

Essai - Fiat 600e : Un mini SUV italien tout électrique

Attendue, voici la nouvelle Fiat 600 largement inspirée par la fameuse 500. En réalité, il s'agit d'une évolution des modèles 500X et 500L qui n'avaient pas grand-chose à voir avec la petite 500. L'italienne se décline en modèle hybride ou totalement électrique, c'est dans cette configuration que nous en prenons le volant aujourd'hui.



- Moteur électrique synchrone
- 100 kW (156 ch)
- 260 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.0 sec.
- Poids : 1'595 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'171 x 1'781 x 1'523
- Conso. mesurée : 15.35 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 39'190.-, mod. essayé: CHF 44'190.-

La petite Fiat 500 rencontrant depuis toujours un large succès, Fiat voulait exploiter le filon avec les modèles 500X et 500L. Toutefois, la forme et le segment visé faisant un peu d'ombre à la 500, la marque décide de repartir sur une nouvelle dénomination, comme elle l'avait fait avec la 600 produite entre 1955 et 1969.



A l'extérieur

Même avec un air de famille, la 600 se distingue par un gabarit général beaucoup plus imposant. Là où la 500 se fond dans le paysage urbain, la 600 offre un volume supérieur et plus réussi que les 500X ou 500L.

A l'avant, les feux se fondent de manière maligne entre le capot et l'énorme pare-chocs. Pour l'arrière, la marque n'ose pas aller aussi loin et le mini SUV offre un ensemble très classique, à l'exception d'une petite bande aux couleurs du drapeau italien.

Les batteries étant placées dans le fond-plat, la voiture semble un peu haute sur pattes et de profil, la partie coffre semble très proche de l'essieu arrière, laissant peu de doute sur le volume disponible (j'y reviendrai).

Vous l'avez compris, la marque tente de limiter la croissance de la voiture et sur certains aspects, c'est plutôt réussi, avec une voiture au look plutôt attractif dans son ensemble.



A l'intérieur

Changement de décor à l'intérieur où la marque joue à fond les clins d'œil et les espaces malins pour ranger des affaires. Ma voiture d'essai est livrée avec la finition La Prima qui regroupe une série d'options. Parmi ces dernières, il y a des sièges de bonne facture avec un similicuir couleur ivoire marqué du logo FIAT répété comme une texture. Notons que le siège du conducteur offre six réglages électriques, y compris une fonction de massage que je n'ai pas essayée. Le matériau utilisé est assez semblable à du cuir mais il accroche beaucoup plus, ce qui participe au bon maintien en virage. Petit contrepied à la tendance, la voiture garde pas mal de boutons sur sa console centrale en plus de l'écran tactile de 10.25 pouces.

Pour une voiture de cette gamme, je trouve l'écran central tactile très réactif. Faire défiler les options ou entrer dans un sous-menu est instantané. C'est franchement étonnant alors que j'ai essayé des voitures au double du prix avec des écrans beaucoup plus amorphes.

Du côté des rangements, il y a bon nombre d'espaces exploitables et en particulier deux pour le smartphone. Le premier, une fente au-dessus des touches de sélection de la transmission mais qui ne permet pas au téléphone de se charger par induction. Le second se trouve sous une sorte de Smart Cover pour iPad et donne accès à un volumineux espace de rangement avec une zone pour poser le smartphone afin qu'il se recharge. Petit truc ennuyeux avec ce "couvercle" : s'il est ouvert, il recouvre les touches de commande de la transmission.

Enfin, le constructeur indique une taille de coffre de 360 litres mais en réalité, il y a un faux-plancher qui donne accès à un large compartiment pour ranger le câble de recharge. Avec ce plancher, le volume n'est donc pas vraiment de 360 litres mais plutôt de 300.

Globalement, j'aime bien cet intérieur à la fois épuré mais qui maintient une série de vrais boutons pour pouvoir accéder à des fonctions sans passer par l'écran tactile.



Sous le capot

Il y a un seul moteur électrique qui entraîne les roues avant. D'une puissance de 100 kW (156 ch) pour un couple de 260 Nm, il offre des performances correctes pour un tel véhicule. La marque propose même un bouton pour sélectionner différents modes de conduite : normal, économique ou sport. S'y ajoute un bouton B qui permet d'activer un frein moteur plus intense afin d'améliorer la recharge lors des décélérations. Par contre, il n'y a pas de OnePedal et il faut appuyer sur la pédale de frein pour l'arrêt complet.

