

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

La Fiat 124 Spider présentée en 1966 fut certainement une des plus belles Fiat produites à ce jour et même un véritable best-seller aux Etats-Unis avec plus de 170'000 exemplaires vendus outre atlantique jusqu'en 1985. Les clients étaient sous le charme du magnifique coup de crayon de Pininfarina, partenaire historique de Fiat pour la création de ses modèles spéciaux.



- 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 : 1'125 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'054 x 1'740 x 1'233
- Conso. mixte : 6.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 148 g/km (F)
- dès CHF 27'900.-

En faisant son retour en 2015 au Salon de Los Angeles, la nouvelle Fiat 124 Spider est fortement ancrée dans l'héritage de sa devancière de légende. Ainsi la marque transalpine a bon espoir de séduire une nouvelle génération de passionnés grâce à son style et ses performances.

Pour ce faire, la marque est partie sur une base connue et reconnue dans la famille des petits roadsters et qui n'est autre que la nouvelle génération de Mazda MX-5. La 124 lui emprunte son châssis mais, sous une robe de diva italienne, elle dispose d'une mécanique turbocompressée typiquement transalpine.

Wheels And You vous emmène dans la région de Vérone pour découvrir cette 124 Spider lors de sa présentation officielle internationale au bord du lac de Garde.



Esthétique

Dessinée en Italie, au Centro Stile de Turin, la nouvelle Fiat 124 Spider reprend certains éléments stylistiques caractéristiques de son aïeule pour les revisiter dans une perspective moderne. De sa base de départ japonaise aucun élément de design extérieur n'est repris, d'un point de vue esthétique nous avons véritablement affaire à une nouvelle voiture.

Le clin d'œil le plus explicite au passé est sans aucun doute sa face avant avec la forme hexagonale de la partie supérieure de la calandre. Cette dernière s'inspire de la forme unique des prises d'air située à l'avant du modèle historique. Elle rappelle le motif nid d'abeilles de la calandre originale et le double embossage du capot constitue lui aussi un magnifique rappel au passé. Les feux avant reprennent également le dessin du modèle original grâce à sa signature LED, tout

comme les feux arrière placés horizontalement. Le profil ressemble à celui de la MX-5 avec sa silhouette svelte et intemporelle et son long capot. Son centre de gravité très bas est digne d'une vraie voiture de sport.



Si le design extérieur de notre italienne diffère de la MX-5, il en va tout autrement de l'intérieur en tous points identique à celui de la japonaise. Un design intérieur moderne et plutôt sportif donc, mais il aurait pourtant été agréable d'y trouver quelques touches italiennes.

Principalement sur la console centrale en lieu et place des gros boutons de ventilation typiquement japonais, ainsi que sur les commandes des vitres électriques. Le bloc compteur présente un gros compte-tours en position centrale entouré par le tachymètre bien visible sur la droite et, sur la gauche, un écran digital hélas trop peu lumineux en guise d'ordinateur de bord. Même le volant, qui est tout aussi agréable à manier qu'à regarder, est 100% identique à celui de la Mazda, si ce n'est le logo coloré de la « Fabbrica Italiana Automobili Torino » qui remplace le symbole japonais.

Le modèle m'ayant été dévolu en Italie est la variante Lusso, avec son intérieur « exclusif » aux sièges en cuir tabac tout comme le revêtement de la partie inférieure de la planche de bord. Il présente cette petite touche latine qui manque sérieusement au modèle de base.



Sous le capot

Fiat propose sa 124 Spider avec une seule motorisation. Son bouillant 4 cylindres 1.4 Turbo utilisant la technologie MultiAir qui développe 140 ch pour un couple maximal intéressant de 240 Nm. Il est couplé à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports qui agit uniquement sur les roues arrière.

Ce petit moteur rempli de couple permet d'atteindre une vitesse de pointe de 215 km/h et il ne lui faut que 7.5 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h. La transmission manuelle de la 124 Spider est une boîte compacte et légère avec des passages de rapports directs et fluides. Par ailleurs, le débattement du levier de vitesses est court et précis, une réussite.

Côté trains roulant, nous trouvons une suspension à quadrilatères à l'avant et multilink à l'arrière avec des réglages spécifiques pour une plus grande stabilité au freinage et en courbe. Le système d'assistance électrique de direction permet une grande facilité d'utilisation et présente une bonne réactivité.



