



TESTER
P. Mancini
FOTO
Igor Gentili

➤ pro

- Erogazione motore ■
- Freni ■
- Comfort di bordo ■

➤ contro

- Assetto "solo" stradale ■

➤ valutazioni

- motore ██████████
- cambio ██████████
- freni ██████████
- assetto ██████████
- conclusioni ██████████



25 CV IN SCA



Basta aggiungere il kit Chipbox Seletron e la 500 Abarth vola a quota 160 CV! Servirebbe però anche un assetto all'altezza dell'impianto Hi-Fi!

➔ Giorni fa, mentre curiosavo tra le bancarelle di un mercatino vintage a Roma, mi è capitato per le mani un vecchio catalogo "Tutte le Auto del Mondo" datato 1972. Ho iniziato a sfogliarlo e, in ordine alfabetico, ho trovato come prima Casa l'Abarth. Le derivate della 500 in listino, denominate 595 o 695 a seconda della cilindrata, erano

ben 12, tra le versioni lusso e competizione. Poi c'erano le derivate della Fiat 600, ben 4 da 78 a 112 CV, e la splendida coupé 2 posti di derivazione Francis Lombardi. Quest'ultima aveva la carrozzeria in vetroresina, altezza massima 1 metro e 7 centimetri (meno di una Lamborghini Countach), sospensioni Abarth, 4 freni a disco Girling e un peso a vuoto di 730 kg. Con quasi 100 CV

nella versione "cassetta", era una specie di Lotus Elise dell'epoca! Completavano questo elenco da sogno le biposto sport 1000, 2000 e 3000 utilizzate nell'europeo salita e anche a Le Mans. "Mora, se lo prendi so' 5 Euro"... la voce del venditore mi riporta alla realtà e, mentre compio il gesto rituale di prendere il portafogli per portarmi a casa quel bel tomo, rifletto su quanto sia

TOLA



A ricordarci che questa 500 è equipaggiata con la Chipbox ci pensano le scritte laterali. Esternamente la vettura non ha subito modifiche radicali.



stata lungimirante la Fiat, seppur con un certo ritardo, a riportare in vita il marchio dello Scorpione. Da anni caduto nell'oblio, sostituito sulle sport compact torinesi da insulse sigle come HGT o relegato a kit estetici per la Seicento, oggi è tornato a brillare e a far bella

mostra di sé nelle concessionarie autorizzate. Siamo ancora in fase di rodaggio, ma la febbre Abarth si sta diffondendo rapidamente e tutti fremono dalla voglia di mettere le mani su una 500 o su una Grande Punto. Il mondo del tuning ha reagito in modo



■ Autoradio Alpine DVA 9861 RI	718
■ Processore/filtro Audison Bit One	520
■ Centralina comando volante Unicars T10 Can2	120
■ Batteria Optima YTS 2.1 (2PZ)	494
■ Vivavoce Parrot CK3000	105
■ Centralina per comando volante per Parrot Audicom	97
■ Amplificatore ADS P2120	690
■ Amplificatore ADS P840	740
■ Amplificatore Orion XTR 750	799
■ Altoparlanti mediobassi porte Focal 6W3 BE	1.160
■ Altoparlanti medi montanti Focal 3W2 BE	350
■ Altoparlanti twiters montanti Technology LC29 Neo	320
■ Converter Jacobs Accuvolt 1500	1.320
■ Modifica portiere, tasche altoparlanti	395
■ Trattamento insonorizzante lamiere Dynamat Xtreme	400
■ Cassa subwoofer per vano ruota scorta autocostruita	250
■ Alloggiamento altoparlanti montante autocostruiti	250
■ Cablaggi e condensatore 1,3F Connection	900
■ Manodopera meccanica	462
■ Manodopera HI-FI	2.142

Tutti i prezzi sono in Euro IVA esclusa

AUDIO SYSTEM

Viale A. Moro 20
36061 Bassano del Grappa (VI)
Tel. 0424/503225
Fax 0424/506754

E-mail

info@audiosystemsnc.com

Personale di riferimento Andrea Ferraro, Davide Fiore

Specializzazione installazione impianti HI-FI, tuning meccanico

Personale 3

Marche trattate Seletron, Becker, JVC, Alpine

Garanzia 2 anni

Carte di credito si, tutte

Pagamenti rateizzati si

Auto di cortesia 2

Anni di attività 18

Sopra, i cerchi in lega sono gli originali Abarth con i Pirelli PZero Nero 205/40 R17. A destra il processore/filtro Audison bit One.



Le tasche da sportello (sopra) e gli alloggiamenti sul montante per gli altoparlanti (sotto) sono stati realizzati artigianalmente dalla Audio System.