Par défaut, le réglage "normal" me semble être le bon compromis car en "économique", la voiture est littéralement amorphe alors qu'en mode "sport", un simple effleurement de la pédale d'accélérateur délivre toute la puissance ou

presque... Un peu ON/OFF si je puis dire et ce n'est pas très agréable.

Enfin, grâce à une batterie de 51 kWh nets, le petit SUV promet une autonomie d'environ 400 km malgré une consommation moyenne WLTP de 15.1 kWh/100 km. De mon côté, j'ai noté 14.1 kWh/100km sur des parcours majoritairement urbains contre 16.6 kWh/100km avec plus d'autoroute, ce qui correspond à une autonomie théorique de 360 km en ville et d'env. 305 km en parcours mixte avec autoroute.

La charge rapide annonce une recharge de 20 à 80% en 27 minutes, dans la moyenne du segment.



Au volant

Dans la finition La Prima, la voiture est équipée du système Keyless Go qui déverrouille automatiquement la voiture dès que je m'approche. Il est aussi possible de verrouiller manuellement la voiture grâce à une pression du doigt sur la poignée de porte mais seulement du côté conducteur.

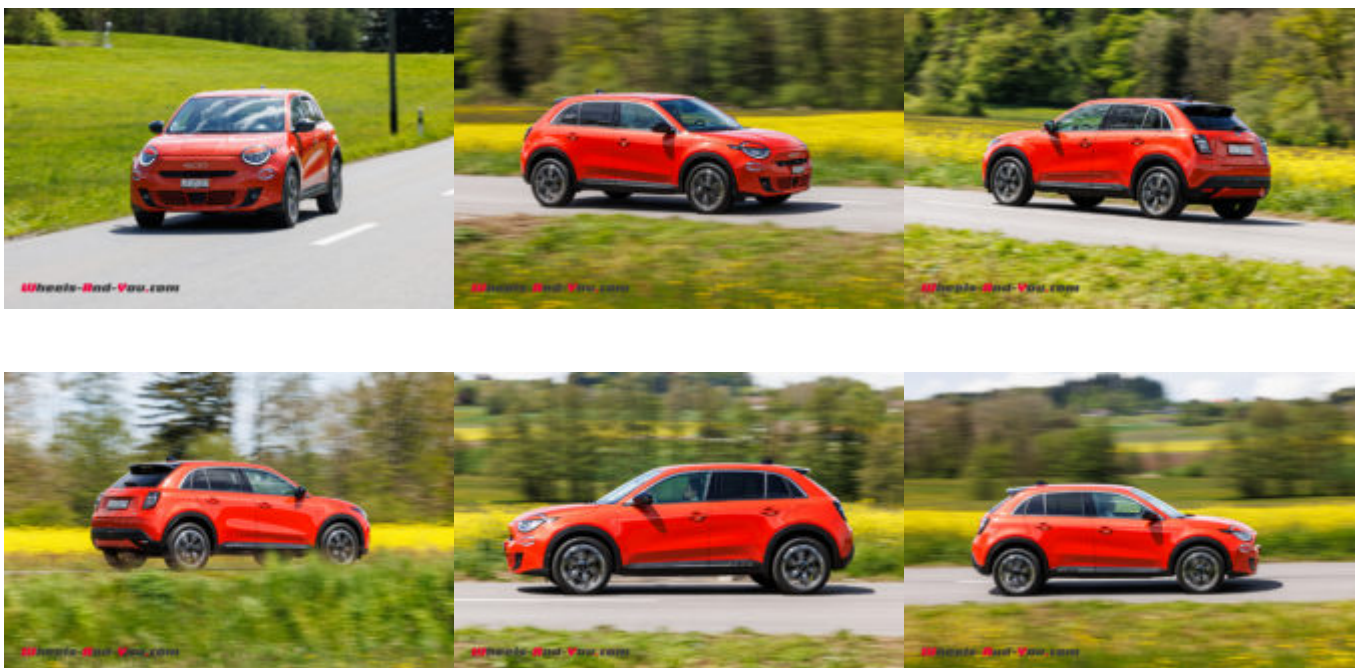
L'accès à bord est aisé même si ce revêtement des sièges se montre particulièrement anti-dérapant selon le tissu de vos habits. L'instrumentation est claire et le petit écran TFT de 7 pouces derrière le volant est très lisible. Il permet d'afficher différents modes selon les préférences du conducteur. La visibilité sur l'extérieur est également bonne même si la lunette arrière est relativement petite. Mais là encore, la finition La Prima propose une caméra de recul ainsi qu'un système "Drone View" à 360 degrés. Détail cocasse, l'image à 360 degrés repose sur des caméras latérales et arrière mais pas à l'avant. Conséquence : pour avoir une image à 360 degrés, il faut que la voiture soit en mouvement afin que l'image puisse se construire.

