Premier contact – Fiat 500L : La 500 version Large

Wheels And You a répondu présent au constructeur italien Fiat et s'est rendu à Turin pour la présentation mondiale de sa toute dernière création, la 500L.

- 4 cylindres, 1'368 cm^3
- 95 CV à 6'000 t/min
- 127 Nm à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 178 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.8 sec.
- Poids : 1'320 kg
- Conso. mixte : 6.2 l./100km
- Emissions de CO_2 : 145 g/km (D)
- dès CHF 20'900.-

Texte et photos : Tony Da Silva

Ce n'est pas un hasard si Fiat a choisi de présenter sa dernière née dans l'enceinte des Officine Grandi Riparazione. Cet ancien flueron de l'industrie

italienne a une histoire de 150 ans et toutes les locomotives italiennes qui ont marqué l'épopée ferroviaire transalpine sont passées par là. Au travers d'une présentation ambitieuse et savamment orchestrée autour de cinq thèmes, je me rends compte que Fiat a placé un espoir important dans l'évolution de la petite 500. Fort de son succès avec plus de 860'000 modèles écoulés en 5 ans, il était temps de donner au "pot de yaourt" une vraie alternative pour des clients qui commençaient peut-être à se sentir à l'étroit ou qui étaient à la recherche d'un espace plus important.

La 500L se veut donc une réponse à ces clients qui ont muri et qui doivent trouver une solution à une tribu qui grandit ou s'étend. En résumé, ce modèle tente une percée entre le segment B et C dans le but de concilier le meilleur des deux mondes mais la tâche s'annonce ardue car l'Italie subit une baisse record de ses nouvelles immatriculations. Alors qu'en 2007, le pays affichait un chiffre d'immatriculations record avec 2.4 millions d'unités, en 2012, le marché ne devrait pas dépasser 1.3 million de véhicules. C'est une baisse de pratiquement 45% en 5 ans. Bien entendu, Fiat exporte ses voitures (66% pour la 500) mais le marché italien reste le principal moteur des ventes. Pour Fiat, il est donc essentiel que ce modèle soit un succès sur le territoire mais aussi et surtout, à l'étranger. Prudente, la marque ne fait aucune projection sur les ventes. Tout au plus, annonce-t-elle que la toute nouvelle usine de Kragujevac (Serbie), où sera produite la 500L, peut assembler jusqu'à 700 véhicules par jour.

Esthétique

Le succès de la ligne de la petite 500 n'étant plus à prouver, le principal défit des designers était de faire grandir cette voiture sans en altérer tout ce qui a fait son succès. Inutile de dire que l'opération a été compliquée et aujourd'hui, le résultat est sous nos yeux et chacun peut se faire son opinion. Pour moi, les lignes réussissent difficilement à cacher l'embonpoint de la voiture car Fiat passe d'une voiture affichant une longueur de 3'546 mm pour la 500 à 4'147 mm pour la 500L. Idem pour la hauteur et largeur qui passe de 1'488 mm et 1'627 mm pour la 500 à respectivement 1'665 mm et 1'784 mm pour la « L ». La filiation est évidente mais je trouve que la voiture devient un peu plus pataude et perd son côté malin et passe-partout.

Il n'en reste pas moins que la croissance est à mon avis réussie et que ce nouveau véhicule gagne un pari important : il se distingue clairement dans le trafic au milieu des autres voitures. Je ne peux pas dire combien de personnes m'ont apostrophé ou regardé pendant ma balade de quelques heures avec, mais quelque chose semble évident : la voiture attire les regards et je n'ai reçu que des éloges, y compris au milieu du Château de Valentino que j'ai réquisitionné le temps d'un shooting improvisé. Étudiants, conservateur, gardien, visiteurs, tous sont venus regarder le véhicule de près et poser des questions. Si j'avais un carnet de commande, je pense que j'aurais vendu 2 ou 3 voitures sur-le-champ.

Bien entendu, nous sommes en Italie et l'annonce le soir précédent, au journal télévisé des principales chaînes, de l'arrivée de la nouvelle 500L a aussi galvanisé un auditoire qui est toujours friand des nouveautés « designed in Italy », à défaut d'être « made in Italy ». D'ailleurs, la polémique n'a pas manqué en Italie car le gouvernement a aidé les constructeurs nationaux mais ces derniers produisent toujours plus de véhicules à l'étranger.

