
Historia Fiata w Polsce to jedna z najciekawszych kart w dziejach naszej motoryzacji. Włoski koncern, założony w 1899 roku w Turynie, szybko stał się symbolem nowoczesności i masowej produkcji samochodów, a w latach trzydziestych XX wieku jego wpływy dotarły również do naszego kraju. W 1932 roku Państwowe Zakłady Inżynierii podpisały pierwszą umowę licencyjną z Fiatem, co pozwoliło rozpocząć w Warszawie produkcję samochodów osobowych i ciężarowych tej marki. Najbardziej znanymi modelami tamtego okresu były Fiat 508 Balilla, w Polsce nazwany Fiatem 508, oraz większy Fiat 518 Mazur.auta te stały się nie tylko środkiem transportu dla prywatnych użytkowników i urzędów, ale również fundamentem budowy krajowego przemysłu samochodowego. Niestety, ambitny rozwój przerwał wybuch II wojny światowej, a zakłady produkcyjne uległy zniszczeniu.

Po wojnie Polska znalazła się w orbicie wpływów Związku Radzieckiego, co uniemożliwiało współpracę z zachodnimi koncernami motoryzacyjnymi. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych próbowano tworzyć własne konstrukcje – powstawały Warszawy, Syreny, Nysy czy Żuki – ale brakowało nowoczesnych i tanich samochodów osobowych, które mogłyby zmotoryzować szerokie rzesze społeczeństwa. Władze PRL zdawały sobie sprawę, że bez zakupu licencji z Zachodu Polska nie będzie w stanie dogonić Europy w tym obszarze. Wybór padł ponownie na Fiata, który oferował proste i sprawdzone konstrukcje, nadające się do masowej produkcji. W 1965 roku podpisano umowę licencyjną, a wkrótce potem rozpoczęto przygotowania do uruchomienia produkcji.

Pierwszym owocem nowej współpracy był Fiat 125p, produkowany od 1967 roku w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu. Choć z zewnątrz przypominał nowoczesnego Fiata 125, to technicznie opierał się na starszych modelach 1300/1500. Był jednak samochodem przestronnym, solidnym i idealnie pasował do roli auta rodzinnego oraz służbowego. To właśnie 125p przez wiele lat stanowił podstawę polskiej motoryzacji, a jego liczne egzemplarze służyły jako taksówki czy wozy państwowych instytucji. Na jego bazie powstał także Polonez, który od 1978 roku stał się symbolem polskiej motoryzacji końca PRL, choć wciąż wykorzystywał technikę odziedziczoną po Fiacie.

Prawdziwym przełomem okazała się jednak produkcja Fiata 126p, popularnie nazywanego Maluchem. Produkcję rozpoczęto w 1973 roku w Bielsku-Białej, a później także w nowo wybudowanej fabryce w Tychach. Była to licencyjna wersja włoskiego Fiata 126, dostosowana do polskich realiów. Maluch miał niewielki, dwucylindrowy silnik chłodzony powietrzem o pojemności od 594 do 704 cm³ i mocy od 23 do 26 koni mechanicznych. Był niezwykle prosty w budowie, tani w eksploatacji i łatwy do naprawy. Dla przeciętnej polskiej rodziny stanowił pierwszy własny samochód i symbol awansu społecznego. Stał się jednym z najważniejszych elementów codziennego życia w PRL, umożliwiając podróże, wakacyjne wyjazdy i większą mobilność. Choć często krytykowano jego ciasne wnętrze i słabe osiągi, Maluch na zawsze zapisał się w świadomości Polaków jako samochód, który zmotoryzował całe pokolenie. Produkowano go nie tylko na potrzeby krajowe – eksportowano go również do innych państw bloku wschodniego, a nawet na Zachód.

Po transformacji ustrojowej Fiat nadal odgrywał ogromną rolę w polskim przemyśle motoryzacyjnym. W latach dziewięćdziesiątych w Tychach rozpoczęto produkcję nowoczesnych,

małych modeli – Fiata Cinquecento, a później Seicento. Fabryka w Tychach stała się jednym z najważniejszych zakładów koncernu na świecie, a w XXI wieku produkowano tam m.in. Fiata Pandę drugiej generacji, kultowego Fiata 500 oraz Forda Ka. Polska stała się ważnym centrum produkcyjnym i eksportowym, a jakość aut z Tychów była wysoko oceniana przez zagranicznych partnerów.

Dziedzictwo Fiata w Polsce jest ogromne. Fiat 126p stał się ikoną popkultury i symbolem epoki PRL. Fiat 125p ukształtował obraz polskich ulic lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, a Polonez – choć często krytykowany – był przez wiele lat jedyną polską próbą stworzenia nowoczesnego auta na bazie włoskiej technologii. