



Abarth en el 80° Sal3n Internacional de Ginebra

ABARTH PUNTO EVO: EVOLuci3n de la potencia

- EVOLuci3n Tecnol3gica de inspiraci3n racing
- EVOLuci3n de la seguridad activa y pasiva
- EVOLuci3n aerodin3mica de inspiraci3n racing
- EVOLuci3n de la potencia. El kit "esseeesse"

ABARTH 500C: m3s deportividad para un icono del dise1o

- Estilo: un descapotable deportivo
- Prestaciones: la "picadura" Abarth
- Seguridad

TEMPORADA RACING 2010

RALLY:

- Campeonato Italiano Rally
- Trofeos Abarth 500
- Challenge Rally Abarth Italia

PISTA:

- Trofeos Abarth 500
- F3rmula Abarth Aci-Csai Italia

FICHAS T3CNICAS



Como confirmación del interés del público y de la inversión de Fiat Group en el proyecto Abarth, la marca se presenta en Ginebra con importantes novedades. **Como primicias mundiales serán presentados Abarth Punto Evo y Abarth 500C, dos nuevas elaboraciones del Escorpión sobre modelos conocidos y de gran éxito.**

Abarth Punto Evo es la elaboración en clave deportiva y tecnológica de la versión Fiat presentada recientemente. Con este modelo Abarth busca reforzar su presencia en el corazón de los jóvenes apasionados, tal como ya ha ocurrido con el Grande Punto, que ha encontrado la mayor parte de sus clientes en un segmento comprendido entre los 18 y los 30 años.

Gran expectación y curiosidad se ha despertado en torno al Abarth 500C, primer descapotable de la nueva era del Escorpión. Un coche elegante y dinámico, que mantiene su alma Abarth gracias a sus contenidos deportivos. Además de ser fruto de una reelaboración técnica, el Abarth 500C representa también una opción estratégica de la casa del Escorpión. En efecto, con este coche, Abarth hace un guiño también a la clientela femenina, que busca diseño y elegancia pero que no desdeña las prestaciones de un verdadero deportivo.

Estas importantes novedades serán comercializadas en los próximos meses a través de la red de ventas oficial Abarth en Europa, Japón y próximamente en otros mercados.

La mejor demostración de que la ruta iniciada es correcta se evidencia en los números, que "hablan" de una marca en continuo crecimiento: desde el año 2008 hasta hoy se han vendido casi 20.000 coches, de los cuales en 2009 se cuentan 8400 Abarth 500 y 2700 Abarth Grande Punto, además de 4600 kits de potenciación. Un éxito comercial extraordinario, al cual agregar el continuo crecimiento de los distribuidores y preparadores oficiales. Además de la consolidación de mercados ya conquistados, se está ampliando la red a mercados de Europa Oriental, como Rumania, y del Mediterráneo, como Israel. La red de distribución Abarth cuenta ya en Europa con 141 showrooms, 140 preparadores oficiales y 300 puntos de asistencia. A ellos hay que sumar los 6 preparadores "Abarth Racing", encargados de modo exclusivo la venta y asistencia clientes de los coches de competición del Escorpión.



ABARTH PUNTO EVO: EVOLución de la potencia

EVOLución Tecnológica de inspiración racing

De la triunfante unión entre la tecnología Powertrain y la elaboración de los técnicos Abarth nace el nuevo motor Multiair 1.4 Turbo gasolina 165 CV. Ya desde su presentación, efectuada el año pasado justamente en el salón de Ginebra, los técnicos Abarth comenzaron a “trabajar” esta nueva tecnología a fin de aumentar sus prestaciones deportivas, reelaborándola en pleno estilo Abarth.

La tecnología Multiair ha marcado un punto de inflexión en el escenario de los motores de gasolina. Basta pensar que, 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 CO₂ (hasta un 10%), partículas (hasta un 40%) y NOx (hasta un 60%).

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. Estas son las bases de las cuales partieron los técnicos Abarth para llegar al innovador Multiair 1.400 16 V 165CV. Una reelaboración efectuada atentamente por los técnicos, que han utilizado la nueva turbina incrementada Garrett a fin de garantizar prestaciones deportivas y victoriosas: par máximo de 250 Nm (25,5 kgm) a 2250 rpm, para una aceleración 0-100 en sólo 7,9 segundos.

