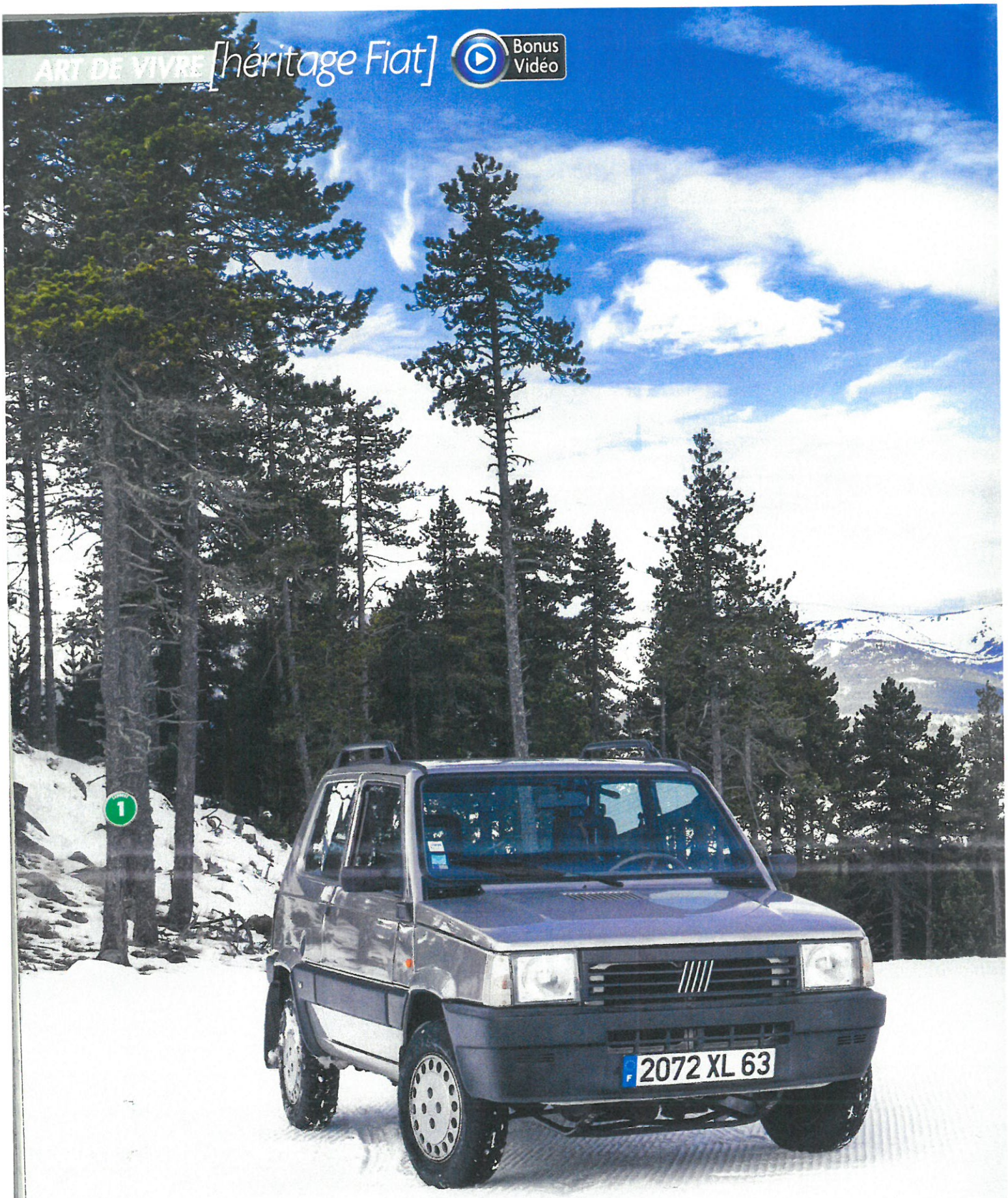
La malice en héritage

C'est en 1983 que Fiat lance une voiture capable d'affronter, avec la même aisance, les ruelles encombrées et les lacets enneigés. Trente-trois ans plus tard, le phénomène Panda 4x4 perdure.

FIAT PANDA 4X4 [2012]

Bonus Vidéo



FIAT PANDA 4X4 [1983]

FIAT PANDA 4X4 1983

En 1983, il fallait tirer sur cette petite poignée en plastique pour bloquer le couple entre les deux essieux...

Certains inspirent la méchanceté, comme le cobra. D'autres, la sympathie, comme la coccinelle. Mais s'il y a un animal, devenu automobile, qui évoque la gentillesse, c'est bien le panda. Pour autant, l'ursidé noir et blanc partage peu de points communs avec la Fiat éponyme. Originaire de Chine, le premier est rondouillard et imposant. Réputé difficile à dompter, il est menacé d'extinction. Ce n'est pas vraiment le cas de la petite italienne, menue, cubique, obéissante et accessible, qui a su séduire dans les campagnes autant qu'à la montagne...

