



Un essai détaillé
de Christian HUBERT



Fiat Panda 1.1 Active



La concurrence

Suzuki Alto 1.1 GL (5p)	7.899 €	3 m 50	63 ch
Daewoo Matiz 1.0 Style (5p)	9.750 €	3 m 50	64 ch
Daihatsu Cuore Plus (5p)	9.399 €	3 m 41	58 ch
Fiat Seicento 1.1 Active (3p)	7.940 €	3 m 34	54 ch
Fiat Panda 1.1 Active (5p)	8.100 €	3 m 54	54 ch
Seat Arosa 1.0 Comfort (3p)	9.410 €	3 m 55	50 ch
Huynai Atos Prime 1.1 Spirit (5p)	7.899 €	3 m 50	58 ch
Renault Twingo 1.2 Expression (3p)	9.700 €	3 m 43	60 ch
Opel Agila 1.0 Essantia (5p)	8.610 €	3 m 50	60 ch
Toyota Yaris 1.0 VV-T Linea Terra (3p)	11.135 €	3 m 61	65 ch

La fiche technique

Longueur	3 m 538
Largeur	1 m 578
Hauteur	1 m 540
Empattement	2 m 299
Poids	840 kg
Coffre	206 à 775 dm ³
Pneus	155/80R13
Réservoir	35 litres
Moteur	4 cyl. 1 Act
Cylindrée	1.108 cc
Puissance	54 ch (40 Nm) à 5.000 tr/min
Couple	88 Nm à 2.750 tr/min
Transmission	AV
Alésage - course	70x72

A l'arrêt



Pas de comparaison par rapport au modèle précédent : l'intérieur est chaleureux et riant à défaut d'être riche, le look est résolument moderne, le tableau de bord bien étudié, avec une imposante console centrale et un levier de vitesse style Ulysse. L'équipement du haut de gamme est exceptionnel, mais pas celui de la 1.1, notamment au niveau de la modularité, la banquette arrière étant fixe. Le confort et la qualité de fabrication sont à pointer, mais l'habitabilité aux places arrière est décevante, par rapport au look SUV du véhicule.

FURIEUSEMENT

Les raisons de délocaliser

Les licenciements annoncés chez Ford Genk causent un nouvel électrochoc au monde politique belge. Des personnalités en vue tonnent : "On ne se laissera pas faire!" Décidément, beaucoup de responsables ont la mémoire déficiente. Même si les ouvriers de Renault Vilvorde ont été recasés pour la plupart, notre pays a perdu une usine d'assemblage importante. Et nous exportons, depuis, autant de *produits belges* en moins! Historiquement, l'on oublie un peu vite que si de grands constructeurs sont venus s'installer par ici, ce n'est guère par philanthropie mais tout simplement parce qu'ils y trouvaient un intérêt économique. Avant le Marché commun, c'était une bonne façon d'écouler ses produits sur les marchés locaux sans les voir frappés de grosses taxes d'importation! Non seulement la production actuelle n'est plus vendue chez nous que dans des proportions infimes (de l'ordre de 3%), mais, en plus, des tas de raisons objectives poussent les patrons étrangers à aller s'installer ailleurs. Si, en plus, on est *désagréable* avec eux, ils peuvent même délocaliser à titre de rétorsion. Non, le président Bush ne donne sans doute pas d'ordres directs en ce sens. Il n'empêche: toutes ces grosses entreprises automobiles produisent aussi, à un moment ou à un autre, des véhicules militaires. Ford a par exemple construit des 4 x 4 utilisés au Vietnam... Il y a donc des occasions toutes trouvées de faire preuve de patriotisme. Cela n'est pas nécessairement innocent...

Bruno Godaert

La marque

Nous vous l'avons expliqué lors de l'essai détaillé du Stilo Multi Wagon: le groupe Fiat est dans une situation financière pour le moins délicate. Il comptait beaucoup sur la Stilo pour se rétablir, ce ne fut pas le cas. C'est dire si la nouvelle Panda porte tous les espoirs de la marque turinoise.

