Essai – Fiat 500X Sport : Le petit SUV à vocation sportive

On ne présente plus la 500X, mais Fiat n'a pas fini d'exploiter ce filon avec des déclinaisons différentes. Aujourd'hui, c'est le modèle « Sport » qui a été mis à disposition de Wheels And You pour un essai exhaustif de 2'000 kilomètres.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'332 cm^3
- 150 ch à 5'500 t/min
- 270 Nm à 1'850 t/min
- Boîte de vitesses automatique DCT, 6 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.1 sec.
- Poids : 1'400 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'269 x 1'796 x 1'595
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 162 g/km (C)
- dès CHF 31'990.-, mod. essayé: CHF 36'340.-

Texte et photos : Tony da Silva

Basée sur la 500L présentée en 2014, la version SUV, dénommée 500X, a connu un succès certain et Fiat tient a exploité toutes les versions possibles. Comme son

patronyme l'indique, la version Sport adopte un style plus agressif et des spécifications un peu plus flatteuses que la version classique.





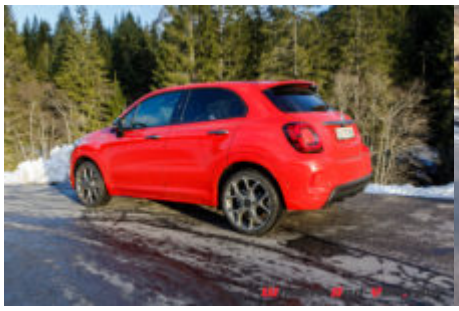
A l'extérieur

C'est surtout sur cet aspect que cette version Sport se distingue avec l'adoption de pare-chocs beaucoup plus agressifs, une hauteur de caisse abaissée de 13 mm, une nouvelle couleur (Rouge Seduzione, ça ne s'invente pas), des jantes inédites de 19 pouces, des phares LED et, enfin, un nouvel échappement chromé double.

Pour le coup, c'est assez réussi car si la version 500X de base était un peu pataude à mon goût, celle-ci semble sortie des ateliers Abarth de la marque : testostérone et agressivité tout en restant discrète, à l'exception de cette couleur peut-être.

A mon goût, la mission est donc réussie et les efforts de la marque pour donner un petit coup de fouet à ce modèle sont payants.





A l'intérieur

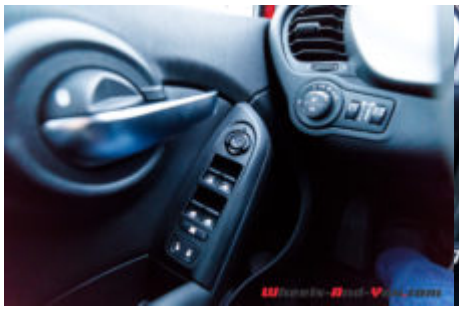
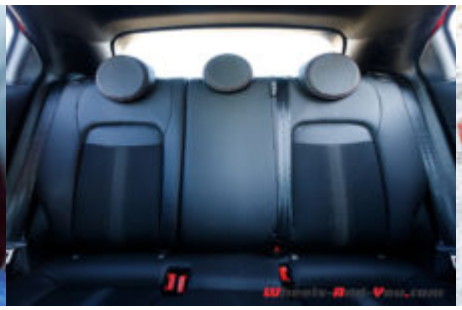
Ces évolutions sont moins notables à l'intérieur mais le constructeur offre des petits plus comme un volant sportif, des surpiqures rouge sur les sièges, un pommeau de vitesses en aluminium pour la version manuelle, quelques logos ici et là ainsi qu'un tableau de bord exclusif avec une finition « titane ».

Mais rassurez-vous, à part ces petites touches de rappel, la marque n'a pas opté pour des sièges « racing » ou des harnais à quatre points et pour cause. L'ensemble reste ergonomique et confortable avec un écran tactile de 7 pouces et deux prises USB qui permettent de connecter des appareils sous la console centrale.

L'espace à bord est bien conçu avec une série de rangements malins et les places à l'arrière permettent à trois personnes de prendre place. Au niveau du coffre, la capacité est de 350 litres (1'000 litres avec les sièges rabattus) et un faux-plancher permet d'accéder à un espace de rangement différencié.

Globalement, à l'exception des surpiqures rouges, rien ne trahit une sportivité endiablée mais l'ensemble est cohérent vis-à-vis du confort que le public attend pour ce genre de véhicule.




Sous le capot

Pas de révolution non plus sous le capot avec l'adoption du 4 cylindres de 1'332

cm^3. Doté de 150 ch à 5’500 t/min et d’un couple maximal de 270 Nm à 1’850 t/min, il ne propulsera pas notre petit SUV rouge au-delà de 200 km/h maximum.

Équipée de la boîte à double embrayage à 6 rapports, le levier de vitesse permet d’opter pour le mode automatique ou séquentiel.

A noter que le modèle Sport est disponible en deux roues motrices uniquement ce qui rend la consommation générale plutôt élevée au terme de ce voyage de 2’000 km : 7.8 l/100km. Mais je reviendrai sur ce point un peu plus tard.





