Chevrolet Impala Sport Sedan

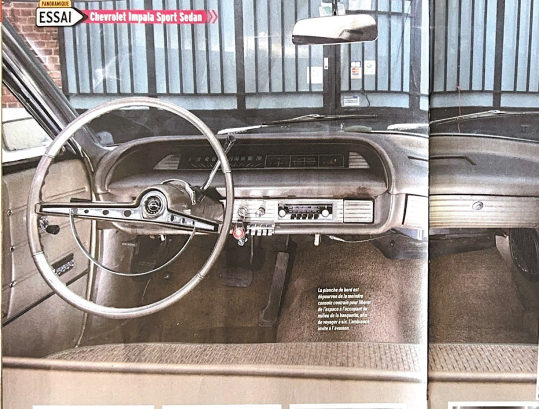
Esprit d'évasion

1963

Un gabarit XXL, un capot et un coffre longs comme un jour sans pain, quelques chromes et un inusable V8: la Chevrolet Impala 1963 fait partie de ces berlines américaines qui dépaysent autant qu'elles nourrissent l'imaginaire collectif. Vous montez?

Par Jacques Warnery - Photos: Benjamin Asket - Virage Agency

CHEVROLET IMPALA
1963
Production
832 600 exemplaires



La planche de bord est dépourvue de la moindre console centrale pour libérer de l'espace à l'occupant du milieu de la banquette, afin de voyager à six. L'ambiance invite à l'évasion.

La banquette avant n'offre aucun maintien et la direction impose de multiples moulinets, mais l'Impala s'apprécie aussi avec ces traits de caractère qui la rendent attachante.

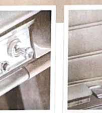
Un simple coup d'œil sur ses chromes, ses proportions et ses formes carrées suffit à se sentir transporté dans un autre monde. Un monde où l'imagination permet de se raconter sa propre histoire à bord de cette Chevrolet Impala Sport Sedan de 1963. Certains s'y verront traverser les parcs nationaux d'une Amérique de la fin des années Kennedy, ou encore fixer le grand écran d'un *drive-in*, confortablement lové sur son imposante banquette, en sirotant un *milk-shake*. D'autres enfileront un imper beige et un chapeau avant de s'allumer une Gitane filtre derrière son grand volant pour se réincarner en gangster d'un film noir de Jean-Pierre Melville ou de Martin Scorcese. Question de sensibilité personnelle, même si le dépaysement offert par cette imposante berline de la General Motors rappelle le fossé culturel entre nos deux continents. Dans les années 60, l'automobile encore élitiste chez nous est un produit de grande consommation là-bas. Elle connaît un véritable âge d'or qui permet aux constructeurs américains de développer chaque année de nouvelles carrosseries ou d'opérer de grosses évolutions esthétiques pratiquement tous les ans. Un âge d'or où le pétrole coule à flots dans de gros V8 qui n'ont cure de la chasse au « gaspi ». Aujourd'hui encore, les dimensions de l'Impala feraient presque passer n'importe quel SUV actuel pour une mini citadine. 5,34 m de long et un peu plus de 2 mètres de large, cela pose sa berline, même en 2023. Surtout avec de telles proportions. D'abord parce que le capot avant peut facilement abriter deux V8 installés nez à nez. Ensuite parce que le coffre, qui s'accompagne d'un énoooooorme porte-à-faux, apparaît aussi étiré. Enfin parce que la cellule centrale dénuée de tout montant apparaît ridiculement petite en comparaison du reste. Avec son profil pratiquement symétrique, elle évoque ces fameux chiens à poils longs. En l'absence du moindre morceau de sucre pour distinguer la tête du reste, ce sont les roues décalées vers l'avant qui permettent de reconnaître la proue de notre Chevrolet au premier coup d'œil. La calandre chromée et ses quatre »

LA TECHNIQUE

Moteur	V8, 16 S
Cylindrée	4638 cm³
Puissance fiscale	27 CV
Puissance maxi	195 ch à 4800 tr/mn (SAE)
Couple	386 Nm à 2400 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs
Transmission	Aux roues AR, boîte auto 2 vitesses
Freins AV / AR	Tambours / Tambours
Pneus	195 R14
Dimensions L × l × h	5,34 × 2,02 × 1,41 m
Poids	1629 kg
Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 1000 m D.A.	33,9 s
Conso. moyenne	17,8 l/100 km
Réservoir	76 l
Coffre	538 dm³

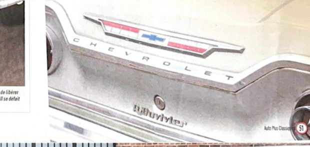
La clé de contact n'est pas installée sur la colonne de direction, mais à droite du volant. Le réveil du V8 fait partie des plaisirs distillés par toute bonne berline américaine.

