

LA FIAT 500 DE DOMINIQUE

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAVY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Novembre 2025



Au début, la FIAT 600

Lorsqu'éclate la Seconde Guerre le en septembre 1939, FIAT doit suspendre la fabrication de nouveaux modèles pour se consacrer à l'effort de guerre. Même si la majorité de ses installations en Europe ont été bombardées, FIAT sort relativement indemne de cette période difficile.

A la fin de la guerre, en 1945, FIAT reprend la fabrication de voitures et devient même beaucoup plus importante que toutes ses rivales italiennes populaires : Alfa Romeo, Lancia, pour ne citer qu'elles.

Dante Giacosa, designer de modèles novateurs tels que la Fiat Topolino fut chargé par les responsables FIAT de développer des véhicules unissant performances élevées à un bas prix pour une grande partie de la population et la réalisation d'un rêve, celui d'une "voiture conçue pour le petit peuple". Le premier objectif fut donc de trouver un moyen d'accueillir confortablement quatre adultes dans un véhicule abordable et économique.

La solution a été de placer le moteur 4 cylindres de 633 cm3 refroidi par eau à l'arrière pour libérer de l'espace dans l'habitacle afin d'accueillir quatre personnes dans une carrosserie de 3,20 mètres de long seulement. La clientèle italienne a clairement approuvé la 600 qui est rapidement devenue le symbole de statut d'une nouvelle population urbanisée qui voulait posséder une voiture pour côtoyer sa télévision et sa machine à laver. Le goût du luxe !

Et puis, ce fut la FIAT 500

Une fois la 600 lancée, FIAT et ses dirigeants souhaitent proposer une voiture encore plus petite, une biplace à vocation urbaine. Même si cette nouvelle voiture s'inscrit dans la même lignée que la 600, elle est en fait du point de vue technique très différente. Car, pour répondre à l'exigence d'un coût sensiblement plus bas, afin de ne pas concurrencer son aînée, FIAT va opter pour un moteur à deux cylindres et à refroidissement à air. L'air est aspiré via une grille sous la lunette arrière par une turbine entraînée par une courroie qui actionne également la dynamo.

La voiture est présentée pendant l'été 1957 sous l'appellation « Nuova 500 Transformabile », en référence à son toit entièrement découvrable : souci d'économie de poids et de prix. Rustique voire même spartiate dans sa présentation : pas de chromes, des vitres fixes et pas de banquette à l'arrière : juste une moquette. Quant à son moteur de 473 cc, avec ses 17 chevaux, il entraîne la voiture à un peu glorieux 85 km/h.

La Fiat devenue entretemps simplement 500 évoluera peu. En devenant la « D » en 1960, elle gagne un moteur de 499 cc de 18 chevaux, des vitres descendantes et une banquette arrière rabattable qui en fait une 2+2 (enfants). Elle perdra ses portes « suicides » avec l'arrivée de la « F » en 1965. Là, on frôle les 100 km/h !!

En 1968, FIAT lance une version plus luxueuse ; la « L » avec des chromes qui en fera la « chouchou » des dames des beaux quartiers : on est loin des versions d'origine même si du point de vue technique, on n'a rien changé.

La voiture tire sa révérence en 1975, après près de 3,5 millions d'exemplaires produits en Italie.

La FIAT 500 de Dominique

Peu de choses à dire sur cette FIAT 500 que Dominique est allé chercher en 2017 près du Mans. C'est une 500 F de 1971, sur laquelle il n'y avait rien à faire, à part quelques réglages au niveau de la carburation, pour qu'elle prenne la route en toute quiétude. Dominique s'accommode assez bien de l'étroitesse de son « pot de yaourt », surnom affectueux, notamment en France, de cette petite voiture attachante.



FIAT 500 F 1971

Longueur : 2,97 m

Largeur : 1,32 m

Hauteur : 1,32 m

Masse à vide : 470 kg

Moteur 2 cylindres en ligne

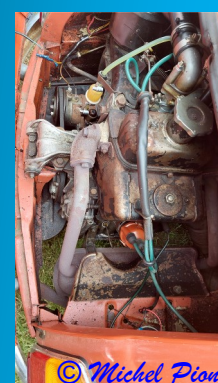
Cylindrée : 499 cc

Puissance : 18 chevaux

Réservoir : 22 litres

Consommation : 5l/100

Vitesse maxi : 98 km/h



© Michel Pionneau