Gli interni della Abarth 500 sono semplicemente spettacolari, anche se privi degli strumenti per la consolle... Unica nota stonata il volante che, a parere del tester, ha una corona dal diametro eccessivo.



Nonostante la seduta alta, la 500 è equipaggiata con sedili dal taglio sportivo.

estremamente positivo a questa nuova ondata di entusiasmo e, di conseguenza, tutte le aziende si sono date da fare proponendo soluzioni inedite per personalizzare e potenziare queste nuove, piccole, dream car. Tra queste c'è la Seletron che, per chi non si accontenta dei 135 CV della

500 Abarth di serie, propone un kit tanto economico quanto intelligente e funzionale: il Chipbox. E' una scatola poco più grande di un pacchetto di sigarette, si connette al cablaggio di serie senza effettuare modifiche e, con una spesa di 700 Euro +IVA, regala alla 500 una buona dose

di potenza in più senza metterne a repentaglio l'affidabilità. Una volta rimossa, poi, non lascia traccia del suo passaggio... Ma è davvero tutto oro quello che luccica? Scopriamolo insieme!

Estetica e interni

La 500 Abarth è l'oggetto del desiderio a 4 ruote non solo per i giovani appassionati di auto sportive e di tuning, ma anche per i più grandi e i nostalgici degli anni '60: il suo design classico, rivisto in chiave moderna, rappresenta una perfetta sintesi del filone neoclassico che ha garantito tanto successo alla BMW con la Mini e che sta stuzzicando case come la Citroën (pronta a riproporre la DS) e la Lancia (il cui prototipo Fulvia Coupé ha fatto strage di cuori tra appassionati e addetti ai lavori). Per

il tecnico

BOTTA E RISPOSTA
CON Emanuel Lago



Titolare della Seletron, ha sviluppato un kit estremamente interessante per la 500 Abarth.

Come mai fornisci il kit con due diverse centraline aggiuntive Chipbox?

Con una centralina gestiamo la pressione di sovralimentazione che incrementiamo di 0,2 bar, mentre con l'altra ottimizziamo le mappe dell'anticipo di accensione.

E per adeguare la carburazione, invece?

La 500 Abarth di serie è carburata molto grassa e, di conseguenza, con un leggero incremento della pressione di sovralimentazione si ha quel giusto aumento della portata d'aria che serve a riequilibrare perfettamente la carburazione. Abbiamo monitorato a lungo i motori delle auto provate con lettori stechiometrici per avere un quadro preciso della situazione.

Il kit Chipbox viene offerto ad un prezzo molto invitante, vero?

A 700 Euro IVA esclusa forniamo le due centraline, il filtro aria BMC per il cassoncino di aspirazione originale e una bottiglia di grappa di Bassano della nostra terra. Una chicca per tutti gli appassionati che sceglieranno Seletron per la loro 500!

non parlare della conturbante Alfa 8C competizione: l'auto dei sogni di tutti! Su questa 500 non è stato fatto nulla a livello di modifiche estetiche sulla carrozzeria. Risulta più aggressiva grazie all'assetto ribassato e ai distanziali per l'incremento delle carreggiate, ma per il resto non si discosta dalla 500 Abarth di serie. I

l'azienda

SELETRON

Via Ca' Basesggio, 31
36056 - Tezze sul Brenta (VI)
Tel. e Fax 0424/536686
E-mail info@seletron.com
Internet www.seletron.com

gruppi ottici beneficiano di kit Super Xenon e di luci di posizione Segna a led. Radicale, invece, è l'intervento relativo all'impianto Hi-Fi curato dall'Audio System di Bassano del Grappa: all'interno dell'abitacolo sono stati montati ben 3 amplificatori e 6 altoparlanti più un subwoofer separato. E' inutile dire che la musica, su questa 500, non la fa solo il motore...

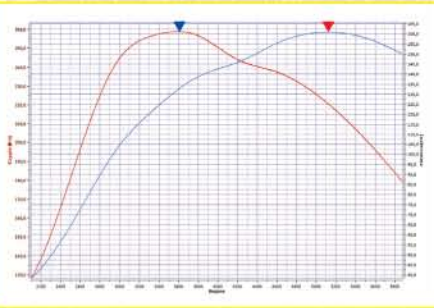
Meccanica

Il kit messo a punto dai tecnici della Seletron per la 500 Abarth prevede il montaggio di due centraline aggiuntive: una Chipbox S1 per la gestione della pressione di sovralimentazione e una Chipbox S2 per il controllo dell'anticipo di accensione. Oltre alle due centraline, il kit comprende anche un filtro aria BMC a pannello per l'airbox di serie e... una bottiglia di pregiata grappa di Bassano! Mica male, no? Il kit si monta facilmente e in pochi minuti, non richiede regolazioni essendo prearato. Abbinato all'impianto di scarico Ceccato Racing in acciaio inox assicura un incremento di potenza di 25 CV rispetto al motore in configurazione standard che, come noto, ne eroga circa 135. Dai test

Sul veloce, nonostante il marcato rollio, la 500 by Seletron si è rivelata stabile e sicura.



