Essai – Fiat 500L Trekking : La 500 des champs

A l'instar de BMW avec sa Mini, Fiat décline sa 500 à toutes les sauces. Car la volonté est d'en faire une gamme complète aux côtés de la Panda sur lesquelles la marque se reposera en attendant la venue d'autres modèles inédits. Nous nous intéressons aujourd'hui à la 500L Trekking, déclinaison « baroudeuse » de la 500L que nous avions découverte à son lancement.

- 4 cylindres diesel turbo, 1'598 cm^3
- 120 CV à 3'750 t/min
- 320 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 183 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.5 sec.
- Poids : 1'455 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'268 x 1'800 x 1'678
- Conso. mesurée : 6.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 125 g/km (B)
- dès CHF 31'600.-, mod. essayé: CHF 37'030.-

Texte : Jérôme Marchon / Photos : Bob de Graffenried

Véritable poule aux œufs d'or pour Fiat, la famille 500 continue à bien se vendre en Europe. Numéro 1 parmi les citadines dans une dizaine de pays européens, les volumes sont même en hausse de 10% en France et 20% au Royaume-Uni sur l'année 2013. En Suisse, la 500 détient près de 16% de parts de marché du segment A des petites voitures.

Avec l'arrivée de la 500L à l'automne 2012, la marque de Turin truste depuis la première place du segment des monospaces compacts en Europe et représente 8.5% de parts de marché chez nous.

Avec son appellation Trekking, la 500L vient empiéter sur les plates-bandes des Renault Captur et autres Peugeot 2008, crossovers compacts qui veulent se la jouer « tout chemin » tout en faisant l'impasse sur la traction intégrale, s'adressant ainsi aux familles adeptes des échappées au vert avec leur marmaille. De plus, depuis ce printemps, la « grosse » 500 inaugure de nouvelles motorisations. Alors, bonne pioche la 500L Trekking ?

A l'extérieur

Les signes extérieurs de baroudeur sautent immédiatement aux yeux comparativement à la version standard de la 500L. Bouclier proéminent en plastique noir avec protège-carter façon alu à l'avant, passages de roues carénés abritant des jantes 17'', pseudo diffuseur à l'arrière et assiette rehaussée de 13 mm, le ton est donné, la 500L s'encanaille.

Pour le reste, la ligne générale reste la même, à mi-chemin entre le break et le monospace. L'avant est égayé par cette bouille sympathique que confèrent les double-projecteurs. La teinte jaune « Sorrento » de notre exemplaire d'essai, contrastant avec un toit blanc et les vitres surteintées ajoute un vrai coté fun et sympa à notre engin.

Mine de rien, cette 500L est plutôt imposante avec une longueur de 4.27 m (12 cm plus long que la version « normale » à cause des gros pare-chocs), 1.68 m de haut et surtout 1.80 m de large !

Rappelant que de très loin la 500 citadine, cette 500L, dénuée de toute arrogance, jouit en fait d'un solide capital sympathie auprès des passants. Je dois bien avouer avoir été surpris par le « succès » que j'ai rencontré lors de cet essai, il est vrai avec un coloris de carrosserie peu discret…

A l'intérieur

La première sensation en montant à bord est l'incroyable luminosité. Les larges surfaces vitrées et la présence d'un toit panoramique vitré (option à CHF 1'400.-) y contribuent largement.

L'agencement est de qualité inconstante. Ainsi, reprenant l'idée de la 500, le large panneau plastique habillant la face de la place de bord est de bonne facture tandis que les contre-portes, les commandes des vitres électriques ou du volant font vraiment bon marché. Dommage. Les progrès en termes de finition sont là, mais gâchés par des choix de matériaux discutables.

L'instrumentation de la 500L fait également l'impasse sur le combiné concentrique de la citadine. Pas bien grave, le sens pratique prenant le dessus sur l'esthétique. Bon point cependant pour la sellerie bicolore noir/blanc qui ajoute une pointe de gaieté bienvenue.

Au niveau des équipements, la 500L Trekking se contente du strict minimum syndical. Pour le GPS, il vous faudra puiser dans la liste des options (CHF 700.-), qui imite les constructeurs allemands avec quelques mesquineries comme les capteurs de recul arrière optionnels tout en se montrant inventive en proposant une machine à capsules expresso Lavazza qui s'intègre dans le vide-poche du tunnel central… Sont fous ces Turinois !