Como auténtico deportivo, el Abarth Punto Evo permiten, a través la función “sport”, modificar la respuesta del motor, los frenos y la dirección para obtener una respuesta más *racing*. Este selector, que se encuentra en posición ergonómica ante la palanca del cambio en el túnel, permite elegir entre estas dos modalidades de conducción (urbana o sport), desplazando la “palanquita” (con consiguiente indicación en el cuadro de a bordo). Para quien desea una conducción relajada y segura, es posible seleccionar la modalidad Normal. Si se desea un uso más deportivo, bastará situar el pulsador en posición Sport. En este caso, el coche se comporta de manera aún más reactiva, al tiempo que se endurece la dirección. Además, debido a la especial atención que se ha prestado a la seguridad, la función “sport” activa automáticamente del sistema TTC.

Al igual que ocurre con los vehículos de rallys, el conductor es asistido por el Gear Shift Indicator (GSI). Se trata del intuitivo “copiloto” de Abarth Punto Evo que, mediante una indicación específica en el cuadro de a bordo, sugiere al conductor el momento adecuado para incrementar la marcha para contener el consumo.

El Multiair 1,4 Bz de Abarth Punto Evo se enriquece con el innovador sistema Start&Stop. Este dispositivo gestiona el apagado momentáneo del propulsor y su sucesivo reencendido en correspondencia con las fases de funcionamiento en ralentí con vehículo detenido. En estas situaciones, típicas del tráfico congestionado de las áreas urbanas y durante la permanencia ante el semáforo, si las lógicas de control lo permiten, el sistema apaga automáticamente el motor, a fin de obtener una reducción de consumo y emisiones de hasta el 10% en misión urbana y del 3,5% en ciclo homologativo NEDC.



El innovador propulsor Multiair garantiza prestaciones deportivas con bajas emisiones y consumo limitado. Durante los test realizados por los técnicos Abarth se han establecido mejoras en el consumo, al tiempo que se han incrementado las prestaciones. En particular, el consumo en ciclo urbano es de 8,1 (l/100 km); en ciclo combinado de 6,0 l/100 km, hasta alcanzar un consumo extrarurbano de 4,8 (l/100 km). También las emisiones se han reducido, alcanzando ya la homologación Euro 5 con emisiones de 142 g/km.

EVOlución de la seguridad activa y pasiva

Filosofía de Abarth es garantizar prestaciones deportivas con plena seguridad. Para ello Abarth Punto Evo se ha enriquecido con dispositivos que garantizan el mejor comportamiento dinámico sobre cualquier superficie.

Motivo de orgullo es el TTC, Torque Transfer Control. Este dispositivo mejora la transferencia del par motor a las ruedas y, en particular, garantiza un óptimo comportamiento del coche en curva, ofreciendo 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 todos los sensores del ESP (velocidad ruedas, ángulo volante, derrape, etc.). El TTC se activa automáticamente en modo Sport y en función de las características de la conducción (velocidad, por ejemplo), autorregula el porcentaje de bloqueo.

En el campo de la seguridad, Abarth Punto Evo mejora sus propios estándares gracias también a la adopción de siete airbags, incluido el de rodillas del conductor, situándose como uno de los pocos coches del segmento que lo incluye de serie.

El sistema de frenado Abarth Punto Evo es potente y eficaz. Los frenos son de disco en todas las ruedas; los delanteros son ventilados con pinza fija Brembo de doble émbolo. Las suspensiones derivan de un esquema Abarth ampliamente testado: las delanteras son de ruedas independientes tipo Mc Pherson, mientras que las traseras operan con ruedas interconectadas (semi-independientes) con eje de torsión. Como resultado de la reelaboración Abarth, la barra estabilizadora ha sido incrementada y sus resortes delanteros son un 20% más rígidos. De esta forma se ha logrado garantizar una impecable estabilidad en carretera, manteniendo un elevado nivel de confort.

EVOlución Aerodinámica de inspiración racing

También desde el punto de vista estético, la intervención de Abarth en el Punto Evo ha buscado el aumento de las prestaciones, con especial atención a la aerodinámica. Respecto de la versión Fiat, el parachoques delantero ha sido ensanchado, incorporando también el acoplamiento con los elementos laterales, mientras que la enseña negra delantera ha sido moldeada en profundidad para dar espacio a los orientadores laterales, que conducen y corrigen la toma del aire, mejorando sensiblemente el flujo aerodinámico lateral, como sucede ya en la versión rally.

