

Essai - Fiat 500 électrique : La piccola bomba elettrica

Fiat, constructeur généraliste, a pris un peu de retard par rapport à la concurrence en matière de véhicules électriques. Le décalage sera difficile à combler mais le constructeur nous présente sa citadine la 500 électrique, une version plus qu'électrifiée de son icône à moteur thermique. En effet, revue et corrigée, cette nouvelle 500 repose sur une toute nouvelle plateforme dédiée alors que la version thermique termine sa carrière sur son châssis actuel.



- Moteur électrique synchrone
- 87 kW (118 ch)
- 220 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.0 sec.
- Poids : 1'431 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'630 x 1'680 x 1'510
- Conso. mesurée : 13.9 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 26'990.-, mod. essayé: CHF 36'990.-

« Back to the Future » Un slogan ou un titre de film ? Toujours est-il que pour cette fois, Marty McFly n'est pas le héros de l'histoire. En effet la star n'est autre qu'une petite Fiat : La « nuova Cinquecento » sauce « branchée ». Mais il y a tout de même bien un retour dans le passé pour un futur immédiat. En effet, cette Piccola à moteur électrique qui sera déclinée en trois carrosseries : berline, cabriolet et l'an prochain en 3+1 est fabriquée dans les usines de Mirafiori à Turin, à l'endroit même où le modèle originel était construit. L'histoire se rejoue et en 2021. Mais, cette nouvelle 500 électrique arrive alors que circulent déjà les Volkswagen e-Up, Twingo électrique, Mini SE ou autre Honda e.

Elle est proposée avec un moteur de 70 kW et une batterie de 23,8 kWh permettant une autonomie de 180 kilomètres. C'est suffisant lorsque l'on fait essentiellement de la ville. Si l'on souhaite évoluer hors de la cité, il conviendra de choisir le moteur plus puissant de 87 kW avec ses batteries de 42 kWh permettant 320 kilomètres en ville. C'est avec cette dernière, en finition « La Prima », l'une des quatre finitions proposées en Suisse, que nous allons évoluer sur des parcours variés. Voyons ce que cela donne face à la concurrence. Contact !



A l'extérieur

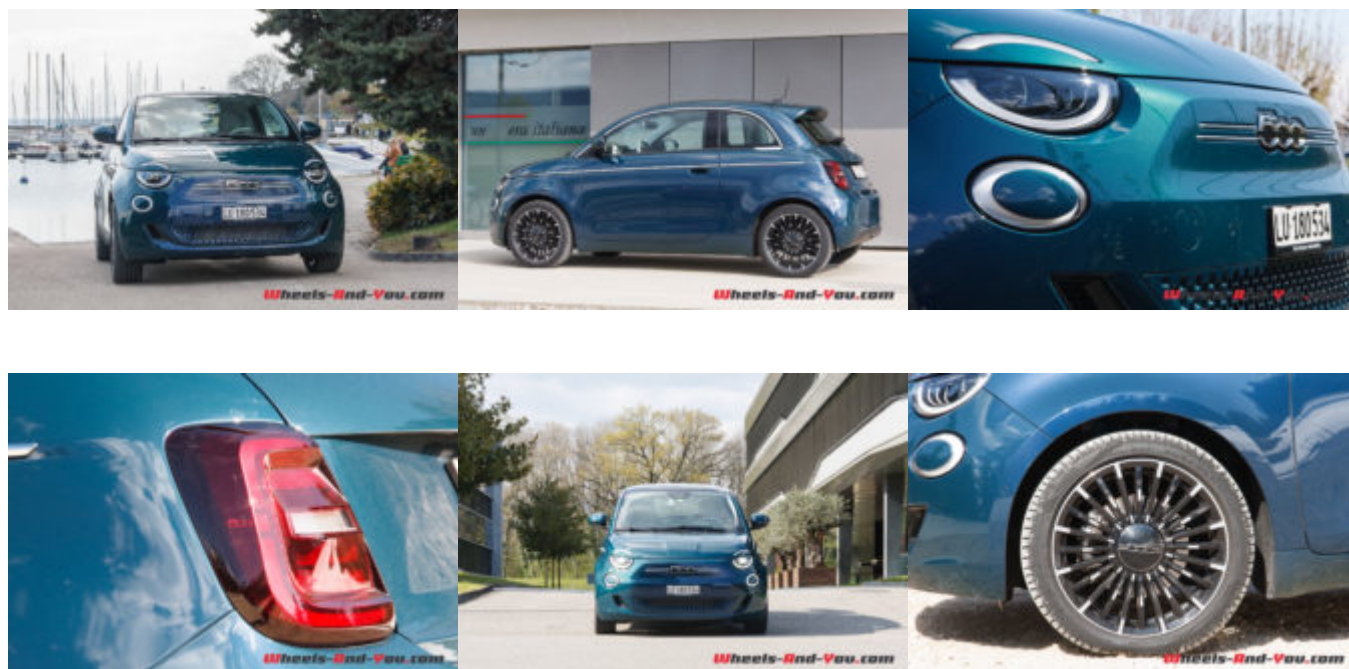
Plus de 60 ans après, sa bonne bouille est toujours aussi plaisante. Plus grande de 6 cm par rapport à l'ancienne 500 et, avec 3 mètres 63 de longueur, cette 500 électrique ne fait que 2 cm de plus qu'une Twingo. De couleur Vert Ocean, elle est plus que jamais dans le style d'aujourd'hui, voire du futur, sans renier ses formes originelles.

Les traditionnels quatre optiques sont aujourd'hui à LED en demi-rond, avec un design résolument moderne. Le haut du phare est intégré au capot et ressemble à un sourcil. La calandre est pourvue en son centre non pas du logo FIAT, mais d'un

joli gros 500 stylisé. La calandre, dont la partie inférieure diminue ses entrées d'air comme sur toutes les voitures électriques, est formée d'une multitude de petits trous. Voilà enfin une voiture électrique qui reste plus belle à voir de face que sœur en version thermique. Le capot plongeant et nervuré en son centre renforce la ligne toute en rondeurs de cette 500.

De profil, une longue ligne de chrome intègre un étonnant répéteur de clignotants qui dépasse, tel une petite nageoire latérale. La poignée de porte est mieux intégrée. La partie basse forme une nervure qui donne une sensation de robustesse. L'arrière a un dessin plus épuré avec des phares de 500 où l'on retrouve le logo sur le côté. Cela devient une habitude chez les constructeurs, nous l'avons notamment vu sur le récent Cupra Formentor. Les jantes de 17 pouces m'hypnotisent à l'arrêt. Leur design stylisé m'évoque un soleil qui brille.

Pour moi, cette 500 électrique est esthétiquement une réussite. Elle est visuellement bien plus équilibrée que la version thermique. D'ailleurs, une chose ne trompe pas, le regard des passants qui pourtant ont l'habitude de voir des 500. Cette nouvelle ne fait pas le même effet et, sans vraiment rentrer dans les détails, elle interpelle et ne laisse pas indifférent, dans le bon sens du terme.



A l'intérieur

Cette 500 électrique existe en quatre finitions : Action, Passion, Icon et La Prima. Découvrons cette dernière, celle qui représente le haut de gamme actuel. Sans

même parler du niveau de finition, l'espace intérieur est bien plus vaste que sur le modèle thermique. Par ailleurs, notre 500 électrique est super lumineuse grâce à un toit panoramique et un intérieur blanc.

Avec une présentation qualitative de style néo rétro et son instrumentation digitale, cette nouvelle 500 électrique frappe juste. La planche de bord toute en rondeurs et en matériaux modernes (éco-cuir), intègre des boutons style touches de piano pour régler la climatisation et autres chauffages des sièges. Sur le bas de la planche de bord, qui forme comme une bouche entre-ouverte laissant la place pour poser et charger votre téléphone, se trouve une petite console de quatre boutons qui gèrent la « boîte à vitesse ». Ainsi, point de levier, ce qui offre de la place pour différents rangements et donne à cet intérieur un aspect plus spacieux. Le volant, lui aussi en éco-cuir, est maintenant ajustable dans les deux sens.

De plus, il n'y a plus de poignée de porte mais un magnifique petit bouton poussoir qui ouvre électriquement la porte. Une poignée « mécanique » un peu camouflée, placée en bas dans la porte, est là en cas de panne ou d'accident. On trouve aussi, ici et là, des petits rappels du lieu où est fabriquée cette 500. Une petite Fiat est même dessinée dans la contre-porte estampillée d'un « Made in Torino ». La ville de Turin est aussi représentée en stylisé dans le renforcement dédié au chargement du téléphone. Pour finir, si vous doutiez encore dans quelle voiture vous êtes, un petit logo 500 se retrouve caché derrière l'écran tactile de 10,25 pouces. Ce dernier est d'ailleurs bien positionné et offre une vue sur toutes les commandes et infotainment très ergonomiques.

Les sièges, eux aussi en éco-cuir (matériaux qui ne sent pas et est plus résistant que le cuir véritable), sont surpiqués, reprenant le dessin du logo FIAT. C'est du plus bel effet. Un cap est bien franchi et tire vers le haut en terme qualitatif cette petite Fiat. Un bon signe pour le futur.





Sous le capot

Un moteur synchrone développant 87 kW, soit l'équivalent de 118 ch, est alimenté par un bloc de batteries de 42 kWh de capacité. Ces batteries pesant 294 kg sont judicieusement logées dans le châssis. Bridé à 150 km/h, ce qui est parfaitement acceptable, il permet à la 500 électrique un honorable 0 à 100 km/h en 9 secondes et un 3,1 secondes sur le 0 à 50 km/h. Très sincèrement, comme le couple est disponible de suite, on a l'impression d'arracher le bitume. Ce n'est pas un dragster non plus, mais c'est largement suffisant pour démarrer fort aux feux verts ou encore doubler en cas de besoin, y compris en montagne.

La consommation mixte mesurée se situe à 13,9 kWh/100km. La voiture est équipée d'un chargeur embarqué de 85 kW permettant de passer de 0 à 80% en 35 minutes. Les 20% restant étant toujours plus longs à charger.



Au volant

La position de conduite, hélas toujours haute, est toutefois bien plus agréable que dans les versions thermiques. Je trouve très vite la position idoine.

Pied sur le frein, j'appuie sur le bouton D et je sélectionne d'emblée le mode « Range ». Ce mode permet, dès le lâcher de l'accélérateur, de récupérer beaucoup, beaucoup d'énergie en ralentissant fortement jusqu'à l'arrêt. C'est même assez « brutal » à l'approche du stop total, au point de voir son passager plonger vers le pare-brise si on ne relance pas légèrement la voiture. Ce mode de

conduite sans avoir à toucher la pédale de frein permet de diminuer de manière substantielle la consommation d'électricité.

Je m'amuse d'ailleurs à monter un col sur dix kilomètres en mode cool, sans accélération majeure, en partant chargé à 98%. J'arrive en haut en ayant consommé 10%. A la descente, le pieds léger, en ralentissant souvent, je peux récupérer 4%. Pas de quoi vraiment recharger les batteries mais un soutien bienvenu lorsqu'il reste 10% d'autonomie et que l'on se retrouve à « l'agonie ». Un mode Sherpa existe et élimine toutes sources de consommateur inutile, comme par exemple la climatisation. Il bloque également la vitesse maximum à 80 km/h. Je l'essaye sur quelques kilomètres et, en effet, pédale enfoncée à fond, la consommation est raisonnable.

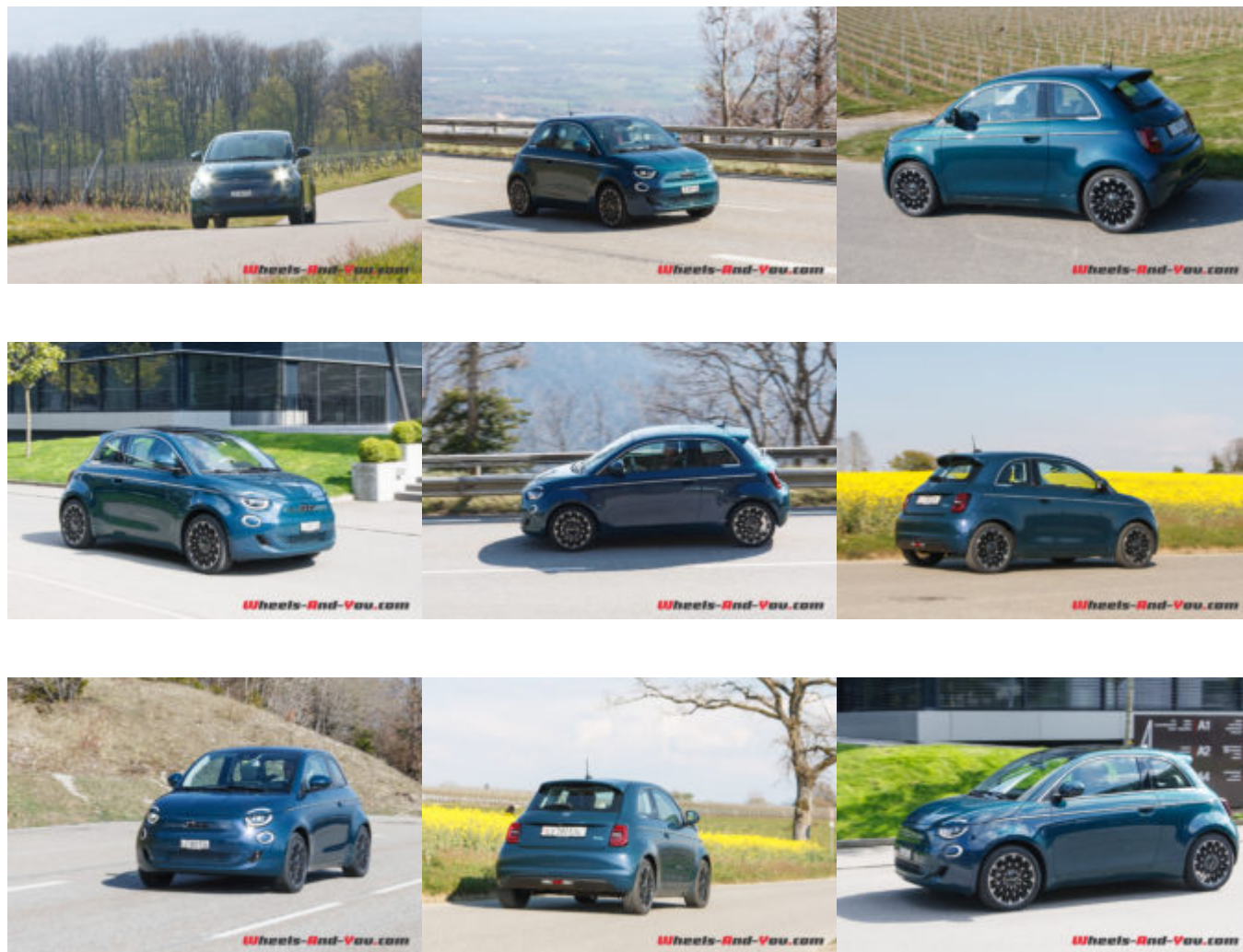
A bord le silence est d'or et l'enfant à l'arrière s'endort. En effet, la voiture est très bien insonorisée et offre une qualité de roulement très appréciable pour ce gabarit. La direction à assistance électrique est souple à basse vitesse et permet de réaliser les créneaux et autres manœuvres avec facilité. Elle se durcit avec la vitesse et reste bien précise. En mode normal, la voiture semble « glisser » sur la route comme sur un coussin d'air. Peu de frein moteur lors des rétrogradages, cela donne une voiture plus légère. Mais avec ce mode, on ne récupère rien. C'est dommage d'opter pour une voiture électrique si ce n'est pas pour récupérer de l'énergie lorsque cela est possible.