Le modèle

C'est toujours dans le domaine des petites voitures que Fiat a connu ses meilleures réussites, notamment avec la Topolino, la 500, la 600 ou la Panda. Mais il y eut des échecs aussi, comme la 126, la Cinquecento ou la Seicento. Comme quoi il ne suffit pas de conserver le même nom pour connaître automatiquement la réussite. En attendant, Fiat, après avoir choisi le nom de Gringo, s'est révisé et a repris une appellation plus emblématique.

Les versions

La Panda est actuellement vendue avec deux motorisations à essence, la 1.1 Fire de 54 ch et la 1.2 Fire de 60 ch. Très bientôt, sera mise sur le marché la diesel 1.3 V16 Multijet que nous avons déjà pu essayer. La version 1.1 n'est disponible qu'avec le degré de finition Active, au prix de 8.100 €, la 1.2 avec le degré Dynamic ou Emotion, à 9.000 et 10.950 €.



L'équipement

ABS	500 €	S sur Dynamic et Emotion
Antibrouillards AV	Non disponible	140 € sur Dynamic et Emotion
Configuration 5 places		110 €
Boîte automatique	Non disponible	1.000 € sur Dynamic et Emotion
Climatiseur manuel	Non disponible	S sur Dynamic
Barres de toit	200 €	S sur Emotion
Essuie-glace AR		S
Appuis-tête AR		90 € (2) et 110 € (3)
Jantes en alliage	Non disponible	450 € sur Dynamic S sur Emotion
Lève-vitres électriques	200 €	S sur Dynamic et Emotion
Direction assistée	550 €	S sur Dynamic et Emotion
Peinture métallisée		240 €
Projecteurs au xénon		Non disponible
Rétroviseurs électr.	Non disponible/130 € sur Dynamic/S sur Emotion	
Roue de secours	20 €	S sur Emotion
Siège AV régl. haut.	Non disponible/100 € sur Dynamic/S sur Emotion	
Sièges AV électriques		Non disponible
Sièges chauffants		Non disponible
Système navigation		Non disponible
Télécommande	Non disponible	120 € sur Dynamic S sur Emotion
Toit ouvrant	Non disponible	800 € sur Dynamic et Emotion
Volant régl. haut. et profondeur	30 €	S sur Dynamic et Emotion
Radiocassette		250 €

Les chiffres

Vitesse maximale	150 km/h	Consommation sur route	4,8 l
De 0 à 100 km/h	15 s	Consommation mixte	5,7 l
Km départ arrêté	38 s	Prix achat	8.100 € (Active)
Garantie Close protect program		Taxe circulation (6 cv)	110,48 €
Consommation urbaine	7,2 l	Taxe mise en circul.	0 €



Sur la route



Le moteur 1.1 Fire n'est pas une nouveauté. Il est sobre et solide mais moyennement performant, malgré une excellente commande de boîte. Le comportement est un peu moins précis que celui de la Punto, alors qu'il s'agit du même châssis, raccourci à l'arrière.

Porte-monnaie



L'ancienne Panda a très longtemps été la voiture la moins chère du marché. Ce n'est pas pour rien qu'elle a tenu 23 ans, car, dans cette catégorie de voiture, le prix de base est important. Celui-ci n'est plus le plus bas, mais l'un des plus bas. Il faut cependant tenir compte que cette version de base est très dépouillée et que beaucoup d'options ne sont pas disponibles sur la 1.1. En revanche, la 1.2 est remarquablement équipée. De toute façon, pour 8.100 €, l'acheteur potentiel ne peut pas faire une mauvaise affaire financière.

Le bilan

La nouvelle Panda ne manque pas d'intérêt, avec une bonne qualité de fabrication, cinq portes, un confort à souligner, mais, très franchement, si l'acheteur potentiel n'est pas à quelques euros près, il vaut mieux se tourner vers la 1.2 non pour ses qualités techniques, mais pour l'équipement qu'elle offre en plus et, mieux, attendre le 1.3 multiJet, disponible au moment du Salon de Bruxelles. En principe, ces voitures citadines n'exigent pas le diesel, mais ce petit multiJet est vraiment remarquable.