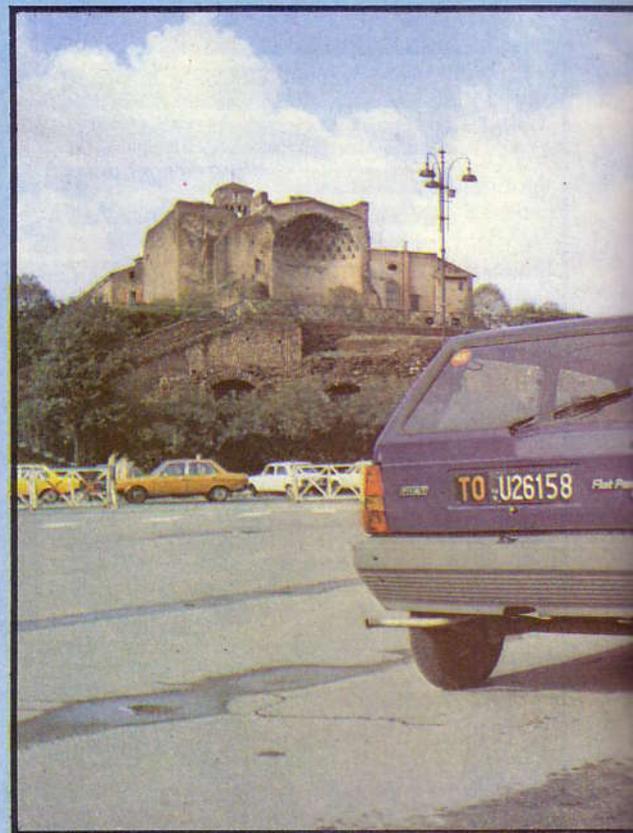


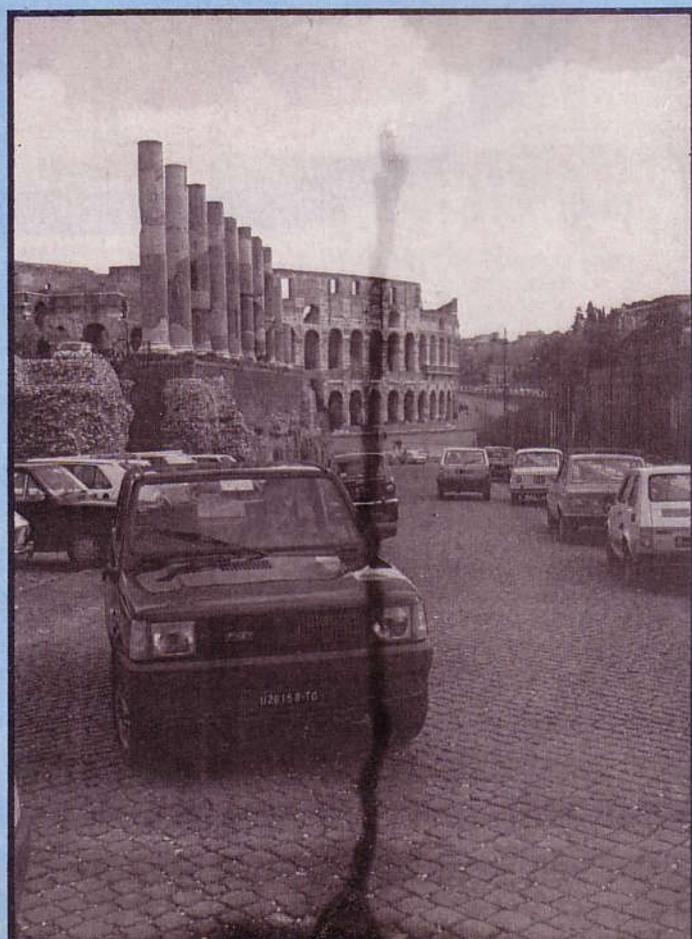


LA FIAT



Un ourson transalpin

La Panda, dernière née des usines Fiat, existe en deux versions et se situe dans la gamme entre la 126 et la 127 dont le succès est considérable puisqu'elles viennent de dépasser les quatre millions d'exemplaires. La Panda, donc, se veut être « deux voitures en une », à la fois familiale par son habitabilité et petite par son coût et sa taille.



PANDA



ture, doté d'une seule console où toutes les touches et toutes les informations sont regroupées, les commandes d'essuie-glace, clignotants, phares sont au volant, à portée de la main.

Côté technique, si la « 30 » avec 650 cm³ est réservée au marché italien, la « 45 » (903 cm³ et 45 ch à 5 600 tr/mn), dont les qualités sont reconnues de tous, est prête pour attaquer en juin 80 les marchés français et allemand. La boîte de vitesses de quatre rapports tous synchronisés est commandée par levier central (1 000 tr/mn en 4^e à 23,2 km/h). Le rapport poids/puissance de 15,1 kg/ch place la Panda en tête de sa catégorie, ce qui est un facteur déterminant d'économie, mais qui confère aussi à l'auto une conduite sûre et amusante.

