Zestig jaar Fiat 500 – tien jaar Fiat 500

*Op 4 juli 1957 presenteert Fiat de ‘nuova’ 500. Dit sympathieke, uiterst eenvoudig geconstrueerde model is een enorm succesnummer geworden en heeft in onze tijd een ware cultstatus bereikt. Op 4 juli 2007, exact vijftig jaar na dato, presenteert Fiat opnieuw een 500. Deze 500, die nog steeds volop in productie is, kun je ‘retrodesign’ noemen, maar ook deze 500 krijgt een warm onthaal van een heel breed publiek. De huidige 500 bereikt nu eveneens een cultstatus. Twee modellen die 500 heten, twee Fiats die totaal verschillend en toch ook weer heel sterk overeenkomstig zijn. Samen vormen ze een uniek hoofdstuk in de bijna 120 jarige geschiedenis van F.I.A.T.: de Fabbrica Italiana Automobile Torino.*

Lijnden, 29 juni 2017

***Hoezo, ‘nuova’ 500?***

Het woord ‘nuova’, Italiaans voor ‘nieuwe’, slaat terug op het feit dat de Topolino, Fiats eerste auto voor een heel breed publiek, officieel eveneens 500 heet. De Topolino is in productie van 1936 tot 1955. In dat jaar verschijnt de compleet nieuw ontwikkelde 600, feitelijk als vervanger van de Topolino. Twee jaar later komt dus de 500 en aangezien die naam opnieuw wordt gebruikt en de Topolino nog in hoge mate het Italiaanse straatbeeld bepaalt, moet voor de duidelijkheid wel worden aangegeven dat het hier om een compleet nieuw model gaat.

***De ontwikkeling***

De geestelijk vader van de 500 is Ing. Dante Giacosa (3-1-1905 / 31-3-1996). De man is niet minder dan een genie en heeft vrijwel zijn hele werkzame leven voor Fiat gewerkt. Hij is midden jaren dertig al verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de 500/Topolino en blijft de rol van ‘ontwikkelingschef’ vervullen tot en met het model 127, dat in 1972 verschijnt. De nuova 500 wordt weliswaar slechts twee jaar na de 600 geïntroduceerd, maar de ontwikkeling van de 500 gaat veel verder terug.

Eind jaren dertig is men er mede door het succes van de Topolino bij Fiat al van overtuigd dat er behoefte bestaat aan een auto die aan de absoluut minimale eisen zou voldoen. Dat idee wordt na de Tweede Wereldoorlog nog sterker. Na de Verenigde Staten staat ook in West-Europa de massamotorisering voor de deur. Net als alle Europese fabrikanten is er geen gebrek aan uitdagingen voor Fiat. Diverse andere modellen (1100, 1400 enz.) krijgen voorrang, maar het idee van de ‘minimumauto’ blijft op de achtergrond spelen.

Tegelijk ziet men in Italië de snelle opkomst van scooters, met name van Vespa en Lambretta. De massa wordt mobiel, maar de massa krijgt ook behoefte aan net iets meer comfort, met vier zitplaatsen en een dak boven het hoofd. Diverse fabrikanten, in verschillende landen, ontwikkelen zeer kleine auto’s, vaak met een scooter- of motorfietsmotor voor de aandrijving. Fiat had die techniek niet in huis. Er is nog wel gekeken naar het gebruik van een JLO tweetaktmotor, zoals toegepast in lichte motorfietsen, maar dat idee ging snel de prullenmand in. De directie van Fiat wil een net iets volwaardiger auto maken dan die ‘scootmobielen’. Dat wordt uiteindelijk de 500.

