



Fiat 500 X

Masculino

Prueba | Fiat ha adquirido el gusto con su serie 500. Poco después de la introducción del 500, apareció su versión cabriolet, el 500C. Cuando este también vendía bien, siguieron el deportivo 500S y el amplio 500L. Ahora Fiat introduce el 500X. Qué tiene para ofrecer esta nueva variante del número exitoso de Fiat?

El nombre y su aspecto dan una respuesta sencilla a esta última pregunta. La "X" representa "Cross Over", o sea, un cruce entre un compacto y un todoterreno. El aspecto masculino tampoco permite duda que ésta es una versión aventurera del 500.

Equipamiento

El grado de aventurismo del 500X depende de la versión elegida. Quiere decir que el 500X está disponible en dos sabores: el regular "500X" y el aquilado "500X Cross". Este último está provisto de parachoques gruesos, protección del piso, rieles en el techo, ruedas especiales y asientos en color oscuro.



Independientemente de la versión, se reconoce cada 500X con una sola mirada como "500". Éso contrasta con el 500L, donde cuesta capacidad de introducción reconocer las líneas originales del 500.

Gracias a las acertadas dimensiones, el 500X parece menos grande que su tamaño en realidad. Es allí donde el 500 se distingue de la competencia. La mayoría de los competidores se ven grandes y

torpes al lado del 500X, mientras que el Fiat irradia mundología y alegría de vivir.



Más que todo en su interior, el 500X posee un encanto desconocido en coches así. El interior está tapizado con cuero ecológico de color marrón y satén oscuro con un resplandor caloroso y natural. Lamentablemente, los asientos no son tan cómodos como se ven: los reposacabezas son duros, molestos y muy bajos.

El espacio del interior es promedio para un coche de este tamaño. Para la mayoría de las personas adultas, la puerta del maletero es demasiado baja. Entonces existe el riesgo de golpearse la cabeza al subir o bajar equipaje.



Electrónica

El 500X está lleno de tecnología de alto nivel. Para un SUV compacto, el nivel del equipamiento está muy por

encima del promedio. El coche de prueba, por ejemplo, tiene control climatológico separado para izquierda y derecha, acceso sin llave, un extensivo ordenador y "Uconnect" (comunicación, navegación y audio (incluyendo radio DAB tuner). En el caso del último accesorio es mejor elegir la pantalla grande, porque la pantalla estándar es incómodamente pequeña.

Lamentablemente, toda esta electrónica es un punto débil del 500X. Cuando se conecta un iPhone, aparece en la pantalla la notificación de que falta un componente Microsoft (en un aparato Apple?). Algunas veces apareció un mensaje que el sistema de audio no estaba disponible, mientras que funcionaba normalmente.



El volumen del audio difiere mucho por diferentes fuentes de sonido. La consecuencia es que una emisora es casi inaudible, mientras que la siguiente chilla desde los parlantes. Lo que más molesta, sin embargo, son los mensajes falsos de los sistemas de seguridad. De esta manera en un túnel, sonó repentinamente la mención "Frene! Frene!", mientras que realmente no había ningún peligro.

De forma positiva destacan el sistema de audio (sonido agradable y brillante) y la luz alta automática (con mucha luz).



Prestaciones y consumo

Aunque el 500X lleva el nombre "500", debajo de la piel no es basado en otras variantes del 500. Solamente los motores son productos existentes de la empresa Fiat. De esta manera, el coche de prueba estaba provisto del conocido "Multijet" de 2.0 litros y 140 cv / 350 Nm levert. Este motor diésel es conectado al orgullo de Fiat: una caja automática de nuevo (!) velocidades.



Se escucha claramente el motor diésel y cuando la caja cambia de marcha, es bien notorio en velocidades bajas. Las prestaciones son más que suficientes, pero el "2.0 Multijet" no posee mucha reserva y por eso no convence como modelo tope. El que compra un modelo tope, puede esperar superioridad y agilidad.