Au volant

L’accès à bord est aisé et tous les réglages classiques sont disponibles pour le volant, les sièges ainsi que les rétroviseurs. L’instrumentation est claire et bien que l’écran centrale ne soit pas très grand (7 pouces), il offre une bonne lisibilité même si je l’ai trouvé un peu récalcitrant sur quelques interactions à l’aide du doigt.

Avec la clé dans la poche, le démarrage se fait au travers du bouton et le moteur s’ébroue dans un bruit qui est tout sauf sportif, mais ça n’est pas vraiment une surprise. Les premiers tours de roues se font en plein milieu de la campagne et l’entrée sur l’autoroute est douce et facile. En stabilisant la voiture à 120 km/h, je suis surpris par deux choses : le bruit dans l’habitacle est relativement élevé et je mets ça sur le compte des pneus d’hiver. Secundo, le régime moteur est pratiquement à 3’000 t/min en $6^{ème}$.

Ce constat sera lourd de conséquences pour le reste de mon périple car 80% au moins du parcours est effectué sur autoroutes. Malgré la petite taille du moteur, à ce régime, la consommation reste élevée puisqu’elle tourne autour de 7.5 l/100km. Quid de la consommation sur ce type de tracé avec une boîte à 9 rapports et un régime moteur qui serait autour de 1’500 t/min ?

Reste les parcours urbains ou péri-urbains et là, notre petite 500X se débrouillent très bien. Beaucoup se sont plaints de la boîte mais je la trouve très bonne sur le changement de vitesse qui est rapide. Ce qui est par contre un peu moins bon, c'est la gestion des changements de rapports en fonction de la vitesse et du régime moteur en relation avec la force exercée sur la pédale d'accélérateur. Concrètement, dans certaines situations, la boîte réagit d'une manière anachronique en fonction du type de conduite en mode automatique. Par contre, dès que le conducteur opte pour un mode « manuel », il est aisé d'imprimer son rythme et de totalement le contrôler au travers des palettes au volant.

Les freins sont en adéquations avec les prestations de la voiture et le volant aurait gagné à être plus réactifs ou, autrement dit, à transmettre plus d'informations. Le comportement reste néanmoins serein et il n'y pas de sous-virage ou survirage particulier, même quand on essaie de taquiner un peu les 150 ch. Les montées en régime sont relativement lentes et il est difficile de vraiment ressentir le côté sportif de ce petit SUV. A l'inverse, sur l'autoroute, le couple sera suffisant pour une bonne relance sans avoir besoin de réduire des rapports.

Ceci dit, tous les équipements disponibles apportent un réel confort et une sécurité accrue. De l'assistant du franchissement des lignes, du radar de distance avec le contrôle de vitesse, avertisseur d'angle mort et une multitude d'autres options, se sont autant d'éléments qui permettent d'ajouter de la valeur à l'ensemble de la voiture.



Verdict

En résumé, le constructeur a lancé une déclinaison « Sport » avec un ramage attractif et agressif. Toutefois, rien ou presque n'a été fait côté moteur et sur le reste des fonctions vitales de la voiture. Résultat des courses ? Ce modèle a les qualités et les défauts du reste de la gamme.

C'est dommage car pour ce qui est du look, je trouve que la marque a réussi son coup mais pour ce qui est de la mécanique et du comportement routier, ça reste un objet trop consensuel à mon goût pour mériter le terme « sportif ».

Enfin, avec un prix final de CHF 36'340.-, la voiture est richement équipée, y compris avec des éléments qui étaient, il y a quelques années seulement, des options disponibles uniquement sur des modèles haut de gamme et à vil prix. Reste à savoir si Abarth sortira une version revisitée de ce petit SUV… à mon avis, ça en vaudrait la peine.





<u>Prix et options – Fiat 500X Sport 1.3 GSE T4 150PS DCT 4X2</u>

Prix de base : CHF 31'990.-

Peinture métallisée "Rouge Seduzione" : CHF 600.-

Jantes en alliage de 19 pouces et pneus 205/50 : CHF 400.-

Active / Adaptative Driving Pack : CHF 1'000.-
(Capteurs de stationnement avant, Caméra de recul ParkView, Radar anti-collision (Forward Collision Warning Plus), SmartBeam (Commande automatique des faisceaux feux de route et de croisement), Blindspot Detection – Systéme de surveillance des angles mort)

Pack Electric Comfort Sport : CHF 650.-
(Accoudoir central (avant), Plage arrière avec deux hauteurs de réglage, Siège

passager avec mémoire mécanique de la position, Troisième appui-tête arrière avec réglage en hauteur, Ancrages de coffre, Tapis de sol avant et arrière, Réglage électrique du sièges à l'avant (8 positions))

Pack Hiver : CHF 550.-
(Pare-brise chauffant, Sièges avant chauffants)

Pack Bad S : CHF 450.-
(Pédale et repose-pieds en aluminium, Volant extraserie 6, Éclairage vers le sol, Éclairage d'ambiance)

Système audio "Beats" : CHF 600.-

Prix TOTAL : CHF 36'340.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à FCA Switzerland SA (Fiat Suisse) pour le prêt de cette Fiat 500X Sport, ainsi qu'au garage GSG Racing pour leur soutien logistique.







A lire aussi

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 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


Wheels-And-Vau.com

Wheels-And-Vau.com

Wheels-And-Vau.com

Wheels-And-Vau.com

Wheels-And-Vau.com

Wheels-And-Vau.com