



Texte et photos
Jean-Pierre Pasche

500C avec "C" pour cabriolet. Même si votre cœur chavire à chaque fois qu'elle passe, elle n'est en fait qu'une découvrable comme le fut son aïeule des années 50. Essence ou Diesel, elle séduit tant par son look que par sa personnalisation à outrance. Sans parler de la version Abarth qui vient d'arriver. En résumé, c'est copie conforme mais botoxée.

La structure de cette découvrable est renforcée. Elle pèse autant que sa sœur "normale". Si le système est entièrement électrique, il faut à la capote plus de 20 secondes pour venir se ranger entièrement dans son logement et en deux fois. La première étape s'ar-

rête à hauteur des passagers arrière. La seconde embarque la vitre en verre pour se découvrir complètement. A noter que dans la première étape, il faut éviter de rouler au dessus de 60 km/h car les remous sont extrêmement importants. Totalement ouverte, ce n'est que du plaisir sans ces remous fort désagréables. Par contre, la visibilité vers l'arrière s'en trouve réduite. La surveillance arrière se fait grâce aux rétros extérieurs.

L'habitabilité est bonne à l'avant et correcte à l'arrière. N'oublions pas que la voiture ne mesure que 3'550 mm. Le coffre, quant à lui, ne dépasse pas les 183 dm³. Nous sommes dans une catégorie "Plaisir" qui

relève plus du 2+2 que d'une mini-familiale. En effet, l'accès aux places arrière est très étroit. Coup d'œil au tableau. Le plastique rouge de notre modèle d'essai imite le métal sans en avoir la classe. C'est presque frustrant. Mais bon l'ensemble fait rétro au possible. La bakélite d'autrefois n'est pas loin.

On aime ou pas, mais l'ensemble est sympa. Et les matériaux retenus sont de belle qualité. Avec les commandes électriques des vitres sur la console centrale, encore du rétro, l'harmonie blanche et rouge de notre véhicule d'essai, on se croirait revenu aux belles années en plein Turin où résonnaient les klaxons de

tous ces "pots de yaourt".

Le confort est bon et on trouve rapidement sa position de conduite. Tour de clef et le Diesel de 1.3 L Multijet se fait entendre. Mais pas à l'arrière comme sur l'ancêtre. Les commandes sont douces. La voiture se faufile dans la circulation citadine sans problème. Sa maniabilité est excellente. Dès que l'on quitte la ville pour la route et surtout l'autoroute, le bruit ambiant augmente de manière sensible.

A l'inverse du moteur qui manque un peu de puissance et nous laisse sur notre faim. Il faut relancer régulièrement pour maintenir le véhicule en vitesse. Par contre, il sait res-



Les meilleures places sont à l'avant. On peut y loger 2 adultes mais pas pour de longs trajets

seconde voiture. On regrette l'absence de régulateur de vitesse ou encore celle du GPS. Reste que cette frimousse est inimitable et que l'on craque volontiers pour cette résurrection de la 500. Elle vient chatouiller la Mini dans son terrain de jeu mais ne peut rivaliser avec la version cabriolet de celle-ci. Ni de son prix d'ailleurs.

En conclusion, si vous n'êtes pas raisonnable, laissez-vous tenter par cette diablesse surtout en rouge ou en blanc, elle distille un côté démoniaque et séducteur qui va en faire craquer plus d'un. Ou alors, attendez la vraie version démoniaque : l'Abarth 500C bicolore.



Pas à dire, la 500C est plus que craquante. Sa bouille nous fait revenir 50 ans en arrière

ter sobre. Grâce au nouveau train arrière, le confort sur route est bon. La voiture est saine en virage mais peut, à la limite, perdre de son adhérence si on la maltraite. D'ailleurs ce n'est pas le but. Attendez la version Abarth pour la martyriser. La suspension à roues indépendantes sautille sur les routes dégradées mais est parfaitement stable dans tous les autres cas de figure.

Ce qui fâche, c'est son prix. Dans notre version d'essai, celle-ci dépasse allégrement les CHF 30'000.- ce qui, comme nous l'avions constaté avec la Toyota iQ, représente une somme conséquente quand il s'agit d'une



Poste de pilotage rétro. Plastique couleur carrosserie, imitation bakélite. L'ambiance des années 50



Gros compteur rond comme son aïeule mais avec compte-tours



Commandes de chauffage-climatisation



Radio CD MP3 avec look des postes transistor



Les sièges arrière se rabattent séparément



Le moteur de 1.3 L Multijet de 75 chevaux peine sur autoroute



Trousse de secours complète dans le coffre



Toit replié complètement n'améliore pas la visibilité



Les cheveux au vent mais remous au dessus de 60 km/h



Les commandes de la capote électrique



Ambiance Fifty avec ce mariage blanc et rouge



Les commodos sont dans le style de la voiture



Petits anti-brouillards incorporés sous le pare-choc chromé



Echappement original mais déjà rouillé

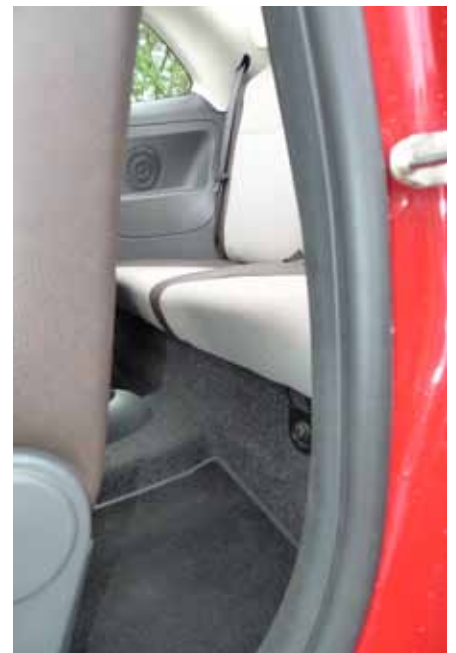


Pas d'erreur possible sur le type du modèle



Le levier de vitesse surplombe la console centrale

Cylindrée	1248 cm3
Number de cylindres	4 cylindres
Puissance	75 chevaux à 4000 tr/mn
Couple	145 Nm 1500 tr/mn
Catalyseur	Non
Filtre a particules	Oui
co2	110 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	5 rapports
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1095 kg
Charge remorquable freinée	800
Volume du réservoir	35 litres
Volume du coffre	185 litres
Vitesse maxi	165 km/h
0 à 100 km/h	13 secondes
Consommation constructeur	4.2 l / 100
Consommation essai	5.9 l / 100
Pneumatiques	195 / 45 R 16 - option
Longueur	3546 mm
Largeur	1627 mm
Hauteur	1488 mm
Empattement	2300 mm
Voie avant / arrière	1407 / 1397 mm
Diamètre de braquage	9.28 m



Son meilleur profil



Appuie-têtes en forme de pastilles de menthe.

Fiat 500C 1.3 Multijet

Base	27'500.-
Options	
Peinture Perlé rouge	900.-
Jantes alliage pneus 195/45 16	700.-
Climatiseur auto	600.-
Rétros électriques	180.-
EPS	700.-
Pommeau cuir	70.-

Total véhicule de test

CHF 30'650.-

Retrouvez tous les modèles sur www.fiat.ch