Les performances n'ont rien d'extraordinaire, mais sont très acceptables, vue la cylindrée (140 km/h de pointe et de 0 à 100 km en 20 secondes).

Côté consommation, la Panda se révèle sobre : 5,8 l à 90 km/h, 7,5 l à 120 km/h, 8,4 l en circulation urbaine. La tenue de route est, dit-on, digne de son aînée, la 127. Un bon point à noter : un freinage surprenant, emprunté à la Ritmo. Double disque à

l'avant, tambours à l'arrière et double circuit doté d'un « répartiteur-limiteur » qui donne priorité aux tambours pour éviter l'usure trop rapide des disques avant.

En ce qui concerne la direction, la crémaillère est placée au centre, entre le moteur et l'habitacle, dans un souci de protection en cas de collision. La colonne a été séparée en deux parties pour éviter le recul du volant en choc frontal. D'autre part, la société S.K.F. a étudié pour la Panda un roulement de suspension à double flasque qui à lui seul assume la fonction des moyeux, de la fusée ainsi que celle de la flasque de liaison entre la jante élastique et la roue. Le gros avantage de ce système est que tout réglage disparaît (graissé à vie) et que l'endurance en est très sensiblement renforcée, économie oblige.

Ainsi, on le voit, l'ensemble ne manque pas d'attrait. Quoiqu'il en soit, la Panda fait partie de ces « nouvelles voitures », image, en période de crise pétrolière, des impératifs urgents d'économie. Mais sobriété ne veut pas dire tristesse, c'est un peu cela la Panda 45.

D. BRIGAND

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES PANDA 45

Moteur

Nombre de cylindres	4 en ligne
Disposition	transversal
Alésage x course (mm)	65 x 68
Cylindrée (cm ³)	903
Puissance maxi ch-DIN	45
régime (tr/mn)	5 600
Couple maxi Mkg	6,5 (64)
régime (tr/mn)	3 000
Refroidissement	par eau

Chassis

Transmission	roues avant motrices
Boîte de vitesses	4 vitesses et marche AR
Suspension : AV	roues indépendantes
AR	essieu tubulaire
Freins AV	disques
AR	tambours

Dimensions - Poids

Empattement (mm)	2 160
Voies AV/AR (mm)	1 254/1 249
Longueur/largeur (mm)	3 380/1 460
Hauteur maxi (mm)	1 445
Volume du coffre (dm ³)	272 (mini) - 1088 (maxi)
Poids en ordre de marche (kg)	680

Performances et consommations

Accélération : 0 - 400 m	20,4
(secondes) 0 - 1 000 m	39,1
0 - 100 km/h	19,1
Vitesse maxi (km/h)	env. 140
Consommation (l/100 km) :	
- 90 km/h	5,8
- 120 km/h	7,5
- cycle urbain	8,4

En fait, la Panda est une sorte de pro-pédeutique de la voiture 1985. Fort de son expérience des voitures petites et moyennes, le bureau d'étude de Fiat s'est penché sur les quatre problèmes fondamentaux que sont le gain de poids, le gain de matière première, une solidité accrue et une sécurité renforcée. Tout cela avec une esthétique qui se veut à la pointe de la sophistication. La petite Italienne est donc le point de rencontre de toutes ces données. Voilà pour la « philosophie » du modèle.

Voyons les chiffres : avec 3,38 m de long, 1,46 m de large (données inférieures à celles de la R 5 — 3,51 m, 1,52 m), la Panda est la plus petite de sa catégorie. Quant à l'habitacle, il est tout à fait intéressant puisque cinq personnes adultes peuvent s'asseoir sans la moindre difficulté. Comme dans toute trois portes qui se respecte, le siège arrière se rabat, mais le grand attrait de la Panda est que cinq combinaisons de position sont possibles : banquette arrière reculée, repliée, suspendue, étendue, enlevée. En option, il sera possible de disposer de deux fauteuils autonomes. Le revêtement intérieur sera disponible en 8 couleurs simili ou tissus en housses interchangeables. A noter, le coffre volumineux pour l'ensemble (272 dm³ sans tablette, 1 088 dm³ arrière rabaisé et plaquette enlevée). Le tableau de bord est sans fioriture,



L'œil du styliste



Dans la foulée des années 80 les carrosseries, pour certaines représentatives, de cette décennie commençante, nous sont peu à peu dévoilées. Aussi nouvelles qu'elles puissent être, leur côté novateur ne frappe pas toujours d'emblée. Pourtant, elles se situent bel et bien à un stade d'évolution qui pour être médian, ne s'en révèle pas moins intéressant. La sortie officielle de la Fiat « Panda » étant une bonne occasion de passer très rapidement au crible certaines tendances discernables ou prévisibles.