Het uiterlijk van de 500, dat nu zo sterk bepalend is voor de sympathie die de auto opwekt, is niet ontworpen door een artistieke designer, laat staan door een creatief team met CAD/CAM-computers. Giacosa is zelf verantwoordelijk voor het uiterlijk. Hij ontwerpt de complete auto en de vormgeving is daarvan feitelijk een logisch uitvloeisel. Daarmee is de 500 een perfect voorbeeld van ‘vorm volgt functie’. Al in 1953 rijden er in en rond Turijn in het geheim prototypes rond voor de latere 500. Achteraf blijkt dat die alleen in details verschillen van de uiteindelijke productieversie.

Giacosa beseft dat de 500 klein en licht moet zijn, met een kleine, zuinige motor en precies genoeg ruimte voor twee volwassenen en twee kinderen. Voor de aandrijving ontwikkelt hij een luchtgekoelde tweecilinder-motor, met 479 cm3 inhoud, goed voor 9,6 kW/13 pk. De 500 is net geen drie meter lang, de breedte en hoogte verschillen slechts millemeters: 132 cm in beide richtingen. Daarbij heeft de rijklare 500 een leeg gewicht van slechts 470 kg. Dat gewicht is mede bereikt door consequent te streven naar eenvoud. Wat niet nodig is, laat Giacosa weg. In navolging van de geliefde Topolino krijgt de nuova 500 wel een roldak, tot met boven de motorkap, zodat in de zomer het plezier van een heuse cabriolet mogelijk is. De 500 is er klaar voor, om jonge gezinnen met kleine kinderen, de ‘babyboomers’, tegen minimale kosten mobiel te maken.

De 500 blijft in zijn diverse varianten in productie tot 1975. In totaal zijn er bijna vier miljoen exemplaren van gebouwd. Dat geeft al aan dat het oorspronkelijke ontwerp een schot in de roos is.

***De varianten***

Het is gebruikelijk dat auto’s die in grote series worden geproduceerd, steeds blijven evolueren. De 500 is hierop geen uitzondering. De echte kenners weten aan de hand van details elke 500 exact te identificeren. Zo ver gaan we hier niet, maar de door Fiat zelf aangegeven versies zijn wel van belang.

***500 ‘standard’ (1957-1960)***

Tegen alle verwachtingen in, is de ontvangst van de 500 bij het Italiaanse publiek tamelijk lauw. Men vindt de oerversie van de 500 net iets te spartaans. Na de presentatie in juli verschijnt al in oktober, op de autotentoonstelling in Turijn, een verbeterde versie. Fiat noemt deze variant in eerste instantie ‘Standard’, maar die naam is snel vergeten. Deze verbeterde versie is uiterlijk direct te herkennen aan de wieldoppen en chroomstrips op de flanken, bovendien is de achterbank bekleed en de zijruiten kunnen open worden gedraaid. Door gebruik van een andere carburateur en iets hogere compressie stijgt het motorvermogen tot 11 kW/15 pk. Daarmee neemt de topsnelheid toe van 85 tot 90 km/u.

***500 Sport (1958-1959)***

Autosport en Italianen… dat is een gouden combinatie. Zelfs met de 500 als basisvervoer kan worden geracet. Medio 1958 verschijnt de 500 Sport, nu een zeer gezochte variant onder liefhebbers van historische auto’s. De Sport is alleen leverbaar in gebroken wit, met een brede rode streep op beide flanken. Opvallend is ook het vaste, stalen dak. Hij doet zijn naam eer aan, want de motor wordt opgeboord tot nèt geen 500 cm3, waardoor de 500 Sport in de allerkleinste internationale autosportklasse bleef vallen. Het motorvermogen stijgt tot 16 kW/21,5 pk en daarmee de topsnelheid tot 105 km/u. In 1959 wordt de Sport ook leverbaar met het roldak van de ‘Standard’.

