



Toute la Dolce Vita dans un pot de yaourt...

En 1957, le Traité de Rome donne naissance au Marché Commun, l'ancêtre de l'Union Européenne. L'Italie a comblé son retard économique et est en plein essor industriel, culturel et social. La Fiat 500 va incarner à merveille cette nouvelle ère qui s'ouvre pour la Péninsule, et faire le succès de son constructeur.

Fiat est le premier groupe industriel italien. Il a bénéficié de la politique des grands travaux durant les années 20 et 30, et son redressement après guerre a été favorisé par le Plan Marshall. En cette fin des années 50, toute l'Italie roule en scooter. Fiat voit là un marché potentiel, et lance l'étude d'une toute nouvelle auto, avec comme limite un

prix de vente de 500.000 liras. L'ingénieur Dante Giacosa fait le choix de construire petit et léger pour réduire les coûts. Avec 2,90 mètres, la petite nouvelle est plus courte qu'une 2CV de près d'un mètre !! La finition est des plus spartiates : les roues n'ont pas d'enjoliveurs, la carrosserie se contente d'une seule baguette de capot, et l'intérieur d'une tôle en guise de banquette arrière. A cela s'ajoute un toit en toile et non en tôle. Quant aux vitres, elles sont fixes.

Un succès mitigé...

La Fiat Nuova 500 est présentée le 4 juillet 1957. Avec son prix de vente de 490.000 liras et sa consommation de 4,5 litres pour 100 km, l'objectif est atteint. Le moteur bicy-

lindre de 479 cm³ installé à l'arrière affiche fièrement 13 cv et 85 km/h en pointe. Mais le poids de 470 kg, la propulsion aux roues arrière et la boîte à 4 vitesses ménagent à l'auto un caractère pétillant. Pourtant, les clients ne se bousculent pas, jugeant le tarif bien plus élevé que celui d'un scooter pour des prestations peu convaincantes.

« *Trop dépouillé* » estime fort justement Fiat, qui révisé sa copie pour le Salon de Turin d'octobre, soit à peine 4 mois plus tard. Deux modèles y sont révélés, avec un équipement en hausse (ça n'est pas bien difficile...). Le moteur est porté à 15 cv et la vitesse de pointe fait un bond de 10 km/h. La 500 Normale (en italien) est maintenant dotée d'enjoliveurs, de baguettes latérales, d'entourages de phares chromés, de vitres descendantes, et d'une banquette arrière digne de ce nom. Quant au modèle Economica, il reprend la définition d'origine, mais gagne au passage la banquette arrière et le nouveau moteur.



devient ainsi le 1^{er} marché étranger pour la Fiat 500, avec un prix de vente public de 328.000 francs et 345.000 francs selon la version, contre 374.000 francs pour une 2CV Citroën ou 399.000 francs pour une 4CV Renault.

On le sait, les Italiens ont le sang chaud, aussi Fiat propose-t-il dès 1958 un modèle sportif. Avec son moteur porté à 499,5 cm³ et 21 cv, la Fiat Sport 500 frôle les 105 km/h. En 1959, un toit en tôle apparaît dans la gamme. Il recouvre les places arrière et possède une vitre arrière en verre. L'habitabilité est améliorée par rehaussement du toit et abaissement du plancher, et les places avant disposent d'un toit ouvrant. Quant aux tarifs, ils sont en baisse de 20%.



Le succès, enfin !!

L'année 1960 voit la sortie de la 500 D et de modifications liées au nouveau code de la route. Mais c'est aussi l'arrivée de la 500 Giardiniera, modèle utilitaire. Son moteur est largement modifié pour fonctionner en position couchée, et disparaît sous le plancher arrière. La longueur totale est augmentée de 24 cm, et la capacité de charge passe à 200 kg. Ce modèle va très vite trouver sa clientèle, et sera produit jusqu'en 1977. Quant à la D, elle marque le début du succès de la Fiat 500, avec des ventes qui s'envolent enfin.

La 500 repart du bon pied

Fiat frappe en outre fort sur le plan commercial en proposant la Normale au tarif de la 1^{ère} série, et l'Economica à 465.000 liras. Pour faire bonne mesure, les acheteurs de la 1^{ère} série se voient rembourser les 25.000 liras de différence. Et sont invités à passer chez leur concessionnaire pour mettre leur voiture gratuitement à niveau sur le plan moteur, et faire installer une banquette. Cette fois Fiat fait mouche, et les commandes décollent. L'export suit, bénéficiant des tarifs très concurrentiels. La France





Techniquement, le pas le plus important est cependant franchi en 1965 avec l'arrivée de la 500 F. Les portes s'ouvrent maintenant « *dans le bon sens* », le pare-brise s'agrandit, et la finition intérieure est désormais satisfaisante. Ces améliorations importantes scellent définitivement le destin de la 500 et lui assure le succès qu'elle mérite. Elle devient ainsi en 1968 la voiture la plus vendue en Italie.

Encore un petit effort, et voilà la 500 qui s'embourgeoise (toutes proportions gardées !!...) avec le modèle L pour Luxe, qui sort en 1968. Mais la voiture commence à dater, et la 500 R sort au Salon de Turin 1972 parallèlement à la toute nouvelle 126, la dernière-née de Fiat. Encore 3 ans, et les chaînes de la Fiat 500 s'arrêtent définitivement en 1975 en pleine crise de l'industrie automobile italienne. Seule la Giardiniera survivra encore 2 années de plus.

Malgré des débuts chaotiques, la Fiat Nuova 500 connut un succès considérable, qui dépassa les frontières de l'Italie. L'Europe entière s'éprit du « *pot de yaourt* » comme l'appelaient les Français. Trois millions et demi d'exemplaires furent vendus durant ses 18 années de production. Elle fait aujourd'hui l'objet d'une véritable passion. Fiat ne s'y est d'ailleurs pas trompé, et propose depuis 2007 une version néo-rétro de la mythique Fiat 500.