À gauche du volant, ces magnifiques commodos rappellent le souci accordé aux moindres détails. Ils commandent notamment les lumières ou les essuie-glaces.



Sur les contre-portes en Skai beige, la manivelle permet d'ouvrir non pas les glaces, qui sont toutes électriques, mais le déflecteur typique des autos des années 60 et 70.

Le frein de parking au pied permet également de libérer de l'espace pour le passager avant du milieu. Il se défait en tirant sur la petite poignée rectangulaire.



Le coffre s'ouvre au moyen d'une minuscule clé qu'il ne faut surtout pas égarer. Surtout si un passager clandestin s'invite à bord!

Pour la tenue de gangster des années 60 et 70, c'est plutôt raté, mais qu'est-ce qu'on est bien à l'arrière d'une Impala! Surtout quand il est possible d'étendre ses grands abattis dans le sens de la largeur!

» petits phares vous transportent au beau milieu des années 60. La poupe flanquée de ses imposants pare-chocs et de ses six petits feux ronds également. Ses formes carrées tranchent peut-être avec le glamour des américaines des années 50, mais un simple regard sur l'Impala suffit à déclencher des torticolis et à changer d'époque.

Apparences trompeuses

L'évasion se poursuit une fois la porte ouverte. L'odeur qui chatouille délicatement les narines ajoute une délicieuse patine supplémentaire. Capable d'accueillir jusqu'à trois personnes et réglable électriquement, la banquette avant recouverte de tissu et de Skai participe au dépaysement. Son incomparable moelleux et son absence totale de maintien évoquent davantage le confort d'un canapé que celui d'un siège automobile. Je vous laisse bien volontiers imaginer le sentiment d'insécurité généré par la toute symbolique ceinture aviation d'un esprit habitué aux références actuelles, mais l'ambiance intérieure unique accapare fort heureusement l'esprit. À l'arrière, l'occupant du milieu qui profite d'un confort d'assise royal est mieux installé qu'à bord d'une limousine actuelle. Sauf que l'espace aux jambes proche de celui d'une compacte contemporaine étonne autant que la hauteur sous pavillon réduite. Contre toute attente, l'espace dévolu aux bagages n'est pas aussi exceptionnel qu'attendu. La présence du réservoir d'essence au fond et d'une roue de secours au milieu rend ses formes alambiquées et empiète sur le volume disponible. Malgré la légende colportée par le cinéma, le coffre d'une berline comme l'Impala Sports Sedan 1963 n'est pas spécialement adapté aux besoins des gangsters d'alors. L'espace manque pour transporter plusieurs cadavres ou accueillir avec égard un passager clandestin désireux de passer à travers les filets d'un barrage de police. Ceux qui ont vu le film *Le Cercle rouge* savent de quoi je parle.

Dépaysement total

La place derrière le grand volant en bakélite dont la finesse rappelle le temps qui passe est infiniment plus enviable. Au deuxième tour de clé, le V8 se racle la gorge et grommelle avant de recouvrer son régime de ralenti. Ce bon vieux bloc culbuté d'une cylindrée d'un peu plus de 4,6 l rappelle sa présence sans en faire des tonnes comme à bord des « *muscle cars* » de l'époque. Il ne reste qu'à mettre le sélecteur de vitesse niché au niveau de la colonne de direction en position D, avant de s'élancer sur un filet de gaz. Exception faite d'une course morte dans le freinage qui le rend difficile à doser au moment de s'arrêter en douceur, l'Impala apparaît moins intimidante qu'attendu. Évidemment, ses dimensions XXL imposent d'avoir un minimum le compas dans l'œil, mais ses formes carrées sont aisées à appréhender. Les vastes surfaces vitrées et les montants avant particulièrement fins sont de précieux alliés. Notre Impala n'a peut-être pas d'yeux ni de caméras dans les coins, mais elle paraît moins encombrante que de nombreux SUV actuels. Le plus dépaysant reste tout de même cette incroyable direction assistée. Vous vous doutez bien qu'elle est excessivement légère et démultipliée, mais pas au point d'imposer cinq bons tours de volant de butée à butée! Résultat des courses, la moindre escapade dans un endroit un tant soit peu sinueux se transforme en séance de slalom spécial qui impose de constamment tricoter des avant-bras. Je vous laisse imaginer la multitude de moulinets effectués par les gangsters à la moindre poursuite effrénée. Emmenée à rythme plus soutenu, l'Impala Sport Sedan a un certain sens du spectacle qu'il est préférable de laisser dans l'imaginaire cinématographique.