Bref, il est temps de s'engager sur la route et, après avoir réglé tous les miroirs et m'être familiarisé avec les différents éléments de la voiture, je m'engage sur

l'autoroute. Première surprise, jusqu'à 100 km/h, la voiture est vraiment confortable et offre un bon niveau d'insonorisation. Mais à 120 km/h, le bruit aérodynamique devient un peu plus gênant. La faute semble-t-il aux larges rétroviseurs qui génèrent probablement des turbulences d'air. Rien de grave mais sur le moment, j'ai tout de même vérifié que toutes les fenêtres étaient bien fermées.

Au niveau de la conduite, la puissance est bonne et permet d'affronter n'importe quel parcours urbain, y compris avec des pentes importantes. Idem pour l'autoroute, aucun problème à s'insérer dans un trafic à 100 ou 120 km/h avec, en prime, une série d'assistances : lane assist, capteur d'angle mort, régulateur de vitesse adaptatif, assistant de conduite dans les embouteillages, etc.

Les suspensions sont très bien adaptées aux milieux urbain ou autoroutier, même avec un revêtement passablement dégradé. Cerise sur le gâteau, les ralentisseurs se passent sans même ralentir (en restant dans les limites de vitesse). Le prix à payer pour ce confort, c'est une direction un peu flottante qui ne transmet pas beaucoup de sensations.





Verdict

Globalement, cette Fiat 600e remplit bien sa mission et la capacité de la batterie permet de sortir des villes sans se demander si le retour sera possible. Seule ombre au tableau, c'est ce bruit aérodynamique qui est un peu ennuyeux au-delà de 110 km/h.

Il y a beaucoup de plastiques à l'intérieur mais les sièges, la position de conduite et le confort sont au rendez-vous. Dans le segment des petites voitures, le confort est même pour moi au-dessus de la moyenne avec un équipement riche et un écran surprenant de réactivité.

Reste l'épineuse question du prix car la 600e La Prima est vendue CHF 44'190.-. Même si les options sont nombreuses et la batterie généreuse, ce prix me semble conséquent et invitera peut-être les clients à regarder ce qu'offre la concurrence.

A l'heure où le marché commence à être envahi pas des marques chinoises inconnues jusqu'ici, plus que jamais, le design et le style seront des atouts majeurs pour les marques historiques. Reste à voir si les européens arriveront à tirer leur épingle du jeu avec des choix plus osés pour justifier leurs prix supérieurs.





Prix et options - Fiat 600e "La Prima"

Prix de base : CHF 39'190.-

Jantes en alliage léger 18" Diamond Cut

Vitres teintées

Phares full LED

Siège conducteur à 6 réglages électriques et fonction massage

Éclairage d'ambiance Colour Therapy

Sièges Fiat Monogram avec similicuir ivoire

Système d'info-divertissement 10" avec navigation et reconnaissance vocale

Keyless Go & entrée passive

Caméra de recul à 180° avec lignes de grille dynamiques

Information sur les panneaux de signalisation

Capteurs de stationnement 360° "Drone View"

Hayon électrique avec accès mains libres

Tableau de bord TFT 7"

Conduite semi-automatisée incluant régulateur de vitesse adaptatif (ACC) et assistant de conduite pour embouteillages

Apple CarPlay/Android Auto

Assistant d'angle mort

Avertisseur de vigilance et de franchissement de ligne

Prises USB A et C à l'avant et USB-C à l'arrière

Prix TOTAL : CHF 44'190.-



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 600e, ainsi qu'au garage GSG Racing pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Fiat 500 électrique : La piccola bomba elettrica

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

