



# Abarth 500C y Abarth Punto EVO

Junio 2010



## 1. Abarth Punto Evo y Abarth 500C: “más potencia para tus sentidos”

## 2. Abarth Punto Evo: Evolución de inspiración racing.

- Evolución tecnológica
- Prestaciones deportivas con toda seguridad
- Evolución aerodinámica

## 3. Abarth 500C: La fortaleza de un icono del estilo

- Estilo. Un descapotable deportivo
- Prestaciones Abarth
- Cambio “Abarth Competizione”
- Seguridad

## 4. Fichas técnicas

- Abarth Punto Evo 1.4 turbo Multiair 165 CV E5 3P S&S
- Abarth 500C 14 16 v Turbo TJET 140 CV

### Para más información:

Irma Aguado  
Responsable prensa ABARTH  
Tel: 91 885 39 86  
irma.aguado@fiat.com



## Abarth Punto Evo y Abarth 500 C: “Más potencia para tus sentidos”

A mediados de junio empezarán a comercializarse en Italia el Abarth 500C y el Abarth Punto Evo, las últimas creaciones del Escorpión desarrolladas a partir de sendos modelos ya conocidos y consolidados. Expuestos como primicia mundial en el último Salón de Ginebra, los dos vehículos se presentan al gran público con un lanzamiento conjunto. A pesar de tener características y targets diferentes, los dos modelos representan de la mejor manera el carácter deportivo Abarth.

El Abarth 500C y el Abarth Punto Evo contribuirán a consolidar los excelentes resultados obtenidos en 2009. Desde 2008 hasta hoy se han vendido casi 22.000 vehículos. En 2009, la marca comercializó en Europa 8.400 Abarth 500 y 2.700 Abarth Grande Punto, además de 3.300 kits de potenciación. La red de distribución exclusiva Abarth es ya una realidad, también en España. Con la reciente inauguración de una nueva concesión en la madrileña calle Concha Espina, Abarth cuenta ya con una red de concesionarios propios repartidos en los principales puntos estratégicos de la península: Asturias, Valencia, Barcelona, Bilbao, Sevilla y Madrid

El Abarth 500C y el Abarth Punto Evo garantizan una experiencia de conducción única e irrepetible, que va más allá del simple uso de un producto, para entrar en el universo de emociones más fuertes. En cada detalle y en cada momento, un Abarth revela que se ha creado con un único objetivo: las prestaciones y el placer de conducir. Todos los elementos muestran esta vocación deportiva: el rugido del motor, el sonido de las ruedas sobre el asfalto, el diseño atractivo, las suspensiones de competición y una aceleración realmente emocionante.

En un Abarth la “percepción” de conducción aumenta y se amplifica al máximo. En el Abarth Punto Evo estas sensaciones quedan aseguradas con los 165 CV del motor Multiair. El modelo representa la máxima expresión de toda la “fuerza” de un auténtico Abarth. El Abarth 500C, por su parte, combina en un mismo automóvil la conducción deportiva con el disfrute sensorial de un convertible: la capota practicable y panorámica acentúa la percepción del entorno, del aire y del ruido del motor. La conducción, si cabe, es aún más deportiva gracias al nuevo cambio “Abarth Competizione”, con levas en el volante. Dos modelos diferentes con una única alma, el alma deportiva del Escorpión que en todos estos años ha “picado” a miles de conductores con el “veneno” del desafío, de la velocidad y del estilo italiano.



## Abarth Punto Evo: Evolución de inspiración racing

### Evolución tecnológica

El nuevo motor Multiair 1.4 turbo gasolina de 165 CV es fruto de la colaboración entre Fiat Powertrain y los ingenieros de Abarth. Desde la presentación de la nueva tecnología **Multiair** (Salón de Ginebra de 2009) los técnicos Abarth han trabajado sobre esta nueva tecnología con el objetivo de aumentar sus prestaciones deportivas, reelaborándola en pleno espíritu Abarth.

La tecnología Multiair ha marcado un nuevo hito en el escenario de los motores de gasolina. Comparado con un tradicional motor de gasolina de igual cilindrada, el propulsor Multiair garantiza un incremento de potencia (hasta un 10%) y par (hasta un 15%), además de una sensible reducción de consumo (hasta un 10%) y emisiones de CO<sub>2</sub> (hasta un 10%).