Atrás tenemos un parachoques completamente reestudiado, que incorpora los desahogos laterales y es caracterizado particularmente por el nuevo difusor, que canaliza de modo optimizado el flujo del aire. Respecto de la versión precedente, el mismo difusor ha sido especialmente destacado, combinándolo estéticamente con el splitter delantero.



Los extremos del escape son dobles y de mayor diámetro, un claro homenaje a la historia Abarth, además de presentar diferentes tipos de acabado.

El spoiler ha sido completamente modificado tanto en el color (ahora es el mismo de la carrocería para conferir mayor continuidad y dinámica a la línea del coche) como, en particular, en el volumen: en efecto, la nueva forma alargada y ahusada aumenta las prestaciones en los valores de C_x y C_z , confiriendo al Abarth Punto EVO aún mayor estabilidad.

Los componentes laterales son del mismo color de la carrocería, enfatizando así la agresividad de un coche realmente “pegado al pavimento”. Además, la gráfica lateral ahora se ha integrado con el parachoques delantero y ha sido redimensionada a fin de estabilizar las proporciones de las partes laterales, obteniendo así una superficie más esbelta en “body color”. Ulteriores novedades son las llantas de aleación de 17” totalmente rediseñadas.

También el interior ha sido completamente renovado. Los materiales utilizados evocan en su aspecto y acabado el típico pavimento de los circuitos, proyectando así la sensación de la pista en el interior del habitáculo. La nueva consola central de los mandos ha sido desdoblada, con el módulo de la “radio” caracterizado por una superficie de color negro, en el centro de la cual se encuentra el display LCD. Debajo, en un panel separado, están los mandos de la climatización, mientras que en la zona superior están las entradas del aire con un compartimento portaobjetos.

El instrumental de conducción, realizado específicamente con marca Jaeger, ofrece cuadrantes más grandes para el taquímetro y el cuentarrevoluciones, con nuevas gráficas de inspiración deportiva y una nueva pestaña parasol revestida en piel, que presenta costuras rojas y amarillas.

Los asientos se presentan con texturas renovadas. Asiento y respaldo están revestidos en suave piel negra. Las bandas de retención presentan revestimiento en tejido técnico, a fin de garantizar un adecuado equilibrio entre confort, transpiración y resistencia al desgaste. Se mantiene la posibilidad de montar los asientos “Abarth Corse” by Sabelt, que conjugan óptimamente las características típicas de los asientos deportivos: ligereza y capacidad de retención del cuerpo a los empujes laterales y longitudinales.

EVOlución de la potencia. El kit “esseesse”

Gracias a este posterior nivel de elaboración, coherentemente con la tradición Abarth, el nuevo coche desarrolla aún más potencia respecto, permitiendo al propulsor Multiair 1.4 16v Turbo alcanzar una potencia máxima de 180 CV.

Respetando el concepto de elaboración de Abarth, el kit “esseesse” incluirá también una parte de alineación y equilibrio, con la adopción de frenos de disco perforado y ventilado, pastillas frenos delanteras de altas prestaciones, resortes específicos rebajados respecto de aquellos utilizados en el coche de primera preparación y llantas de aleación de 18” en diseño Abarth “esseesse”, pintadas en color blanco o titanio. Las prestaciones del kit “esseesse” para el Abarth Punto Evo se obtienen también gracias al específico filtro aire “powered by BMC”,



Tal como ocurre ya en el Grande Punto y el 500, también en este modelo Abarth el kit será entregado en la clásica “caja de transformación” de madera y será montado exclusivamente a través de la red de preparadores oficiales Abarth.

www.micoche.com



ABARTH 500C: más deportividad para un icono del diseño

Estilo: un descapotable deportivo

Del desarrollo del diseño, combinado con prestaciones deportivas, nace el novísimo Abarth 500C. No es la primera vez que la casa del Escorpión elabora un descapotable y también esta vez la intervención se refiere a aspectos estéticos y técnicos.

Así, si por una parte se destacan los nuevos colores (en especial el elegante bicolor), el spoiler alargado recuerda que Abarth 500C es ante todo un auténtico deportivo. Además de ayudar a consolidar imagen deportiva, el spoiler garantiza una mayor carga de CZ y una más eficaz distribución del flujo de aire.

