



TCS Test de voiture
Fiat 500X 2.0 MJ Aut. 4x4

Western spaghetti

Le Fiat 500X, ce n'est pas du cinéma, mais le fruit de l'alliance italo-américaine unissant Fiat et Jeep. Sous ses airs de Cinquecento hypertrophiée, ce crossover joue une partition de SUV urbain capable de s'écarter du bitume.



♥ E4 cylindres turbodiesel, 2,0 l, 140 ch 📏 7,4 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie C
∞ Autonomie: 648 km 📦 Poids: 1645 kg (modèle testé) ⚡ 11,1 s de 0 à 100 km/h 🏷️ 36 200 fr.

Juin 2015



TECHNIQUE

- + Design et présentation intérieure
- Habilité bien comptée
- Comportement agile et rigoureux
- Direction consistante
- Moteur diesel coupleux
- Équipement et aides à la conduite
- Connectivité dernier cri

- Amortissement ferme (Cross Plus)
- Coffre moyen et modularité peu élaborée
- Agrément boîte aut. à 9 rapports
- Diesel sonore et un brin rustique
- Consommation pas phénoménale
- Visibilité arrière restreinte

Au premier abord, on a de la peine à croire que ce crossover a été conçu parallèlement au SUV Jeep Renegade. Pas question ici de design «boîte à chaussures», on se retrouve face à un véhicule tout en rondeurs arborant un toit plongeant. Un authentique crossover en dépit du fait que le Fiat 500X partage la plateforme et les organes mécaniques de son supposé alter ego yankee. Le western tourne donc irrémédiablement à la variante spaghetti. Un penchant encore relevé par la dose de viagra administrée dans la pub télévisée maison. Car le 500X a tout de la Cinquecento maximisée. Le regard de sa signature lumineuse



APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Fiat 500X 2.0 MJ Cross Plus 4x4 aut. 5 portes, 5 places; 36 200 fr. (véhicule testé: 41 830 fr.)

Gamme: 1.6 Pop 4x2, 110 ch (19 990 fr.) à 2.0 MJ Cross Plus 4x4, 140 ch (36 200 fr.)

Options: peinture métallisée (800 fr.), alerte d'angle mort, franchissement de ligne, caméra de recul (900 fr.), système de navigation (700 fr.), sellerie cuir (1500 fr.).

Garanties: 3 ans d'usine, 3 ans d'assistance; garantie antirouille: 8 ans (sous conditions)

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

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres 2 l turbodiesel, 140 ch; boîte automatique 9 vitesses; traction intégrale (on demand)

Poids: 1645 kg (voiture testée), total admissible 2100 kg, charge tractable 1200 kg

Ambiance SUV

L'agencement est conforme aux canons du segment, connectivité et cuir en plus.

et les galbes de sa carrosserie en sont autant de preuves. Et ceux qui en doutent remarqueront l'omniprésence du logo «500» apposé sur les sièges, les jantes et même dans les phares.

On retrouve cette dualité au niveau de l'habitacle. Le garnissage au plastique gros grain de la planche de bord fait très SUV, tandis que les sièges garnis d'un épais cuir évoquent la sellerie cowboy. Il n'empêche que le 500X est éminemment contemporain. On le constate en utilisant l'écran tactile 5 pouces qui recèle toutes les possibilités de connectivité du moment, le navigateur bien conçu et la caméra de recul à l'excellente résolution. Cet équipement a éclipsé les boutons, lesquels se limitent à la commande de la climatisation bizona.

TECHNIQUE

Dominant le trafic, les occupants profitent d'un espace fort convenable pour se lancer dans un rodéo routier. Cela vaut notamment pour les places arrière haut perchées. Seul le coffre pâtit d'un volume un peu restreint, en particulier avec l'option roue de secours. On aurait aussi souhaité une modularité allant au-delà du simple rabattement des dossiers de la banquette.

Cowboy pour tous usages

En fait de rodéo, la version Cross Plus à traction intégrale testée dissimule un train de roulement affermi. Pour davantage de prévenance, mieux vaut passer à un modèle 4x2. Mais cette relative raideur a son bon côté: bien que pas vraiment léger, le 500X est exempt de roulis et quasi rivé à la chaussée. Un SUV agile et efficace, même si on l'aurait espéré un tantinet plus joueur. En choisissant le paramétrage Sport, la direction gagne en consistance et la répartition électronique du couple sollicite aussi le train arrière. Pour l'aspect baroudeur, on sélectionnera le mode Traction qui enclenche le 4x4 permanent et adapte les fonctions du système antidérapage au terrain. Le tout



Authentique crossover
On le constate au dessin fuyant du toit.