***Giardiniera (1960-1977)***

De eerder genoemde Topolino is er ook vrijwel steeds geweest als kleine stationcar. De vraag naar een heel compact stationcar-model is gedeeltelijk ondervangen door de 600 Multipla, maar er blijkt behoefte te bestaan aan een net iets ruimere variant van de 500. Dat wordt de Giardiniera, vertaald de vrouwelijke vorm van een tuinman, ‘tuinvrouw’, als het ware. De 500 Giardiniera is 21,5 cm langer dan de normale 500 en voorzien van een naar links scharnierende achterdeur. De achterbankleuning is neerklapbaar en om de laadruimte niet te verstoren, is de motor eenvoudig gezegd een kwartslag gekanteld. Over bijna de volle lengte van het dak heeft de stationcar een vouwdak. De Giardiniera is langer door geproduceerd dan de gewone 500: tot 1977. Vanaf 1968 is de productie van de Giardiniera uitbesteed aan zusterbedrijf Autobianchi. De verdere wijzigingen aan de 500 worden ook bij de Giardiniera steeds doorgevoerd.

**500 D (1960 – 1965)**

Tegelijk met de Giardiniera verschijnt de eerste ingrijpend gemodificeerde versie van de 500. De 500 ‘D’ krijgt dezelfde cilinderinhoud als de motor van de Sport, nu met 13 kW/17,5 pk. Een belangrijk verschil is het open dak, dat nu als vouwdak niet verder reikt dan het midden van de auto. Hierdoor is de achterruit nu vast en op de achterbank is de hoofdruimte groter. Het rijklare gewicht neemt toe tot 500 kg. De topsnelheid ligt op 95 km/u. Detailwijzigingen zijn ook de verplaatsing van de knipperlichten aan de voorzijde van de spatborden naar het front en nieuwe, grotere achterlichten. De achterbank van de Giardiniera komt ook in de 500 D, waardoor die dus een neerklapbare rugleuning heeft.

***500 F (1965 – 1972)***

Op wat detailwijzigingen na is er technisch niet zoveel verschil tussen deze ‘F’ en zijn voorganger de ‘D’, maar uiterlijk zijn ze direct van elkaar te onderscheiden. Bij de F scharnieren de portieren aan de voorzijde. Dat is veiliger in geval van een aanrijding en de ontsierende deurscharnieren op de flanken zijn verdwenen. Opvallend verschil is ook de hogere voorruit. Door een meer uitgebreide uitrusting neemt het gewicht van de 500 iets verder toe, tot 520 kg. Vooral met deze ‘F’ beleeft de 500 heel goede jaren, hoewel het model dus al acht jaar op de markt is. Ruim de helft van de totale 500-productie komt voor rekening van de F, inclusief de ‘L’.

***500 L (1968 – 1972)***

Anders dan de eerdere letters ‘D’ en ‘F’ heeft de L wel degelijk een betekenis: Lusso. Dit is een luxere versie van de 500 F, uiterlijk direct herkenbaar aan de verchroomde beugels op de voor- en achterbumpers. De 500 L speelt in op de vraag naar meer luxe en comfort, er is een groep kopers die zich graag wil onderscheiden van de eigenaren van ‘gewone’ 500’s. Verschillende bedrijven springen daar al eerder op in, nu doet Fiat het zelf ook. Andere detailwijzigingen zijn veel luxere bekleding, een compleet nieuw dashboard, ander stuur, chroomlijsten rond de ramen en de regengootjes, grotere koplampen, andere logo’s en de 500 L staat standaard op radiaalbanden.

***500 R (1972-1975)***

Dit is de laatste productieversie van de 500. In 1972 introduceert Fiat de 126, als feitelijke 500-opvolger, maar het oude model heeft zoveel trouwe fans dat van een definitief einde nog geen sprake kan zijn. De 126 krijgt een grotere motor, opnieuw een ‘staande’ luchtgekoelde tweecilinder met 594 cm3 inhoud en 17 kW/23 pk. De 500 R krijgt dezelfde motor, maar met 13 kW/18 pk. De topsnelheid ligt daarmee op 100 km/u. De R borduurt verder door op de F, maar wel met wat verschillen. Zo zijn er sportieve stalen wielen zonder wieldoppen, simpele rechte bumpers en een iets gewijzigd front, met daarop het nieuwe, gestileerde Fiat-logo. In 1975 stopt de productie van de 500 definitief, maar de Giardiniera gaat nog twee jaar door.