Douceur américaine

L'impression de flou artistique peu rassurante ressentie dans la douce banquette au maintien inexistant et les égards que l'on doit à une telle sexagénaire n'incitent pas à tenter le diable. D'autant qu'à cette vitesse les bruits aérodynamiques recouvrent les ronronnements mécaniques particulièrement attachants. Comme ses homologues de l'époque, notre belle américaine s'apprécie en cruisant le coude à la portière. Bercé par les glouglous du V8 et la suspension moelleuse, la route n'en devient que plus belle. L'amortissement particulièrement souple fait évidemment partie du décor. Il se met vite à pomper dès que des virages et autres grosses déformations surgissent, mais ne verse pas dans la caricature attendue. L'Impala efface avec talent les dos-d'âne, sans ces fameux mouvements perpétuels que l'on pourrait en attendre. Le V8 participe à l'ambiance. Sa vigueur suffisante pour tenir son rang s'accommode parfaitement d'une boîte automatique à deux rapports, plus douce que réactive. Il y ajoute en outre cette bande-son qui fait immédiatement traverser l'Atlantique. Histoire de transformer le moindre trajet en incroyable escapade sur la Route 66!

pour en savoir plus

LIVRE
- 1960 - 1964 Chevrolet by the numbers, Alan L. Colvin, Ed. Robert Bentley, Inc.

REVUE TECHNIQUE
- 1963 Chevy Impala Assembly Manual

SITES GÉNÉRALISTES CLUBS ET FORUM
- 567ccflesite.free.fr
- Nationalimpala.com
- Vcca.org

PIÈCES DÉTACHÉES
- Classicindustries.com
- Hhclassic.com
- Impalaparts.com
- Shop.classicindustries.com
- Uspiecesautos.com
- Vintage-garage.fr

qualités
Son ambiance unique, son confort royal, sa douceur de conduite

défauts
Son encombrement, sa direction caricaturale, son comportement flou

5,34 m de long et 3,02 m d'empattement, cela pose sa berline. Surtout avec des porte-à-faux arrière aussi importants. Alors, elle est où, la tétête?

Bertrand, fondateur de l'Essence de l'automobile

> Cette Impala, qui fait partie des rares exemplaires français, a été achetée au concessionnaire Duvivier. Elle reste incontestablement une des plus cinématographiques américaines de l'époque et n'a pas son pareil pour vous faire voyager. Cette imposante berline évoque pour certains la grande époque des Trente Glorieuses et pour d'autres ces voitures de gangsters des années 60. Rouler en Impala était l'assurance de se distinguer du flot automobile de l'époque avec un modèle hors du commun et c'est évidemment encore plus le cas aujourd'hui. Son confort et ses dimensions généreuses donnent immédiatement envie de grands espaces. Histoire de traverser la France ou l'Europe dans un incroyable confort avec six personnes à bord. Cette carrosserie Sport Sedan dépourvue de montants centraux et dotée de montants de pare-brise particulièrement fins ajoutent une vision panoramique qui participent à l'expérience de conduite. L'équipement comprenant les quatre vitres électriques et une banquette avant réglable électriquement impressionne sur un modèle âgé de 60 ans. La douceur des commandes et la rondeur du V8 la rendent particulièrement plaisante à emmener. Derrière son style Art déco et ses feux arrière qui rappellent le soin apporté aux détails, l'Impala Sport Sedan est un achat rationnel. Son tarif abordable et sa bonne fiabilité générale rassurent. Le gros V8 et la boîte automatique sont indestructibles!

Avec le gabarit XXL et l'ambiance unique de l'Impala, voyager prend immédiatement une tout autre saveur.

Le V8 4,6 litres n'est pas aussi volubile que celui des muscle cars de l'époque, mais ses gargouillements de chalutier rappellent vite ses origines aux oreilles éduquées.

