

Fiat 500X - Crossover na fali

Autor: Wojciech Sierpowski

Fiat dość długo nie mógł się zdecydować na rywalizację z japońskimi crossoverami, które zalewały Włochy. Co prawda dawno dysponował Pandą 4x4 i Lancią Y AWD, ale już wtedy rynek oczekiwał nieco większych, bardziej rodzinnych aut tej kategorii. W 2006 roku za sprawą kooperacji z jedną z japońskich firm wprowadził na rynek model Sedici, a następnie Alfę Romeo 156 SportWagon 4x4.

Przejęcie Chylera wraz z legendą o nazwie Jeep wywołało prawdziwą lawinę. W efekcie koncern FCA ma "offroadery" praktycznie we wszystkich segmentach zaczynając od superkompaktowej, ale bardzo sprawnej Pandy Cross, a skończywszy na drogim luksusowym SUV-ie Maserati Levante. Najistotniejszym zabiegiem okazało się jednak spokrewnienie popularnych, wytwarzanych w Melfi modeli Jeep Renegade i Fiat 500X. Ten ostatni, noszący symbol 500, ale znacznie większy od "pięćsetki", właśnie doczekał się nowej odsłony.

Pod względem wizualnym zmiany należy określić jako kosmetyczne. Modyfikacji poddano przedni i tylny plastikowy pas nadwozia, czyli elementy, które znacząco wpływają na wygląd auta i jego charakter. Również w tym wydaniu pozostawiono wybór między wyglądem bardziej miejskim "Urban" lub bardziej terenowym "Cross", względnie pośrednim "City Cross". W wersji Cross istotnym motywem designu są imitacje płyt ślizgowych, precyzujące charakter modelu. Wersja miejska wydaje się przy nim łagodniejsza, bardziej elegancka. Wszystkie wersje wyposażono w światła diodowe dzienne oraz główne zapewniające lepsze oświetlenie drogi, cenione zwłaszcza przez osoby jeżdżące w każdą pogodę i niezależnie od jakości drogi. Są 5-krotnie oszczędniejsze od klasycznych żarówek, obejmują szerszy obszar drogi i poboczy, a do tego mają barwę światła zbliżoną do dziennego, więc zmniejszają zmęczenie oczu. We wnętrzu pojawiła się nowa kierownica, zegary i kolejna porcja systemów zapewniających wyższy poziom komfortu i bezpieczeństwa. W standardzie otrzymujemy system rozpoznawania znaków drogowych z inteligentnym ogranicznikiem prędkości i asystent pasa ruchu, a także system łączności Uconnect 7 z ekranem dotykowym zintegrowanym ze smartfonami (Apple CarPlay i Android Auto).

Wraz z modyfikacją wprowadzono nowe silniki benzynowe serii FireFly, 3-cylindrowy 1.0 Turbo o mocy 120 KM i momencie obrotowym 190 Nm oraz 4-cylindrowy 1.3 Turbo o mocy 150 KM i 270 Nm. Pierwszy łączy się z przekładnią mechaniczną o 6 biegach, a drugi ze zautomatyzowaną 2-sprzęgłową DDCT. Napęd przekazywany jest na przednie koła. Jak zwykle postęp w dziedzinie silników sprawił, że jednostki te są do 20% oszczędniejsze od konkurencyjnych o podobnych parametrach i oczywiście znacznie cichsze od turbodiesli. Debiutuje w nich system MultiAir III, sterujący również pracą zaworów. Ponadto, w gamie znajduje się zmodyfikowany silnik benzynowy 1.6 E-Torq o mocy 110 KM (Euro 6), oraz dwa turbodiesle MultiJet (Euro 6): 1.6-120 KM z manualną skrzynią biegów lub automatyczną DDCT z podwójnym sprzęgłem, a także 2.0-150 KM z 9-biegową, skrzynią automatyczną i napędem na cztery koła. Mało tego, Fiat przewiduje wprowadzenie silników ze wspomaganie elektrycznym, w których zamiast tradycyjnego alternatora stosowany będzie generator prądu napędzany paskiem, pełniący również funkcję silnika elektrycznego - w tym rozrusznika. WS

Galeria zdjęć