DATI STRUMENTALI



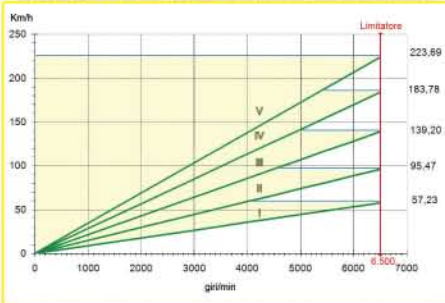
Potenza max
160 CV
a 5.250 g/m.

Coppia max
258 Nm
a 3.600 g/m

Peso/Potenza
7,43 Kg/CV

- Temperatura n.d.
- Umidità n.d.
- Pressione atm. n.d.

RAPPORTI CAMBIO



V. max
214
Km/h

ACCELERAZIONE

	Tempo (Sec.)	Vel. uscita Km/h	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
100 m	6,8	94,3	0-100 Km/h	7,5
200 m	10,2	124,2	0-140 Km/h	14,7
400 m	15,4	147	0-180 Km/h	-
1000 m	-	-	0-200 Km/h	-

RIPRESA IV

	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
80-100 Km/h	2,1	-
80-140 Km/h	8,8	-

RIPRESA V

	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
80-100 Km/h	2,9	-
80-140 Km/h	9,5	-

RIPRESA VI

	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
80-100 Km/h	-	-
80-140 Km/h	-	-

FRENATA

	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
100-0 Km/h	-	-
140-0 Km/h	-	-

ALTEZZE

33,0 cm **32,0 cm**

32,5 cm **33,0 cm**



Lo scopo della barra duomi è irrigidire la scocca. Ma con attacchi così sottili la sua efficacia forse non è al massimo.



La Chipbox Seletron: il kit in questione permette di incrementare di 25 CV la potenza del 4 cilindri Abarth.



Il kit allestito dalla Seletron per la 500 Abarth, con le due centraline e il filtro BMC.



Il terminale di scarico in acciaio inox a doppia uscita appositamente realizzato da Ceccato Racing.

tuning

Motore

- Kit Seletron (2 centraline Chipbox+filtro BMC) **840**
- Impianto di scarico in acciaio inox Ceccato Racing **777,6**

Assetto

- Barra duomi anteriore OMP **134,4**
- Molle assetto Eibach **316,8**
- Distanziali ruota Sport Tech **276**

Gruppi ottici

- Kit xenon abbaglianti SuperXenon H1 6000K **420**
- Kit xenon fari anabbaglianti H7 6000K **396**
- Luci posizione Segna BA 15S Led **31,2**

Tutti i prezzi sono in Euro IVA compresa

effettuati la pressione del turbo passa dai 1,2 bar di picco e 0,6 costanti a 1,4 di picco e 0,8 bar costanti. Questa variazione della pressione di sovralimentazione non ha richiesto nessuna modifica alla mappa di iniezione della benzina, in quanto il motore Fiat Abarth risulta leggermente grasso in configurazione di serie. La Chipbox 2, invece, serve soltanto a modificare la mappa dell'anticipo di accensione. Al kit motore è stato abbinato un assetto specifico per uso stradale, basato su un set di molle Eibach ribassate abbinata a distanziali Sport Tech e a una barra duomi anteriore OMP: una soluzione che permette di avere un buon miglioramento dell'handling senza penalizzare il comfort di marcia e la tenuta sul bagnato.



Poca spesa, tanta resa...



"...veloce in pista, potrebbe andare di piu' con geometrie ad hoc e un assetto rigido..."



