

La Fiat 500, l'icône italienne a 60 ans

Proposée à un prix raisonnablement bas, la Fiat 600 de 1955 était une voiture avec quatre places et un moteur fiable. Cependant, elle restait inaccessible pour beaucoup d'Italiens. Fiat a donc demandé à Dante Giacosa de concevoir un «scooter avec un toit.» La Fiat 600 semblait déjà un chef-d'œuvre économique, mais avec la conception de la nouvelle "piccola" Fiat se surpassa. Fiat a opté pour un moteur à deux cylindres montés à l'arrière, dont le nombre de composants et donc le coût et le poids ont été réduits.



La Nuova 500 a été introduit en Juillet 1957 et a été accueillie par la presse et le public avec beaucoup d'enthousiasme. Elle n'avait que deux portes et un grand toit en toile qui s'étendait jusqu'au capot du moteur.



Son minuscule moteur de 479 cm³ développait seulement 13 ch, ce qui lui permettait de d'atteindre 85 km/h maxi.

Le lancement commercial de la Nuova 500 était difficile. Cela a changé quand Carlo Abarth conçoit en 1958 une version sportive qui rendrait les 500 plus attrayant pour les jeunes publics.

La 500 Sport avec 499,5 cm³ développe 21,5 ch et pointe à 105 km/h.

En 1959, la 500 a été reçue plus de confort, qui a été rejetée lors du lancement. Elle a également obtenu plus d'espace à l'arrière, grâce à l'adaptation du toit ouvrant, qui ne pouvait être ouvert jusqu'au milieu du panneau de toit.

Pour répondre au manque d'espace, Fiat a créé la **Fiat 500 Giardiniera**, la version break de la 500. On a tourné le moteur à 90° dans le sens horaire et il pourrait être monté relativement plat sous le plancher. Le 500 Giardiniera a été un succès chez les petites entreprises et les commerçants qui ont manqué la Topolino Belvedere.



En 1960, Fiat a lancé le **500 D**, avec plus de confort et le moteur de 499,5 cc comme dans la 500 Sport. Les ventes de la 500 ont continué à augmenter.

En 1965, Fiat a présenté le **500 F**. La carrosserie était pratiquement identique à celle de la 500 D, mais - sauf le panneau avant et le capot du moteur - chaque composant était différent. La 500 F avait moins de chrome et est clairement reconnaissable par les portes avec des charnières avant.



Dans la même année, la production de la 500 Giardiniera a été transférée à l'usine d'Autobianchi à Desio, où on a construit la Bianchina. Jusqu'à 1968, la 500 Giardiniera a été vendue sous le logo Fiat, puis elle est allée dans la vie comme l'Autobianchi Bianchina Giardiniera. Elle a été construite jusqu'au 1977, également en version fourgon (Fourgone, sans vitres latérales)



La Fiat 500 a continué de dominer les ventes de voitures Italiennes dans les années 60. Elle devenait de plus en plus un rôle en tant que deuxième voiture et les clients étaient plus exigeants en termes de luxe.

Par conséquent, la **500 L** (Lusso ou Luxe) Fiat a lancé en 1968. La voiture a obtenu quelques modifications en termes de qualité et de confort. Les caractéristiques typiques sont les parties de pare-chocs tubulaires chromés, d'autres enjoliveurs et la garniture chromée autour de la pare-brise et la vitre arrière. Grâce à la 500 L on a été enregistré un pic de production de 380 000 exemplaires en 1970.

En 1972, Fiat a été confronté à un dilemme. Ils ont réalisé que le 500 était obsolète. La question était: renouveler ou remplacer la 500? On a été trouvé un compromis: ils ont commencé avec le développement de la **Fiat 126**, sur plus au moins le même châssis que le 500 et équipé du moteur avec 594 cc qu'ils avaient maintenant installé dans le **500 R** (de Rinnovata). Le 500 R est reconnaissable par le logo FIAT allongé sur le panneau avant.



La concurrence de la Fiat 126 plus grande et plus performante a été la cause de la chute des ventes de la 500. La crise du pétrole en 1974 a encore donné un coup supplémentaire. La production a été arrêtée le 1er Août 1975. Fiat a été construit près de 3,5 millions Fiat 500 depuis 17 ans.

La Fiat 500 a été construit sous licence dans plusieurs pays, plus d'une fois avec différents styles de carrosserie. Les plus connus sont les NSU-Fiat Weinsberg 500 Limousette et 500 Coupé (Allemagne) et les Steyr-Puch 500, 590, 650 et 700 Combi (d'Autriche, avec un autre moteur à deux cylindres que les versions de Fiat).



La Fiat 500 a également été fréquemment la base pour les versions «personnalisées»: Giannini, Moretti, Zagato, Lombardi et Abarth ont été faites les modifications techniques. Vignale, Savio, Ghia, Pininfarina, Lombardi, Boano, Zagato, Moretti, Viotti et Allemano ont été développé des versions uniques de coupé et cabrio. CAP et Ferves ont été utilisé la 500 pour faire une version hors-route 4x4.