Apparue en 1980 et surnommée "la boîte à malice", la première Fiat conçue hors des bureaux d'études de la maison turinoise est développée par Ital Design, la société du styliste Giorgetto Giugiaro. Ses traits, tracés à la règle, rencontrent rapidement le succès. Économique et simple à industrialiser, avec ses vitres et son pare-brise en verre plat, la première génération de Panda s'apparente à une Citroën 2CV modernisée. Et ça plaît... Urbaine de naissance, la transalpine cède bientôt à la mode de ce qu'on n'appelle pas encore des SUV : elle hérite une transmission intégrale dès 1983. C'est sans doute un détail pour vous, mais pour elle, ça veut dire beaucoup. La preuve : trois décennies plus tard, la troisième génération est toujours disponible en version 4x4 (lancée à l'automne 2012), cette dernière représentant plus d'une vente sur quatre. Au lancement, la première Panda 4x4 en profite pour chiper au Lada Niva le titre de "traction intégrale" la plus abordable du marché. Elle se négocie, à l'époque, à partir de 45 400 francs (moins de 7 000 €). C'est Steyr Puch, spécialiste autrichien, qui a conçu la transmission. Malgré le moteur en position transversale, il est possible de bloquer la répartition du couple entre les deux essieux (50/50), grâce à un arbre articulé en trois parties. Pour y parvenir, il suffit de tirer une poignée en plastique, située entre les sièges avant, afin d'engager le système à crabots. La manœuvre est même réalisable en roulant... mais en ligne droite seulement. Basique, mais efficace avec une première ultracourte, la Panda 4x4 brille dans les montées (jusqu'à 43 %) sur chaussée glissante, voire sur la neige. Rehaussée de 5 cm et "boostée" de 3 ch par rapport à la version deux roues motrices, elle fait figure de "voiture à tout faire". Mais cela ne signifie pas qu'elle brille partout.

Avec un 4-cylindres 965 cm³ de 48 ch, emprunté à la Lancia A112

FIAT PANDA 4X4 2012

Aujourd'hui, tout est géré électroniquement, y compris le contrôle automatique de vitesse en descente.

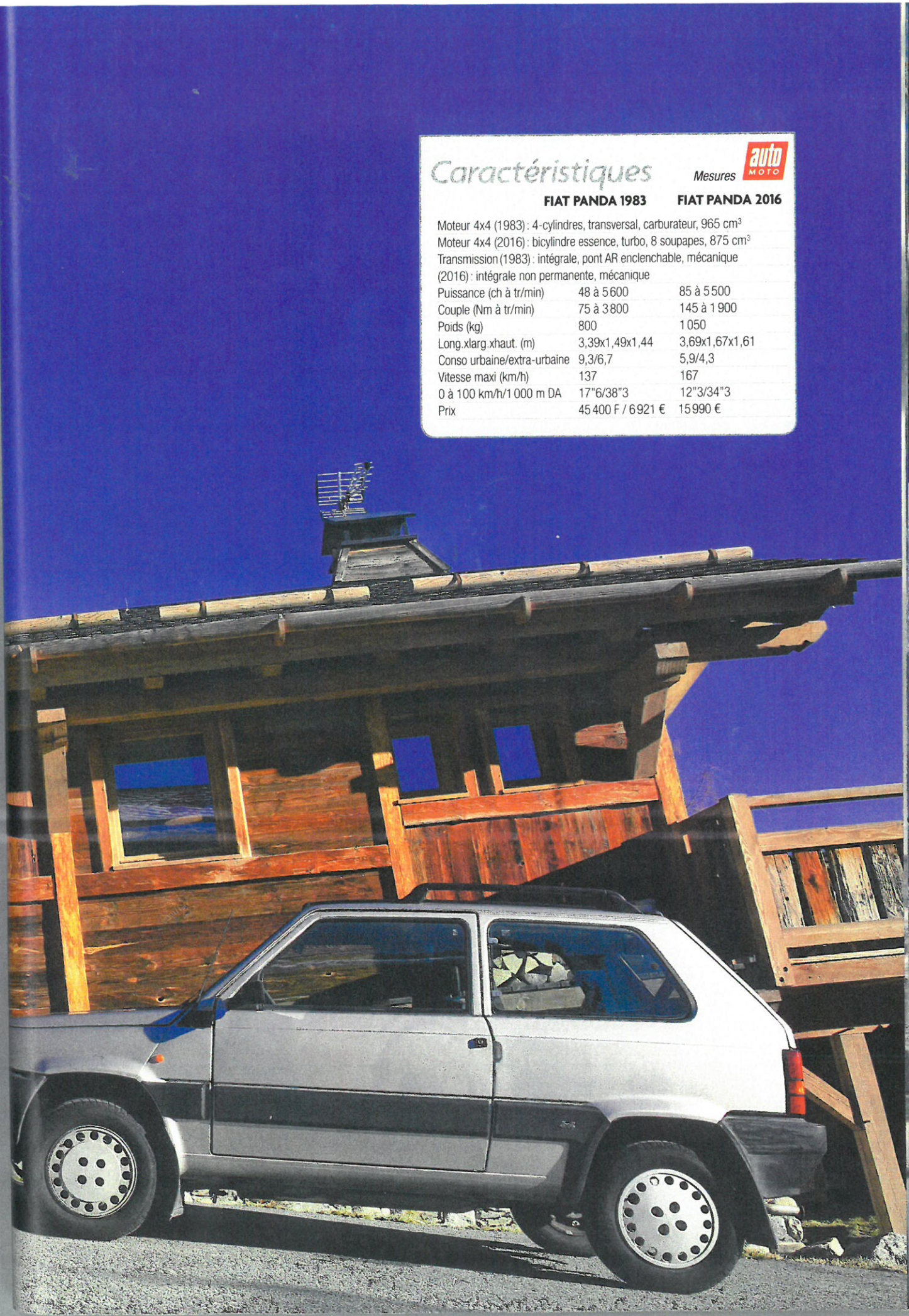
lite, puis un 1.1 litre "Fire" à injection de 50 ch (à partir de 1990), petite Fiat n'est pas dans son assiette sur voie rapide. Si elle se évèle très maniable et que sa tenue de route est honnête, le onfort pâtit de la présence d'amortisseurs arrière à lames et sa onstruction frêle ne rassure pas vraiment. À bord, la présentation st spartiate, mais elle dispose d'une habitabilité impressionnante our son empreinte au sol (1,49 mètre de large), d'un coffre accesible (*via* le hayon) et extensible grâce à la banquette rabattable (et amovible). Sans compter ses nombreux espaces de rangements, dans la planche de bord notamment.