***Variëren op de 500***

Het enorme succes van de 500, in Italië, maar ook ver daarbuiten, is een ideale voedingsbodem voor heel veel varianten en afgeleide modellen. Het is onmogelijk daarvan hier een compleet overzicht te maken, omdat sommige bedrijven op heel kleine schaal maar enkele van de 500 afgeleide exemplaren hebben gebouwd. Een aantal bekende namen moeten wel de revue passeren.

Dat is op de eerste plaats Abarth, tegenwoordig onderdeel van Fiat zelf. In het verleden is Abarth wat we nu een ‘tuner’ noemen, met opvoersets en complete auto’s, maar ook een fabrikant van sportieve accessoires. De ‘Abarth-uitlaat’ is vele jaren een begrip onder autoliefhebbers. In eerste instantie levert Abarth onderdelen om de 500 sneller te maken (‘elaborazione Abarth’), later ook complete auto’s. Dat zijn onder meer de Abarths 595 en 695, beide ook als ‘Esse-Esse’ (Italiaans voor SS). In de sterkste productieversie (695 SS) haalt Abarth 28 kW/38 pk uit een tot 690 cm3 vergrote tweecilinder.

Abarth is niet de enige tuner, want ook Giannini uit Rome maakt snellere versies, maar blijft dichter bij de basis-500. Waar Abarth zich sterk profileert op de internationale racecircuits, is Giannini vooral binnen Italië bekend om zijn snellere straatversies.

Autobianchi geldt als een zustermerk van Fiat, waar enkele decennia afgeleide modellen worden gebouwd. De 500 staat aan de basis van het merk (dat oorspronkelijk zelfstandig is als Bianchi), met de Bianchina als Coupé en Cabriolet, Quattroposti en de Panoramica, een sjieke kleine stationcar voor wie de 500 Giardiniera te gewoon vindt.

Lombardi varieert zelfstandig op Fiat-producten, en biedt een veel luxere versie van de 500 aan als ‘My car’, lang voordat Fiat zelf met de Lusso op de markt komt.

In Italië bestaat een lange traditie van bedrijven die bijzondere carrosserieën bouwen op bestaande bases. Die industrietak gaat in de jaren zestig geleidelijk ten onder. Ghia is daarin een grote naam. Op basis van de 500 (en 600!) bouwde dit bedrijf de Jolly, met rieten stoeltjes en een baldakijn als dakje, puur bedoeld als ‘strandauto’, om van je buitenhuis aan de Riviera mee naar het strand te rijden of zo. Een beroemde naam is ook Vignale, dat in 1967 om de productie een flinke impuls te geven een sportwagentje in de stijl van de jaren dertig op de technische basis van de 500 bouwt, de Vignale Gamine.

Fiat heeft in Duitsland jarenlang een ‘joint venture’ met NSU en daar worden onder de naam Neckar Fiat-derivaten gebouwd. Een bijzonder model is de Neckar Weinsberg, in feite een 500 met een langere voor- en achterkant, waardoor het een grotere auto lijkt. In Oostenrijk maakt Steyr-Puch gebruik van de body van de 500, met wat aanpassingen en dan voorzien van tweecilinder-boxermotoren uit eigen productie.

***De rol van de 500***

In de jaren zestig neemt de massamotorisering heel snel toe. Veel mensen kopen in dit decennium voor het eerst een auto. Dat begint in de regel met het goedkoopste en eenvoudigste dat er op de markt is. De Fiat 500 speelt hierin een belangrijke rol. Uiteraard geldt dit heel sterk in Italië, maar ook in tal van andere Europese landen en dus ook in onze contreien. Beroemd zijn de foto’s van grote Italiaanse pleinen, waar uitsluitend Fiats 500 naast elkaar staan geparkeerd. De 500 is de ultieme stadsauto van zijn tijd. Niettemin is de 500 ook op het platteland zeer geliefd. De 500 is de ideale auto voor het jonge gezin, met twee kinderen op de achterbank en hij rijdt zo goedkoop dat hij past binnen het budget van een modaal salaris. Met hun 500 rijdt het jonge gezin een pas verworven vrijheid tegemoet.