Le coffre n'est pas aussi vaste que sa longueur extérieure pourrait le faire penser. La roue de secours et le grand reservoir occupent beaucoup d'espace.

le budget

LA COTE	IMPALA SPORT SEDAN 1963	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
7 000 €	10 500 €	15 000 €

Malgré leur grande diffusion, les Impala 1963 sont plutôt rares dans nos contrées et le prix dépend surtout de l'état du modèle trouvé. Les cotes sont raisonnables par rapport au dépaysement qu'elle apporte, comme bien souvent chez les américaines. Les tarifs d'assurance sont indexés sur la valeur du véhicule.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	280 €	80 €
Tous risques*	640 €	176 €

Profil: homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

Comme beaucoup d'américaines de cette époque, l'Impala repose sur des solutions techniques simples et éprouvées. Il est donc logique que ses pièces soient relativement abordables à l'exception des filtres et des (huit) bougies. De nombreuses officines spécialisées permettent de trouver plutôt facilement son bonheur.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtres (air, carburant et huile) et bougies	150 €
Courroie d'accessoire	44 €
Kit mâchoires/freins/tambours AV	90 €
Kit mâchoires/freins/tambours AR	80 €
Amortisseurs AV / AR	190 €
Silencieux d'échappement	160 € (les deux)
Kit de distribution	100 €
Kit d'embrayage	Boîte auto
Phare avant	25 €
Feu arrière	100 €
Pneumatiques (× 2)	170 €

Moyenne des prix relevés sur: Classicindustries.com, Hhclassic.com, Impalaparts.com et Pneu.rezulteo.fr

je craque

POUR SA FACULTÉ À VOUS FAIRE VOYAGER

La Chevrolet Impala 1963 est une des meilleures automobiles pour rouler différent. Cette icône distille un délicieux parfum d'Amérique des années 60 et fait voyager ses occupants. Son style, son ambiance intérieure, son confort et son V8 donnent envie de grands espaces, autant qu'ils alimentent l'imaginaire. Son incroyable talent à transformer le quotidien en aventure et sa personnalité délicieusement attachante me font littéralement craquer. D'autant que le rêve américain est tout à fait abordable dans cette carrosserie Sports Sedan moins prisée que celle des coupés. Le plus difficile reste ensuite d'en trouver une!

Un grand merci à l'Essence de l'automobile de nous avoir mis à disposition ce superbe exemplaire qui s'est rapidement vendu!

FIAT 600
1955-1969
Production: 4 921 637 ex dont 2 695 197 en Italie

Fiat 600 trasformabile

1958

Sans foi ni toit

Avec son gabarit de puce et sa mécanique atypique, la Fiat 600 se joue des modes. Elle n'a peut-être pas le charisme de sa petite sœur 500, mais elle est plus accueillante et conciliante au quotidien. Elle est surtout délicieusement craquante dans sa version Trasformabile dotée d'un énorme toit ouvrant en toile. Prêts pour un baptême de l'air?

Par Jacques Warnery - Photos: Benjamin Asket - Virage Agency

La planche de bord vous renvoie directement dans la dolce vita des années 60. La présentation sympathique, le grand volant en bakélite et les panneaux couleur carrosserie sont absolument craquants. Les commandes sont graciles, mais elles résistent à l'épreuve du temps avec une incroyable facilité.

Cinq petites minutes et un peu d'huile de coude suffisent à découvrir cette petite 600 Trasformabile. Il faut juste prendre soin de bien replier la capote autour des armatures pour ne pas abîmer la toile.

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	633 cm³
Distribution	4 CV
Puissance maxi	22 ch à 4600 tr/mn
Couple	39 Nm à 2300 tr/mn
Alimentation	Carburateur
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 4 vitesses
Freins AV / AR	Tambours / Tambours
Pneus AV & AR	135 R12
Dimensions L × l × h	3,29 × 1,38 × 1,41 m
Poids	580 kg
Vitesse maxi	95 km/h
Accélération 1000 m D.A.	50,1 s
Conso. moyenne	6,6 l/100 km
Réservoir	27 l
Coffre	NC