Otro factor de excelencia en el Abarth 500C es su extraordinario confort, tanto climático como acústico. Los estudios aerodinámicos realizados permiten reducir al mínimo las turbulencias cuando se viaja con coche descubierto. De esta forma, con el nuevo coche es posible vivir plenamente las sensaciones de deportividad y enriquecer la experiencia de la conducción.

La capota eléctrica -que se desliza por las partes laterales del coche- permite disfrutar del Abarth 500C en cualquier período del año. Auténtico objeto de diseño, la capota se caracteriza por sus cinematismos muy refinados de movimiento con mando eléctrico y por la adopción de soluciones técnicas de gran acabado y calidad: desde la luneta de cristal hasta el tercer stop incorporado en el spoiler. Disponible en dos colores (negro y gris titanio), la capota se combina con los colores clásicos y, además, se armoniza con las dos combinaciones bicolor creadas ad hoc: la versión más deportiva (negro y blanco competición) y aquella más elegante en dos tonalidades de gris. Por último, un liner cromático corre a lo largo de la carrocería bicolor, un elemento que simultáneamente divide y une las dos almas del coche: abajo, las prestaciones de un verdadero deportivo y, arriba, la elegancia de un cabrio.

Prestaciones: la “picadura” Abarth

El nuevo coche es un verdadero Abarth y lo demuestra el propulsor 1.4 Turbo T-Jet, que suministra 140 CV con importantes prestaciones: 0-100 en sólo 8,1 segundos y un par de 206 a 2000 rpm.

El motor es un 4 cilindros 16 válvulas de 1.368 cm³ (sobrealimentado con turbocompresor IHI RHF3-P de geometría fija), que regala prestaciones entusiasmantes, con velocidad máxima de 205 km/h y aceleración de 0 a 100 km/h en apenas 8,1 segundos. El mérito es también de la función overboost, que se activa mediante el botón “Sport” para intervenir en el mapeado de la centralita, en la presión del turbo y en la carga al volante. Prestaciones en pleno espíritu Abarth con consumo limitado: 6,5 l/100 km en el ciclo combinado.

Brillante y progresivo, el nuevo propulsor ofrece también un bajo impacto ambiental: ya está preparado para respetar las más severas restricciones de las futuras normativas europeas (Euro 5).



Además del motor, el Abarth 500C mantiene todos los apreciados contenidos técnicos del modelo del cual deriva, tal como el TTC (Torque Transfer Control). Pero la verdadera novedad es el **cambio “ABARTH Competición”** de derivación racing, montado de serie:

En el 1949 Karl Abarth empezó a comercializar de manera oficial su primer producto: un cambio de competición con mando en el volante para el Fiat Topolino, capaz de ofrecer una velocidad de cambio rápida durante la conducción deportiva. Con la misma filosofía, después de 60 años, se propone el cambio “ABARTH Competición” en el Abarth 500C.

Se trata de un cambio de 6 marchas con comando electrohidráulico e interfaz piloto realizada con paletas detrás del volante, según un esquema que destaca las capacidades de economicidad y eficacia en condiciones de conducción deportiva. El innovador cambio, que deriva del MTA (Manual Transmission Automated), consiste en un cambio mecánico “tradicional” en el cual el varillaje manual es sustituido por un accionador controlado electrónicamente mediante una “TCU” (Transmission Control Unit), que optimiza simultáneamente los cambios de marcha y la eficiencia mecánica. Además, el uso de este cambio comprende tanto la modalidad “auto”, para mayor confort, como la modalidad “manual” que otorga máxima satisfacción en la conducción. A ambas modalidades es posible sobreponer la opción “sport”, con efectos en la velocidad de cambio.

Así, el nuevo cambio “ABARTH Competición” hace más satisfactoria la conducción, que se enriquece con elementos de clara inspiración racing al incrementar las marchas desde el volante, tal como en los verdaderos supercar.

Confirmando la plena pertenencia de este coche al espíritu Abarth, se encuentra en fase de preparación un kit "esseesse" específico, para alcanzar un posterior nivel de elaboración.

