

WSZYSTKO NIC PONADTO



Less is more – to znana maksyma projektantów, według której samochód jest tym lepszy i tym lepiej spełnia swoją funkcję, im ma mniej zbędnych elementów. Fiat Panda I jest najlepszym przykładem zastosowania w praktyce tej filozofii – oferował dokładnie wszystko, czego klienci wymagali od tego typu auta i nic ponadto.

Panda 1000 CL i.e.

Karol Kostrzewa | Zespół Jerzy Kossowski

7 zaprojektowanie małego, praktycznego auta miejskiego jest równie wielką sztuką, jak nakreślenie pięknego, sportowego coupé. Legenda mistrza Giorgetto Giugiaro pisana nie tylko stworzeniem Maserati Ghibli, Iso czy Alfey Romeo Giulii GT, ale też VW Golfa I, Ibizy czy właśnie pierwszej generacji Fiandy.

Na przód

Pod koniec lat '70 Fiat potrzebował auta, które zastąpi przestarzały model 126, z jego dwucylindrowym silnikiem umieszczonym z tyłu i chłodzonym powietrzem. Włosi już w 1969 mieli w swojej ofercie przednionapędowy samochód z poprzecznie umieszczonym silnikiem – był to Fiat 128. Takie samo rozwiązanie zastosowali w mniejszym modelu 127,

który zadebiutował dwa lata później – w 1971 r. Zadaniem, które Fiat postawił przed Giugiaro, było zaprojektowanie auta, które przejmie nowoczesne rozwiązania przeniesienia napędu i zastąpi model 126. Jednak będzie od niego trochę większe, bardziej przestronne i uniwersalne, a jednocześnie mniejsze niż 127. Do tego Panda miała być maksymalnie tania w produkcji.

Nowy model Fiata debiutował na salonie samochodowym w Genewie w lutym 1980, ale pierwsze egzemplarze zjechały z taśm montażowych w grudniu 1979. Pandę pierwszej generacji produkowano przez 23 lata, do 2003. Łącznie z fabryk w sycylijskim Termini i mediolańskim Desio wyjechały ponad 4 mln aut. Giugiaro nie znał albo nie wierzył w powiedzenie, że jeżeli coś jest do wszystkiego,

to jest do niczego. 338 centymetrów długości, 146 szerokości i 144,5 wysokości – nadwozie o takich wymiarach wystarczyło mu, aby stworzyć auto praktyczne i uniwersalne – miejskie, podmiejskie, rodzinne, dostawcze, terenowe. Ponadto był to samochód tani w zakupie i użytkowaniu, niezawodny i oszczędny, ale jednoznacznie budżetowy.

Panda kosztowała ok. 20% więcej niż model 126, ale z pewnością oferowała o ponad 20% „więcej samochodu”. Za Pandę w podstawowej wersji w chwili debiutu Fiat inkasował ok. 3 970 000 lirów włoskich, czyli ok. 9 pensji urzędnika średniego szczebla. W jednym z anglojęzycznych folderów reklamowych Pandy Fiat pisał: *Practically the only thing that's cheaper and more reliable*