

Fiat Tipo

Révélée il y a plus d'un an en version 4 portes, la nouvelle compacte italienne s'est dévoilée depuis quelques mois en version break SW et en 5 portes. Son nom fait référence à la berline de la fin des années 80, mais c'est la seule chose commune. Nous partons l'essayer entre l'Est lyonnais et le Lac du Bourget.

Coup de crayon

Les lignes générales sont bien équilibrées. On aime son capot nervuré et les optiques effilées très bien intégrées. Celles-ci viennent se marier aux touches de chrome du haut de calandre et font également le lien avec une petite fantaisie du bouclier. Chrome aussi sur le contour des anti-brouillards pour le côté chic de nos moutures d'essais. Toutes les versions possèdent les feux diurnes. Un premier regard qui inspire robustesse et sérieux. Son profil s'étire sur 4,37 m pour la 5 portes et le break s'accapera 20 cm de plus. Les vitres arrière sont teintées sur les versions supérieures ou en option. Sur l'arrière, un gros becquet coiffe le hayon qui s'ouvrira sur un énorme volume de chargement de 440 litres (550 pour la version SW). Celui-ci est modulable avec les sièges rabattables 60/40. Si les versions de bases proposent des enjoliveurs sur des jantes acier de 15 ou 16 pouces, les finitions supérieures pourront prétendre à du 16 pouces en alliage voir 17 sur nos modèles Lounge. La nouvelle Tipo est disponible en 8 couleurs de robe.

Vie à bord

L'angle d'ouverture des portes approchant les 80°, aucun souci pour monter à bord. Une fois installés, nous apprécions l'espace disponible aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. La position de conduite est agréable, dans des sièges bien dessinés et recouverts partiellement de cuir (option). Pour se faire une place au soleil, la Tipo se doit de se doter des derniers équipements technologiques. C'est chose faite avec, hormis la version d'entrée de gamme, la présence d'une tablette 7" tactile. L'affichage anti-reflet est très lisible et simple d'utilisation. Ainsi, le conducteur pourra piloter facilement le



système Uconnect qui propose la navigation Europe TomTom 3D, la caméra de recul ou encore le système audio, qui peut aussi être commandé par les touches sur le volant. Sur la route, on restera concentré sur son trajet grâce à des aides de série dès le premier niveau comme : la surveillance de la pression des pneus, l'aide au démarrage en côte ou la touche City, décuplant l'assistance de direction en milieu urbain. Nos versions d'essai étaient particulièrement bien loties avec le régulateur auto-adaptatif, le freinage d'urgence automatique ou encore le limiteur de vitesse. Devant le conducteur trône, entre le compte-tours et le tachymètre, un ordinateur de bord de 3,5" affichant l'autonomie et autres infos de consommation. Pour la connectivité, la nouvelle Fiat offre des prises 12V, AUX et USB.

Sur la route

Pour notre road trip Rhônalpins, notre panel mis à disposition était composé de deux blocs développants 120 ch. Un essence et son homologue en Diesel. Si le 1,4 l. essence s'est montré assez dynamique et largement suffisant pour un usage

quotidien, nous avons préféré le couple du 1,6 l. Diesel, sans sa sonorité toutefois. Il faut noter la présence au catalogue de deux autres moteurs, de 95 ch. Le 1,4 essence dégonflé et un petit 1,3 Diesel. Toutes les versions possèdent le Start/Stop. Pour les récalcitrants au gazole, Fiat propose une monte GPL sur le 1,4 de 120 ch. Cette version emporte, en plus de ses 50 litres d'essence, un autre réservoir de 53 litres de gaz. Un bon point pour l'autonomie. Au volant, les lacets des routes de la Chartreuse confirment le comportement sain du châssis qui est développé sur une des meilleures bases du groupe. La Tipo est facturée à partir de 13 990 € (95 ch es.) à 22 490 € (120 ch D, lounge).

Texte / Photo © Thierry ANDRE
autoweekend.wix.com/autophoto

REDACTION

Pierre STRAPPAZZON

► 06.80.11.86.22

jttredaction@lejtt.fr

SERVICE COMMERCIAL

Christel DRILLET

► 06.26.60.17.23

christel.drillet@lejtt.fr