L'immense **porte suicide** ⚠ facilite l'installation à bord de la petite 600 Trasformabile datant de 1958. L'espace aux jambes généreux permet de caser mon bon mètre quatre-vingts avec aisance dans ce minuscule siège au dossier aussi haut que celui d'un fauteuil de barbier. Les capacités d'accueil de ce « pot de yaourt » d'à peine plus de 3,20 m de long me laissent admiratif, au moment d'insérer la clé en plein milieu de la planche de bord. Première rotation du poignet vers la droite pour tenter de réveiller le minuscule quatre-cylindres et rien. La clé tout aussi petite que le reste demeure désespérément bloquée sur un premier cran du contact. Un grand moment de solitude m'envahit sous l'œil narquois de mon photographe et de son fidèle acolyte qui appellent chaque boulon d'ancienne par leur petit nom. Je finis par croire qu'ils prennent un malin plaisir à me voir désespérément chercher une solution pour donner vie à cette puce italienne décidément bien coquine, avant finalement de me dévoiler l'astuce. La solution se trouve au niveau des deux manettes nichées derrière le levier de vitesses. Il suffit de basculer celle de gauche pour mettre le starter, puis celle de droite pour animer le bloc transalpin qui démarre plus facilement encore que celui d'un modèle neuf: « Merci les gars! »

Numéro de charme

Cette légère blessure à l'amour-propre s'oublie tout de suite, tant cette petite 600 n'a pas son pareil pour mettre d'humeur légère. Elle n'a peut-être pas le sex-appeal de l'iconique « Nuova 500 », sortie en 1957, soit deux ans plus tard que la 600, mais elle conserve tout de même suffisamment de charme pour séduire. Ses deux petits yeux ronds et sa bouille toute souriante donnent envie de lui donner le bon Dieu sans confession. Son profil aux airs de petit scarabée, ses chromes, sa poupe sculptée et son allure délicieusement vintage évoquent la *dolce vita* des années 60. Surtout dans cette version Trasformabile, capable d'offrir à ses passagers un délicieux baptême de l'air au premier rayon de soleil venu. Le toit en »

Un voyant d'huile, un tachymètre, une jauge d'essence et, oui, c'est tout. Mettre l'aiguille centrale au plus près des 110 km/h promis demande courage et patience!

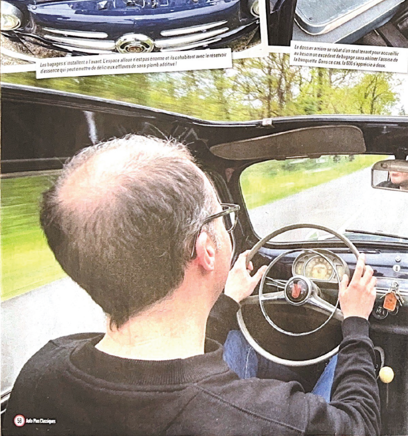
La minuscule clé au milieu de la planche de bord permet de mettre le contact, avant de démarrer avec les deux manettes nichées derrière le levier de vitesses.

⚠ Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

Une fois le toit ouvert, la 600 devient une adorable découvrable qui propose à ses occupants un délicieux baptême de l'air.

Les bagages s'installent à l'avant. L'espace alloué n'est pas énorme et ils cohabitent avec le réservoir d'essence qui peut émettre de délicieux effluves de sans-plomb additivé!

Le dossier arrière se rabat d'un seul tenant pour accueillir au besoin un excédent de bagage sans abîmer l'assise de la banquette. Dans ce cas, la 600 s'apprécie à deux.



Les superbes contre-portes bleues accueillent une petite poignée métallique, une aumônière et le levier d'ouverture de vitre.

La conduite de la 600 Trasformabile, qui prend des allures d'aventure sur des longs trajets, est un moment particulièrement délicieux.

» toile qui se découvre en pratiquement moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire permet de jouer les transformistes à l'envi. Ainsi gréé, notre exemplaire restauré dans les règles de l'art porte ses 65 printemps avec infiniment plus de grâce que bien des sexagénaires! Dieu sait pourtant si cette populaire écoulée à pratiquement 5 millions d'exemplaires connaît une vie bien remplie. Sortie en 1955, elle déserte les usines italiennes à partir de 1969, mais connaît une carrière internationale qui durera près de trente ans. Les licences de fabrication autorisées par Fiat lui permettent d'être produite sous label Seat en Espagne et Zastava en ex-Yougoslavie.

