

Essai - Fiat 124 Spider : L'art du style et de la simplicité

50 ans après la présentation du Fiat 124 Spider premier du nom au Salon de Turin de 1966, la marque italienne propose un revival de son iconique cabriolet. Et comme Fiat est passé maître dans l'art de faire du neuf avec de l'ancien, la curiosité l'emporte largement sur le doute. Au programme : cheveux au vent, références stylistiques et mise au goût du jour de cette petite décapotable italienne. Une stricte deux places dédiée au plaisir de conduire ? Voilà bien le genre de plaisir que Wheels And You s'interdit de manquer !



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'368 cm³
- 140 ch à 5'000 t/min
- 240 Nm à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 215 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'206 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'054 x 1'740 x 1'233
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 148 g/km (G)
- dès CHF 27'900.-, mod. essayé: CHF 36'050.-

Forte des succès commerciaux que constituent notamment la Panda et les diverses déclinaisons de la Fiat 500, la marque transalpine fait renaître et modernise sa décapotable des sixties.

Pour ce faire, Fiat mise sur la plateforme de la Mazda MX-5, considérée par de nombreux amateurs comme étant le meilleur petit cabriolet du monde. Mais ici, la recette de la simplicité (centre de gravité bas, répartition des masses équilibrée entre les essieux, moteur avant, roues arrière motrices et poids contenu) est pimentée par un design s'inspirant de la 124 Spider initiale.

Tout cela paraît prometteur, il me tarde de partager avec vous mon essai de ce cabriolet de charme.



A l'extérieur

En découvrant la voiture dans sa belle livrée blanc ghiaccio, je suis séduit par l'évidence de sa silhouette. Les critères stylistiques repris de son aïeule sont nombreux et évidents. Cela part de l'arrondi des phares enfoncés dans leurs orbites biseautées dont les estocs viennent affleurer la calandre. Celle-ci reprend l'hexagone allongé de l'originale et la forme des clignotants se rappelle au dessin horizontal des anciens. Tant les arches de roues que la veine latérale sillonnant les flancs du Spider s'inspirent largement de l'esquisse originelle. On retrouve également l'élégant double bossage sur le long capot (magnifique vu de

l'extérieur comme de l'intérieur) et, à l'arrière, les courbes de la malle ainsi que les rectangulaires feux évoquent inévitablement le style de la 124 Spider des sixties.

Quelle que soit la perspective choisie, cette auto mêle avec bonheur l'éloquence rétro de son allure et la modernité d'un coup de crayon moderne et latin. Plutôt européen devrais-je dire, puisqu'un amateur avisé de belles anciennes me confie que ce Spider lui évoque une petite Jaguar. En effet, au moment où j'effectue cet essai, le nouveau Spider est encore peu courant sur nos routes et plusieurs personnes me demandent quelle peut bien être cette voiture.

Lorsque je m'arrête au col du Brünigpass pour une petite séance photo, quelques klaxons d'amateurs m'interpellent et des pouces levés saluent mon petit cabriolet. Il est évident que la nouvelle 124 Spider ne laisse pas indifférent, et c'est tant mieux. Une belle voiture n'a pas besoin d'être onéreuse pour faire tourner les têtes. Mon regard se promène au fil de sa carrosserie et se régale tant de la fluidité des lignes que de l'harmonie de ses proportions. Légèrement plus grande que sa cousine MX-5, cette auto est, à mes yeux, mieux réussie. Pourtant, cela respire une évidence et une simplicité que, vous l'aurez deviné, j'adore.

La finition Lusso de notre modèle proposant notamment des jantes en alliage de 17 pouces, une double sortie d'échappement chromée, un montant de pare-brise et un arceau couleur argent renforce encore un peu l'esthétique de cette voiture. Je n'y décèle aucune fausse note, ce qui est assez rare.



