

Essai - Fiat 500X Cross Plus : Une baroudeuse en tenue de ville !

Présenté au Salon de l'Automobile de Paris en automne 2014, le SUV compact de Fiat est disponible à la vente en Suisse depuis le printemps dernier. Pour rentrer dans ce segment, la marque italienne a développé son crossover compact avec Jeep et l'a enrobé sous les traits de sa mythique citadine, la 500. Pour l'occasion, après le petit monospace 500L, la 500 se voit donc décliner en une troisième variante, la 500X.



- 4 cylindres, diesel, 1'956 cm³
- 140 ch à 4'000 t/min
- 350 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 1'645 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'273 x 1'796 x 1'620
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 144 g/km (E)
- dès CHF 35'000.-, mod. essayé: CHF 43'570.-

Près de 10 ans après la commercialisation de la Sedici, modèle qui n'est pas resté gravé dans les mémoires, Fiat est de retour avec un 4×4 compact. Cette déclinaison X de la 500 est le premier modèle de la mythique marque italienne à bénéficier de l'expérience en matière de voitures tout-terrain de Chrysler grâce à l'acquisition de la marque américaine qui s'est finalisée il y a deux ans déjà.

En effet, la Fiat 500X partage sa conception et sa plateforme avec la Jeep Renegade, ainsi que ses éléments mécaniques, le tout sous une robe élégante typiquement italienne, celle de l'icône de toute l'Italie, la Fiat 500 et ses rondeurs. Lesdites rondeurs sont plus gonflées, plus agressives et l'auto dispose d'un volume fortement augmenté par rapport à la 500 de base. Ce n'est pas sans nous rappeler le film publicitaire de la marque avec une petite 500 qui ingurgite une pilule de Viagra et se transforme en imposante et élégante 500X.



A l'extérieur

Contrairement à sa sœur américaine et son look cubique, la 500X ne renie pas ses origines avec ses quatre feux au regard spécifique entourant la traditionnelle calandre chromée, les galbes de sa carrosserie et l'enjoliveur, également chromé, sur le coffre, le tout avec un design tout en rondeurs et un toit plongeant.

Cette 500X, en version Cross Plus, en plus d'avoir le look d'une 500 agrandie et deux portes supplémentaires, propose également différents éléments distinctifs du baroudeur, comme les passages de roue protégés en plastique noir, les pare-chocs avant et arrières surdimensionnés de couleur grise et la caisse surélevée (avec une garde au sol de 18cm). Félicitations aux designers qui ont su conserver

le style mythique de la 500 tout en l'adaptant au format nettement plus imposant de ce SUV compact qui propose un look alliant modernité et tradition.

Notre modèle d'essai se présente dans la magnifique teinte triple couche métallisée Rouge Amore, une couleur qui lui sied à merveille avec ses jantes aluminium de 18'' mélangeant chrome et teinte anthracite avec enjoliveurs gravés 500. Cette signature chiffrée se retrouve aux quatre coins du Crossover, que ce soit dans les phares avant, sur le hayon de coffre et donc sur les enjoliveurs, ainsi qu'à l'intérieur de l'auto, que ce soit sur le tableau de bord ou le dossier des sièges. On l'aura compris, la 500, c'est la Fiat du moment et Fiat Chrysler Automobiles fait ce qu'il faut pour que vous vous sentiez dans une Fiat 500 en roulant dans le 500X.



A l'intérieur

L'intérieur se montre aussi accueillant que les dimensions extérieures peuvent le suggérer avec un espace convenable pour tous les occupants, que ce soit à l'avant ou sur la banquette arrière, mais avec une position relativement haute.

Comme pour le design extérieur, l'air de famille avec la Fiat 500 est bien présent à l'intérieur grâce, notamment, aux compteurs ronds, à divers éléments chromés, aux poignées de portes, aux divers signatures « 500 » et au bandeau de tableau de bord peint. Ce dernier est peint en gris métallisé et ne reprend donc pas le laquage couleur carrosserie comme sur les 500 et les versions de base de la 500X, car nous avons à faire, pour cet essai, à la version haut de gamme du 500X, la Cross Plus.

Les plastiques qui composent cet intérieur sont en grande majorité rigides mais la qualité d'assemblages est très correcte. En revanche, le dessus de la planche de bord est recouvert d'un revêtement souple agréable au toucher, tout comme la partie supérieure des panneaux de porte en plastique tendre. A l'intérieur de la

Cross Plus, point de couleurs joyeuses mais plutôt un intérieur noir de qualité avec quelques touches de gris métallisé ou d'aluminium pour installer les occupants dans une ambiance sérieuse. La qualité d'ambiance est bien aidée par les sièges équipés de l'option Sellerie cuir Poltrona Frau de couleur noire qui ont un bel aspect et se montrent confortables.