Daarnaast richt Fiat zich van meet af aan nog een bijzondere markt: vrouwen! In de jaren vijftig en zestig is het nog niet vanzelfsprekend dat vrouwen zelf een auto besturen, maar Fiat ziet hier grote mogelijkheden voor de 500. Niet voor niets rijden bij de introductie op 4 juli 1957 twee lange rijen nieuwe 500’s, met jonge vrouwen aan het stuur, door Turijn en Rome. Fiat geeft niet alleen aan dat de 500 betaalbaar is, maar ook gemakkelijk door iedereen te rijden. Fiat sluit zich in de jaren zestig internationaal aan bij de vrouwenemancipatie, bijvoorbeeld door als enige automerk te adverteren in vrouwenbladen, ook in Nederland, waarbij zelfs voor het eerst het woord ‘emancipatie’ in de tekst voorkomt. Sterke, zelfbewuste en onafhankelijke vrouwen kiezen voor hun eigen Fiat 500.

Dat maakt de sympathieke 500 tot een uniseks-auto, iedereen wil erin gezien worden. Het gaat er in de jaren zestig niet alleen om dàt je je al een auto kunt veroorloven, juist ook mensen van wie duidelijk is dat ze kapitaalkrachtig genoeg zijn om een grotere auto te rijden, kiezen voor een 500, al is het vaak ‘erbij’. Zo is de 500 tegelijk een soort anti-statussymbool, maar ook een auto om in gezien te worden.

De Giardiniera vervult daarbij een geheel eigen rol. Met zijn minimale gebruikskosten is het de ideale auto voor kleine zelfstandigen en winkeliers. Menig kruidenier op het platteland brengt met een Giardiniera boodschappen naar veraf wonende klanten. Allerhande kleine bedrijven gebruiken de 500 Giardiniera om hun spullen te vervoeren, van schildersbedrijven tot tuinmannen.

***De klassieke 500 anno nu***

De allerlaatste 500’s uit de productie zijn intussen veertig jaar oud. De Fiat 500 bekleedt een belangrijke positie in de klassiekerwereld, waarin men een voorkeur heeft voor aansprekende auto’s uit vroeger tijden. De Nederlandse Fiat 500 Club behoort al vele jaren tot de grootste ‘merkenclubs’ van ons land (www.fiat500club.nl).

Door de enorme productie zijn er nog heel veel 500’s over. Zeldzaam wordt ‘een 500’ echt niet, tenzij iemand op zoek is naar een heel specifieke versie. Het enorme wagenpark aan overgebleven 500’s zorgt ook voor een ruime vraag naar onderdelen en plaatwerk. Dat is ook een belangrijk pluspunt voor viel liefhebbers, in principe is alles te koop en er zijn diverse specialisten die zich bezighouden met de restauratie van klassieke 500’s. Daarbij is de techniek zo eenvoudig dat veel liefhebbers er ook zelf in slagen een totaal versleten 500 weer tot een goed rijdende auto op te knappen. De waarde van een klassieke 500 varieert enorm. Een en ander hangt heel sterk af van de exacte uitvoering, in hoeverre de auto origineel en authentiek is -dus niet samengesteld uit onderdelen van verschillende types- en uiteraard de ijzeren wet van vraag en aanbod. In het algemeen stijgen de prijzen van goede exemplaren wel, maar wie niet direct voor de top gaat, kan voor een betrekkelijk bescheiden budget een klassieke 500 kopen en rijden. De simpele charme en vertederende uitstraling van de 500 maken de auto nog steeds tot een zeer geliefd promotiemiddel, vaak gespoten in de gekste kleuren en met de meest uiteenlopende logo’s.

