

Essai - Fiat Panda Cross 4x4 : Le cabri transalpin

Plus besoin de présenter la Fiat Panda, elle fait partie de l'histoire de la marque de Turin, mais aussi de l'automobile en général. C'est au volant de la troisième génération, de surcroît dans sa déclinaison la plus baroudeuse appelée Cross 4x4, que Wheels And You vous emmène découvrir la petite italienne.



- 2 cylindres, turbo, essence, 875 cm³
- 85 ch à 5'500 t/min
- 145 Nm à 1'900 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 164 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.7 sec.
- Poids : 1'165 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'705 x 1'662 x 1'657
- Conso. mesurée : 7.72 l/100 km
- Emissions CO₂ : 170 g/km (D)
- dès CHF 21'190.-, mod. essayé: CHF 22'240.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière

Lancée il y a tout juste 40 ans, la Fiat Panda est un modèle iconique, que ça soit

pour son constructeur, mais également, comme je le disais en introduction, pour toute l'automobile. C'est d'autant plus le cas pour la version 4×4 produite dès 1983. Véritable engin qui passe partout, cette dernière avait été développée avec Steyr-Puch, le spécialiste autrichien des véhicules tout-terrain. Elle avait même participé au Paris-Dakar et aujourd'hui l'auto est devenue mythique avec bon nombre de fans à travers l'Europe.

Avec les années, la Panda a pris de l'embonpoint et a vu ses dimensions augmenter, toutefois l'esprit relativement simple et fonctionnel a su perdurer. Je dirais même que c'est presque un voyage dans le passé lorsqu'on s'installe à son volant, tant le retour aux basiques est flagrant, et c'est justement ça qui lui donne tout son charme.



A l'extérieur

Moins de 4 mètres de long, presque aussi haute que large, cette Panda détonne dans le paysage automobile. A cela on rajoute les attributs de la finition Cross 4×4 et vous avez face à vous un véritable joujou qui ne semble attendre que la balade en forêt, à l'instar d'un chien qui regarde son maître avant de sortir.

La bouille avant est rigolote avec ses phares longue portée greffés en dessous des optiques standard. La partie inférieure arbore un look de grille de protection avec deux crochets de remorquage rouges, le ton est donné. Petit bémol, ce bas de caisse est en plastique peint en gris, il est donc relativement sensible aux griffures une fois que vous sortez des sentiers battus, expérience faite.

L'arrière est plus commun et si, de manière générale, cette Panda n'est pas une reine de beauté, on l'aime comme elle est. Je dois dire que j'apprécie tout particulièrement la teinte « Vert Toscana » de notre voiture d'essai, ça lui donne un soupçon d'élégance. Eh oui, vous connaissez mon faible pour la touche « British », notre Panda Cross 4×4 ainsi habillée s'intégrerait parfaitement dans un paysage de campagne anglaise, tel un Lord avec sa Barbour. Je m'emballe, le

soleil et les oliviers de la Toscane iront tout aussi bien, avec en prime le vin et la gastronomie locale.



A l'intérieur

Quand je parlais de retour dans le passé au début de cet article, c'est clairement la sensation qui prédomine lorsque je m'installe à bord de cette Panda. Malgré une présentation parfaitement en adéquation avec sa robe extérieure, je fais référence aux assises de bonne facture recouvertes de tissu gris et similicuir brun, il faut bien reconnaître que la finition est plutôt brute de fonderie.

Les plastiques sont omniprésents et l'instrumentation semble dater d'un autre temps. Bien entendu, la Panda troisième du nom ayant vu le jour en 2012, il ne fallait pas s'attendre à de la haute technologie. A cela vous ajoutez un prix relativement contenu et un segment de marché qui se profile comme du véritable entrée de gamme, il faut donc reconnaître que cette présentation est logique.

Toutefois l'habitacle est plutôt accueillant et ma vie à bord pendant ces deux semaines d'essai ne seront de loin pas une sinécure. Certes, je galère un peu pour synchroniser mon téléphone, mais une fois que c'est fait, rien à redire sur la qualité de fonctionnement. Sans véritable comparaison, je retrouve un peu les sensations de mon ancien Defender et finalement c'est quand même ce côté baroudeur qu'on recherche lorsqu'on opte pour une Panda 4x4.



Sous le capot

Pour animer notre cabri transalpin, on retrouve le petit bicylindre turbo « TwinAir » de 875 cm³. Ce dernier développe 85 ch pour un couple de 145 Nm. C'est certain, on est bien loin des performances de sa cousine très éloignée, la Ferrari 812 Superfast, mais il faut de tout dans ce monde. Je ne vais donc pas avaler des kilomètres de cols pour mon essai, mais un savant mélange de milieu urbain et surtout de chemins de terre sauront me combler pour découvrir au mieux cette italienne, j'y reviens dans un moment.

Cette mécanique se démarque tout d'abord par sa sonorité unique et là encore, si ça ne chante pas comme le V12 de Maranello, il faut admettre que cela a son charme. Impossible de la confondre avec celle d'un autre moteur, cette mélodie me rappelle la première Fiat 500, c'est génial.