Seguridad

También en términos de seguridad el Abarth 500C presenta las peculiaridades ya apreciadas en el Abarth 500. Nacido para superar las normativas más severas, el Abarth 500C es uno de los coches más seguros de su segmento. El frenado estable y eficaz, junto a la óptima aceleración que garantiza el propulsor de 140 CV y a un comportamiento en carretera (handling) siempre previsible, permiten a este nuevo coche superar sin esfuerzo las posibles situaciones críticas. Además, Abarth 500C cuenta de serie con 7 airbags (dos delanteros, dos windows-bag, dos laterales y uno para la protección de las rodillas). El nuevo modelo incluye también sofisticadas soluciones técnicas para garantizar al conductor un perfecto control del coche (seguridad activa): desde el ABS con sistema EBD (Electronic Brake Distribution) al sofisticado ESP (Electronic Stability Program), desde el sistema antideslizamiento ASR (Anti Slip Regulation) hasta los dispositivos Hill Holder y HBA (Hydraulic Brake Assistance), que ayuda en las frenadas de emergencia.

Además, el Abarth 500C presenta otros dos sistemas de interés: los sistemas “TTC” (Torque Transfer Control) y “GSI” (Gear Shift Indicator). El primer dispositivo mejora la transferencia del par motor a las ruedas y, en particular, garantiza un óptimo comportamiento del coche en curva, ofreciendo mayor seguridad y diversión en la conducción deportiva. Por su parte, el sistema “GSI” (Gear Shift Indicator) sugiere al conductor la ejecución de un cambio de marcha mediante una indicación en el cuadro de a bordo. Si ha sido elegida la modalidad Normal, el sistema avisa que el paso a otra marcha



permitiría ahorrar en términos de consumo. En cambio, en modalidad Sport, la sugerencia de cambio marcha se hace a fin de obtener las mayores prestaciones posibles.

Por último, Abarth 500C dispone también de todas aquellas características dinámicas y de confort que permiten a sus usuarios enfrentar con comodidad y seguridad cualquier tipo de trayecto. Ello también es mérito del esquema de las suspensiones: las delanteras son de ruedas independientes tipo Mc Pherson, mientras que las traseras operan con "ruedas interconectadas" (semi-independientes) con eje de torsión. Derivados de un proyecto Magneti Marelli, los dos esquemas elegidos han sido adecuadamente rediseñados y desarrollados para el nuevo coche, garantizando así gran maniobrabilidad y confort de conducción a nivel de excelencia.

ACTIVIDAD DEPORTIVA ABARTH 2010

La actividad deportiva Abarth en 2010 se desarrolla en dos especialidades: los rallies y la pista. En los rallies, con presencia de los equipos oficiales con los Abarth Grande Punto S2000 y con la creación del Trofeo Abarth 500 Rally Selenia y del Challenge Abarth – BFGoodrich, que tienen como protagonista al Abarth 500 en versión R3T.

En pista los Abarth 500 Assetto Corse, después del positivo inicio en 2009, se disputan los trofeos Abarth 500 Selenia Italia y Abarth 500 Europe Selenia, además del Trofeo monomarca en Gran Bretaña. También en pista, en 2010 debuta la monoplace Fórmula Aci-Csai-Abarth con el objeto de permitir a jóvenes pilotos ponerse al volante de una monoplace muy formativa y de costes accesibles.

RALLY

Trofeo Abarth 500 Rally Selenia

Se prepara para debutar en los rallies el Abarth 500, que en esta especialidad este año dará vida a tres campeonatos monomarca: el Trofeo Abarth 500 Rally Selenia, el Challenge Abarth – BFGoodrich y el Trofeo Abarth 500 Rally Suiza.

El Abarth 500 para rallies está homologado en la categoría R3T y se encuentra en venta "listo para correr" y matriculado al precio de 48.000 euros (más IVA). Se trata de un verdadero automóvil de carreras, provisto de: motor turbo, que suministra una potencia de 180 CV; cambio secuencial con engranado frontal de 6 marchas; diferencial autobloqueante de láminas; embrague bidisco; suspensiones y amortiguadores racing regulables, con resorte coaxial y virola para modificar la altura respecto del pavimento; camber regulable mediante plaquitas específicas; frenos, todos de disco, delanteros de 300 mm y traseros de 251 mm, con repartidor y corrector de frenado trasero; freno de mano hidráulico y llantas OZ de 7" x 17" para instalar neumáticos 200/50-R17, además de todas las medidas de seguridad homologadas FIA, comenzando por el roll-bar específico soldado e integrado en la carrocería, los necesarios dispositivos de seguridad y asientos preparados con cinturón de seguridad de 6 puntos de anclaje.