Pour ceux qui aiment la 500, point de déception ! L'intérieur de la « L » est très similaire et même si la voiture grandit, les lignes et autres agencements reflètent à la perfection l'esprit de la petite sœur. Tout est bien placé et offre un environnement accueillant et ludique avec une qualité de finition en hausse. A noter aussi, l'excellente visibilité à 360 degrés depuis le siège du conducteur mais aussi pour le reste des passagers. Ajoutez à cela l'option du toit panoramique et vous obtenez une véritable verrière au-dessus des passagers.

Les options ne sont pas en reste dans le but d'offrir une voiture personnalisée à souhait au travers d'une avalanche d'accessoires et finitions diverses. Les combinaisons sont infinies et offrent plus de 1'000 assemblages différents, y compris une machine à café d'une marque célèbre.

Sur le plan de l'intégration de votre vie numérique, le système UConnect permet de connecter votre smartphone de façon aisée et rapide. Mieux, la marque entend développer rapidement des applications qui vous permettront d'intégrer plusieurs applications sur l'écran 5 pouces tactile situé au milieu de la console centrale. De plus, selon les dires du Chief Marketing Officer de Fiat et Chrysler, Olivier François, on peut aussi opter en option pour un extraordinaire système audio produit par Dr Dre. Pour avoir écouté quelques casques de ce fabricant, je suis certain que le volume sera au rendez-vous mais j'ai plus de doutes sur la qualité

sonore de l'ensemble… en même temps, pour écouter du MP3, c'est peut être la solution.

L'habitabilité générale du véhicule est excellente avec d'amples volumes pour accommoder tous les gabarits, y compris les plus grands. Des dizaines de petits rangements malins et un coffre confortable de 400 litres extensible à 1'310 litres devraient satisfaire tous les besoins. La voiture passe également le test du la fameuse bibliothèque de 240 cm sans avoir besoin de rouler le coffre ouvert… les amateurs du magasin suédois apprécieront.

Sous le capot

Enfin, d'un point de vue moteur, le modèle sera lancé avec 3 motorisations : le 4 cylindres 1.4 litre développant 95 CV à essence, le bicylindre 0.9 litre développant 105 CV à essence et le diesel de 1.3 litre, 4 cylindres, avec 85 CV. Je n'ai pas eu le temps d'essayer le moteur diesel mais le choix entre les deux moteurs à essence est évident et n'appelle aucune hésitation de ma part : il faut opter pour le très dynamique et petit moteur TwinAir de 105 CV. Les reprises, les accélérations et surtout, les turbos fournissent un confort de conduite y compris sur autoroute que le « gros » 1.4 ne connaitra jamais. Ce dernier est amorphe, sans aucune pêche et permet de se promener en ville de façon minimaliste du point A au point B. Le passage par une autoroute demandera un peu de patience et de pas mal d'anticipation. Début 2013, un nouveau moteur diesel de 105 CV sera ajouté à la gamme suivi par un moteur à gaz et enfin, une transmission automatique.

Verdict

Après quelques heures passées à bord et à la vue de la réaction d'autres usagers de la route, la Fiat 500L est bien née. Livrée en Suisse dès octobre 2012 pour un prix de départ fixé à CHF 20'900.- ou 18'900.- avec la prime de lancement, l'offre me semble adaptée à la concurrence. J'irais même plus loin, pour moi, dans ce segment et avec la même approche ludique de l'automobile, la seule voiture qui se rapproche de la 500L c'est la Mini Countryman à CHF 27'900.-.

Basée sur une plateforme modifiée de la Punto, attendez-vous à voir Fiat passer à

l'offensive avec d'autres déclinaisons de la 500L en 2013 via un « all road », une version à 7 places et le renouvèlement d'autres modèles phares. Personnellement, je pense que la voiture va bien répondre à une génération qui recherche un véhicule polyvalent, ludique, attractif et adapté aux problèmes de consommation/pollution d'aujourd'hui. Ajoutez à ça un catalogue d'accessoires et des options de personnalisation sans fin et vous obtiendrez un cocktail qui devrait être gagnant.

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland pour l'invitation à cette présentation de la Fiat 500L.

A lire aussi

Essai – Fiat 500 TwinAir : Retour vers le futur

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

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

MULTIJET 1.3
FIAT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

PODERE S. UMBERTO
EN-880CZ