Dans sa version moderne, la Panda est demeurée sympathique et fonctionnelle. Fabriquée près de Naples, elle accueille quatre adultes sans difficulté, mais son gabarit a crû de 3,39 m à 3,69 m. Bien sûr, la radio, la climatisation, la direction assistée et le système antidérapage ESC se sont invités à bord et il n'y a désormais plus rien à faire pour actionner l'essieu arrière : simple traction en utilisation normale, la Panda 4x4 se débrouille seule, dorénavant, pour crapahuter. Lorsque la centrale électronique détecte une vitesse de rotation différente entre les roues avant et arrière, elle agit sur la pression de la pompe à huile contenue dans le coupleur électromagnétique. L'effet est immédiat et, au final, l'italienne grimpe encore mieux que son ancêtre. Elle peut même dévaler les pentes en sécurité, grâce à son système de contrôle automatique de vitesse en descente, le conducteur n'ayant plus à gérer les pédales. Dotée d'un bicylindre TwinAir de 85 ch, l'héritière compte deux gamelles de moins que son aïeule, mais elle doit déplorer une insonorisation à peine plus soignée et des performances tout aussi limitées. Associé à une boîte de vitesses à 6 rapports, ce 875 cm³ turbo parvient toutefois à entraîner les 1050 kg de la Panda jusqu'à 167 km/h. Une vitesse que son ancêtre n'a jamais atteinte, même sur les ultimes modèles produits en 2003. Mais mieux vaut s'en réjouir, compte tenu de la piètre efficacité du freinage... Malicieuse, la Panda, on vous dit.

PAR L. PINEL, PHOTOS C. HUNSICKER/ACE TEAM

***Auto Moto** remercie la station de ski La Quillane, dans les Pyrénées, qui accueille des stages de conduite/pilotage sur neige et glace (GTRO).*

Caractéristiques

Mesures auto MOTO

	FIAT PANDA 1983	FIAT PANDA 2016
Moteur 4x4 (1983) : 4-cylindres, transversal, carburateur, 965 cm³		
Moteur 4x4 (2016) : bicylindre essence, turbo, 8 soupapes, 875 cm³		
Transmission (1983) : intégrale, pont AR enclenchable, mécanique		
(2016) : intégrale non permanente, mécanique		
Puissance (ch à tr/min)	48 à 5600	85 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	75 à 3800	145 à 1900
Poids (kg)	800	1050
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,39x1,49x1,44	3,69x1,67x1,61
Conso urbaine/extra-urbaine	9,3/6,7	5,9/4,3
Vitesse maxi (km/h)	137	167
0 à 100 km/h/1 000 m DA	17"6/38"3	12"3/34"3
Prix	45 400 F / 6921 €	15990 €