A l'intérieur

En m'installant au volant du Spider, je constate que l'intérieur est, lui aussi, repris de la Mazda MX-5. Les compteurs, la console centrale, le vide-poche entre les sièges, tout cela est partagé avec japonaise. Si ce n'est pas forcément folichon, c'est efficace. On s'y retrouve facilement. L'agréable volant ne change que par le logo apposé dessus, on retrouve dans cet intérieur une ergonomie bien pensée. Les matériaux choisis, cuir, plastique souple et éléments chromés, sont de bonne facture mais l'assemblage manque de précision ici et là. Rien de dramatique toutefois, cela n'enlève que peu aux qualités de ce cockpit séduisant.

Au centre des trois cadrans du tableau de bord, on trouve l'essentiel : le compte tours. Cela peut paraître anodin et c'est un peu passé de mode, mais c'est pour moi l'information importante à avoir sous les yeux. Le tachymètre à droite, à gauche la température et le niveau d'essence, là encore c'est simple et bien visible. Le volant et le levier de vitesse sont agréables à prendre en main et le système d'ouverture et de fermeture de la capote que l'on peut manipuler d'une seule main est tout simplement génial.

Un écran tactile de 7 pouces regroupe les fonctions multimédia et infotainment. C'est complet, intuitif et sans surprise. L'option sono Bose à 9 haut-parleurs est épatante. Elle offre des prestations de haut niveau : même pour les oreilles à l'air libre, le confort d'écoute proposé est excellent. En revanche, en raison de l'espace relativement restreint dans le cockpit, l'avant-bras droit du conducteur peut toucher par inadvertance les commandes placées sur le tunnel central.

Autre point fort : la position de conduite, idéale tant pour le confort que les sensations. Les sièges sont confortables, même pour un gars de mon gabarit, et ils proposent assise et maintien de très bonne facture. Malgré l'exigüité de l'espace à bord, on ne s'y sent pas à l'étroit. En revanche, pour ce qui est des espaces de rangement, passez votre chemin. Hormis la boîte à gants qui surplombe deux portes-gobelets entre les dossiers, il n'y a rien, ni cache secrète, ni coffret dérobé, ni place dans les garnitures des portières. Le Spider se rattrape un peu au niveau du coffre qui met généreusement à disposition ses 140 litres de contenance, bien suffisant pour une escapade à deux.



Sous le capot

C'est au niveau de la motorisation que la 124 Spider diffère de sa cousine MX-5. En effet, on trouve sous son capot un 4 cylindres 1.4 turbo de 140 chevaux. Position longitudinale oblige, c'est le MultiAir et non le Turbo-Jet qui a été greffé au Spider. Sans être époustouflant, ce bouilleur sait se montrer volontaire et répond aux sollicitations du moment que l'on est dans la bonne plage d'utilisation. En effet, en dessous des 2'350 t/min où déboulent les 240 Nm (moi j'ai plutôt l'impression que c'est après 2'500 t/min), la mécanique est creuse. Difficile de repartir dans un rond point et, après un virage en tête d'épingle, il est souvent nécessaire de passer la première pour ré-accélérer correctement.

La sonorité de ce moteur est agréable mais plutôt discrète et l'échappement, s'il suggère parfois quelques plaisantes pétarades, a sans doute été davantage pensé pour préserver l'ouïe que pour enivrer les sens.

Egalement commune à la 124 Spider et à la MX-5, la boîte manuelle à 6 rapports est un pur régal. Douce et ferme à la fois, la précision de sa course et de son verrouillage incite à jouer du levier juste pour le plaisir. L'étagement est agréable tant pour l'arsouille que pour la ballade. Il est facile, grâce à cette boîte, de tirer le meilleur de la mécanique. Ainsi, l'exercice du 0 à 100 est abattu en 7.5 secondes et la vitesse maximale atteint les 215 km/h.

Les consommations annoncées sont, comme de coutume, inférieures aux mesures de notre essai. Au fil des quelques 1'000 km parcourus, les chiffres s'échelonnent

entre 7.2 et 9.6 l/100km pour une moyenne de 7.8 l/100km, toutes conduites confondues. Mais je reconnais qu'au volant de ce petit roadster, mon pied droit a souvent tendance à s'alourdir.



