



TCS Test autovetture
Fiat 500X 2.0 MJ Automat 4x4

Spaghetti **Western**

La Fiat 500X non è finzione cinematografica, ma il frutto dell'alleanza italo-americana che unisce Fiat e Jeep. Con la sua aria da Cinquecento ipertrofica, questa crossover esprime un look da SUV urbana capace di lasciare l'asfalto.



4 cilindri turbodiesel, 2,0 l, 140 CV 7,4 l/100 km (media del test), etichetta energia C
autonomia: 648 km peso: 1645 kg (modello del test) 11,1 s da 0 a 100 km/h 36 200 fr.

Giugno 2015

**TECNICA**

- +** Design e presentazione interna
- Abitabilità ben studiata
- Comportamento agile e rigoroso
- Sterzo comunicativo
- Motore diesel dotato di coppia
- Equipaggiamento e aiuti alla guida
- Connettività d'ultimo grido

- Sospensione rigida (Cross Plus)
- Bagagliaio medio dalla modularità banale
- Gradevolezza del cambio a 9 rapporti
- Diesel rumoroso e un po' ruvido
- Consumi non eccezionali
- Visibilità posteriore limitata

A prima vista si fatica a credere che questa crossover sia stata concepita in parallelo alla SUV Jeep Renegade. Il suo design non ricorda affatto «una scatola per le scarpe» e ci si ritrova invece di fronte ad un'auto tutta rotondità che esibisce un tetto inclinato. Un'autentica crossover nonostante il fatto che la Fiat 500X condivide la piattaforma e le parti meccaniche del suo supposto alter ego yankee. Il western insomma si trasforma irrimediabilmente nella sua versione «spaghetti». Un aspetto sottolineato anche dalla dose di Viagra somministrata nello spot pubblicitario. Infatti la 500X ha tutto della Cinquecento massimizzata.

**SCHEDA TECNICA****VEICOLO PROVATO**

Fiat 500X 2.0 MJ Cross Plus 4x4 aut. 5 porte, 5 posti; 36 200 fr. (veicolo del test: 41 830 fr.)

Gamma: dalla 1.6 Pop 4x2, 110 CV (19 990 fr.) alla 2.0 MJ Cross Plus 4x4, 140 CV (36 200 fr.)

Opzioni: vernice metallizzata (800 fr.), avviso angolo cieco, superamento linea, telecamera di retromarcia (900 fr.), sistema di navigazione (700 fr.), sedili in cuoio (1500 fr.).

Garanzia: 3 anni di fabbrica, 3 anni d'assistenza; garanzia antiruggine: 8 anni (con condizioni)

Importatore: Fiat Chrysler Automobiles, 8952 Schlieren, www.fiat.ch

DATI TECNICI

Motore: 4 cilindri 2 l turbodiesel, 140 CV; cambio automatico a 9 rapporti; trazione integrale (su richiesta)
 Peso: 1645 kg (veicolo del test), totale ammissibile 2100 kg, carico rimorchiabile 1200 kg

Ambiente SUV

L'allestimento è conforme ai canoni del segmento con, in più, connettività e cuoio.

Lo sguardo della sua firma luminosa e le forme della carrozzeria ne sono la prova. Chi ha ancora dubbi, ritroverà l'onnipresente logo «500» esposto sui sedili, i cerchi e persino i fari.

Una dualità che si incontra anche nell'abitacolo. Le rifiniture in plastica a grana grossa della plancia di bordo hanno un'aria molto SUV, mentre i sedili rivestiti di spesso cuoio marrone evocano la selleria western. In generale però la 500X è un'auto moderna. Lo si costata utilizzando lo schermo tattile da 5" che offre tutte le possibilità di connessione del momento, il navigatore ben studiato e la telecamera di retromarcia dall'ottima risoluzione. Questo equipaggiamento eclissa i pulsanti, che si limitano a gestire la climatizzazione a due zone.

**TECNICA**

In posizione dominante rispetto al traffico, gli occupanti beneficiano di uno spazio davvero conveniente per lanciarsi in un rodeo stradale. E vale in particolare per i sedili posteriori rialzati. Solo il bagagliaio ha un volume un po' ridotto, in particolare se si sceglie la ruota di scorta opzionale. Anche la modularità avrebbe potuto spingersi oltre il semplice fatto di poter ribaltare gli schienali del divano.

