

Fiat 126p - auto postrzegane w obecnych czasach jako legenda, zabytek otoczony niesamowitym ciepłem. Dlaczego? Przecież wszyscy pamiętamy jeszcze lata, w których posiadanie tego czegoś? było obiektem kpin i żartów, a każdy kto mógł, czym prędzej się go pozbywał, by kupić ?normalne? auto, więc skąd ta zmiana ? Dlaczego ten pojazd obecnie staje się kultowy?

Są auta, które przechodzą do historii ze względu na rozwiązania techniczne, ze względu na bezbłędną i oszałamiającą stylistykę, czy ponadprzeciętne osiągi. A co sprawiło że ciąg cyfr 126 w podświadomości każdego Polaka wywołuje ciepły obraz małego, trzęsącego się i terkoczącego samochodu? W Polsce produkowano wiele aut, jak choćby Warszawę, która była symbolem ?odrodzenia? Polski i jej przemysłu, Syrenę - czyli w 100% polskie auto od deski kreślarskiej po taśmę produkcyjną, Fiata 125p - symbol nowoczesności i luksusu, Poloneza jako ?narzędzie?, służące do dążenia za zachodnimi standardami i modą.... Lecz patrząc obiektywnie, to właśnie 126tka odcisnęła największe piętno w motoryzacyjnej świadomości Polaków. Dlaczego?

[Jaki będzie Fiat 126 ?](#)

Po prostu podzielił on los samochodów takich jak w innych krajach Fiat 500, VW garbus, czy Citroen 2CV. Stał się pojazdem dla ludu, a jego zadaniem było zmotoryzować kraj, zaopatrzyć każdą rodzinę we własne 4 kółka, które pozwolą na niezależność, komfort i dadzą namiastkę luksusu. Lecz jak to w PRL-u bywało - założenia teoretyczne były idealne - niska cena, system przedpłat, talony... Jednak rynek i rzeczywistość zrobiły swoje ? praktycznie statystyczny obywatel Polski Ludowej swojego fiacika musiał okupić wieloletnim czekaniem w oszczędzaniu i wyrzeczeniach, co świetnie zaprezentowano w mało znanym filmie ?Fetysz?.

[Polski Fiat 126p](#)

Kto nie chciał czekać, ten mógł iść na giełdę ? tam ten sam fiacik, który parę godzin temu opuścił fabrykę, był już 3 razy droższy, bo przecież dostępny ?od ręki?... A więc albo trzeba było mieć anielską cierpliwość, albo gruby portfel, lub ewentualnie nieco później dewizy (czytaj: dolary) ? wtedy taki szczęśliwiec szedł do Pewexu, wybierał, płacił, wyjeżdżał - Europa.

[Rzeczywistość do marzeń](#)

Jak ktoś już dostał informację że może odebrać "kaszlaka", radość nie miała granic - całe rodziny ruszały do Polmozbytów lub na place fabryczne, by odebrać swoje upragnione wozidełko. Tam, jak wielu opowiadało, można było zaobserwować isticie dantejskie sceny? kłótnie i bijatyki o miejsce w kolejce, przepychanka, żeby być pierwszym i móc wybrać kolor... bo: "Panie, trzy czerwone, dwa morskie a reszta piaskowa?". Co bardziej zapobiegliwi przekupywali obsługę klasyczną "flaszka" lub jakimś zaskórniakiem wsuwany dyskretnie w kieszeń pracownika Polmozbytu. Gdy po paru godzinach można było wejść i wybierać, wojny nie ustawały, lecz zaostrzały się, bo "Ci byli pierwsi, oni pierwsi wybrali i to ich?". Kto miał mniej szczęścia i siły przebicia, ten dostawał najstabsze egzemplarze, czyli w najmniej atrakcyjnym kolorze i z największą ilością fabrycznych niedoróbek oraz felerów.

[Co potrafi Polski Fiat 126p?](#)

Po ciężkim boju, gdy samochód stawał na osiedlowym parkingu, właściciel pękał z dumy, sąsiedzi oglądali, zazdrościli a cała rodzina kupno samochodu opijała przez tydzień. Auto wtedy nie było zwykłym przedmiotem, stawało się członkiem rodziny, pieszczonym, dogładanym i usprawnianym. W zimę czy deszcz Ci którzy nie musieli, nie jeździli... Po co ma moknąć i korodować? Ale dla pewności co roku była wykonywana pełna konserwacja, a dodatkowo w progi wlewano kilka kilogramów smaru załatwionego z kopalni przez szwagra.