Pero el auténtico espíritu Multiair está encerrado en el nuevo sistema electro-hidráulico de gestión de las válvulas. Gracias a un control directo del aire mediante las válvulas de aspiración del motor, sin uso de la mariposa, se logra reducir el consumo y las emisiones contaminantes. Sobre esta base han trabajado los ingenieros de Abarth para, a través de estudios y numerosas pruebas técnicas, llegar al innovador Multiair 1.4 16v 165 CV. Esta nueva elaboración ha sido realizada con especial atención por parte de los técnicos, que han utilizado el nuevo turbocompresor sobredimensionado Garrett para garantizar deportividad y prestaciones: par máximo de 250 Nm (25,5 kgm) a 2.250 r.p.m., con una aceleración de 0 a 100 en tan solo 7,9 segundos.

Como todo auténtico deportivo, el Abarth Punto Evo ofrece dos modalidades de uso (superdeportivo "Sport" y urbano "Normal"). En función de la modalidad elegida, varía la respuesta del motor, los frenos y la dirección. Este selector, que recoge el concepto del "**manettino**" de los Ferrari, se encuentra en una posición ergonómica, justo delante de la caja de cambios. Se puede elegir entre estas dos modalidades simplemente desplazando la palanca (aparecerá un mensaje en el cuadro de instrumentos con la elección). Si se desea efectuar una conducción más relajada, se debe seleccionar el modo Normal; pero si se desea que el comportamiento del Abarth Punto EVO sea mucho más deportivo, entonces hay que cambiar la posición del interruptor al modo Sport. De esta manera el coche se vuelve

más sensible y la calibración de la dirección eléctrica se modifica para incrementar la carga sobre el volante dando un tacto más deportivo. Se hace, a la vez, especial hincapié en la seguridad, con la activación automática del sistema TTC.

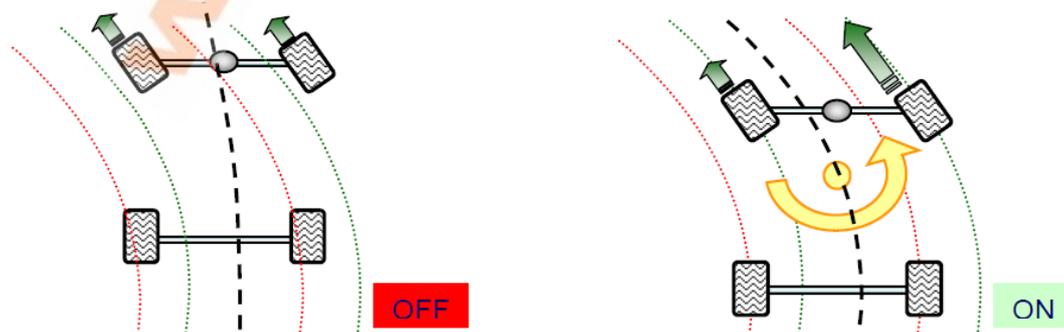
El conductor dispone además, como en un auténtico vehículo de rallys, del **Gear Shift Indicator (GSI)**, un intuitivo “copiloto” que sugiere al conductor el momento adecuado para incrementar la marcha con el objetivo de reducir el consumo. El propulsor Multiair 1.4 del Abarth Punto Evo incorpora también de serie el innovador sistema **Start&Stop**.

Multiair, Start&Stop, y Eco Gear Shift Indicator representan una serie de sistemas tecnológicos integrados que permiten al coche proporcionar prestaciones deportivas con bajo consumos y emisiones. El consumo en ciclo urbano es de 8,1 l/100 km; en el ciclo combinado de 6,0 l/100 km, y en el extra-urbano es de 4,8 l/100 km, asegurando así que el modelo está listo para la normativa Euro 5.

### **Prestaciones deportivas con total seguridad**

La filosofía de Abarth es garantizar prestaciones deportivas con total seguridad. Para ello, el nuevo Abarth Punto Evo se completa con dispositivos que garantizan el mejor comportamiento dinámico en cualquier superficie.