Il suffit de s'installer à bord pour constater que notre petite italienne conserve bon pied bon œil. Le grand panneau couleur carrosserie « bleu impérial » qui traverse la planche de bord dans le sens de la largeur et le bloc d'instrumentation rond se jouent du temps qui passe. La sellerie bleue fraîchement restaurée qui apporte un peu de clarté à l'habitacle, aussi. Les sièges conducteur et passager qui s'inclinent vers l'avant et les longues portes latérales facilitent l'accès aux places arrière. Elles accueillent deux adultes avec suffisamment d'égards pour qu'ils ne soient pas obligés de courber l'échine et de replier exagérément leurs genoux. L'espace aux jambes et la garde au toit impressionnent par rapport au gabarit riquiqui. Évidemment, le coffre se trouve sous le capot avant et cohabite avec le réservoir, installé à droite, côté passager. L'espace dévolu aux bagages impressionne moins que l'habitabilité, mais il reste suffisant pour accueillir quelques bagages mous qui risquent tout de même de s'imprégner de quelques effluves d'essence. »

Bertrand Petremont, fondateur de l'Essence de l'automobile

> Malgré sa taille réduite, la 600 Trasformabile est étonnamment accueillante, même pour les grands gabarits. Ses portes suicides offrent une excellente accessibilité. Cette petite Fiat donne extérieurement l'impression que personne ne rentrera dedans mais, une fois installé à bord, c'est le monospace avant l'heure, même si cette fonction est effectivement réservée au 600 Multipla, apparu en 1956. La voiture est confortable, ludique et donne immédiatement le sourire à son conducteur, dès qu'il s'installe derrière son volant. Son agilité est amusante en ville et elle préserve les vertèbres de ses occupants avec suffisamment de talent. Le moteur est vaillant à l'usage et se montre robuste. L'entretien classique se résume à une vidange tous les 5000 km. Elle permet même de partir pour un week-end à quatre, avec quelques petits bagages. Cette version Trasformabile avec l'énorme toit ouvrant en toile est aussi rare que prisée. Elle permet de profiter du beau temps comme dans une découvrable.

Les places arrière sont particulièrement spacieuses pour un « pot de yaourt » autrement plus riquiqui que la moindre mini-citadine actuelle.

» Un quatre pattes petit, mais costaud

La procédure de démarrage, vous la connaissez déjà. La joie de vivre du petit quatre-cylindres devient vite contagieuse derrière le volant en bakélite, dont la manipulation ne demande aucun effort, même en l'absence de toute assistance. Le train avant délesté de toute mécanique et les pneus de 135 mm de large facilitent grandement les choses. Avec ses dimensions lilliputiennes, ses proportions aisées à appréhender et sa facilité à braquer court, la petite 600 se gare dans le moindre trou de souris, avec une aisance déconcertante. La petite italienne se plie en quatre pour vous faciliter la tâche. Malgré un pédalier non suspendu décalé vers la droite, la position de conduite naturelle met tout de suite à l'aise. La douceur des commandes par rapport à ce que l'on pourrait attendre d'un modèle aussi ancien, également. Et puis son incroyable moteur n'en finit pas de surprendre. Il n'a peut-être pas le charme du bicylindre de la Nuova 500, à la sonorité saccadée, mais son agrément et ses performances le rendent autrement plus fréquentable au quotidien. Les 633 cm³ et les 22 ch tout mouillés de ce petit quatre-pattes font autant sourire sur le papier qu'ils impressionnent dans la vraie vie. Souple comme un élastique, il accepte de repartir dès les très bas régimes sans le moindre effort. La douceur des évolutions y gagne et permet de constamment rester sur le troisième rapport, même lors des passages sur les nombreux ralentisseurs. Pas de quoi frustrer les amateurs de conduite active pour autant: avec une boîte synchronisée aussi douce malgré un rétrogradage parfois accrocheur sur le troisième rapport, le maniement de la petite boule de billard qui constitue le levier devient vite une délicieuse gourmandise. Les trois premiers rapports courts offrent suffisamment de tonus mécanique pour se glisser dans le flot de la circulation urbaine. La largeur réduite comparable à celle d'une Citroën Ami 6 donne cette délicieuse impression de pouvoir se faufiler partout, dans un confort de suspension tout à fait correct.

