

Fiat prépare déjà une version civile de son petit utilitaire à tout faire...

Le (petit) génie universel

PREMIER CONTACT

Fiat Fiorino

■ MATTHIAS PFANNMÜLLER

«Veuillez boucler votre ceinture!» susurre la voix féminine. L'intérieur est confortable, on ne se croirait vraiment pas au volant d'une fourgonnette de livraison.

Les deux premières générations se sont vendues à plus de 1,2 million d'exemplaires entre 1977 et 2000. Le nouveau Fiorino se devait d'être «agile, flexible et économique», précise Franco Miniero, CEO de la division Professional de Fiat Utilitaires. Une petite fourgonnette de 386 cm de long sur 171,5 cm de large et 172 cm de haut également commercialisée sous le label Citroën (Nemo) et Peugeot (Bipper).

Les partenaires français ont participé au développement et fourni le moteur à essence, mais ils achètent le véhicule chez Fiat et utilisent leur propre diesel de 68 ch pour lequel aucun filtre à particules n'est prévu. De son côté, Fiat en proposera un au printemps pour un supplément de près de 1500 francs.

Assemblés à Bursa

Les trois modèles sont assemblés dans l'usine turque de Bursa. Ceci explique en partie les prix attractifs; le Fiorino de base est équipé en série de l'ABS, de l'EBD, d'un airbag conducteur, d'une direction as-

sistée et de vitres électriques. Les airbags passager et latéraux, l'assistance au parage, le verrouillage centralisé (séparé à l'avant et à l'arrière), la climatisation, un autoradio lecteur CD/MP3 ou le Bluetooth sont proposés en option.

Confort et qualité

Fiat accorde une garantie de trois ans jusqu'à 150 000 km. Si le confort et la qualité de finition sont au rendez-vous, la silhouette est fraîche, l'avant se parant de phares espiègles. L'espace de chargement maximal (2,8 m³) permet de transporter 610 kg (conducteur compris).

Côté pratique, le capot moteur se bloque automatiquement quand on le relève. Toutes les portières sont munies de solides poignées à étrier. A l'arrière, les portes sont asymétriques. Elles s'ouvrent latéralement et se bloquent dans différentes positions. Quant à la hauteur de chargement, elle est inférieure à 53 cm.

Avec le modèle de base «Cargo» à deux places, vous pouvez opter pour deux portes latérales coulissantes, une seule à droite ou à gauche, et même... aucune! La version «Combi» propose trois places assises supplémentaires à l'arrière, avec des sièges que l'on peut replier ou démonter. Au total, il existe neuf variantes de carrosserie possibles (selon la configuration des portières avec ou

sans vitre). Début 2008 verra l'arrivée du modèle «Adventure», au bénéfice d'une garde au sol accrue, d'une protection du soubassement et de gros joncs de protection latérale.

Mais passons à l'essentiel, à savoir l'espace de chargement: on y relève presque exclusivement de la tôle nue, mais aussi six œillets d'arrimage sur le plancher et la possibilité d'installer des équipements personnalisés.

Si vous avez besoin de plus d'espace, il vous sera possible, en option, de replier et d'escamoter le siège passager, la longueur de chargement passant de 1,5 à 2,5 mètres.

Le Fiorino est idéal pour les artisans, coursiers et autres prestataires de services. Le confort est réel grâce à une bonne ergonomie, des sièges au capitonnage en tissu suffisamment fermes et un volant réglable en hauteur (et aussi en profondeur sur la variante plus luxueuse SX). Petit plus, une planchette avec un clip pour les notes et autres cartes intégrée au tableau de bord.

Au rayon critiques, on mentionnera les haut-parleurs qui bourdonnent, des pare-soleil trop petits et des vitres latérales qui ne descendent pas complètement. Le pommeau de vitesse tombe bien en main, mais il s'est montré un poil imprécis sur le véhicule essayé. Au printemps, et pour un supplément d'environ 1000 francs, la ver-

sion diesel sera disponible en option avec une boîte manuelle automatisée.

Le Fiorino se conduit comme une voiture de tourisme. Ses suspensions à roues indépendantes sont d'ailleurs issues de la plateforme de la Grande Punto. Cette agile fourgonnette n'est malheureusement pas disponible avec l'ES. Vous l'avez deviné, difficile de décoiffer avec 1100 kg de poids à vide pour une puissance maximale de 75 ch. Mais la puissance est bien suffisante, même sur autoroute. Le diesel – très volontaire, économique et toujours silencieux – est particulièrement convaincant.

C'est incontestablement en ville et sur les courtes distances que le Fiorino donne toute sa mesure. Ses atouts? Un diamètre de braquage inférieur à 10 mètres et une bonne facilité d'accès dans les créneaux étroits. Le Fiorino devrait être facturé quelque centaines de francs moins cher que les cousins français, dont le diesel HDi offre moins de couple (160 au lieu de 190 Nm).

Bientôt la version civile

Les fourgonnettes Fiorino vont être rejointes, à l'automne 2008, par une version Panorama qui coûtera approximativement 21 000 francs. Cette dernière sera entièrement vitrée et héritera dans un second temps d'un diesel de 90 ch. Un modèle qui devrait séduire en particulier les jeunes familles et les cé-

libataires. D'autant que le spécialiste du 4x4 Dangel prépare une version à quatre roues motrices. Des versions électriques et à gaz naturel sont elles aussi prévues.

X La gamme Fiat Fiorino

Modèle		1.4 8V	1.3 16V Multijet
Moteur	cyl./constr./soupapes	4/R/8	4/R/16
Cylindrée	cm ³	1360	1248
Alésage x course	mm	75 x 77	69,6 x 82
Puissance	kW (ch)/min	54 (73)/5200	55 (75)/4000
Couple maxi	Nm/min	118/2600	190/1750
Emission	g/km	164 (Euro 4)	119 (Euro 4)
Boîte de vitesses		M5	M5/A5
Poids à vide dès	kg	1070	1090
Vitesse de pointe	km/h	157	157

Consommation	L/100 km	5,9/6,9/8,8	3,8/4,5/5,7
Prix dès	env. Fr.	15 500.-	17 500.-
Citroën Nemo	env. Fr.	15 000.-	17 800.-
Peugeot Bipper	Fr.	15 950.-	17 700.-



Intérieur et tenue de route dignes d'une berline. (Photos RA)