Destaca especialmente el **TTC**, Torque Transfer Control. Este dispositivo mejora la transferencia del par motor a las ruedas y, garantizando un óptimo comportamiento del vehículo en curva, ofrece mayor seguridad y diversión en la conducción deportiva. El TTC es un sistema de bloqueo del diferencial que utiliza el diferencial mecánico como elemento reactivo, distribuyendo el par a través del sistema de frenado, utilizando para ello todos los sensores del ESP (velocidad ruedas, ángulo volante, derrape, etc.). Cuando se toman curvas sin el sistema TTC, la rueda interior tiende a deslizar más, y con un diferencial convencional, esto lleva a disminuir la tracción en todo ese eje. A la vez, el efecto de la tracción genera una reducción en las fuerzas laterales, llevando a una trayectoria más abierta en las curvas. Cuando el sistema TTC está activado, el ESP frena la rueda interior generando una carga debido al par motor en el semi-eje correspondiente, lo que permite que un par motor similar se envíe a la rueda exterior que sí tiene adherencia. El sistema TTC se activa automáticamente en el modo Sport y, dependiendo de características dinámicas como la velocidad, regula el porcentaje de bloqueo.



En el campo de la seguridad, el Abarth Punto Evo mejora sus propios estándares también gracias a la adopción de **siete airbags**, incluido el de las rodillas del conductor. Se trata de uno de los pocos vehículos del segmento que incluye el airbag de rodilla de serie en todos sus equipamientos.

El sistema de frenado del Abarth Punto Evo es potente y eficaz. Los frenos son de disco en todas las ruedas (los delanteros, ventilados con pinza fija Brembo de doble émbolo). Las suspensiones derivan de un esquema Abarth consolidado: las delanteras son de ruedas independientes tipo McPherson, mientras que las traseras son con ruedas interconectadas (semi-independientes) con eje de torsión. Comparado con los sistemas tradicionales el nuevo setup Abarth monta una barra estabilizadora y unos muelles delanteros un 20% más rígidos.

### **Evolución aerodinámica de inspiración racing**

Desde el punto de vista estético, la intervención de Abarth en el Punto Evo ha buscado el aumento de las prestaciones, con especial hincapié en la aerodinámica.

Comparado con la versión Fiat del modelo, el paragolpes delantero ha sido alargado para incorporar las luces laterales. Tomando su inspiración de la versión de rallys, los alrededores del frontal negro han sido diseñados para dejar espacio a las tomas de aire laterales, que dirigen y corrigen el flujo de aire, mejorando notablemente el flujo aerodinámico lateral.

La trasera cuenta ahora con un paragolpes totalmente rediseñado, incorporando salidas de aire laterales y un difusor nuevo para canalizar de manera óptima el flujo de aire. Comparado con la versión anterior, el mencionado difusor ha sido perfilado para destacar más a la vez que para crear un vínculo estético con el labio frontal.

Las salidas de escape gemelas tienen ahora un diámetro mayor, un claro tributo a la historia de Abarth, y han sido terminadas con un acabado satinado diferente. Las luces de marcha atrás y antiniebla se han desplazado al centro del difusor, acaparando mayor atención como en los vehículos de competición, mientras que los nuevos pilotos traseros acentúan el perfil aerodinámico trasero.

El alerón trasero ha sido totalmente rediseñado tanto en términos de color (ahora es en el mismo color del resto del coche para dar un aspecto más continuo y dinámico) y de tamaño: el nuevo alerón ha sido alargado y afilado dando mejores valores Cx y Cz, y haciendo al Abarth Punto EVO todavía más estable.

El lugar donde se aloja el logotipo delantero también ha sido rediseñado, teniendo ahora una rejilla que le da un aspecto todavía más deportivo. Similarmente el icónico logotipo ya no es redondo como en la anterior versión, sino que ha vuelto al logotipo histórico usado en el 500.

Los faldones laterales y traseros, en el color de la carrocería, acentúan la naturaleza agresiva de un coche que está literalmente pegado a la carretera. El gráfico lateral se ha integrado ahora con el paragolpes delantero y ha variado su tamaño para racionalizar las proporciones del área en color de la carrocería. Las nuevas **llantas de 17"** han sido **completamente rediseñadas** con radios inspirados en el símbolo de Abarth, apareciendo el escorpión también en los cubre bujes.