Au volant

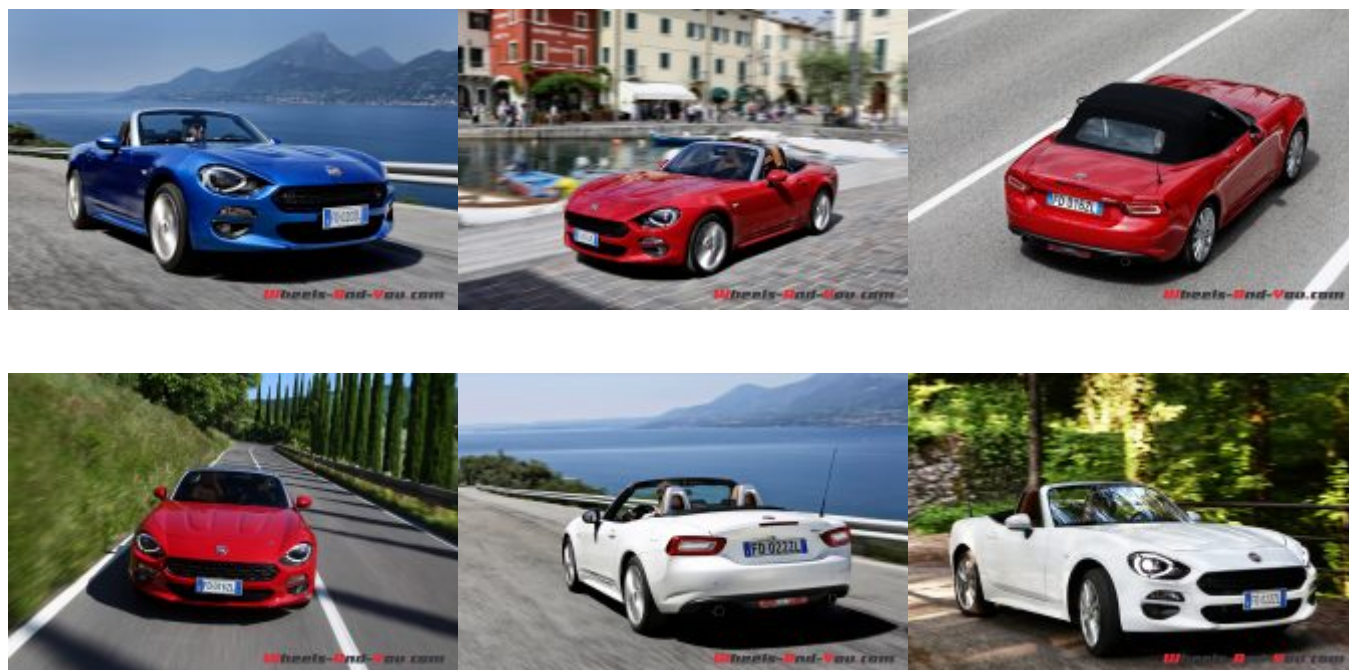
Une fois mon mètre quatre-vingt calé derrière le volant, je constate que mon genou gauche est bien proche du tableau de bord. Une sensation de gêne en découle lors des premiers kilomètres, principalement lors des freinages. Donc, amis conducteurs de grande taille, bien que le cockpit soit spacieux avec de nombreux rangements, je crains que les longs parcours ne soient pour vous un sacerdoce.

Notre trajet au bord du lac de Garde sous un beau soleil et 27 degrés – merci à Fiat de nous avoir fourni casquettes et crème solaire – nous procure un véritable plaisir avec une voiture confortable au comportement précis. Le train arrière est

toujours enclin à faire pivoter l'engin, une fois l'ESC déconnecté, procurant ce large sourire que les amateurs de propulsions connaissent bien.

Le moteur turbo compressé et ses 140 chevaux, et surtout ce couple de 240Nm, est le véritable point fort de la conduite de cette italienne. Surtout en comparaison du 1.6 atmosphérique qui équipe sa cousine japonaise. En effet, dès 2'000 t/min, la poussée débarque en force pour propulser vigoureusement notre petit roadster jusqu'à près de 6'000 t/min.

Même sur l'autoroute, cheveux au vent, la conduite n'est pas fatigante, avec très peu de remous une fois les vitres latérales remontées. Après cette balade longeant le lac, nous pouvons rouler sur des routes plus tortueuses, dont un col qui nous permet de mieux évaluer le comportement routier de cette 124. Même si nous n'avons pas affaire à une vraie sportive, la conduite de cette auto procure beaucoup de plaisir avec de bonnes sensations en toute sécurité.



