

FIAT 500X

C'est la grande sœur de la petite 500, la grande sœur espagnole qui ose sortir des sentiers battus. Son récent restylage et un nouveau package technologique lui permettront sûrement de rester dans le top 5 du segment en Europe. Essai du scarabée de Fiat dans la région de Gand en Flandre.



#VIE À BORD

L'intérieur est également tout en rondeur, des sièges rigides 500 au mobilier de l'habitacle. On retrouve, comme sur la citadine 500, un bandeau de bord peint de la couleur de la carrosserie. Le combiné, à trois cadrans, s'y intègre parfaitement tout comme l'écran multimédia de 7 pouces. L'espace à bord est largement suffisant pour 5 adultes, la place du milieu de la banquette arrière étant la moins accueillante comme dans la plupart des véhicules. Le volume du coffre pèse de 350 litres à 245 si vous décidez emporter une roue de secours. Sinon, le double plancher vous sera utile pour compartimenter vos objets. Pour rester dans la course à la sécurité, le crossover propose un bon nombre de nouvelles aides à la conduite même sur la version d'entrée de gamme. Ainsi, l'avertisseur de franchissement de ligne avec correction automatique sur le volant, la reconnaissance des panneaux de signalisation ou encore le limiteur de vitesse intelligent sont de série sur Urban. En montant en gamme, vous aurez droit au capteur de stationnement, à la caméra de recul ou encore à la navigation. En haut de tableau, la Club, uniquement commercialisée sur le marché français s'enrichit de l'ouverture et démarrage sans clé, des capteurs de stationnement à l'avant, du détecteur d'angle mort ou encore du freinage automatique d'urgence.

Pour le confort, les sièges en cuir et le toit ouvrant panoramique sont aussi de la partie. Un nouveau système est aussi mis en place sur la nouvelle italienne, le limiteur de vitesse intelligent, Speed Advisor, qui se colle sur la vitesse du panneau la fin vous le désirez bien sûr, il faudra quelques minutes pour maîtriser son fonctionnement. Le système pourra être utile lors de la traversée d'agglomération ou de zones 30. Sécurité également avec l'écran tactile Uconnect qui pourra dupliquer l'affichage de votre smartphone. Pour notre essai, on nous confie la version «Opening Edition», suréquipée, qui est proposée au lancement.

#SUR LA ROUTE

Une offre de 5 motorisations est disponible dans les nouveaux blocs essence "Firefly" 1,3 l, 150 ch, avec la boîte auto double embrayage ou le petit 1,0 l, 120 ch, en boîte manuelle. C'est ce dernier moteur que nous avions à l'essai, il s'est révélé très silencieux avec de bonnes reprises à bas régime. Agréable à conduire et très confortable, c'est un bon choix malgré une consommation de 6,8 l/100 km. En Diesel, Fiat reconduit avec fierté ses moteurs Multijet. Le petit 1,3 de 95 ch, le 1,6 de 120 ch en boîte DCT ou manuelle et en haut de tableau, le 2,0 l, 150 ch obligatoirement associé à la boîte automatique 9 rapports. C'est ce bloc qui équipe la version 4x4 qui reste toutefois marginale au niveau des ventes. L'entrée de gamme Urban est proposée à 18 990 €, notre version d'essai "Opening Edition" est facturée 21 990 € (hors options) et il vous faudra rédiger un chèque de 34 190 € pour vous offrir les 4 roues motrices avec la finition Club.

#COUP DE CRAYON

Sa bouille, liée de la 500, confirme son affiliation au constructeur italien. Pour sa tour de jeunesse, le crossover se coiffe de légères rebouches. Les optiques, tout en rondeur, abritent des projecteurs redessinés adoptant la technologie LED, tout comme la nouvelle signature lumineuse. On y gagne 20 % de lumière en plus. La nouvelle 500X se divise toujours en deux styles, tantôt urbaine, tantôt baroudeuse. La face avant permet de différencier ces deux personnalités. Bouchier redessiné façon nid d'abeille sur la version Urban et nouveau sabot de protection pour les Cross, City Cross et Club. On aime bien la "moustache" de calandre, petit clin d'œil à la 500 originelle. Sa silhouette homogène de 4,27 m est composée de flancs rondouillards et de passages de roues bombés. Protégés de plaques noires, ils abritent des roues de 18 pouces à enjoliveurs sur l'entrée de gamme, en alliage sur City Cross, en 17" sur Cross. La version Club, spécifique pour le marché français, a droit à une monte de 18 pouces. A l'arrière peu de changement hormis le nouveau dessin des boudiers et les blocs feux, désormais également à LED, qui reçoivent en leur centre un évidement de la couleur de la carrosserie. D'ailleurs, un large panel de 14 teintes pourra habiller votre 500X. On apprécie aussi la baguette chromée du hayon.



NUMÉRISATION
OTAPUS
PHOTOS
ET VIDEO
SUPER 8

DÉPANNAGE INFORMATIQUE
VISITE VIRTUELLE 360°
MULTIMÉDIA

RÉALITÉ VIRTUELLE
HAUTE DÉFINITION
TOUTS SUPPORTS

