

Premier contact - Fiat 500X : 500 classée X ?

A l'heure où Mini commence à se rendre compte que développer une gamme autour d'un modèle de base, soit-il une icône, n'est pas forcément rentable, Fiat continue de décliner sa 500 à toutes les sauces. Après la 500C et la 500L, voici la 500X. Allons à la rencontre de notre nouvelle starlette !



- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'956 cm³
- 140 CV à 4'000 t/min
- 350 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 1'675 kg
- Conso. mixte : 5.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 144 g/km (C)
- dès CHF 37'250.- (Opening Edition)

Texte et photos : Jérôme Marchon

Avec plus de 1.5 millions d'exemplaires vendus en 7 ans de carrière, la Fiat 500 est sans conteste devenue une icône au même titre que son aïeule. Et Fiat s'en est bien rendu compte. Surfant sur ce succès, les moutures Abarth, la déclinaison Cabriolet et même un monospace compact, dont nous vous avons récemment livré l'essai, ont vu le jour.

D'ailleurs, dans ce dernier papier, je faisais allusion à la venue d'une version encore plus baroudeuse, voire 4×4 de la 500. Rencontrant un tel succès avec son modèle, l'occasion était trop belle pour la marque de Turin de ne pas s'engouffrer dans le segment des crossovers compacts. Voici donc nos premières impressions sur la 500X après quelques kilomètres parcourus sur et hors des sentiers battus autour de Turin et le centre d'essais de Balocco.

Esthétique

Une chose est certaine, c'est que la Fiat 500X n'est pas née... sous X. La filiation avec la citadine est clairement affichée par cette bouille sympathique signée des double-projecteurs ainsi que la traditionnelle barrette de calandre. Même si les patrons de Fiat et leur service communication s'évertuent à préciser que la 500X n'est pas une déclinaison de la 500, il y a de quoi virer schizo devant tant de similitudes... Bref.

Deux versions sont disponibles. La 500X, uniquement en traction, affiche des airs de bonne bourgeoise avec ses grandes jantes à rayons et sa robe blanc-beige particulièrement élégante. Pour les amateurs de chevauchées hors des sentiers battus, la 500X Cross, dotée de la transmission intégrale sur certaines versions, arbore des pare-chocs plus imposants et dotés de protections qui lui confèrent un look d'aventurière.

A l'intérieur, l'agencement général reste fidèle à la 500, notamment avec la traditionnelle façade de planche de bord reprenant ou non la couleur de la caisse. Par contre l'instrumentation adopte un design à trois cadrans dont un écran multifonction au centre. L'ensemble fait également de gros progrès dans le choix des matériaux, plus flatteurs, et la finition, nettement en hausse. Les sièges s'habillent, sur nos versions d'essai, de cuir « à l'ancienne ».

Désireuse de se montrer à la hauteur de ses concurrentes, la 500X fait le plein en

termes d'équipements de sécurité : alerte et assistance au freinage d'urgence, avertisseur de franchissement de ligne, surveillance des angles morts, etc. D'ici quelques mois un régulateur de vitesse adaptatif et l'assistant de feux de route devraient rejoindre cet arsenal. A noter également que le nouveau système d'info-divertissement fait merveille, avec une connectivité très poussée et - surtout - une ergonomie facile à prendre en mains.

Sous le capot

Quatre motorisations de base sont disponibles dès le lancement de la 500X. En essence : 1.6 l. de 110 CV, 1.4 l. de 140 et 170 CV et chez les diesel un 1.6 l. de 120 CV et un 2.0 l. de 140 CV. Les versions les plus puissantes sont celles qui motorisent la version 4×4 de la 500X Cross. Pour la transmission, le choix peut se porter, selon la motorisation, sur une boîte manuelle à 5 ou 6 rapports, ou, pour la 500X Cross, la nouvelle boîte automatique ZF à 9 rapports, réservée habituellement aux marques premium. Une boîte de vitesses à double-embayage fera son apparition ultérieurement. La traction intégrale est empruntée à la Jeep Renegade. Ce système découple l'essieu arrière lorsque une répartition du couple sur les quatre roues n'est pas nécessaire.

Enfin, Fiat a doté sa 500X du « Drive Mood » permettant de choisir le mode de conduite selon le trafic, le terrain ou les conditions routières. Au choix, le mode « Automatique », « Sport » ou « All Weather » lorsque les conditions se dégradent. Sur la 500X 4×4, le mode « All Weather » est remplacé par « Traction », verrouillant ainsi la traction intégrale.

