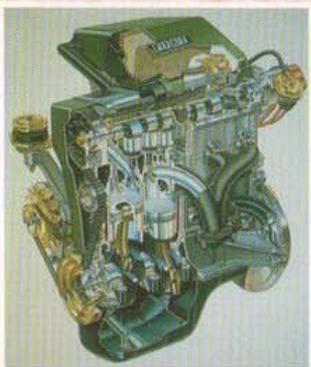


Fiat Panda 4x4

La 4x4 a concouru au succès de la Fiat Panda. À l'heure du renouveau, cette version a de nouveau bien des atouts en sa possession. Les anciens possesseurs comme les nouveaux peuvent surtout se faire plaisir à moindre prix à bord d'engins à la mine décontractée de gros jouets.



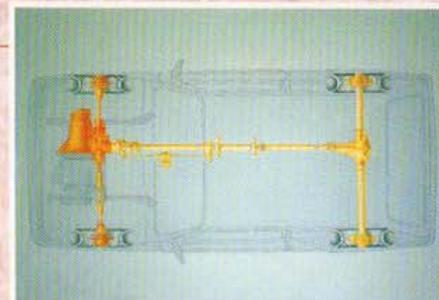
Moteur transversal de 965 cm³ en 1984.

Cylindrée allant de 965 cm³ à 1 300 cm³.

Alimentation à carburateur sur la première mouture.

Carrosserie trois portes quatre places.

Le pont avant est de type suspendu et le pont arrière de type rigide.



Poids de 740 kg pour la première génération et de 980 kg pour la dernière.

En 2003, la nouvelle génération gagnera des boucliers peints dans le ton de la caisse.

Depuis vingt ans, les moteurs se succèdent sous le capot et deviennent de plus en plus sophistiqués.

Roues indépendantes type Mc Pherson, ressorts hélicoïdaux et barre antidive.

Longueur de 339 cm pour la première génération et de 357,4 cm pour la dernière née.

Réservoir de carburant d'une capacité de 35 litres.

Amortisseurs hydrauliques.

Freins à tambour sur les quatre roues.

Boîte de vitesses à 5 rapports.

Boîte de transfert sur l'arbre de transmission.

Essieu rigide à lames.

Caisse autoporteuse en tôle d'acier.

Garde-au-sol de 17 cm.

Pneumatiques de 145 SR 13 en 1984 et de 185/65 14 en 2004.



Une prise de force crabotable assure l'entraînement du pont arrière.

La nouvelle génération s'équipe de pare-chocs pourvus de boucliers de protection.



Fiat Panda 4x4

Vers de nouveaux horizons

1984



A © Fiat

La première moture sera régulièrement améliorée à l'intérieur comme à l'extérieur, grâce à des petits détails améliorant son look ou le confort de ses occupants.

La nouvelle génération

La Fiat Panda poursuit sa carrière en se renouvelant légèrement mais régulièrement, tant sur le plan esthétique que mécanique. Mais la grande évolution a lieu en 2003. La nouvelle puce des villes comme des champs existe désormais sous deux appellations, la base et la Climbing. Elle joue plus que jamais la carte du véhicule de loisirs de poche. Le modèle d'entrée de gamme lorgne du côté des anciens propriétaires de la série originelle et se montre donc très sage dans ses atours. Pas de signes extérieurs, à l'exception des barres de toit et d'une garde-au-sol plus impor-

tantes (+ 9 cm), qui seuls permettent de différencier la 4x4 de la 4x2. Inversement, la Climbing se pare de bon nombre d'appendices et autres petits et grands détails. Elle reçoit ainsi des boucliers ton caisse, des extensions d'ailes, des jantes alliage chaussées de pneumatiques 185/65-14. Au niveau de l'équipement intérieur, la seconde intègre la climatisation manuelle, les antibrouillards, la télécommande d'ouverture des portes, la banquette arrière rabattable qui fait passer le volume du coffre de 208 à 855 litres. Seule absence à remarquer : la poignée de maintien pour le passager. Dans un premier temps, le choix pour la motorisation se concentrera sur le Fire 1.2 litre, un bloc éprouvé

qui délivre la puissance de 60 ch à 5 000 tr/min avec un couple de 102 Nm obtenu dès 2 500 tr/min. Ce moteur essence est accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports, avec les deux premiers rapports raccourcis. Ce moteur revendique également une certaine sobriété, environ 6,6 litres, ainsi qu'un caractère relativement peu polluant, avec 165 g/CO₂ au kilomètre.