Le bloc compteur est composé de trois compteurs circulaires. A gauche on trouve le compteur de vitesse avec aiguilles et sur la droite un compte/tours avec une zone rouge de couleur blanche. Ces compteurs sont peu lisibles mais entourent un compteur central qui propose un magnifique écran de qualité affichant de nombreuses informations, dont le désormais traditionnel affichage numérique de la vitesse instantanée. Quelques informations sont toutefois absentes, comme la consommation instantanée affichée uniquement sur l'écran multimédia couleur de 6,5'' situé au centre du tableau de bord. C'est l'un des quelques petits défauts d'ergonomie de cette 500X.

Le coffre donne l'impression d'être vaste, mais le volume annoncé est de seulement 350 litres. Toutefois, grâce à sa forme régulière et à son double fond réglable en hauteur, il offre une bonne praticité et la banquette arrière rabattable 2/3 1/3 permet d'obtenir un plancher plat.





Sous le capot

Notre modèle de test étant le haut de gamme des 500X avec sa version Cross Plus, nous trouvons sous le capot le bruyant 4 cylindres 2.0 turbodiesel Multijet développant 140 ch pour un couple intéressant de 350 Nm à 1'750 t/min. Cette mécanique fonctionne principalement au couple disponible donc dès les premiers tours, mais dont la puissance semble faiblir pour déplacer les 1'645 kg de l'engin. En fait, ce moteur a de la ressource mais il faut s'approcher des 3'000 t/min pour que la puissance s'exprime pleinement.

Du côté de la transmission, la 500X est disponible en traction avant, comme la plupart des petits SUV, mais également dans une version 4×4 dénommée Cross Plus. C'est ce système de quatre roues motrices qui équipe notre voiture de test et qui se trouve couplé à la toute nouvelle boîte automatique à 9 rapports fabriquée par Fiat sous licence ZF. Cette boîte de vitesses permet des changements de rapports rapide et doux. La puissance est transmise sur les roues avant mais également sur les roues arrières si le besoin se fait sentir ou si le mode « Traction » est enclenché. Nous avons donc à faire à un Crossover Compact qui est un véritable 4×4, contrairement à certains de ses « concurrents ». En effet, une molette de sélection de mode de conduite située devant le levier de vitesse permet d'agir sur la gestion de la boîte, de la transmission, du moteur et de la direction. Le mode normal, appelé « Auto », s'apparente plus à un mode économique avec des passages de vitesses très anticipés, à 50 km/h on est déjà sur le 6ème rapport..., et le train arrière est désaccouplé. Le mode « Sport » retarde les passages de vitesses et libère le moteur vers les 3'000 t/min avec une poussée continue jusqu'à la zone rouge, durcit la direction et enclenche le train arrière en cas de besoin. Le troisième mode dénommé « Traction » bascule la transmission en 4×4 permanent et adapte les fonctions du système anti dérapage au terrain.



Au volant

La position de conduite nous rappelle que nous sommes au volant d'un SUV, même de taille compacte, avec une position haute de laquelle on domine la route. L'assise confortable sur les sièges revêtus de cuir mais manque fortement de maintien latéral. Le volant cuir à trois branches avec méplat est agréable au toucher et dispose de nombreux boutons de réglages pour les diverses commandes de l'ordinateur de bord dont l'écran, bien visible et de qualité, est au centre du bloc compteurs, au contraire des deux compteurs à aiguille l'entourant affichant la vitesse et le compte-tours. Ceux-là manquent de lisibilité.

Une fois le bouton de démarrage, placé sur la colonne de direction en lieu et place du « Neiman », actionné, le bruit caractéristique du moteur diesel se fait légèrement entendre dans l'habitacle. Heureusement, l'insonorisation est de bonne qualité, mais à l'extérieur, tous les passants sauront que notre belle 500X roule au mazout ! Une fois lancé sur les routes, autoroutes et petits chemins, les qualités dynamiques de ce petit SUV s'affichent au grand jour. En effet, hormis une direction manquant de précision, il n'y a rien de rédhibitoire pour un véhicule de ce segment, le châssis mêlant confort et dynamisme

En roulage normal sur route au bitume de qualité, nous pouvons profiter pleinement de notre 500X en avalant les kilomètres dans un confort acoustique et dynamique surprenant. Une fois arrivé sur une route dégradée, ce que l'on perd en confort (à cause notamment de roues 18"), on le gagne en efficacité. Celle-ci est bluffante dès les premiers virages attaqués, la voiture ne prenant pour ainsi dire aucun roulis et offrant une tenue de route sécurisante que retrouvons également dans les conditions de conduites hivernales. Une expérience testée grandeur nature grâce aux trois jours de neige que nous avons connu durant notre essai et qui m'ont convaincu des qualités 4x4 de cet élégant petit SUV, aussi à l'aise en montagne qu'en ville. Le mode « Sport » enclenché améliore

encore le comportement dynamique sur petite route avec une puissance moteur agissant également sur le train arrière et permettant de meilleures sensations en courbe et extirpant l'auto des virages serrés de manière très efficace.

