Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 mars 2013

Fiat Panda 4x4 : Très bonne surprise

La 3e génération de Panda 4x4 est actuellement le 4x4 moderne le moins cher du monde. Sachant que la culture low-cost devient une vocation chez certains, est-ce que cette nouvelle Panda 4x4 n'entre pas dans ce club au détriment du confort et de l'agrément ? Réponse

1983 : Fiat lance une véritable icône du tout-terrain. La Panda 4x4, véhicule assez rustique à l'époque, devient rapidement un best-seller. Et malgré une qualité de fabrication et fiabilité, convenons-en, très discutables à cette période de l'histoire de Fiat, il n'est pas rare de nos jours de croiser des anciennes Panda 4x4 dès que l'on se trouve dans des contrées montagneuses. À l'arrivée, sur 2 générations, Fiat a écoulé plus de 400 000 Panda 4x4.

Pour la 3e génération, le constructeur n'a pas hésité à employer la même recette. On prend une Panda normale, on augmente la garde au sol de 5 centimètres et on la pare d'éléments de protection visant à protéger aussi bien la carrosserie que les organes mécaniques disons vitaux. Et comme il s'agit de la nouvelle Panda, il faut reconnaître à cette version 4x4 une ligne très réussie et surtout un look qui lui va à ravir. À bord, on retrouve strictement l'habitacle de la nouvelle Panda. Même s'il n'est pas question de matériaux nobles, reconnaissons que le constructeur a réellement soigné son intérieur avec un dessin de planche de bord original mais aussi des boutons qui se distinguent du reste de la production et qui surtout font oublier le côté ultra dépouillé ou un brin cheap des générations précédentes.

À l'arrière, on retrouve des places offrant un espace correct pour deux personnes, un peu moins si on est à trois. Côté coffre, s'il ne faut pas s'attendre à un volume exceptionnel, les 225 litres ont suffi pour loger notre roue complète après avoir roulé sur un clou dissimulé par 30 cm de neige sur la route. Avant d'en arriver au stade roue galette , il faut reconnaître que nous n'avons pas ménagé cette Panda 4x4. Sur les pistes tout-terrain du Géoparc de St Dié, notre Panda passait quasiment partout. Elle offre pour cela une architecture favorable avec un angle d'attaque de 21°, de 36° pour la sortie mais aussi de 20° pour les dévers. Outre son poids qui reste très léger face à des engins de chez Jeep ou Land Rover, notre Panda dispose d'un système permettant de verrouiller le mode 4 roues motrices grâce à un répartiteur de couple très efficace. En revenant sur route goudronnée, la liaison au sol se révèle très saine et même si le confort n'égale pas celui d'une Punto par exemple, elle demeure très correcte.

Sur la neige, même la présence de notre roue galette n'a pas pénalisé notre parcours d'une centaine de kilomètres. Le moteur diesel de notre version est le 1,30 litre Multijet. Ce diesel à rampe commune délivre 75 ch pour un couple de 190 Nm dès 1 500 tr/mn. Pas vraiment question de se coller au siège, mais cela reste tout à fait suffisant. Surtout qu'en termes de consommation moyenne, il n'affiche que 4,9 litres pour 125 g/km de CO_2.

Enfin côté tarif, cette Panda 4x4 démarre à partir de 15 990 euros alors que notre version diesel demande 16 840 euros. Nous avons beau regarder, nous n'avons rien trouvé de moins cher. Alors à la question de savoir si cette Panda 4x4 ne fait pas trop dans le low-cost qualitativement, la réponse est non. Elle se révèle même très plaisante au quotidien.