Sono seduto molto in alto, come ormai la 500 Abarth ci ha abituato; la posizione di guida è buona, ma il volante non mi piace! Ha un'impugnatura enorme e, per uno come me che si faceva assottigliare i volantini ai tempi delle corse in kart per "sentire" meglio il mezzo, è veramente una sofferenza. Prendo la strada della pista col piccolo 4 cilindri Abarth che, grazie allo scarico sportivo, sembra volermi invitare a strapazzarlo a dovere...

motore

00000000

Il 4 cilindri T-Jet Abarth, dopo la cura Seletron, è all'altezza di cosa ci si potrebbe aspettare da una vettura con uno Scorpione piazzato in mezzo al cofano. La spinta è eccellente sin dai bassi regimi: già a 2.000 giri/min questo piccolo 4 cilindri è in grado di imprimere accelerazioni davvero inaspettate a un'auto che, nonostante le piccole dimensioni, pesa pur sempre quasi 12 quintali. La progressione è regolarissima dai 2.000 ai 6.000 giri/min, regime oltre il quale non serve spingersi almeno nelle marce



"la 500 Seletron è molto valida su strada. In pista invece soffre di un rollio non proprio contenuto"



basse. L'ottima insonorizzazione dell'abitacolo e lo scarico dalla tonalità piuttosto civile, abbinati a una curva di potenza regolarissima, possono anche ingannare il pilota sulle reali potenzialità della vettura; tuttavia basta dare un'occhiata a come salgono le lancette del tachimetro e del contagiri in tutte le marce per rendersi conto di quanto possa andare forte questa 500. Intendiamoci: non è la 500 Abarth più veloce che abbia mai guidato, ma il costo dell'intervento e la possibilità di tornare indietro senza lasciare traccia dell'avvenuta elaborazione, rendono sicuramente il kit Seletron un'eccellente soluzione per chi non si accontenta dei 135 CV dell'auto in configurazione di serie, che però non ha neanche bisogno di altri 70-80 CV in più per divertirsi... Nel corso del test, in cui ho inanellato diversi giri ad un'andatura di tutto

rispetto, non ho lamentato nessun problema di funzionalità. Non ho neanche visto accendersi la spia recovery, come qualcuno si potrebbe aspettare montando una centralina aggiuntiva.

cambio

Onesto come manovrabilità, ben spazioso come rapportatura per uso stradale, il cambio della 500 Abarth è un grande passo avanti rispetto a quanto ci aveva abituato la Fiat sulle sue vecchie "sport compact". Anche nella guida al limite non si lamentano mai impuntamenti nelle staccate più violente, dove si possono saltare anche 3 marce senza problemi.

assetto

Nonostante l'adozione delle molle ribassate Eibach, dei distanziali e della barra duomi, l'assetto di questa 500 lascia un po' a desiderare. Molto probabilmente si tratta di un compromesso ideale per uso stradale,

ma per la pista occorrerebbe un set up diverso. La vettura lamenta infatti un notevole rollio, che ne penalizza l'agilità nel tratto misto del tracciato dell'ISAM. Abbinando al rollio una certa spugnosità dello sterzo, poco preciso e reattivo come ci si aspetterebbe da un'auto di questo tipo, sul misto stretto risulta poco pronta e, di conseguenza, non così veloce come invece potrebbe essere proprio grazie al passo corto. In fase di uscita dai tornanti, con dentro la seconda marcia, si hanno anche problemi di trazione quando si spalanca l'acceleratore con decisione, frangente in cui si evidenzia anche una certa tendenza al sottosterzo di potenza. Sui tratti più veloci, nonostante il persistente rollio, la 500 Abarth risulta decisamente molto sicura e stabile. In questi frangenti lo sterzo poco reattivo, che penalizza la maneggevolezza nel tratto misto, tende invece ad essere piuttosto rassicurante. La cavalleria, rispetto alle misure dei pneumatici, non è così esuberante da richiedere l'impiego di un differenziale autobloccante, ma sicuramente ammortizzatori con un diverso set up dell'idraulica (soprattutto a livello di freno in estensione) e una rivisitazione delle geometrie delle ruote potrebbero essere di grande aiuto per liberare un po' il retrotreno e rendere più preciso

l'avantreno. Magari occorrerebbe una guida più accorta sulle strade di tutti i giorni e sul bagnato ma, come noto, più ci si avvicina a una condizione di messa a punto ottimale con determinate condizioni ambientali e di asfalto, più ci si allontana da una resa soddisfacente in altre situazioni.

freni

La 500 Abarth, nonostante un peso non proprio contenuto in rapporto alle dimensioni, frena piuttosto bene. La risposta al pedale è immediata, anche con leggere pressioni e gli spazi di arresto sono più che buoni, così come la modulabilità.

conclusioni

Una buona preparazione quella effettuata su questa 500. Per uso stradale, viste le caratteristiche di erogazione della potenza e l'assetto di compromesso, è praticamente perfetta. Anche e soprattutto considerando che il motore funziona come un orologio e spinge forte. Forse, volendola utilizzare in pista, occorrerebbe lavorare ancora sull'assetto: oltre a montare degli ammortizzatori più frenati in estensione, sarebbero auspicabili barre antirollio più rigide, in modo da contenere il rollio entro limiti accettabili.