Niveau consommation, cette 500X me surprend agréablement car, malgré le fait que mes principaux trajets ont été effectués en centre-ville et en montagne avec une conduite n'étant pas orientée économie de carburant, la consommation moyenne de mon essai s'arrête à 6,5 l/100km. Sur autoroute, c'est même un véritable chameau avec une consommation instantanée inférieure à 5 l/100km en roulant à 120km/h. Bluffant !



Verdict

Fiat surfe sur le succès de la 500 en proposant une troisième déclinaison de cette voiture mythique. C'est une belle réussite de proposer sur le marché une voiture comme la 500X. En effet, cette 500 bodybuildée en mode baroudeur lie un design élégant et moderne qui fait tourner les têtes, totalement à l'opposé de ses concurrentes au look nettement moins élégant, je pense principalement à sa sœur la Jeep Renegade avec laquelle il est difficile d'imaginer qu'elle partage autant de similitudes.

Si la 500X est un véritable sans faute côté design, l'ambiance intérieure est également une réussite, mais je dois avouer que ce 4 cylindres 2.0 turbodiesel est une déception. Le principal point noir est le bruit du moteur car, oui, dans ce cas-

là on parle vraiment de bruit ! Rouler fenêtre ouverte s'avère insupportable mais, heureusement, la qualité des matériaux d'insonorisation est bien présente et le bruit se fait oublier une fois les fenêtres fermées. Toujours côté mécanique, ce moteur bruyant manque véritablement de puissance, 140 ch c'est court pour un petit SUV de 1'645 kg. La boîte de vitesse automatique avec ses 9 rapports, lorsqu'elle est en mode « Auto », n'est pas agréable, avec des rapports de boîtes engagés beaucoup trop tôt. Quel est l'intérêt de rouler sur le 8ème rapport en ville aux alentours de 60km/h ?

Côté tarif, la 500X est disponible pour toutes les bourses avec un prix de départ inférieur à CHF 20'000.- pour la version deux roues motrices 1.6 essence de 110 ch, alors que la version Cross Plus (4x4) et son moteur 2.0 turbodiesel de 140 ch débute à CHF 36'200.- pour dépasser les CHF 43'000.- sur notre modèle d'essai équipé de l'onéreuse mais si belle peinture métallisée Rouge Amore, la sellerie cuir et de divers pack. Ces prix restent dans la moyenne de ceux pratiqués par la concurrence.

Voilà une affaire que les clients n'ont pas laissé passer en 2015, Fiat ayant enregistré une augmentation de ses ventes de 30% par rapport à 2014. Cet accroissement des ventes est principalement obtenu grâce au lancement réussi de la 500X et, bien évidemment, par la continuelle augmentation des ventes de l'incontournable 500. Alors celui qui souhaite allier l'apparence d'un SUV compact élégant à la technologie 4x4, le tout pour un tarif proche d'un petit SUV 2 roues motrices dépourvu de l'élégance italo-américaine, la 500X est pour lui ! Reste à espérer qu'un moteur essence de 200 ch soit ajouté à la gamme, car actuellement les motorisations les plus puissantes disponibles sont le 2.0 turbodiesel de 140 ch et le 1.4 turbo essence de 170 ch.





Prix et options - Fiat 500X Cross Plus 2.0 MultiJet Diesel

Prix de base : CHF 36'200.-

Peinture trois couches métallisés Rouge Amore : CHF 1'600.-

Assistant de feux de route SmartBeam : CHF 150.-

Sellerie cuir Poltrona Frau : CHF 1'500.-

Système audio BEATS Audio signé Dr.Dre : CHF 720.-

Pack visibilité : CHF 550.-

(capteur de luminosité et de pluie, rétroviseur intérieur anti-éblouissement automatique, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement)

Réglage électrique des sièges avant à 8 positions avec tapis de sol avant-arrière : CHF 600.-

Pack Navigation Plus : CHF 700.-

(Autoradio Uconnect avec écran tactile de 6.5" et connexions Bluetooth/USB/AUX, système de navigation intégré et réception audio digitale DAB+)

Pack Hiver : CHF 600.-

(volant chauffant, sièges avant chauffants, pare-brise chauffant)

Pack d'assistance à la conduite : CHF 900.-

(caméra de recul ParkView avec lignes de guidage dynamiques, avertisseur de franchissement de ligne, détecteur angle mort, radar anti-collision)

Kit fumeur : CHF 50.-

Prix TOTAL : CHF 43'570.-



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

Nos remerciements à FCA (Fiat Chrysler Automobiles Switzerland SA) pour le prêt de cette Fiat 500X Cross Plus, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Abarth 695 Biposto : The Smallest Supercar

Premier contact - Fiat 500X : 500 classée X ?

Essai - Fiat 500L Trekking : La 500 des champs

Premier contact - Fiat 500L : La 500 version Large

Essai - Fiat 500 TwinAir : Retour vers le futur

Présentation - Fiat 500 "Star Wars" by Garage Italia Customs

Nouveauté - Fiat 124 Spider

Nouveauté - Fiat 500

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