Si el exterior ha sufrido una EVOlución, en el interior se ha dado una rEVOlución ya que ha sido totalmente rediseñado. Los materiales usados en la sección central del salpicadero se parecen al asfalto de un circuito, trayendo así el ambiente de las carreras dentro del habitáculo. La instrumentación ha sido especialmente diseñada por **Jaeger**, con relojes más grandes para el velocímetro y el cuentarrevoluciones, nuevos gráficos deportivos y una nueva cubierta para el sol en piel con costuras rojas y amarillas

Los asientos también tienen un aspecto diferente ahora, al igual que una nueva textura. Disponible como opción se puede solicitar que la parte exterior de los elementos de contención del asiento, la base del asiento, y la parte superior del reposacabezas integrado sean tapizadas en suave piel negra. Mientras que la parte interior de los elementos de contención del asiento y el respaldo vienen tapizados en tejido técnico, para asegurar el correcto equilibrio entre confort, transpiración y resistencia al desgaste.

El coche también puede venir equipado con los asientos especiales de una pieza **Abarth Corse by Sabelt**, en versiones de tela o de piel Alcántara, ambas negras con costuras rojas y amarillas. Estos asientos ofrecen las mejores características típicas de los baquets de competición, tales como ligereza y soporte lateral y longitudinal.



## Abarth 500C: La fortaleza de un icono del estilo

### **Estilo: un descapotable deportivo**

Del desarrollo del diseño, sin olvidar las prestaciones, nace el novísimo Abarth 500C. No es la primera vez que la casa del Escorpión elabora un descapotable y, como siempre, la intervención se ha realizado tanto a nivel técnico como estético.

Junto a los ya conocidos colores de la carrocería, Abarth, el 500C presenta, por primera vez en un 500, un aspecto bicolor. El dinámico spoiler alargado recuerda, a su vez, que el Abarth 500C es ante todo un auténtico deportivo con clase. Además de ayudar a consolidar una imagen deportiva, el spoiler garantiza una mayor carga del coeficiente Cz y una distribución más eficaz del flujo de aire. Sin duda embellece al Abarth 500C el nuevo diseño de las llantas de aleación diamantadas de 17" y el ya conocido diseño de 5 pétalos en versión diamantada blanca.

Otro punto fuerte de este modelo es el extraordinario confort, tanto climático como acústico. Los detallados estudios aerodinámicos realizados permiten reducir al mínimo las turbulencias habituales cuando se viaja en un vehículo descubierto, disfrutando de este modo de la carretera y del sonido del motor. El Abarth 500C ofrece sensaciones de auténtico deportivo: con la capota cerrada garantiza prestaciones dignas de la versión de techo rígido; pero cuando la capota se abre, el abanico de sensaciones y sugerencias se amplía, con el disfrute sensorial del aire y el acústico del auténtico sonido del silenciador con doble terminal del escape.

La capota eléctrica -que se desliza por los laterales - permite disfrutar del Abarth 500C en cualquier período del año. La capota se caracteriza por un mecanismo de apertura extraordinario y muy elegante que hace que adopte soluciones técnicas de gran acabado y calidad: desde la luneta de cristal, hasta la tercera luz de freno incorporada en el spoiler. Disponible en 2 colores (negro y gris titanio), la capota se combina con los colores clásicos Abarth, además de con las 2 combinaciones bicolor creadas a propósito: la versión más deportiva (negro y blanco competición) y la más elegante (en dos tonalidades

de gris). Una línea cromática recorre horizontalmente la carrocería bicolor, un elemento que al mismo tiempo divide y une las dos almas del vehículo: debajo, las prestaciones de un auténtico deportivo; encima, la elegancia de un descapotable.

## **Prestaciones Abarth**

El nuevo vehículo es un auténtico Abarth y así lo demuestra el propulsor 1.4 Turbo T-Jet con 140 CV de potencia e importantes prestaciones: 0-100 km/h en sólo 8,1 segundos y un par de 206 Nm a 2.000 r.p.m. en modalidad Sport. Este propulsor garantiza extraordinarias prestaciones y, al mismo tiempo, convierte la conducción del Abarth 500C en un placer, también en su uso diario.

