

Fiat 500 X 1.3 Multijet Cross

O sucesso dos 500 reflecte a aceitação dos pormenores estéticos rétro, conjugados com agregados e sistemas que identificam a modernidade. Acresce o facto de o modelo estar mais enriquecido face aos originais, amplificando a escolha nas motorizações, silhuetas e habitáculos. Nas motorizações, a gasolina e o gasóleo conjugam-se com transmissões manuais, automatizadas e automáticas. Para as silhuetas, a possibilidade de escolher entre duas, quatro ou cinco portas. Nos habitáculos e entre vários níveis, destacamos o alargamento das soluções de conectividade, a a evolução das funcionalidades. Numa altura em que o mercado assiste à recuperação da rede de vendas, o ciclo de produto da marca italiana – e de outras marcas do Grupo como a Jeep – evidenciam vitalidade.

No Cross que conduzimos, fomos encontrar um enriquecido equipamento de série, no qual destacamos as ligações Apple Card e Android Auto além dos serviços Uconnect Live no qual encontramos os Twitter ou Facebook. Em termos de segurança, seis “airbag” (condutor, passageiro, laterais dianteiros e cortina). Por fim mas não menos importante, somados os valores dos opcionais e deduzidos os 2.000 € de campanha, na configuração 1.3 Multijet 95 cv Cross, o valor final fica a 27.116 €. De sublinhar que nos opcionais, se incluem a iluminação “led” luzes de cortesia+ambiente, rebatimento eléctrico nos retrovisores, entrada/arranque sem intervenção da chave, e alarme.

preço-base	isv	iva	despesas	pvp*
20.341,99	1.581,81	5.043,44	950,00	27.116,44

*inclui sgpu no valor de 4,20 €, opcionais e campanha

Uma das alíneas que contribuem para o sucesso dos SUV tem a ver com acessibilidades. Nesse capítulo o 500 X prima pelo bom acesso ao interior, alojando de forma satisfatória quatro adultos com 1,80 metros, num automóvel de menos de quatro metros e meio (4.269 mm). Com uma traseira do tipo ‘rabinho de bebé’ que tanto agrada ao universo feminino, o 500 X concede 350 litros na bagageira, modulável até aos 1.000 litros mediante rebatimento dos assentos traseiros. Para quem conduz existem diversos ajustes, que incluem o apoio lombar com regulação eléctrica. O volante regulável em altura e profundidade, contribui para encontrar uma boa posição de condução e satisfatórios ângulos de visibilidade. Nesta versão demos por falta dos sensores dianteiros, sendo de grande utilidade a existência de sensores traseiros e visualização das manobras de marcha-atrás, projectada no visor táctil central de 7". O mesmo que utilizamos para outros comandos e sub-menus como áudio, navegação e definições do automóvel.

Depois de premir o pedal de embraiagem e de arranque, o 1.3 Diesel começa a trabalhar e logo demos conta de uma boa insonorização. Os primeiros quilómetros atestam que a filtragem das vibrações também é eficiente. No entanto, as cinco relações de transmissão (apesar da “prise” na 4ª com 1,029:1) obrigam o motor a trabalhar em regimes mais elevados. Por outras palavras, a 120 km/h e em 5ª o motor ronda as 3.000 rpm e acima deste regime o motor já se torna ‘presente’ sem ser incomodativo. Por outras palavras, esta característica da motorização é capaz de não entusiasmar alentejanos ou algarvios, mas deixará satisfeitos os ilhéus e transmontanos.

Como atrás referimos, existem detalhes rétro neste automóvel! O painel a evocar a ausência de revestimento e as dimensões do volante, são alguns dos elementos que nos fazem recuar no tempo. No entanto, a facilidade com que se conduz este 500 X é notável, desde o manuseamento de todos os comandos à servo-assistência, mesmo considerando que o diâmetro de viragem não é dos melhores, face ao segmento ou comprimento desta versão.

Em termos dinâmicos, gostámos do comportamento dinâmico das suspensões e travões e em breve contacto ao volante, obtivemos 5,8 litros/100 km à média de 40,3 km/h.

Gostámos -

Gostámos +