El Trofeo Abarth 500 Rally Selenia continúa la tradición de más de treinta años de los campeonatos monomarca de la Casa del Escorpión –la primera edición del Campeonato A112 Abarth se remonta a 1977- y permite la entrada en el mundo de los rallies de jóvenes pilotos con talento



El Trofeo Abarth 500 Rally comprende seis carreras, todas sobre asfalto, cuatro de ellas válidas para el Campeonato Italiano Rally y dos para el Trofeo Rally Asfalto:

- 24 de abril-Rally 1000 Millas
- 30 de mayo-Rally Marca Trevigiana
- 20 de junio-Rally del Salento
- 18 de julio-Rally San Martino di Castrozza
- 05 de septiembre-Rally del Friuli
- 26 de septiembre-Rally de San Remo

Challenge Abarth – BFGoodrich

El Challenge Abarth-BFGoodrich comprende 18 competiciones, elegidas entre las pruebas de los Challenges Nacionales de Zona; rallies de menor dificultad, pero igualmente formativos, que permiten correr con costes aún menores.

PISTA

Los Trofeos Abarth 500 Selenia 2010

Como en 2009, también en esta temporada son principalmente dos los campeonatos programados: el Trofeo Abarth 500 Europe Selenia y el Trofeo Abarth 500 Selenia, a los que se suma la serie nacional en Gran Bretaña.

El Trofeo Abarth 500 Europe Selenia comprende cinco citas de dos carreras cada una. Comenzará el 30 de mayo en el circuito alemán de Hockenheim. El Trofeo Abarth 500 Selenia Italia comenzará el 25 de abril en Misano.

Ambos trofeos se concluirán el 24 de octubre en Monza.

Fórmula Aci Csai Abarth

Es el nuevo monoplaza que desde 2010 hasta 2014 hará crecer a los jóvenes talentos para proyectarlos hacia las series mayores, recogiendo así el testigo de la Fórmula Azzurra, la categoría que desde 2005 ha dado la partida del “Proyecto Jóvenes” de Csai. También en este sector Abarth posee una gran tradición, que se remonta a los setenta y ochenta, con las fórmulas Italia y Fiat Abarth, que permitieron el surgimiento de pilotos del calibre de Michele Alboreto, Riccardo Patrese y Alessandro Nannini.

En la realización de este monoplaza han sido alcanzados los objetivos preestablecidos. Ello gracias también al trabajo de Abarth, FPT (Fiat Powertrain Technologies) y Tatuus, además de Aci Csai. Objetivos que se referían a crear una fórmula con un elevado estándar de seguridad, con un coste limitado y garantizado por algunos años y con cualidades técnicas para constituir un efectivo banco de prueba para los jóvenes talentos del automovilismo deportivo.

El nuevo monoplaza-escuela de Aci Csai y Abarth ha sido realizado por Tatuus sobre un chasis en fibra de carbono, con un motor FPT Racing 1.4 Fire Turbo de 180 CV -sobre la base de aquél ya empleado en el Trofeo Abarth 500- y una transmisión Sadev con cambio secuencial de seis velocidades.

El motor 1.4 Turbo, producido por la división Racing de FPT (Fiat Powertrain Technologies), es propuesto en una inédita versión de cárter seco estructural en aluminio para los monoplazas de la



Fórmula Aci Csai Abarth. Se trata de un 4 cilindros en línea, sobrealimentado mediante turbocompresor, capaz de suministrar una potencia máxima de 180 CV a 5.500 rpm y un par máximo notable de 250 Nm a 3.500 rpm. Entre las especificidades de este exclusivo motor, cabe señalar la bomba de recuperación aceite de dos etapas y el volante tipo racing con embrague de discos dobles sinterizados.

La Fórmula Aci Csai Abarth comprende siete citas de carrera doble de 23 minutos + una vuelta de duración. El campeonato está abierto a pilotos que hayan cumplido 15 años de edad con límite máximo de 19 años (nacidos después del 31/12/1990 para la edición 2010), mientras que los pilotos nacidos después del 31/12/1990 con límite máximo de 23 años (nacidos después del 01/01/1987) competirán por el Trofeo Nacional CSAI. Con la excepción de eventuales casos que sean evaluados discrecionalmente por la Federación, tampoco serán admitidos los pilotos clasificados en las primeras tres posiciones finales de campeonatos de fórmula monomarca 2.000 cm³ ni los pilotos que ya hayan competido en campeonatos nacionales de F.3.