Au volant

Dans un premier temps, nous avons pris le volant de la version traction équipée du 1.6 l. diesel de 120 CV. Coupleux avec ses 320 Nm, ce bloc propulse facilement les 1'544 kg de notre Italienne. La boîte manuelle à 6 rapports est bien étagée et le guidage est correct. Dommage cependant que le bloc diesel se montre particulièrement présent acoustiquement dans l'habitacle en phase d'accélération.

En termes de comportement, le bilan de la 500X est très satisfaisant. La direction, peu communicative est précise même si un flou important entoure son point milieu, plus qu'à l'accoutumée dans ce segment.

L'amortissement est par contre très ferme. Il permet de bien maîtriser le roulis, mais les passagers arrière seront vite secoués tant par les trépidations des suspensions que la fermeté excessive de la banquette. Le tout exacerbé par des jantes de gros diamètre.

Passons à la 500X Cross équipée de la transmission intégrale. Sous son capot, le 2.0 l. diesel de 140 CV, accolé à la boîte de vitesses automatique à 9 rapports. Sur la balance, la version 4×4 ajoute environ 130 kg, suivant les équipements. Bien entendu, la puissance accrue du bloc 2.0 l. se ressent mais surtout le couple qui grimpe d'environ 10% (350 Nm). L'agrément s'améliore indéniablement avec de bonnes reprises.

Par contre, je réitère mes reproches sur l'insonorisation, ajoutant même que le 2.0 l. se montre nettement plus rugueux à l'oreille que le 1.6 l. La boîte automatique à 9 rapports demande encore un peu de mise au point. Primo, elle semble sans cesse hésiter entre deux rapports en roulant autour de 50-60 km/h. Certes les vitesses sont égrenées en douceur, mais entendre le moteur jouer le yoyo devient désagréable avec le temps, comme sur une boîte à variation continue... Secondo, lorsque le mode sport est sélectionné, il devient indispensable de gérer la boîte au moyen des palettes au volant sans quoi le moteur ira taper dans les hautes révolutions inutilement avant de passer le rapport suivant. A noter enfin que dans ce mode avec la gestion automatique, quelques à-coups sont ressentis. La réactivité des passages de rapports aux manettes est par contre exemplaire.

Dans le terrain, la 500X Cross s'en tire plutôt bien. Oh ce n'est pas une franchisseuse, malgré ses angles d'attaque et de fuite de respectivement 21 et 30°, mais pour les incartades occasionnelles dans les pâturages elle fera merveille. Petit regret cependant, il n'y a pas de dispositif de retenue à la descente, si ce n'est que la boîte automatique reste verrouillée sur le premier rapport très court : dans les situations délicates et à forte déclivité, il faudra habilement jouer de la pédale des freins pour retenir notre crossover dans la pente. Quoi qu'il en soit, l'utilité du 4×4 sur la 500X sera avant tout une aide bienvenue dans les régions montagneuses où les conditions climatiques sont

souvent difficiles.

Verdict

La 500X est définitivement bien née. Il y a fort à parier que la marque de Turin va encore peaufiner ses réglages d'ici la mise sur le marché de son dernier bébé en mars 2015. En attendant la 500X mérite indéniablement le détour avec une ligne séduisante, un comportement dynamique convaincant et une présentation générale en hausse. D'autres motorisations devraient également voir le jour, plus propres et plus sobres.

En attendant, les version « Opening Edition » à la dotation étendue sont d'ores et déjà disponibles à la commande. Limitée à 200 exemplaires en Suisse, la 500X « Opening Edition » est disponible avec le 1.4 l. essence de 140 CV à CHF 26'800.- ou le diesel 1.6 l. de 120 CV à CHF 28'000.-. La version 4x4 « off-road » reçoit le 2.0 l. diesel de 140 CV et la boîte automatique à 9 rapports pour 37'250.-. Pour la gamme standard, les prix oscilleront entre CHF 19'000.- et 30'250.- pour la 500X, suivant la motorisation et le niveau de finition. Comptez au minimum CHF 33'000.- pour la version 4x4.

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Fiat 500X.

A lire aussi

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 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

Genève 2011 - Fiat 500 Coupé Zagato















W.A.Y.



W.A.Y.