Principal défaut d'une petite motorisation, lorsqu'on la sollicite fortement, notamment sur autoroute, ça commence à boire pas mal. Sur les plus de 1'000 km parcourus lors de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 7.72 l/100km, ce qui est assez conséquent pour une petite voiture. J'en conviens que les clients de ces Panda 4x4 privilégieront des petits trajets, voire de la campagne, il sera donc assez facile de faire baisser ce chiffre.



Au volant

Envoûté par la sonorité du TwinAir, les premiers kilomètres confirment cette impression de retour en arrière en matière de conduite. Ici point d'électronique à outrance pour gommer toutes les sensations, on est véritablement en train de conduire et c'est d'autant plus agréable car ça devient de plus en plus rare de nos jours avec les automobiles modernes.

Bon, j'admets, une fois mon esprit « vieux con » de « c'était mieux avant » mis de côté, je réalise rapidement que l'utilisation quotidienne de cette Panda nécessite d'avoir bien étudié la question au préalable, tant on s'est habitué au confort et l'agrément des voitures actuelles.

Toutefois, je pense que cela va de pair avec la motorisation. En effet, on n'achète pas une Panda 4×4 pour limer l'asphalte des autoroutes d'Europe, voire même simplement de Suisse. Du coup, tenant compte de cela, difficile de reprocher quoi que ce soit à cette Fiat, surtout qu'elle ne peine pas à cruiser à 120 km/h.

Notre Panda se comporte à merveille en milieu urbain, elle se faufile partout et sa taille permet de la parquer quasiment n'importe où. Une fois sur les routes de campagne, les relances du petit moulin sont largement suffisantes pour s'extraire d'un virage à l'autre sans aucune peine. Bien entendu, j'oublie tout envie de conduite sportive, en tout cas sur le bitume. Globalement son comportement routier est suffisamment bon en regard de son tempérament et de son utilisation.

Comme elle est affublée de la dénomination Cross 4×4, vous imaginez bien que je ne peux pas m'empêcher de l'emmener crapahuter dans le terrain. A l'instar du Suzuki Jimny et du Ford Ranger Raptor, la Panda Cross 4×4 est un véritable pousse-au-crime dès l'apparition d'un moindre chemin de terre. Forte d'une garde au sol généreuse, notre Panda ne recule devant rien une fois que le goudron a laissé sa place à la terre et aux cailloux. Légère et agile, elle me permet d'attaquer en relative sérénité quelques obstacles qui arrêteraient bon nombre de

SUV modernes. Certes il faudrait lui greffer des véritables pneus tout-terrain pour être plus tranquille, mais c'est déjà pas mal ainsi. Le système d'assistance à la descente me permet également de revenir sur mes pas en toute quiétude. Cette nouvelle génération n'est peut-être pas aussi espiègle que la première Panda 4×4, mais elle ne démérite pas pour autant.



Verdict

Avec des aptitudes à la hauteur de son patronyme, cette Fiat Panda Cross 4×4 est véritablement attachante. Personnellement, je pourrais difficilement en faire ma

voiture de tous les jours, mais si votre quotidien se compose de petits trajets et que vous avez un chalet situé hors des sentiers battus, je vous invite sérieusement à vous intéresser à cette petite italienne.

Disponible pour un tarif débutant juste au-dessus de CHF 20'000.-, le rapport prestations/prix est relativement intéressant, pour autant bien sur que vous ayez besoin de ses caractéristiques particulières. A noter que la gamme vient tout juste de s'agréments d'une version hybride, de quoi offrir encore un atout supplémentaire pour une utilisation urbaine.



Prix et options - Fiat Panda Cross 4x4

Prix de base : CHF 21'190.-

Peinture métallisée "Vert Toscana" : CHF 600.-

Pack Flex Light : CHF 280.-

(Banquette arrière rabattable séparément, 3^{ème} place arrière : ceinture de sécurité

supplémentaire (homologation : 5 places))

Vitres teintées : CHF 170.-

Prix TOTAL : CHF 22'240.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à FCA Switzerland SA (Fiat Suisse) pour le prêt de cette Fiat Panda Cross 4×4, ainsi qu'au garage GSG Racing pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Fiat 500X Sport : Le petit SUV à vocation sportive

Essai - Fiat Tipo 1.4 T-Jet : Une italienne de qualité sans se ruiner !

Essai - Fiat 124 Spider : L'art du style et de la simplicité

Premier contact - Fiat 124 Spider : Le retour d'une icône

Essai - Fiat 500X Cross Plus : Une baroudeuse en tenue de ville !

Premier contact - Fiat 500X : 500 classée X ?

Essai - Fiat 500L Trekking : La 500 des champs

Premier contact - Fiat 500L : La 500 version Large

Essai - Fiat 500 TwinAir : Retour vers le futur

Nouveauté - Fiat 500

Nouveauté - Fiat 500L MY2017

Nouveauté - Fiat 500S

Présentation - Fiat 500 "Star Wars" by Garage Italia Customs

Nouveauté - Fiat 124 Spider

Nouveauté - Fiat 500

Nouveauté - Fiat 500L Trekking

Economie - Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 - Fiat 500L

Nouveauté - Fiat 500L