A vivre, cette voiture est agréable, elle vire presque à plat et offre une tenue de route remarquable même en la poussant à la limite. Par ailleurs, elle reste très confortable. L'amortissement est exceptionnel pour une petite voiture. Ferme pour supporter le surpoids des batteries, mais pas trop raide pour vraiment amortir irrégularités et autres dos d'âne. Ce tarage permet à la voiture de limiter efficacement la prise de roulis.

C'est surprenant comment ce mode de propulsion transfigure la 500. Les améliorations vont dans le bon sens et cette 500 devient très agréable à mener au quotidien. Ce que j'adore et qui me fait vraiment craquer, c'est le « bruit » artificiel qu'émet cette 500 électrique une fois atteint les 20 km/h. En effet, comme toutes voitures électriques, il est obligatoire que les piétons l'entendent. Mais ici, point de son de turbine, mais les premières notes du thème composé par Nino Rota pour le célèbre film « Amarcord » de Federico Fellini. C'est magique et en plus cette mélodie va rester dans votre tête toute la journée. Elle vous expédie

de suite dans un autre univers. Celui de l'Italie, du soleil, de la Dolce Vita. Et, non de Zeus, même « Doc » resté dans son futur souhaiterait revenir dans le passé pour conduire cette 500 électrique.

En terme de sécurité active, cette nouvelle 500 électrique offre un freinage d'urgence autonome avec détection des piétons et cyclistes, un maintien actif dans la voie de circulation et la reconnaissance des panneaux. Rien à dire, c'est une voiture du 21^{ème} siècle.