Une conduite savoureuse

Sortir de la ville devient une aventure tout aussi passionnante. Le petit bloc transalpin s'essouffle logiquement un peu au passage d'un quatrième rapport bien plus long, mais sa bonne volonté fait des miracles. Solliciter la mécanique et anticiper les aléas de la circulation pour tenter de conserver sa moyenne devient un plaisir délicieusement régressif. À bord de la 600, les 80 km/h imposés sur de nombreux axes routiers ne génèrent pas l'ennui. Il faudra en revanche plus d'espace pour dépasser cette vitesse et davantage de courage pour bloquer le tachymètre à 110 km/h et s'approcher des 95 km/h chrono promis. Le compteur fait preuve d'un optimisme tout italien, mais le train avant léger et la direction flottante n'incitent pas aux records de vitesse. D'autant que les quatre tambours censés stopper la puce ralentissent plus qu'ils ne freinent! Alors autant baisser le rythme pour profiter d'une balade cheveux au vent sur un itinéraire secondaire qui prend une saveur toute particulière à bord d'une 600 Trasformabile!

La 600 ne s'offre pas un profil aussi iconique que celui de sa petite sœur Nuova 500, mais il ne manque pas de charme, non?

pour en savoir plus

LIVRES
- Fiat 600 e derivate, Giancarlo Catarsi, Nada (en italien)
- La Fiat 600 - Un miracolo italiano, Roberto Minardi, Polo Brooks (en italien)
- 1955-1969 Fiat 600, 600D & Multipla, workshop manual, Floyd Clymer (en anglais)

REVUES TECHNIQUES
- RTA nos 140 et 208, ETAI

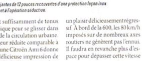
CLUBS ET FORUMS
- Club-fiat-500.com
- Fiat-fan.club/tag/fiat-600

PIÈCES DÉTACHÉES
- Arsif-pieces-auto-collection.fr
- Autostoria.fr
- Fdricambi.com
- Fiatclassic.com
- Limora.com

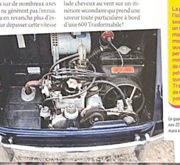
Étant donné son petit 1,38 m de large, il serait presque possible de faire circuler deux Fiat 600 Trasformabile sur une seule file!

qualités
Son style craquant, son toit en toile génial, son moteur vaillant, la vie à bord

défauts
Une utilisation routière limitée, un freinage léger



Les mini-jantes de 12 pouces recouvertes d'une protection façon inox participent à l'opération séduction.



Le quatre-cylindres de 633 cm³ est minuscule et ses 22 ch font sourire ceux qui n'y ont pas goûté, mais sa souplesse et son agrément sont géants!

le budget

LA COTE	FIAT 600 (1955-1969)	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
3 000 €	7 500 €	14 000 €

Les Fiat 600 sont particulièrement abordables mais cette version Trasformabile fait forcément monter la facture de par ses prestations, mais surtout en raison de sa rareté sur le marché. Un exemplaire en état impeccable se rapproche des 15 000 €.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	206 €	74 €
Tous risques*	239 €	153 €

Profil: homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

Profitant de son importante diffusion, la Fiat 600 propose suffisamment de pièces de rechange pour que ce ne soit pas un problème majeur. Elles sont en outre bon marché et faciles à trouver sur les sites spécialisés.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtres (air, carburant, huile) et 4 bougies	79 €
Courroie d'accessoires	20 €
Tambours AV	73 €
Tambours AR	73 €
Amortisseurs AV / AR	230 €
Silencieux d'échappement	160 €
Kit de distribution	Chaîne
Kit d'embrayage	230 €
Phare avant	45 €
Feu arrière	100 €
Pneumatiques (×2)	135 €

Moyenne des prix relevés sur: Fdricambi.com, Fiatclassic.com et Pneu.rezulteo.fr

je craque

POUR SON CHARME ET SES TALENTS CACHÉS

La petite 600 n'a peut-être pas l'aura de l'icône Nuova 500, ni des formes aussi sexy, mais elle conserve tout de même un vrai pouvoir de séduction. Toujours mignonne, cette craquante populaire se montre surtout bien plus facile à vivre que la 500. Capable d'accueillir quatre personnes avec égards dans un gabarit mini, elle dévoile aussi un agrément de conduite inattendu, avec son petit quatre-cylindres aussi souple que volontaire. Cette rare version Trasformabile qui y ajoute le plaisir de rouler cheveux au vent rend cette petite 600 absolument irrésistible.

Un grand merci à l'Essence de l'automobile pour nous avoir mis à disposition ce superbe exemplaire