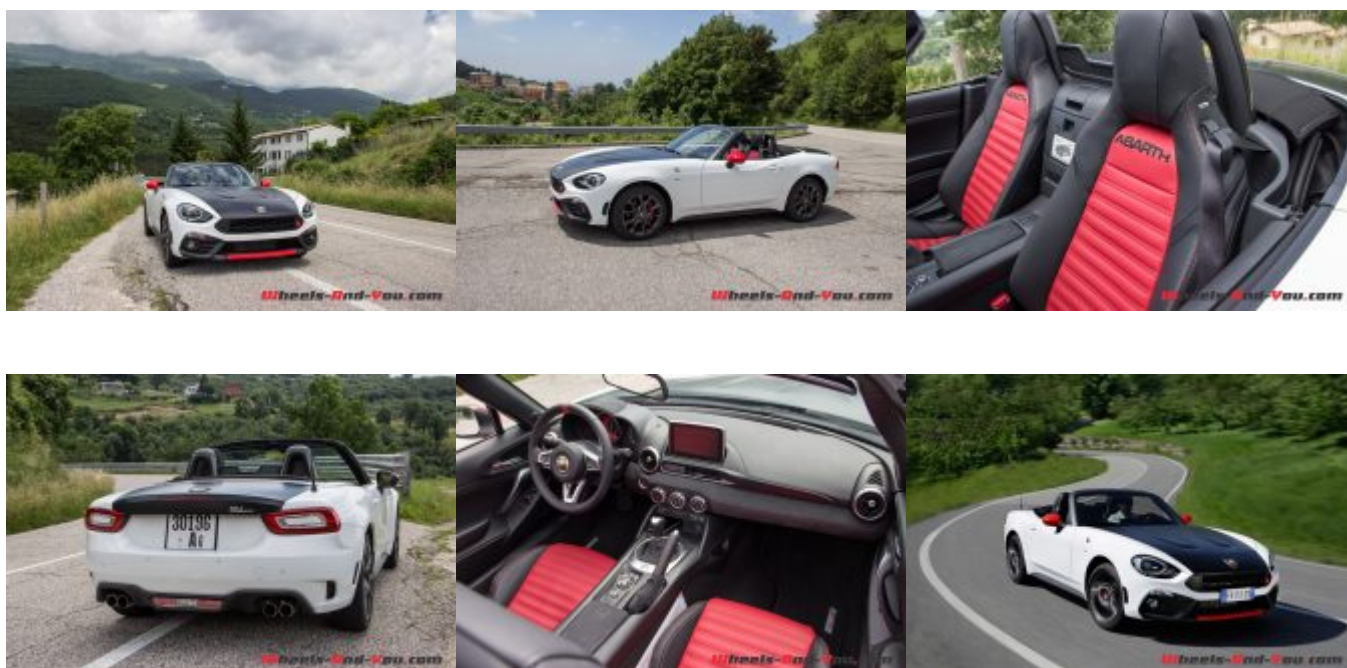
Verdict

Fiat a tapé dans le mille avec ce nouveau roadster ! Comme quoi, l'héritage, chez les constructeurs, est toujours très important. Cette 124 Spider version 2016 est pour moi une vraie réussite stylistique, mêlant rappels à l'icône de 1966 et codes de design modernes.

Côté tarif, la marque transalpine demeure raisonnable avec un modèle de base débutant à CHF 27'900.- incluant 4 airbags, radio MP3 avec port USB, volant en cuir, régulateur de vitesse, système de démarrage avec bouton « Start » et le système Keyless. Une variante Lusso est également proposée à partir de CHF 31'500.- avec un équipement très complet dont un système d'infotainment simple d'utilisation sur écran tactile 7 pouces, caméra de recul, système de navigation 3D, sièges en cuir, jantes alu 17 pouces, climatisation automatique, double-sortie d'échappement chromée ainsi que les arceaux et le montant de pare-brise argenté, le tout agrémenté de projecteurs anti brouillard.



A noter que, lors de notre parcours d'essai, nous avons eu la chance de voir et tester sur un petit morceau de route la version Abarth de cette 124 Spider. Une véritable sportive avec un moteur gonflé à 170 chevaux, un autoblocant LSD et des peintures en hommage à la 124 Abarth Rallye sortie en 1973 avec capot et toit en noir mat. Une voiture pétaradante, normale pour une Abarth, proposant de belles sensations de poussée et un châssis nettement plus sportif.



Cette nouvelle 124 Spider débarque dans les concessions dès le 24 juin ! Parfait pour profiter de l'été qui tarde à arriver. Nous aurons d'ailleurs l'occasion prochainement de vous proposer un essai complet de ce nouveau roadster Fiat. En revanche, pour l'Abarth, il faudra patienter jusqu'à l'automne.



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

Nos remerciements à FCA (Fiat Chrysler Automobiles Switzerland SA) pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Fiat 124 Spider.



A lire aussi

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