La nouvelle version de l'écran multimédia/interface Bluetooth de Fiat est enfin à la hauteur de ses concurrents en termes d'interactivité. A l'inverse de notre modèle d'essai, la fonction GPS est désormais intégrée à cet écran. Petite mention pour l'excellente installation Hifi « Beats » de 520 watts qui distille sa musique au moyen de 8 haut-parleurs et un subwoofer. Les ados vont adorer !

En termes d'habitabilité, l'espace ne manque pas. Le coffre dispose d'une capacité de 412 à 455 litres grâce à la banquette sur glissières. Une fois rabattue

(2/3 – 1/3), la capacité passe à 1’480 litres. De plus, le dossier du siège passager avant peut également se replier, offrant ainsi une longueur utile de 2.40 m. Le plancher du coffre s’ajuste à diverses hauteurs afin d’offrir un plancher plat du coffre aux sièges avant. Fiat ne promet pas moins de 1’500 combinaisons et réglages possibles… Enfin, j’ai dénombré pas moins d’une vingtaine d’espaces de rangements à l’intérieur de l’habitacle. Plutôt appréciable lorsqu’on voyage en famille.

Les passagers arrière prendront place sur une banquette surélevée afin de bénéficier d’une meilleure vision vers l’avant. Dès lors, les gabarits supérieurs à 1.80 m se trouveront un peu à l’étroit, surtout si l’auto est équipée du toit vitré panoramique et ouvrant qui empiète passablement sur la garde au toit.

A l’avant la position de conduite idéale est difficile à trouver entre une position basse où le volant masque l’instrumentation ou une position trop haute style camionnette. Par ailleurs, les sièges avant auraient pu être un peu plus sculptés pour un meilleur maintien et surtout leur placet allongé afin que les cuisses soient mieux maintenues sur les long trajets, engendrant ainsi moins de fatigue.

Sous le capot

Fiat a donc revue pour 2014 les motorisations de sa famille 500. La 500L Trekking embarque au choix un bicylindre essence « TwinAir » de 875 cm3 développant 105 CV et 145 Nm, un quatre cylindre essence de 1’368 cm3 de 120 CV et 215 Nm. Ces deux motorisations sont couplées exclusivement à une boîte de vitesses manuelle 6 rapports. En diesel, deux propulseurs sont offerts : un 1.3 l. de 85 CV et 200 Nm couplé uniquement a un boîte automatique 5 rapports et un 1.6 l. couplé à une boîte manuelle 6 rapports.

C’est de cette dernière motorisation dont nous avons hérité pour notre essai. Vigoureux et volontaire avec ses 120 CV à 3’750 t/min et 320 Nm à 1’750 t/min, ce bloc allié à une boîte de vitesses bien étagée est certainement le meilleur compromis pour cette 500L Trekking. La vitesse maxi est annoncée à 183 km/h et le 0 à 100 km/h en 11.5 secondes.

Du côté de la consommation, j’ai relevé une moyenne de 6.3 l./100 km, bien au-dessus des 4.8 l./100 km annoncés, mais finalement en ligne avec le type de

véhicule, son format « boîte à chaussure » et sa motorisation.

Pour justifier son appellation « Trekking », cette version embarque de série le système « Traction + ». Son but est d'agir comme un blocage de différentiel sur le train avant en freinant ponctuellement chaque roue de manière à privilégier le transfert de couple sur la roue disposant de la meilleure adhérence. Actif jusqu'à 30 km/h, il permet effectivement de se sortir d'une ornière ou d'une flaque de boue avec plus d'efficacité, pour autant que vous y alliez avec douceur.

Au volant

Globalement, les prestations de cette 500L Trekking sont très satisfaisantes. Le moteur se montre exempt de vibrations mais très présent dans l'habitacle une fois la barrière des 100 km/h franchie. Les reprises sont excellentes sur les rapports intermédiaires. La sixième, extrêmement longue n'est à enclencher qu'une fois bien lancé à vitesse stabilisée. Ce groupe propulseur demande plutôt une conduite détendue mais ne rechigne en rien à l'effort lorsque nécessaire.

Les commandes sont douces, le grand levier de vitesse est précis dans son maniement et ses verrouillages. La direction pourrait se montrer plus informative et moins artificielle dans son assistance, mais elle reste précise et légère. En ville il est également possible d'opter pour le mode « City » qui démultiplie le braquage. Pratique pour les manœuvres.