40 lat minęło jak jeden dzień...

Ci, których na nowego nie było stać, mogli na giełdzie, albo z ogłoszenia kupić używkę z lat 70. lub 80. które wymagały niemal zawsze remontu. Któż nie pamięta legendarnego tekstu z gazetowych ogłoszeń: ?Sprzedam fiata 126p rocznik 1987 ? alternator, fotele lotnicze, palony z kluczyka? - klasyka klasyki. W latach 90. na sto dwudziestkach szóstkach wychowało się spore pokolenie mechaników i tuningowców (jak np. Świątek czy Chojnacki). Sobotnie popołudnie na blokowiskach wyglądało podobnie w całym kraju ? stare 126p z niebieską naklejką PIONIEER na tylnej szybie, grupka młodych ludzi i remont silnika niemal na kolanie, w rytmie Coco Jambo, lecącego z kaseciaka kupionego za 3 wypłaty i charczących głośników. Nie trzeba było mieć interfejsów diagnostycznych, komputerów, specjalistycznych narzędzi - wystarczyła podstawowa wiedza, narzędzia, ?biblia maluchowca? czyli książka z serii ?Budowa, eksploatacja, naprawa? dotycząca fiata 126p, oraz chęci, a wtedy można było zrobić z tym autem wszystko, naprawić wszędzie i przy pomocy byle czego.

Fiat Auto Poland, który zastąpił FSM w 1992, chciał szybko pożegnać malucha. Polacy jednak na to nie pozwolili - tak chętnie go kupowali, że Fiat chcąc nie chcąc, przeprowadził gruntowny lifting i pokazał w 1994 Fiata 126 EL, który szybciotko otrzymał przydomek eleganta.

Wyglądzone linie, nowy zestaw wskaźników, nowe wzory tapicerek, nowoczesny układ zapłonowy, ciekawe żywe barwy - faktycznie elegancka sprawa. Właściciele ST-ków i FL-i z

niekrytą zazdrością oglądali się za "wypasionym" maluchem, który wydawał się pod każdym względem lepszy od poprzednika do momentu, w którym okazało się, że maluch z nową twarzą bardzo szybko się starzeje, a mówiąc dosadniej - koroduje na potęgę, niemalże na taśmie montażowej. Słynna jest opowieść o elegantach z roku 1995, które to z powodu awarii tyskiej lakierni malowano w Bielsku (lub na odwrót). Problem był taki, że gołe nadwozia transportowano i stawiano na placu, wystawiając na działanie warunków atmosferycznych. "Budy" z rdzawym nalotem leciały bezpośrednio na lakiernię, a po pół roku w autach wypadały dziury. Być może jest to jedna z wielu miejskich legend, jednak patrząc na to, ile zachowało się malców z tego rocznika oraz patrząc na stan tych które przetrwały, wydaje się być w tej opowieści sporo prawdy.

1996 rok to ostatnia poważna modyfikacja malucha i ostatnia zmiana - stał się ELX-em, gdyż otrzymał katalizator, który był konieczny by nie dopuścić do zakończenia produkcji fiata 126p - ledwo bo ledwo, ale maluch spełnił dzięki temu nowe wyśrubowane normy czystości spalin. W roku następnym wprowadzono oficjalnie nazwę modelową MALUCH, a po dwóch latach, z powodu mocno słabnącego zainteresowania, padła decyzja o zakończeniu produkcji. Pożegnalny tysiąc "sto dwudziestek szóstek" wyjechał pod nazwą Happy End. Ostatni z 3 318 674 egzemplarzy wyprodukowanych przez 27 lat zjechał z taśmy 22 września 2000 roku i trafił do turyńskiego muzeum Fiata. Czy był to szczęśliwy koniec? Zdecydowanie tak, było to najczulej i najgłośniej pożegnane auto rodzimej produkcji, a patrząc na to ile dla zmotoryzowanej części naszego narodu zrobił, nie sposób mu tego odmówić i należy chóralnie powiedzieć DZIĘKUJEMY za te wszystkie lata!



<https://www.facebook.com/Rezerwa126>





Tekst: [Łobuz](#)