Cowboy per ogni necessità

In fatto di rodeo, la versione Cross Plus a trazione integrale testata ha un telaio rigido. Per aver più comfort, è meglio passare alla 4x2. Ma questa relativa rigidità ha i suoi vantaggi: sebbene non propriamente leggera, la 500X è esente da rollio e ben inchiodata alla carreggiata. Una SUV efficace e agile, anche se l'avremmo voluta un po' più ludica. Se si sceglie la modalità Sport, lo sterzo diventa più consistente e la ripartizione elettronica della coppia sollecita anche il treno posteriore. In caso di bisogno, si attiverà la modalità Traction che inserisce il 4x4 permanente e adatta le funzioni del sistema antipattinamento al fondo. Il tutto con un'altezza da terra di 18 cm e angoli di attacco e uscita adatti alla circostanza.



Autentica crossover
Lo conferma l'aspetto sfuggente del tetto.



Tre modalità La scelta varia tra modalità automatica, sport o 4x4.

Da parte loro, i cowboy di città lasceranno funzionare la modalità Auto che esclude il treno posteriore. Qui il veicolo dimostrerà il lato rilassato che appartiene ad una crossover. D'altra parte, il diesel da 140 CV convince nettamente di più per la sua coppia generosa che per la foga delle sue accelerazioni. 11,1 s da 0 a 100 km/h non è niente di eccezionale. Il cambio automatico a 9 rapporti, anche se fa onestamente il suo lavoro, non riesce a dinamizzare la 500X. Ci si accontenterà dunque di circolare tranquillamente, cosa che questa vettura sa fare molto bene. Tanto più che può essere dotata di quasi tutto il ventaglio di sistemi di assistenza alla guida di oggi. Da notare il sistema di allerta per il cambio di corsia che corregge attivamente la traiet-

toria con una determinazione poco frequente, anche lungo le curve autostradali pronunciate. In fatto di consumi, il nostro destriero segna 7,4 l/100 km in media. Niente di spettacolare per un'auto compatta da 4,27 m equipaggiata di una trasmissione ultra moderna.

La dotazione è altrettanto moderna. La maggior parte delle versioni sono dotate di schermo tattile, regolatore di velocità e cerchi in lega. Il modello Cross Plus propone inoltre comodità quali l'accesso senza chiave e i sensori di retromarcia. Normale quando si discende da un'icona quale la Cinquecento, con cui la 500X condivide anche le tariffe elevate. È il prezzo da pagare per improvvisarsi cowboy della strada.



MARC-OLIVIER HERREN

COLLAUDATORE

La 500X contribuisce a diversificare l'universo delle crossover. Un caso a parte visto lo stile ricercato e l'ambiente interno. Un po' di follia nel suo comportamento però non avrebbe guastato.

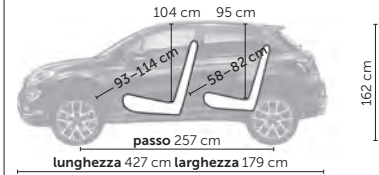
Per il bagaglio il portellone inclinato e la ruota di scorta opzionale riducono lo spazio disponibile nel bagagliaio.



Maxi Cinquecento La
Crossover ne condivide i codici stilistici.



Il nome è 500X Ma è il logo 500 a dominare.



larghezza interna: ant. 147 cm, post. 147 cm
bagagliaio: 245/350-1000 litri
pneumatici: 225/45 R18, min. 215/60 R16

CARROZZERIA

Questa crossover esibisce un design retrò nella linea della Fiat 500. Il portellone inclinato incide sul bagagliaio che perde un po' di capacità, specie se si vuole la ruota di scorta opzionale (230 fr.). La modularità si limita al divano reclinabile. L'accesso al bagagliaio è facile, nonostante il pavimento piuttosto rialzato.

ABITACOLO

Tipico del segmento SUV, l'allestimento presenta una bella qualità percepita, soprattutto con la caratteristica selleria in cuoio. Generoso davanti, lo spazio è ben dimensionato anche sul sedile posteriore sopraelevato. Gli schienali sono relativamente verticali. L'accesso agli ancoraggi Isofix non è ideale. Lo schermo tattile garantisce l'accesso a ogni possibilità multimediale del momento.