Trois modes Le choix entre régulation automatique, sport et 4x4.

avec une garde au sol de 18 cm et des angles d'attaque de circonstance.

Pour leur part, les cowboys urbains laisseront oeuvrer le mode Auto qui découple le train arrière. Et là, la voiture démontre la facette décontractée qui sied à un crossover. D'ailleurs, le diesel de 140 ch convainc nettement plus par son couple généreux que la fougue de ses accélérations. 11,1 s de 0 à 100 km/h, ça n'a rien d'ébouriffant. Faisant honnêtement son travail, sans plus, la boîte automatique à 9 rapports ne parvient pas à dynamiser l'engin. On se contentera donc de musarder tranquillement, ce que le 500X fait très bien. Surtout qu'il peut être doté de presque toute la palette actuelle des assistances. On retiendra l'alerte de fran-

chissement de ligne active qui corrige avec une détermination peu courante les écarts de guidage, même sur des courbes autoroutières prononcées. Côté consommation, notre destrier a éclusé 7,4 l/100 km en moyenne. Rien de spectaculaire pour un véhicule compact de 4,27 m équipé d'une transmission ultramoderne.

La dotation est tout aussi contemporaine. La plupart des versions sont pourvues de l'écran tactile, du régulateur de vitesse et de jantes alu. Le modèle Cross Plus propose en sus des commodités tels l'accès sans clé et les capteurs de recul. Normal quand on descend d'une icône comme la Cinquecento, dont le 500X partage également le tarif premium. Le prix à payer pour s'improviser macadam cowboy..



MARC-OLIVIER HERREN

ESSAYEUR

Le Fiat 500X contribue à diversifier l'univers des crossovers. Un cas à part vu son style looké et son ambiance intérieure. Quoiqu'un grain de folie dans son comportement n'eût pas gêné.



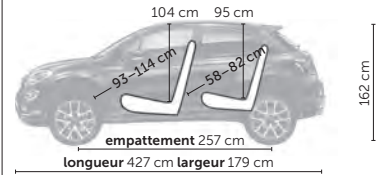
Du coffre mais pas trop
Le hayon incliné et la roue de secours en option réduisent le volume utile.



Maxi Cinquecento Le crossover en partage les codes stylistiques.



Son nom, 500X Mais c'est bel et bien le logo 500 qui domine.



largeur intérieure: avant 147 cm, arrière 147 cm
coffre: 245/350-1000 litres
pneus: 225/45 R18, min. 215/60 R16

CARROSSERIE

Ce crossover est paré d'un design rétro dans la ligne du Fiat 500. Le hayon incliné empiète sur le coffre qui perd un peu de capacité, et encore davantage avec la roue de secours en option (230 fr.). La modularité se résume à la banquette inclinable. L'accès au coffre est facile, malgré le plancher assez haut.

HABITACLE

Typique du segment SUV, l'agencement présente une belle qualité perçue, surtout avec la sellerie cuir typée. Généreux à l'avant, l'espace est aussi bien dimensionné sur la banquette surélevée. Les dossiers sont relativement droits. L'accès aux ancrages Isofix. n'est pas optimal. L'écran tactile donne accès à toutes les possibilités multimédia du moment.

CONFORT

En dépit d'un bloc diesel assez présent, l'insonorisation est bien maîtrisée. Les sièges confortables, au maintien certes parfaite, contribuent à l'agrément. La version Cross Plus se caractérise toutefois par un amortissement ferme.

PRIX-PRESTATIONS

Climatisation, écran tactile, jantes alu apparaissent dès la seconde finition. Bien pourvu, le Cross Plus comporte l'accès sans clé, la climatisation bizona et des phares au xénon. Le prix correspond au niveau premium de la catégorie.

COMPORTEMENT

Agile et maniable, cette traction intégrale profite de son excellente motricité et du tarage de suspension ferme pour autoriser des vitesses élevées en courbe. Cela avec de bonnes réserves de sécurité. De plus, la direction est consistante.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Un peu rustique mais pas désagréable, le 2 l diesel dispose d'une bonne dose de couple. Les accélérations (11,1 s de 0 à 100 km/h) sont moins brillantes. La boîte à 9 rapports génère un confort moyen.

CONSOMMATION

La moyenne du test (7,4 l/100 km) est moins spectaculaire que les 5,5 l promis.

SÉCURITÉ

Correcte, la dotation est complétée par moult assistances. Freinage très efficace.