Au volant

A peine entamés les premiers tours de roues au volant de la 124 Spider, il me semble connaître la voiture. Le feeling est immédiat, il y a longtemps que je n'ai pas ressenti une telle évidence dans la conduite. Tout est naturel aux commandes de notre cabriolet : la direction est précise, les commandes de boîte franches, la disposition des pédales idéale, le tout dans un joli écrin en plein air. Oui, c'est évident, la recette de la simplicité fonctionne toujours !

Rouler cheveux au vent, quel que soit le trajet, est un plaisir, mais c'est bien entendu sur les rubans tourniquants des petites routes que le bonheur de mener cette auto bat son plein. Bien que le moteur ne soit pas forcément un foudre de guerre, la position de conduite basse fait que l'on ressent bien les accélérations (les 140 chevaux sont bien présents), et si le bruit de la mécanique est discret, il n'en est pas moins agréable à l'oreille. L'équilibre de cette voiture est excellent et les virages s'enchaînent avec précision. Toutefois, sur certains appuis bien marqués, ainsi que lors de freinages très appuyés, la voiture semble louvoyer légèrement avant de se ressaisir à la remise des gaz. J'imputerais volontiers ceci à notre monte pneumatique hivernale, ce serait à vérifier avec un Spider en pneus été.

Les suspensions, quoique dures, absorbent bien les inégalités de la route et le petit cabriolet propose un confort de voyage suffisant pour enchaîner plusieurs heures de conduite. Mais le véritable point fort de cette voiture est le feeling transmis par la direction. Hormis si l'on élève vraiment le rythme, la précision du train avant est excellente et le discernement de la route est subtil. Posées sur le volant, mes mains lisent le bitume comme un livre ouvert, ce ressenti est à la fois jouissif et sécurisant.

Au moment de ramener la 124 Spider au garage, je ne résiste pas à l'appel d'une dernière montée sur St-Cergue. La route est sèche, déserte et les enchainements de courbes ajoutés à la puissance modérée du moteur permettent de se faire vraiment plaisir sans sortir des clous de la légalité. Car qui accélère moins fort peut le faire plus longtemps, et lorsque l'on est assis au ras du sol, ce sont des moments qui comptent. Remettre les gaz en courbe pour faire enrrouler l'arrière est un plaisir dont je ne me lasse pas, tant l'équilibre du châssis rend le processus accessible.



Verdict

Un look d'enfer inspiré du passé et posé sur la meilleure base cabriolet du monde, voilà qui pourrait décrire en quelques mots cette Fiat 124 Spider. Les endiablés diront qu'il lui manque des watts, un autobloquant et peut-être un freinage un peu plus mordant. Bonne nouvelle pour eux, c'est ce que propose la version du Spider « scorpionnée » par Abarth dont Wheels And You ne manquera pas de vous proposer un essai. En revanche, pour les amateurs plus généralistes dont je fais

partie, cette voiture propose le meilleur de la conduite bio actuelle et cela pour un tarif des plus corrects.

En effet, on peut s'offrir cette petite décapotable à partir de CHF 27'900.- hors bonus, mais il faudra compter CHF 31'500.- pour la finition Lusso et CHF 36'050.- pour un modèle optionné tel que celui de notre essai. Au vu des prestations proposées et de l'esthétique finolée, je trouve que c'est une très belle affaire. Vous pouvez également opter pour la version "America" dotée notamment du très élégant et très vintage kit porte-bagages. Certes, la 124 Spider est un peu plus cher que sa cousine du pays du soleil levant, mais propose un indéniable supplément de style ainsi qu'une exquise touche d'inspiration vintage.