COMFORT

Nonostante il propulsore diesel abbastanza rumoroso, l'insonorizzazione è buona. I sedili confortevoli, dalla tenuta comunque perfettibile, fanno la loro parte. La versione Cross Plus si caratterizza tuttavia per le sospensioni rigide.

PREZZO-PRESTAZIONI

Clima, schermo tattile, cerchi in lega, di serie dalla seconda versione. Ben dotata, la Cross Plus offre accesso keyless, clima a due zone e fari allo xeno. Il prezzo corrisponde alla fascia alta della categoria.

COMPORTAMENTO

Agile e maneggevole, tale trazione integrale trae beneficio dall'eccellente motricità e dalla taratura rigida delle sospensioni per concedersi velocità alte in curva con un buon margine di sicurezza. Inoltre lo sterzo è comunicativo.

MOTORE E**TRASMISSIONE**

Un po' rustico ma non sgradevole, il 2 l diesel dispone di una buona coppia. Le accelerazioni (11,1 s da 0 a 100 km/h) sono meno brillanti. Cambio a 9 rapporti con comfort medio.

CONSUMO

La media del test (7,4 l/100 km) è meno spettacolare dei 5,5 l promessi.

SICUREZZA

La dotazione, corretta, è completata da vari sistemi di assistenza. Frenata efficace.

CHECK-UP TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

DINAMICA DI COMPORTAMENTO

Accelerazione (0-100 km/h):	11,1 s
Elasticità:	
60-100 km/h (in posizione D)	6,1 s
80-120 km/h (in posizione D)	8,1 s
Diametro di sterzata:	11,6 m
Frenata (100-0 km/h):	35,6 m
Insonorizzazione:	
60 km/h: 60 dBA	
120 km/h: 69 dBA	

COSTI D'ESERCIZIO

km/anno	ct./km	fr./mese		
			fissi	variabili
15 000	75	596.-	339.-	
30 000	51	596.-	679.-	
Tariffa oraria per il calcolo TCS: 145 fr. (UFS), agenzie Fiat: da 115 a 185 fr.				

CONSUMO AL BANCO DI PROVA

	urbano	extra urbano	misto
TCS	7,4	4,9	5,8
fabbrica	6,5	4,9	5,5
Emissioni di CO ₂ :			152 g/km
Media di CO ₂ :			144 g/km
etichetta energia (A-G):			C

CONSUMO DEL TEST

7,4 l/100 km	autonomia 648 km
serbatoio: 48 litri	

COSTI DEI SERVIZI

Manutenzione (km/mese)	ora	mano d'opera (fr.) ¹	TCS	7,4	4,9	5,8
15 000/12	0,7	94.-	fabbrica	6,5	4,9	5,5
30 000/24	2,5	597.-	Emissioni di CO ₂ :			152 g/km
Manutenzione per 180 000 km:			Media di CO ₂ :			144 g/km
15 000 km/anno	25,8	6193.-	etichetta energia (A-G):			C

¹ incl. materiale

Video del test

**Tabella comparativa**

Come la Mini Countryman, la Fiat 500X è una SUV che tende all'alta gamma. Un fatto che si realizza nello stile sapientemente elaborato e nei prezzi praticati.

Prezzo (fr.)	Fiat 500X 2.0 MultiJet aut. Cross Plus 4x4	36 200.-	Mini Countryman 2.0 SD ALL4 Cooper	39 050.-
Cilindrata (CC)	1965		1995	
Potenza (kW/CV)	103/140		105/143	
Coppia massima (Nm/min)	350/1750		305/1750	
Consumo (l/100 km)	5,8 C ²		6,1 ¹ E ²	
Volume del bagagliaio min./max. (l)	350/1000 (VDA)		350/1170 (n. c.)	
Costi al chilometro (fr./km) ³	0,75		0,72	
Costi di manutenzione ⁴	6193.-		2137.-	
Test «Touring»	7/2015		—	

¹ dati secondo l'importatore ² efficienza energetica secondo l'importatore
³ su 15 000 km/anno ⁴ costi totali su 180 000 km (15 000 km/anno)

Collaborazione: luogo: Jennys Western Ranch, 3075 Rüfenacht, www.jennys-western-ranch.ch
Modella: Renny Trachsel