De nouvelles spécificités

La 4x4 nouvelle formule reprend le train avant de la 4x2 (roues indépendantes de type McPherson), mais adopte une suspension arrière spécifique, avec roues indépendantes et bras tirés en lieu et place de l'essieu semi-rigide. En utilisation normale, 98 % du couple se

ELECTRONIC LOCKING DIFFERENTIAL

Pouvant être manœuvré manuellement, le dispositif ELD intervient en dessous de la vitesse de 30 km/h en freinant la ou les roues qui patinent et en transférant le couple sur les roues plus adhérentes. Sur chaussée glissante, verglacée et à chaque fois que les roues ne présentent pas le même degré d'adhérence, le système se déclenche automatiquement.



© Fiat

Changement de « visage » pour la nouvelle génération, qui joue la carte du véhicule de loisirs de poche. Malgré sa silhouette très compacte, la nouvelle Panda 4x4 a pris quelques centimètres de plus.



© Fiat

Avec ses grilles protège-phares et calandre, la Panda 4x4 semble prête à prendre la clé des champs.

trouvent répartis sur le train avant. Mais dès que l'adhérence diminue, le système composé d'un viscocoupleur central et de deux différentiels intervient et retransmet automatiquement le couple entre les deux essieux, sans action du conducteur. L'auto intègre également un antipatinage, qui permet d'éviter le blocage du train arrière en cas de brusque décélération. Par ailleurs, après avoir introduit le Multijet sur le segment des compactes classiques, Fiat va en équiper ses Panda 4x4 en 2004. Ce moteur se singularise par des dimensions compactes (50 cm de longueur, 65 cm de hauteur, son poids n'est que de 130 kg) et se classe parmi les plus avancés des petits diesels à injection directe common rail. D'une cylindrée

de 1 248 cm³, il délivre 70 ch et un couple de 145 Nm dès 1 500 tr/min. Il a été en outre conçu pour garantir une vie de 250 000 km. Bref, un record de miniaturisation et une bonne dose de sophistication.

La 4x4 Cross

En janvier 2006 est dévoilée une nouvelle version, dénommée 4x4 Cross. Elle apparaît comme très « branchée », avec un style très personnel : ailes élargies, barres de toit, baguettes et protection latérale de grandes dimensions, projecteurs surdimensionnés et boucliers avant et arrière très généreux. Toujours très compacte (358 cm de longueur,

161 cm de largeur et 164 cm de hauteur), elle se veut à l'aise aussi bien en ville que dans les chemins non ballés. Pour ce dernier domaine, elle s'équipe d'une transmission intégrale qui s'enclenche automatiquement dès qu'elle détecte une perte d'adhérence des roues avant. Ce système de traction intégrale avec viscocoupleur et deux différentiels s'associe de série à un système de blocage de différentiel avec fonction ELD. Pour la motorisation, la 4x4 Cross reçoit le moteur diesel 1.3 16 V Multijet développant 70 ch, un des meilleurs actuellement dans la catégorie des petits common rail turbo diesel. Le freinage adopte quatre disques, autoventilés à l'avant. L'habitacle reçoit des équipements soignés, comme l'ouverture des portes par télécommande, les rétroviseurs extérieurs à commande électrique, le volant gainé de cuir, la banquette arrière rabattable 50/50, le siège conducteur et le volant réglables en hauteur. Toujours de série, on retiendra les jantes en alliage de 15 pouces et un toit ouvrant électrique Skydome. ■



© Fiat

La nouvelle Panda change de look mais également de motorisation. Elle s'équipera notamment d'un diesel à injection directe common-rail qui n'a pas fini de faire parler de lui.

LE SKYDOME

Les Panda 4x4 Cross sont équipées d'un toit ouvrant électrique baptisé Skydome. Ce dispositif très évolué occupe 70 % du pavillon et est constitué de deux panneaux, l'un fixe et l'autre mobile, et de deux rideaux pare-soleil qui coulissent de manière indépendante vers la partie arrière de l'auto. 7 s suffisent pour commander l'ouverture totale, mais les occupants peuvent opter pour une ouverture partielle.