www.micoche.com



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

Motor

- 4 cilindros en línea, 4 válvulas por cilindro, 1368 cm³
- potencia 165 CV (120 kw) a 5500 rpm
- par máximo de 250 Nm(25,5 kgm) a 2250 rpm
- sobrealimentación con un turbocompresor Garrett GT1446 de geometría fija
- encendido estático de control electrónico digital
- sistema Start&Stop
- Gear Shift Indicator
- nuevo sistema eléctrico-hidráulico Multiair de gestión de las válvulas de aspiración

Transmisión

- cambio mecánico de 6 marchas
- palanquita "guida sportiva" n/s

Suspensiones

- suspensiones delanteras tipo Mcpherson con barra estabilizadora
- suspensiones traseras de eje de torsión y ruedas semi-independiente

Dirección

- asistida electrohidráulicamente

Frenos

- pinza freno delantero Brembo M4X40
- frenos delanteros con disco autoventilado Ø 305mm x 28mm
- frenos traseros con disco - Ø 264mm x 11mm
- con ABS + ESP
- TTC – TORQUE TRANSFER CONTROL

Ruedas

- llantas en aleación ET 39 7" x 17" 5 piezas con pintado interno
- neumáticos 215/45 R17"

Ecología

- respeta la normativa Euro5 CEE-p5

Emisiones CO₂

- 142 g/km

Consumos

- combinado (l/100 km) 6,0
- extraurbano (l/100 km) 4,8
- urbano(l/100 km) 8,1

Prestaciones:

- velocidad máxima 213 km/h

Aceleración

- 0-100 km/(seg.) 7,9



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

Motor

- 4 cilindros en línea, 4 válvulas por cilindro, 1368 cm³.
- potencia 140 CV (103 kW) a 5000 rpm.
- par máximo 206 Nm a 2000 rpm en modalidad sport
- sobrealimentación con un turbocompresor IHI RHF3-P de geometría fija

Transmisiones

- cambio "Abarth Competición" de 5 marchas.
- cambio MTA / mando cambio mecánico electroejecutado con paletas de engranado marchas en el volante

Suspensiones

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

Dirección

- dirección con asistencia eléctrica Dualdrive en 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

- pinza delantera flotante tipo ZPH 4.1.2, émbolo ø 54mm.
- discos frenos delanteros autoventilados, diámetro 284 x 22 mm
- pinza trasera flotante tipo CII 34, émbolo ø 34 mm.
- discos freno trasero ø 240 mm x 11 mm
- Electronic Stability Program
- sistema TTC (Torque Transfer Control)

Ruedas

- estándar: llantas en aleación de aluminio 6.5 x 16" / neumáticos: 195/45 r16"
- opcional: llantas en aleación de aluminio 7 x 17" / neumáticos: 205/40 r17"

Contaminación

- respeta la normativa Euro5 CEE-f5.

Emisiones CO₂

- 155 g/km

Prestaciones:

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

Consumos

- 6,5 l/100km en el ciclo combinado
- 5,4 l/100km en el ciclo extraurbano
- 8,5 l/100km en el ciclo urbano

Capota

- mando de apertura cierre capota



- luneta de cristal

ABARTH 500 R3T

Motor

- 4 cilindros en línea turbocomprimido ciclo Otto, 4 válvulas por cilindro, 1368 cm³
- Potencia: aprox. 180 CV (132 kW) a 5500 rpm
- Par máximo: 300 Nm a 3000 rpm
- Turbocompresor Garrett GT1446a geometría fija, limitador aspiración \varnothing 29mm
- Manguitos específicos agua y aire reforzados

Transmisión

- Cambio de 6 marchas con engranados frontales y mando secuencial
- Diferencial autobloqueante de láminas
- Embrague bidisco metalcerámica \varnothing 184 mm
- Semiejes específicos

Suspensiones

- Delanteras: McPherson, amortiguadores regulables específicos racing, muelle coaxial con virola para regulación de altura del coche. Camber regulable mediante plaquitas
- Traseras: brazos interconectados, amortiguadores regulables específicos racing, muelle coaxial con virola para regulación de altura del coche. Camber regulable mediante plaquitas

Dirección

- Dirección de asistencia eléctrica con calibración racing

Frenos

- Pinza delantera Brembo radial con cuatro émbolos M4X40
- Disco freno delantero Brembo autoventilado \varnothing 330 mm x 28 mm
- Pinza trasera con émbolo de 38 mm
- Disco freno trasero \varnothing 251 mm x 10 mm
- Pastillas freno Racing
- Freno de mano hidráulico
- Repartidor de frenado y corrector de frenado trasero para optimización comportamiento del coche