La primera velocidad es extremadamente corta y es

solamente usada en el terreno para obtener extra fuerza. En el uso diario, el 500X arranca en la segunda marcha. Gracias a la muy larga novena velocidad, el número de revoluciones en la autopista es agradablemente bajo (130 km/h son 2.000 rpm). Es extra confort y bajo consumo (prueba: 1 en 17.3, consumo oficial: 1 en 18.2).



Cross

Como estándar el 500X tiene tracción delantera. Cuando se elige la versión "Cross", el coche tiene un sistema de control de tracción adaptado para uso en el terreno ("Traction+"). El sistema manda tracción a la rueda que encuentra la mayor resistencia. De esta manera tiene más tracción en terreno malo.

Solamente la versión con motor diésel de 2.0 litros es opcionalmente equipado de doble tracción permanente. Apretando un botón se emplea la tracción doble permanente. Al igual que en "Traction+", en modo doble tracción más fuerza es enviada a la rueda que encuentra más resistencia para tener máximo agarre en el terreno. Además, la versión con doble tracción tiene dos centímetros más de altura libre al suelo.



Comportamiento en camino

Las mayores limitaciones para el uso fuera de la carretera, forman el perfil de los neumáticos estándares y el reducido ángulo de entrada. En colinas inclinadas, el paragolpes llega al piso. Tomando en cuenta estas limitaciones, el 500X se defiende bastante bien en el terreno.

En la ciudad se nota claramente que el 500X tiene un círculo de giro muy grande. En un parqueo normal, se tiene que girar el volante por completo para tomar las curvas. Debido al chasis duro, el 500X puede causar golpes fuertes en badenes y otras protuberancias.

Donde realmente sobresale el 500X, es en la autopista. Gracias al chasis rígido, el coche no inclina. La posición elevada del conductor es la causa de más relajamiento y mejor visibilidad. Al mismo tiempo, la estabilidad es excelente para un SUV compacto. Allí se encuentran los genes originales del 500.



Conclusión

Fiat introduce el siguiente variante del 500: el 500X. El 500X es la variante masculina y aventurera del coche exitoso de Fiat. Al lado del amoroso compacto y descapotable, el 500X es un verdadero macho que no tiene miedo de nada y de nadie. El 500X convence incluso antes de realizar el recorrido de prueba!

Lamentablemente, la prueba causa emociones mixtas. La electrónica avanzada no es tan cómoda y confiable como en otras marcas. Incluso cuando se elige el motor más fuerte en combinación con la caja automática, las prestaciones y el consumo son apenas promedios.

Sus prestaciones en el terreno son suficientes. El comportamiento en la carretera pavimentada es notablemente bueno para un SUV. El Fiat más grande se presta de preferencia para aventuras grandiosas. ■



Especificaciones

Fiat 500 X 2.0 Multijet II 140 cv Opening Edition Off-road Look

Dimensiones y pesos



| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Largo x ancho x alto | 425 x 180 x 160 cms |
| Batalla | 257 cms |
| Peso | 1.570 kg |
| Remolque | 600 kg |
| Remolque frenado | 1.200 kg |
| Contenido del tanque de combustible | 48 l |
| Maletero | 350 l |
| Dimensiones de los neumáticos | 225/45R18 |

Motor y prestaciones



| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Cilindradas | 1956 cc |
| Cilindros / valvulas | 4/4 |
| Potencia | 140 cv @ 4000 rpm |
| Par motor | 350 Nm @ 1750 rpm |
| Tracción | doble tracción |
| Aceleración de 0 a 100 km/h | 9,8 seg. |
| Velocidad máxima | 190 kms/h |
| Consumo promedio | 5,5 l / 100 kms |
| Consumo urbano | 6,5 l / 100 kms |
| Consumo extraurbano | 4,9 l / 100 kms |
| Emision CO2 | 144 grs/km |

Precio

| | |
|-------------------|----------|
| Precio | € 28.150 |
| Modelo mas barato | € 18.350 |