En concreto, el motor es un 4 cilindros 16 válvulas de 1.368 cm<sup>3</sup> (sobrealimentado con turbocompresor IHI RHF3-P de geometría fija), que aporta prestaciones extraordinarias, con una velocidad máxima de 205 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 8,1 segundos. Todo ello se alcanza también gracias a la función overboost, que se activa mediante el botón "Sport", interviniendo en la gestión de la centralita, en la presión del turbo y en la carga al volante. Prestaciones en pleno espíritu Abarth, pero con consumos contenidos: 6,5 l/100 km en el ciclo mixto.

Brillante y progresivo, el nuevo propulsor se confirma como un dispositivo de bajo impacto medioambiental. El nuevo vehículo Abarth ya está preparado para adaptarse a las restricciones más exigentes de las futuras normas europeas (Euro 5).

El Abarth 500C mantiene todos los contenidos técnicos ya conocidos en el Abarth 500, como el TTC (Torque Transfer Control). Sin duda, la auténtica novedad es el cambio "Abarth Competizione" de derivación racing.

## **Cambio "Abarth Competizione"**

En 1949 Carlo Abarth inició la comercialización de su primer producto oficial: un cambio de competición con mando al volante para el Fiat Topolino, capaz de ofrecer un cambio rápido en conducción deportiva. Con la misma filosofía, transcurridos más de 60 años, el cambio "Abarth Competizione" se ofrece de serie en el Abarth 500C. Se trata de un cambio de 5 marchas con actuación electro-hidráulica y levas en el volante, según un esquema que destaca las características de economía y eficacia en condiciones de conducción deportiva.

La caja de cambios Abarth Competizione, de serie en todos los Abarth 500C, consiste en una caja de cambios mecánica tradicional en la cual el sistema de cambio manual ha sido reemplazado por un

actuador controlado electrónicamente por una TCU (Unidad de Control de Transmisión), dando como resultado unos cambios más suaves y una mayor eficiencia mecánica.

Basados en la experiencia obtenida en el mundo de la competición, los ingenieros de Abarth han diseñado el Abarth Competizione con dos modos de conducción: 'auto', adecuado para un estilo de conducción donde prevalece el confort; y 'manual' el cual es más adecuado para un estilo de conducción deportiva. Ambos modos pueden ser usados con el reglaje "sport", con notables efectos en la velocidad de cambio de marchas.

## Seguridad

El Abarth 500C ofrece los mismos estándares de seguridad de su homólogo de carrocería cerrada, haciendo de él uno de los vehículos más seguros de su segmento.

El Abarth 500C viene con 7 airbags de serie (dos airbags frontales bifásicos, dos airbags de ventana, dos airbags laterales y el airbag de rodilla del conductor): un auténtico record para esta categoría.

Además de los ya habituales ABS con EBD (Distribución Electrónica de la fuerza de Frenado), ESP (Control de Estabilidad) con ASR (Regulación Anti Deslizamiento), HBA (Asistencia Hidráulica de Frenado) y Hill Holder, el nuevo Abarth 500C además viene equipado con el sistema TTC (Control de Transferencia de Par) de serie. Este sistema mejora la transmisión del par motor a las ruedas, y garantiza un comportamiento dinámico sobresaliente en curvas, haciéndolo más seguro y divertido

Además, el Abarth 500C presenta otros contenidos de gran interés y exclusividad: como es el sistema GSI (Gear Shift Indicator). El sistema GSI sugiere al conductor que realice un cambio de marcha mediante una indicación en el cuadro de mandos (un LED que parpadea cinco veces consecutivas). Si se ha elegido la modalidad Normal, el sistema informa de que el paso a otra marcha permitiría ahorrar en términos de consumo. No obstante, si el conductor ha optado por la modalidad Sport, la sugerencia de cambio de marcha se hace con el objetivo de obtener las mayores prestaciones posibles.

Por último, el Abarth 500C también dispone de las características dinámicas y de confort que permiten que los pasajeros afronten cómodamente y con seguridad a cualquier tipo de trayecto. Gracias al esquema de las suspensiones: las delanteras son de ruedas independientes tipo McPherson, mientras que las traseras son de "ruedas interconectadas" (semi-independientes) con eje de torsión. Derivados de un proyecto Magneti Marelli, los dos esquemas elegidos se han rediseñado y desarrollado adecuadamente para el nuevo vehículo, garantizando así gran maniobrabilidad y confort de conducción.