Précédemment, les carrosseries automobiles se définissaient à partir d'un volume global où la tôle peinte jouait un rôle prépondérant; simplement, le rythme géné-

bas de gamme (Fiat 126 et autres 127 « TOP »), pour aboutir aux nouvelles Mercedes de la série « S » présentées en fin d'année dernière.

La Panda concrétise une escalade nouvelle et préfigure une génération neuve de véhicules aux gabarits variés, se déclinant visuellement ainsi : une forme colorée et vitrée posée sur un embase antichocs de teinte complémentaire ou contrastée; cette protection couvrant maintenant le flanc à mi-hauteur. Toutefois, ceci n'est à mon sens qu'une étape. Il me paraît en effet prévisible que, cette partie protectrice et surtout fonctionnelle au début, deviendra par la suite un élément de choix dans la



ral s'établissait de façon prioritaire et dans la majorité des cas, par l'intermédiaire successivement de la ligne de ceinture, d'un pli de tôle courant le long des flancs — ce que dans notre métier on appelle une « carre » —, enfin par des arêtes plus ou moins marquées délimitant les extrémités supérieures de la caisse. Les choses ont commencé à changer dans la grande série, lorsque Renault s'avisait en 1976 de doter son modèle 5 « GTL » de panneaux en matière plastique, destinés à en protéger les flancs sur un peu plus d'un tiers de la hauteur. Ceci marquait le début d'une nouvelle tendance, un pas bientôt emboîté avec des timidités diverses par d'autres constructeurs. D'abord sur des modèles de

reconsidération des zones d'intérêt, lors de la conception d'une nouvelle carrosserie. Peut-être verra-t-on progressivement la tôle peinte et lustrée prendre progressivement valeur et place des parties naguère chromées? Celles-ci ayant été déjà sensiblement éclipsées par des éléments ou des ajouts réalisés en noir satiné ou mat... Ceci n'ayant à ailleurs que valeur d'hypothèse. Pour ce qui concerne en particulier notre oursor transalpin dont la nature et la physionomie ne me laissent pas indifférent, il me paraît mériter un coup d'œil attentif : ce qui sera fait prochainement à l'occasion d'un essai complet dans nos colonnes.

Claude-Robert PETIT

TOYOTA CELICA ET CARINA 1980

Introduites en France en 1971, les Céllica 1600 coupé ST (38 100 F), coupé Liftback (40 180 F) et 2000 GT Liftback (44 190 F) dont plus de 20 000 unités ont été vendues, reçoivent désormais, et sans changement de prix, une nouvelle calandre, un nouveau capot, de nouveaux feux arrière et un volant réglable en hauteur.

De même pour la Carina 1600 qui adopte, toujours sans changement de prix (34 150 F), un capot plus aérodynamique et plongeant, une calandre moins importante, de nouveaux blocs optiques et feux arrière rectangulaires, une bande de caoutchouc sur les pare-chocs. Des pneumatiques Michelin X2X sont en outre montés en série.

LES ALCOOTESTS NE SONT PAS FIABLES

On s'en doutait, on en a maintenant la preuve.

Certains alcootests virent au vert à partir de 0,5 g d'alcool par litre de sang. C'est ce qu'a révélé un magistrat du Ministère de la Justice au cours d'une table ronde organisée à ce sujet.

En effet, entre août 1978 et janvier 1979, sur 1 416 contrôles déclarés positifs par l'alcootest, 733 avaient été reconnus négatifs après la prise de sang !

A partir de 0,5 g, vous risquez donc de faire virer l'alcootest, et vous encourez une suspension de permis de 1 à 3 ans alors que vous n'avez commis aucune infraction. C'est un comble ! Et pour vous en sortir, vous n'avez plus qu'une solution, demander une prise de sang, avec tous les emm... que cela comporte !

Nous espérons qu'après ces révélations, les autorités concernées prendront les mesures nécessaires à l'administration d'une saine justice.

ALCOOL ET VITESSE : DAVANTAGE DE P.V. EN 1979

Le ministère de l'Intérieur annonce pour 1979 une recrudescence des procès-verbaux pour excès de vitesse et alcoolémie infligés par les services de police et de gendarmerie aux automobilistes.

Ainsi, le nombre d'excès de vitesse en 79 (1 006 051) a pratiquement rejoint celui de 77 (1 012 944) alors qu'en 78, une baisse importante avait été enregistrée (957 635). Pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique, 1 773 912 dépistages ont été pratiqués en 79 (1 393 441 en 78) et 60 380 se sont révélés positifs (58 710 en 78). Prudence !