Prix et options - Fiat 124 Spider Lusso 1.4 16V MultiAir Turbo MT6

Prix de base : CHF 31'500.-

Peinture Ghiaccio Weiss : CHF 1'000.-

Pack Visibility : CHF 1'250.-

(Phares LED à autorégulation avec éclairage directionnel AFS (Adaptive Front-lighting System), Lumières de jour LED, Système de nettoyage des phares, Phares automatiques et essuie- glace avant avec capteur de pluie, Assistant de feux de route)

Pack Premium : CHF 1'000.-

(Caméra de recul ParkView, Système de navigation, Système d'accès et de

démarrage sans clé «Keyless Entry & Go»)

Systeme audio Premium Bose avec 9 haut-parleurs : CHF 900.-

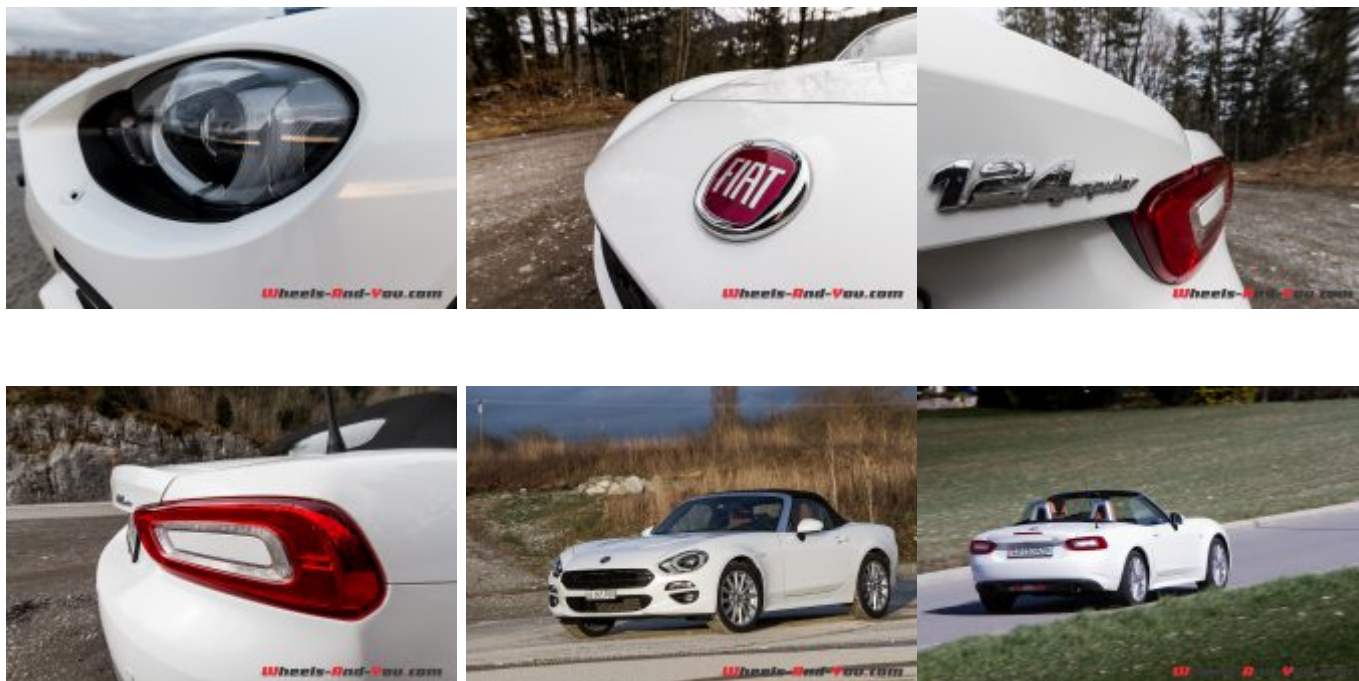
Capteurs d'aide au stationnement à l'arrière : CHF 400.-

Prix TOTAL : CHF 36'050.-



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 124 Spider, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Premier contact - Fiat 124 Spider : Le retour d'une icône

Essai - Abarth 595 Competizione : Le chaînon manquant entre 500 et 695 Biposto

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

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

Nouveauté - Fiat 500S

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