Une fois la position de conduite assimilée, manier l'engin se révèle facile et la visibilité périphérique et vers l'arrière excellente. Mais le radar de recul se révèle indispensable pour des manœuvres en toute quiétude.

En termes de comportement, la prise de roulis reste importante, la faute à un centre de gravité haut perché. L'amortissement se montre très prévenant et offre un réel confort tandis que le freinage se montre mordant et d'une endurance correcte.

Comme mentionné tout à l'heure, le système « Traction + » est utile sur les chemins de campagne ou sur sol mouillé, évitant les patinages intempestifs au démarrage lorsque le couple déboule sur les roues. Mais ça s'arrête là. Il est indispensable de garder à l'esprit que ce système ne vous ouvre pas les portes de

l’aventure en tout-terrain.

Ce d’autant que, et c’est là le très gros point noir de cette auto, la monte pneumatique servie d’origine n’est absolument pas à la hauteur. Les pneus toutes saisons sont capables de tout faire sur le papier, mais très mal en pratique. Bruyants, avec un mauvais grip tant sur le sec que le mouillé, ils ne permettent pas d’exploiter les qualités du châssis et les limites sont très vite atteintes. De quoi vous donner quelques sueurs froides. D’ailleurs, la différence dans le comportement au freinage entre une version équipée de pneus toutes saisons et une autre équipée de pneus été conventionnels est juste hallucinante ! Donc si vous passez à l’achat, exigez de changer de pneus avant même de sortir du garage !

Verdict

Voiture tout chemin spacieuse et relativement économique à l’utilisation, la Fiat 500L Trekking se révèle une bonne pioche en offrant un look sympa voire ludique et un agencement plus pratique qu’esthétique.

Elle fait cependant payer ses prestations au prix fort : CHF 28’800.- pour la version bicylindre, jusqu’à 31’600.- pour cette version 1.6 l. Multijet diesel. Ce d’autant qu’il est nécessaire de piocher dans la liste des options pour obtenir quelques équipements fournis en standard chez d’autres constructeurs.

On reste cependant bien en-dessous d’une Mini Countryman, plus chic dans sa définition, mais au-dessus d’une Peugeot 2008, qui jouit d’une ligne plus guindée et d’une dotation riche.

Pour la traction intégrale sur la gamme 500, il faudra attendre la “500 X” qui sera dévoilée d’ici la fin de l’année.

Prix et options – Fiat 500L 1.6 Multijet 16V 120 CV Trekking

Prix de base : CHF 31’600.-

Climatiseur automatique bi-zone : CHF 700.-

Rétroviseur électrique anti-éblouissement automatique jour/nuit : CHF 180.-

Capteur de pluie avec allumage automatique des feux : CHF 250.-

Installation hifi « Beats Audio » et amplificateur 520 W : CHF 720.-

Toit ouvrant électrique en verre : CHF 1’400.-

Radar de recul AR : CHF 400.-

Pack sécurité : CHF 450.-
(assistance au freinage d’urgence, airbag genoux côté conducteur)

Peinture bicolore métallisée avec toit et coques de rétroviseurs blanc : CHF 1’300.-

Kit fumeurs : CHF 30.-

Prix TOTAL : CHF 37’030.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland pour le prêt de cette Fiat 500L 1.6 Multijet 16V 120 CV Trekking.

A lire aussi

Premier contact – Fiat 500L : La 500 version Large

Essai – Fiat 500 TwinAir : Retour vers le futur

Nouveauté – Fiat 500L Trekking

Economie – Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 – Fiat 500L

Nouveauté – Fiat 500L

Abarth Trofeo Slalom 2011

Genève 2011 – Abarth 695 Tributo Ferrari

Genève 2011 – Fiat 500 Coupé Zagato

FIAT
W.A.Y.

FIAT
500L
W.A.Y.

LU·152683
W.A.Y.

W.A.Y.

FIAT
1.6 multijet
16V
W.A.Y.

17:55
SUN - WE
RADIO 24
COULEUR3
Tous
FM
LFM
97.40
MHz
Navigue
AM
Règle
Info
Audio
RADIO
MEDIA
SETTINGS
PHONE
MORE
A/C
AUTO
MONO
AUX
CmB 5.8 l/100
18 36
km/h
RPM x 1000
W.A.Y.

LU·152683
W.A.Y.

W.A.Y.

LU·152683

W.A.Y.

500
500
W.A.Y.

LU·152683
W.A.Y.

LU·152683
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

FIAT
LU·152683
W.A.Y.