Carrocería

- Dimensiones coche: longitud 3657 mm, anchura 1627 mm, batalla 2300 mm

Chasis

- Roll-bar específico soldado e integrado en la carrocería
- Interno aligerado, equipamiento de seguridad
- Asientos homologados FIA con cinturón de seguridad con 6 puntos de anclaje

Ruedas

- Llantas asfalto OZ 7"x17"
- Neumáticos asfalto 200/50-17

Peso

- 1080 kg mínimo según normas, sin ocupantes (1230 kg con ocupantes)



ABARTH 500 ASSETTO CORSE

Motor

- 4 cilindros en línea, 4 válvulas por cilindro, 1368 cm³
- Potencia: 190 CV (140 kW) a 6500 rpm
- Par máximo de 300 Nm a 3000 rpm
- Turbocompresor Garrett GT 1446 de geometría fija
- Manguitos específicos agua y aire reforzados
- Motor y centralita sellados

Transmisión

- Cambio de 6 marchas M32
- Diferencial autobloqueante de láminas

Suspensiones

- Delanteras: McPherson, amortiguadores específicos racing, muelle coaxial con virola para regulación altura del coche
- Traseras: brazos interconectados, amortiguadores específicos racing, muelles con virola para regular altura del coche y regular camber

Dirección

- Dirección de asistencia eléctrica con calibración racing

Frenos

- Pinza delantera radial Brembo con cuatro émbolos M4X40
- Disco freno delantero perforado y autoventilado \varnothing 305 mm x 28 mm
- Pinza trasera con émbolo \varnothing 36 mm
- discos freno trasero \varnothing 240 mm x 11 mm
- Pastillas freno Racing elevadas prestaciones

Carrocería

- Spoiler trasero y splitter parachoques delantero

Chasis

- Estructura de jaula de refuerzo soldada e integrada en la carrocería
- Interno aligerado, equipamiento de seguridad Sabelt Racing
- Puesto de conducción optimizado y desplazado hacia el centro del coche

Ruedas

- Llantas en fusión de aluminio pintadas 7" x 17"
- Neumáticos 205/50 ZR17

Peso

- 970 kg



FÓRMULA ACI CSAI ABARTH

Chasis: TATUUS FA010 monoestructura carrocería compuesto de carbono homologado FIA F.3

Estructuras de seguridad. Crashbox delantera en carbono compuesto homologado FIA F.3, Columna de dirección homologada FIA F.3, Roll-bar homologado FIA F.3, Cables de retención ruedas CORTEX según norma FIA, Cinturones de seguridad OMP de 6 puntos compatibles con sistemas HANS; OMP extintor eléctrico; Asiento extraíble reglamentario FIA

Carrocería: Fibra de carbono

Alas: Ala delantera con mainplane y flaps regulables; Ala Trasera de 3 elementos con regulaciones

Motor: FPT 414TF 1400 cm³ turbo 180 CV con cárter seco estructural en aluminio;

Electrónica: MAGNETI MARELLI ECU y adquisición datos

Instrumentos: AIM, dash board integrado en el volante

Transmisión: SADEV, secuencial de 6 marchas; Diferencial LSD

Suspensión delantera: Triángulos dobles sobrepuestos con push-rod, Mono-amortiguador, Regulación de las geometrías de camber y convergencia

Suspensión trasera: Triángulos dobles sobrepuestos con push-rod, Doble amortiguador, Regulación de las geometrías de camber, convergencia, centro de balanceo y anti-squat

Amortiguadores: ORAM, bump y rebound regulables

Resortes: Eibach 36 mm x 100 mm

Frenos: AP, pinzas de 4 pistones, discos en acero ventilados, Pastillas freno FERODO

Depósito: PREMIER, FIA FT3 45 l etanol compatible

Llantas: Llantas ATS aluminio Del. 9 x 13" / Tras. 10,5x13" de fijación central

Neumáticos: Kumho Del. 180/550R13 – Tras. 240/570R13

Dimensiones: Batalla: 2650 mm, Vía delantera: 1490 mm, Vía trasera: 1455 mm

Peso: 550 kg incluido piloto.



Para más información:

Irma Aguado
Responsable de prensa Fiat y Abarth
Tel: 91 885 39 86
Irma.aguado@fiat.com

www.micoche.com