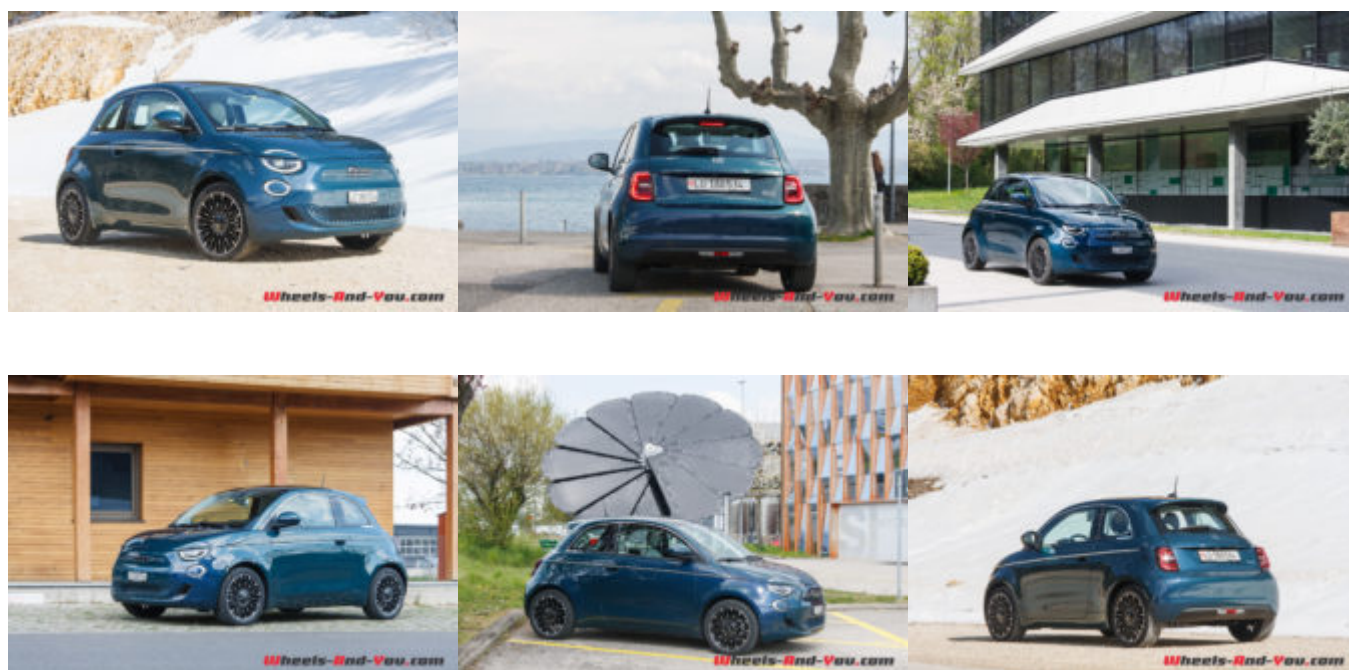


Verdict

Encore classé dans la catégorie des petites citadines, le petit pot de yaourt est toujours aussi sucré mais aujourd'hui il a en plus ce un petit goût acidulé que lui confère son moteur électrique. Par ailleurs, avec cette motorisation, elle sait sortir de la ville et gravir les montagnes de chez nous. Elle peut aussi affronter, sans aucun scrupule et dans un confort digne d'une voiture du segment supérieur, l'autoroute avec une autonomie de 250 km. Pour un usage uniquement citadin, la

motorisation inférieure sera suffisante avec son autonomie de 180 km.

Super bien équipée dans cette finition qui n'est tout de même pas donnée, elle rencontre pour le moment peu de concurrence. Dans le style néo rétro, une Mini Cooper SE est bien plus chère. En revanche, face à une Twingo ZE qui repose sur le même châssis que la version thermique, la 500 électrique prend l'ascendant et offre un côté plus bourgeois. A voir les regards se retourner sur son passage, nul doute que cette « Bella » est en passe de devenir une « Bomba » et qu'elle va en électrifier plus d'un sur sa route.



Prix et options - Fiat 500 électrique "La Prima"

Prix de base : CHF 36'990.-

Feux à LED "Infinity"