Valutazione

CARROZZERIA	Voto (%)	Ponderazione (%)
facilità di carico (box standard)	27	15
spazio interno (misurato)	70	15
modulabilità e vani	70	20
capacità di carico generale	70	10
visibilità circolare	60	10
manovrabilità /diametro di sterzata	70	10
accesso bagagliaio e conformazione	60	20
Voto	61%	15%

ABITACOLO	Voto (%)	Ponderazione (%)
bagagli e seggiolini per bambini	60	20
sistema multimediale	80	20
interni	80	10
abitabilità	80	10
qualità percepita/rifinitura	70	20
ergonomia	70	20
Voto	72%	10%

COMFORT	Voto (%)	Ponderazione (%)
comfort di guida	70	10
rumore interno	70	30
visibilità circolare	60	10
sospensioni	60	10
sedili	70	10
dotazione di serie	60	10
accessori a richiesta	90	20
Voto	71%	10%

PREZZO-PRESTAZIONI	Voto (%)	Ponderazione (%)
Livello allestimento (guida, comfort, sicurezza)	60	30
garanzie	70	20
costi di manutenzione	40	10
rapporto peso/potenza	40	5
valore nel tempo	20	20
prestazioni	50	10
costi di consumo	60	5
Voto	50%	15%

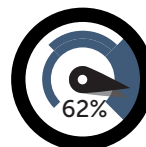
COMPORAMENTO	Voto (%)	Ponderazione (%)
prestazioni di guida	70	15
sterzo	80	15
piacere di guida	70	20
comportamento	70	50
Voto	72%	10%

MOTORE E TRAZIONE	Voto (%)	Ponderazione (%)
prestazioni di guida	50	20
ripresa e accelerazione	50	10
fluidità di marcia	60	10
trazione	100	15
cambio man. / comfort di cambiata (aut.)	70	15
rapportatura marce	70	15
carico rimorchiabile	40	15
Voto	63%	10%

CONSUMI	Voto (%)	Ponderazione (%)
consumo TCS Delta	50	10
consumo ciclo TCS	40	35
consumo dichiarato	80	10
consumo effettivo	40	35
autonomia	60	10
Voto	47%	15%

SICUREZZA	Voto (%)	Ponderazione (%)
dotazione di serie	40	10
accessori a richiesta	70	30
illuminazione/luci	80	10
spazio di frenata	80	50
Voto	73%	15%

Voto globale



**Dati tecnici e rilevamenti**

MOTORE	
costruzione	4 in linea
cilindrata	1956 ccm
potenza/giri al minuto (fabbrica)	103 kW/4000 rpm
potenza misurata	103 kW
coppia/giri al minuto	350 Nm/1750 rpm

TRASMISSIONE	
trazione	4x4
cambio	a9
dimensione pneumatici di serie	215/55 R17
dimensione pneumatici montati per il test	225/45 R18

CONSUMI	
misto dichiarato (a norma 1999/100/CE)	5.5 l/100 km
misto TCS (a norma 1999/100/CE)	5.8 l /100 km
misto TCS-P	7 l/100 km
effettivi	7.4 l/100 km
emissioni CO2 dichiarate	144 g/km
autonomia nel ciclo TCS-P	686 km
capacità serbatoio	48 litri

DINAMICA	
accelerazione 0-100 km/h (fabbrica / TCS)	9.8 /11.1 s
ripresa 60-100 km/h (nella seconda marcia più alta)	6.1 s
ripresa 80-120 km/h (nella seconda marcia più alta)	8.1 s
spazio di frenata da 100 km/h	35.6 m
diametro di sterzata sx./dx.	11.55 /11.43 m
rumore interno a 120 km/h	69 dBA

MISURE	
lunghezza/larghezza/altezza	4.27/1.79/1.62 m
peso a vuoto dichiarato	1675 kg
peso a vuoto rilevato	1645 kg
peso totale	2100 kg
carico utile effettivo	455kg
carico rimorchiabile frenato	1200 kg
volume bagagliaio minimo	350 litri
volume bagagliaio massimo	1000 litri

GARANZIE	
garanzia di fabbrica (durata)	3 anni
garanzia di fabbrica (chilometraggio)	illimit. km
garanzia anticorrosione (durata)	8 anni

in grassetto = valori misurati TCS

Video del test