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoB: Herbert Meler

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0-100 km/h):	11,1 s
Elasticité:	
60-100 km/h (mode D)	6,1 s
80-120 km/h (mode D)	8,1 s
Diamètre de braquage:	11,6 m
Freinage (100-0 km/h):	35,6 m
Insonorisation:	
60 km/h: 60 dB (A)	
120 km/h: 69 dB (A)	

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois
		fixes variables
15 000	75	596.- 339.-
30 000	51	596.- 679.-
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.		
(OFS, agences Fiat: de 115 à 185 fr.)		

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

	urbain	interurbain	mixte
TCS	7,4	4,9	5,8
Usine	6,5	4,9	5,5
Emissions de CO ₂ :			152 g/km
Moyenne suisse de CO ₂ :			144 g/km
EtiquetteEnergie (A-G):			C

CONSOMMATION DU TEST

7,4 l/100 km	autonomie 648 km
réservoir: 48 litres	

COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	0,7	94.-
30 000/24	2,5	597.-
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	25,8	6193.-

¹ matériel inclus

La vidéo du test



Tableau comparatif

Tout comme le Mini Countryman, le Fiat 500X est un SUV à tendance premium. Cela se remarque à son style soigneusement étudié et aux tarifs pratiqués.

	Fiat 500X 2.0 MultiJet aut. Cross Plus 4x4	Mini Countryman 2.0 SD ALL4 Cooper
Prix (fr.)	36 200.-	39 050.-
Cylindrée (cm ³)	1965	1995
Puissance (kW/ch)	103/140	105/143
Couple max. (Nm/min)	350/1750	305/1750
Consommation (l/100 km)	5,8 C ²	6,1 ¹ E ²
Volume du coffre min./max. (l)	350/1000 (VDA)	350/1170 (n. c.)
Frais kilométrique (Fr./km) ³	0,75	0,72
Frais d'entretien ⁴	6193.-	2137.-
Test Touring	7/2015	-

¹ données de l'importateur ² rendement énergétique donné par l'importateur
³ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴ sur 180 000 km (15 000 km/an)

Shooting: Jennys Western Ranch, 3075 Rüfenacht, www.jennys-western-ranch.ch
Mannequin: Renny Trachsel



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	27	15
habitabilité (dimensions intérieures)	70	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	70	10
visibilité circulaire	60	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	61%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	60	20
système multimédia	80	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	70	20
utilisation	70	20
Note	72%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	70	10
bruits intérieurs	70	30
visibilité circulaire	60	10
suspension	60	10
sièges	70	10
équipement de confort de série et équipement effectif	60	10
équipement de confort en option et équipement effectif	90	20
Note	71%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	60	30
prestations de garantie	70	20
coûts des services	40	10
rapport puissance/poids	40	5
maintien de la valeur	20	20
performances	50	10
frais de consommation	60	5
Note	50%	15%

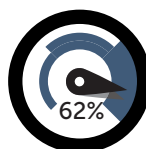
COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	70	15
direction	80	15
plaisir de conduite	70	20
comportement routier	70	50
Note	72%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	50	20
puissance et accélération	50	10
régularité de fonctionnement	60	10
traction	100	15
boîte manuelle / boîte automatique	70	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	40	15
Note	63%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	50	10
consommation cycle TCS	40	35
consommation données d'usine	80	10
consommation effective	40	35
autonomie	60	10
Note	47%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	40	10
équipement de sécurité en option	70	30
système d'éclairage/feux	80	10
distance de freinage	80	50
Note	73%	15%

Note finale





TCS Test de voiture

Fiat 500X 2.0 MJ Aut. 4x4

Données techniques et mesures

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1956 ccm
puissance/tours-minute	103 kW/4000 tr/min
puissance mesurée	103 kW
couple/tours-minute	350 Nm/1750 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	4x4
boîte à vitesses	a9
dimensions pneus de série	215/55 R17
dimensions pneus véhicule de test	225/45 R18

CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	5.5 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	5.8 l /100 km
mixte TCS-P	7 l/100 km
effective	7.4 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	144 g/km
autonomie au TCS-P	686 km
volume du réservoir	48 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	9.8 /11.1 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	6.1 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	8.1 s
freinage à 100 km/h	35.6 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.55 /11.43 m
insonorisation à 120 km/h	69 dBA

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.27/1.79/1.62 m
poids à vide usine	1675 kg
poids à vide mesuré	1645 kg
poids total	2100 kg
charge utile effective	455kg
charge tractable freinée	1200 kg
capacité du coffre minimum	350 litres
capacité du coffre maximum	1000 litres

GARANTIE	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	sans km
garantie antirouille en années	8 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS



la vidéo du test