



### **Impressioni di guida**

La nuova Fiat 500X è la prima vettura della sua nutrita famiglia, inaugurata con la 500 classica nel 2007, a essere prodotta in Italia. Più specificamente, l'ultima nata viene realizzata presso lo stabilimento SATA di Melfi che ospita già la produzione del nuovo Jeep Renegade. Conseguentemente, come abbiamo potuto riscontrare provando la versione Cross Plus 2.0 turbodiesel MultiJet, la qualità di realizzazione è di livello molto alto ed è senz'altro equiparabile a quanto propone il "cugino" Renegade. In sintesi, la verniciatura della carrozzeria è ben stesa, gli accoppiamenti tra le parti non hanno eccessive "luci" e all'interno la qualità percepita risulta, senza ombra di dubbio, la migliore mai esistita riguardo un modello Fiat.



### **Spiccata personalità**

Che la X appartenga alla generazione 500 te ne accorgi da quei fari tondi inconfondibili, che sembrano quasi ammiccare, ma molto altro è completamente inedito e ti affascina per la fiancata snella e filante, le portiere posteriori dal taglio sportivo e un "lato B" che chiude bene la linea. Al riguardo, forse i gruppi ottici sono un po' troppo grandi; evidentemente si tratta di una moda del momento poiché qualcosa di simile è riscontrabile anche sull'ultima Mini. Quanto agli interni, pure in questo caso si ritrovano particolari squisitamente 500 come le maniglie delle porte caratteristiche, oppure gli indicatori circolari "che fanno molto Anni 60", tuttavia il livello dei rivestimenti, le plastiche morbide al tatto e il selettore di guida Mood Selector (che agisce su motore, freni, sterzo e cambio) sono chiari indizi che

una 500 così evoluta non c'è mai stata. In sostanza, ragionando con il metro degli addetti marketing, se le 500 che abbiamo visto fino a oggi, da quella tradizionale alla L passando per la Cabrio appartengono al Segmento B, la X occupa la fascia C (quella della Golf per intenderci).



### **Trazione integrale solo quando serve**

La 500X più evoluta, protagonista del nostro test, ha le quattro ruote motrici con la particolarità del sistema di disconnessione dell'asse posteriore. Tale soluzione consente di ridurre le perdite di energia dovute al trascinarsi, quando non è necessario utilizzare la modalità 4x4, garantendo in tale modo una maggiore efficienza riguardo i consumi. Unica vettura del segmento a proporla, assieme al Renegade della Jeep, la disconnessione dell'asse posteriore consente di passare in modo fluido dalla trazione anteriore all'integrale. Conseguentemente, viene assicurata la corretta gestione della coppia tra gli assi senza interventi da parte del guidatore.

### **Nove marce tutt'fare**

Il propulsore 2.0 Multijet 140 CV della Fiat 500X Cross Plus non ha bisogno di presentazioni, in quanto equipaggia i più diversi modelli del Gruppo italo americano spaziando dalla Alfa Romeo Giulietta al Fiat Freemont e riguardando anche il Renegade. Ci limitiamo a dire quindi, che l'erogazione di coppia e potenza è lineare e vigorosa come sempre e che le prestazioni sono ottime, come dimostra il tempo di 9"8/10 nello 0-100 km/h e la velocità massima di 190 km/h. La novità più importante, però, riguarda ancora il comparto trasmissione e più precisamente il cambio automatico a 9 rapporti. Cambio che assicura prima di tutto passaggi di marcia estremamente morbidi, senza peraltro disdegnare una buona rapidità nel passaggio ai rapporti superiori. A quest'ultimo riguardo, vi è anche

l'immane setup manuale sequenziale il quale tuttavia "se la prende un po' comoda" in fase di scalata. Una ragione in più per utilizzare il sistema in automatico, con risposte prontissime in fase di kick down.



### **Anima poliedrica**

Su strada l'ultima nata dimostra il comportamento migliore nell'ambito della famiglia 500. A tale proposito, non è solamente questione della trazione integrale che interviene quando serve, ma anche del layout sospensivo basato sullo schema McPherson sulle quattro ruote. McPherson che al retrotreno sostituisce il classico assale torcente delle altre 500, dando vita quindi a un ideale connubio tra alta stabilità e comfort adeguato. In sostanza, sulle curve la 500X mostra un moderato sottosterzo che può essere facilmente ovviato alleggerendo la pressione sull'acceleratore, mentre quando il sistema 4x4 entra in funzione la sensazione è di "viaggiare sui binari". Infine, grazie alla stessa trazione integrale e al corpo vettura rialzato, la 500 tutta italiana si è dimostrata a proprio agio sugli sterrati di Balocco. Non chiedetele però dell'off-road estremo; per questo c'è il Jeep Renegade che si comporta alla grande. Come dire, "cugini sì", ma con caratteri ben distinti.

**Gian Marco Barzan**

### **Photogallery**



# Fiat 500X Cross Plus 2.0 Multijet 140 CV: E' italiana al 100%