Dat is nog lang niet alles. De 500 is uitgegroeid tot één van de ultieme symbolen voor het goede leven in Italië, voor alles wat het land charmant, aantrekkelijk maakt, het land van het goede leven, met lekker eten en drinken en vol van levenslust. Samen met de al even klassieke Vespa-scooter is de 500 niet meer weg te denken in souvenirwinkeltjes en op alle plaatsen waar toeristen komen. De 500 is heel snel te vinden elke denkbare gedaante, als sleutelhanger, van keramiek, als tas, op T-shirts, als USB-stick en computermuis, je kunt het zo gek niet bedenken.

**Cinquecento: de tussenpaus**

Basiscursus Italiaans: cinque is vijf, cento is honderd. Cinquecento staat dus letterlijk voor 500. In 1992 brengt Fiat de Cinquecento op de Europese markt. Dit is een strak gelijnde, moderne, compacte auto, naast de illustere Panda en in naam dus een rechtstreeks eerbetoon aan klassieke 500, die ook dan al een grote schare liefhebbers kent. De Cinquecento is een aantal jaren heel succesvol. De knalgele uitvoering ‘Sporting’ zie je ook bij ons veel rijden. Promotioneel wordt dit model ook ondersteund door de Cinquecento Trofeo. In een aantal landen, waaronder Nederland, wordt met exact identiek geprepareerde Cinquecento’s een eigen kampioenschap verreden in rally’s en rallysprints. De Cinquecento Trofeo heeft in Nederland gelopen van 1994 tot en met 1998.

**De nieuwe 500**

Italië is in rep en roer. Met een stapsgewijze aankondiging, met name in het land zelf, dat er op 4 juli 2007 Iets Heel Bijzonders gaat gebeuren, worden de verwachtingen heel hoog opgezweept. Op de dag nauwkeurig, vijftig jaar na de introductie van de ‘nuova’ 500, onthult Fiat de compleet nieuwe 500. Op de technische basis van de al langer geproduceerde tweede generatie Panda, staat hier een auto die rechtstreeks appelleert aan de gevoelens die de klassieke 500 nog steeds losmaakt. Een 500 in een moderne vorm, in een formaat waarmee in het huidige verkeer is te leven, met het comfort en de uitrusting van een moderne, compacte auto. Italië is opnieuw in de ban van de 500. Italië? Zeg maar gerust heel Europa. Dit is opnieuw een schot in de roos. De vraag is zo groot, dat er in de beginperiode zelfs al afgeleverde auto’s door particulieren met winst worden doorverkocht. De productie draait op volle toeren. Natuurlijk wordt de 500 op de eerste plaats verkocht op zijn uiterlijk, zijn unieke vormgeving, maar daar komt nog bij dat de auto met beschikbare stripings en accessoires door elke koper naar eigen smaak kan worden aangekleed.

Fiat heeft de 500 zonder ingrijpende wijzigingen steeds iets verder ontwikkeld. In eerste instantie was de vertrouwde 1.242 cm3 motor (51 kW/69 pk) de belangrijkste krachtbron, met de 1.368 cm3 motor (74 kW/100 pk) als pittig alternatief. Beide motoren zijn er handgeschakeld of met de ‘Dualogic’ semiautomaat. De 1,3 liter dieselmotor (55 kW/75 pk en 70 kW/95 pk) is in Nederland nooit erg geliefd geweest, maar in sommige andere landen wel goed verkocht. Er zijn drie uitvoeringen: Pop, Longe en Sport. De Fiat 500 wordt voor 2008 uitgeroepen tot de Europese Auto van het Jaar.

In de lente van 2008 volgt de eerste extra-uitvoering, de nieuwe basisversie Naked. Begin 2009 wordt een Stop&Start-systeem aan de 1,2 liter motor gekoppeld.