# Fichas técnicas

## ABARTH PUNTO EVO 1.4 Turbo Multiair 165 CV E5 3P Start & Stop

---

### Motor

- 4 cilindros en línea, 4 válvulas por cilindro, 1.368 cm<sup>3</sup>
- potencia 165 CV (120 kW) a 5.500 r.p.m.
- par máximo de 250 Nm (25,5 kgm) a 2.250 r.p.m.
- sobrealimentación con un turbocompresor Garrett GT1446 de geometría fija
- encendido estático de control electrónico digital
- sistema Start&Stop
- indicador digital de cambio de marcha (Gear Shift Indicator)
- nuevo sistema eléctrico-hidráulico Multiair de gestión de las válvulas de aspiración

### Transmisión

- cambio manual de 6 velocidades
- interruptor de conducción Abarth Sport

### Suspensiones

- suspensiones delanteras con esquema McPherson y barra estabilizadora aumentada
- suspensiones traseras con esquema de ruedas semi-independientes con eje de torsión

### Dirección

- servoasistida electro-hidráulica

### Frenos

- pinzas de freno delantero Brembo M4X40
- frenos delanteros con disco autoventilado Ø 305 mm x 28 mm
- frenos traseros con disco Ø 264 mm x 11 mm
- ABS + ESP
- sistema de control de la transferencia de par (TTC – TORQUE TRANSFER CONTROL)

### Ruedas

- llantas de aleación 7" X 17" ET 39, de 5 radios con pintura interna
- neumáticos 215/45 R17"

#### **Ecología**

- respeta la normativa Euro5 CEE-p5

#### **Emisiones CO<sub>2</sub>**

- 142 g/km

#### **Consumos**

- 6,0 l/ 100 km en ciclo mixto
- 4,8 l/100 km en ciclo interurbano
- 8,1 l/100 km n ciclo urbano

#### **Prestaciones**

- velocidad máxima: 213 km/h
- Aceleración 0-100 km/h : 7,9 s

www.micoche.com

## ABARTH 500C – 140 CV 1.4 16v Turbo T-Jet

---

### Motor

- 4 cilindros en línea, 4 válvulas por cilindro, 1.368 cm<sup>3</sup>.
- potencia 140 CV (103 kW) a 5.500 r.p.m.
- par máximo 206 Nm a 2.000 r.p.m. en modalidad sport
- sobrealimentación con un turbocompresor IHI RHF3-P de geometría fija

### Transmisiones

- cambio "Abarth Competizione" de 5 velocidades
- cambio MTA - mecánico accionado eléctricamente con levas en el volante

### Suspensiones

- delantera con ruedas independientes tipo McPherson
- trasera con eje de torsión con calibración específica y barra estabilizadora.

### Dirección

- dirección con asistencia eléctrica Dualdrive con modalidad Sport
- botón Sport/overboost (esta función modifica la asistencia de la dirección eléctrica Dualdrive e incrementa el par del motor de 180 Nm a 206 Nm)

### Frenos

- pinzas delanteras flotantes tipo ZPH 4.1.2, émbolo  $\varnothing$  54 mm.
- discos de freno delanteros autoventilados, diámetro 284 x 22 mm
- pinzas traseras flotantes tipo CII 34, émbolo  $\varnothing$  34 mm.
- discos de freno traseros  $\varnothing$  240 mm x 11 mm
- Electronic Stability Program
- sistema TTC – Torque Transfer Control

### Ruedas

- estándar: llantas de aleación en aluminio 6,5 x 16" / neumáticos: 195/45 R16"
- opcional: llantas de aleación en aluminio 7 x 17" / neumáticos: 205/40 R17"

### Contaminación

- respeta la normativa Euro5 CEE-f5.

### Emisiones CO<sub>2</sub>

- 155 g/km

### Prestaciones

- velocidad máxima 205 km/h.
- aceleración 0-100 km/h 8,1 s

### Consumos

- 6,5 l/100 km en el ciclo mixto
- 5,4 l/100 km en el ciclo interurbano

- 8,5 l/100 km en el ciclo urbano

**Capota**

- mando de apertura cierre capota
- luneta de cristal

[www.micoche.com](http://www.micoche.com)