Feux avant et arrières à LED

Toit fixe panoramique en verre

Jantes alliage léger bi-color en 17 pouces

Badge la Prima spécifique

Couleur Ocean Green

Siège éco cuir avec monogramme FIAT

Tableau de bord éco cuir

Sièges arrière rabattables 50/50

Volant en éco cuir bicolore

Accoudoir central avec console centrale

Tapis de sol avant et arrière

Frein de stationnement électrique

Rétroviseurs extérieurs à pliage électrique et dégivrage

Rétroviseur intérieur à gradation automatique

Mode Sherpa

Système d'entrée sans clé

Système de climatisation automatique

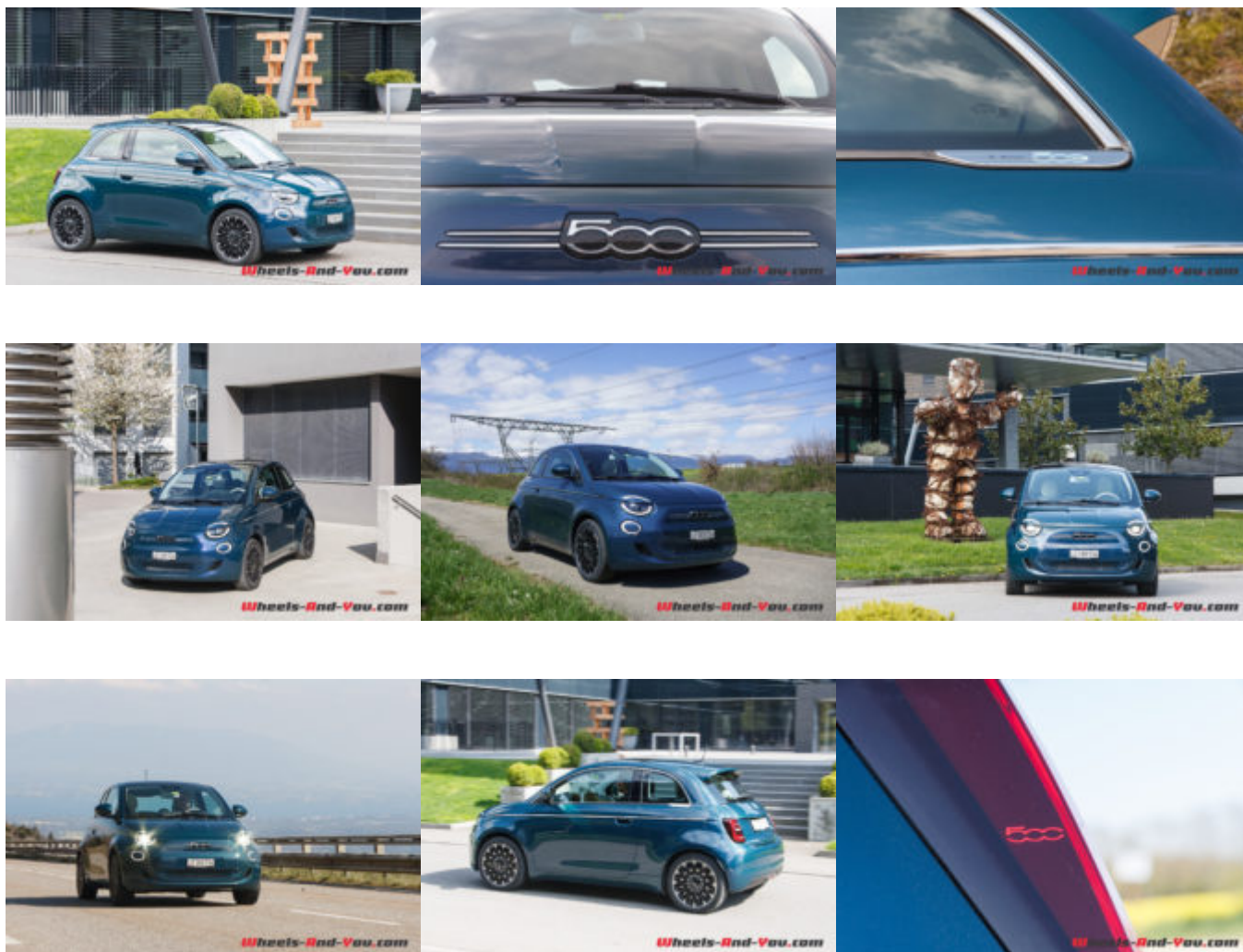
Capteurs de pluie et de lumière

Prix TOTAL : CHF 36'990.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Stellantis - FCA Switzerland SA (Fiat Suisse) pour le prêt de cette Fiat 500 électrique "La Prima", ainsi qu'au garage GSG Racing pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Fiat Panda Cross 4×4 : Le cabri transalpin

Essai - Fiat 500X Sport : Le petit SUV à vocation sportive

Essai - Fiat Tipo 1.4 T-Jet : Une italienne de qualité sans se ruiner !

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

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

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

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 Tipo

Nouveauté - Fiat 500

Nouveauté - Fiat 500L MY2017

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