Begin 2010 is de eerste carrosserievariant een feit: de 500C. Met zijn elektrisch bediende roldak inclusief de achterruit brengt de 500C weer een element terug van de klassieke 500: de mogelijkheid om in een handomdraai te kunnen genieten van een overdosis frisse buitenlucht. In het najaar van 2010 volgt een belangrijke aanvulling, in de vorm van de eerste TwinAir tweecilindermotor. Juist deze motor, met zijn karakteristieke, roffelende geluid, past heel goed bij de 500 en refereert opnieuw aan het klassieke tweecilindermodel. Fiat blijft steeds opnieuw de focus op de 500 richten. Naast technische vernieuwing gebeurt dit vooral door zeer regelmatig tijdelijke, extra aantrekkelijke uitvoeringen te leveren. In de tien jaar dat de 500 meeloopt, passeren de actieversies Bicolore, NL, Rosa, Vintage ’57, By Diesel, Color Therapy, Cult, PopStar, Riviera Maison, Edizione Perla, Rock Millionaire, Blackjack, By Gucci, Street, Riva en Holiday Edition de revue. Elke uitvoering heeft zijn eigen karakteristiek, wijkt meestal af in kleur en uitvoering. Zo kunnen kopers (m en vooral v!) niet alleen hun eigen 500 samenstellen, maar de actieversies verleiden ook tot herhalingsaankopen en dragen zo bij aan het blijvende succes van het hele model.

In de herfst van 2012 is de eerste echte variant op de 500 een feit. De ruime gezinsauto met als eenvoudige aanduiding ‘L’ doet zijn intrede. Een jaar later komt er nog een ruimere variant, de L Living met een langere carrosserie en desgewenst zelfs zeven zitplaatsen.

De tweede afgeleide van de 500 is de X, die begin 2015 hier op de markt verschijnt. Dit is een auto die in elk opzicht past in een grotere klasse, een hoger marktsegment, maar hij heeft wel een vormgeving die in karakter sterk doet denken aan de zeer succesvolle 500. De 500X is er zelfs in een stoere 4x4-uitvoering, een heuse cross-over.

Medio 2015 volgt de facelift van de 500 en 500C. Dat is een waagstuk, auto’s worden zelden mooier van een facelift (en niet alleen auto’s…), maar Fiat houdt het subtiel. Een ander dashboard, andere koplampen met dagrijverlichting, een extra koelsleufje en achterlichten met een ‘hart’ in carrosseriekleur. Dat is alles bij elkaar net voldoende om het onderscheid te maken, zonder het oorspronkelijke ontwerp geweld aan te doen.

Dat is belangrijk, het uiterlijk moet vooral blijven zoals het is. Zo refereert de huidige 500 sterk aan zijn historische voorbeeld en het maakt het huidige model voor iedereen direct herkenbaar. Een mooie bijkomstigheid is dat het aanhoudende succes van de 500 in heel West-Europa niet alleen zorgt voor een groot aanbod gebruikte exemplaren, maar ook een enorme vraag, waardoor de restwaardes relatief hoog blijven. Dat maakt het bezit van de 500, nieuw of gebruikt, ook nog eens economisch heel overzichtelijk.

Na tien jaar is de Fiat 500 nog steeds een auto die zelden ongemerkt voorbij rijdt. Zo lang het model zo ongekend populair blijft, zal Fiat ‘m blijven produceren. Wie weet overtreft de levenscyclus van het huidige model nog eens de achttien jaren dat de klassieke 500 in productie is geweest!

-----------------------------------------EINDE BERICHT----------------------------------------

Noot voor de redactie, niet voor publicatie:
Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Toine Damo

Public Relations Officer

T: +31 (0) 20 3421 864
M: +31 (0) 6 29 584 772

E: toine.damo@fcagroup.com

W: www.fiatpress.nl

   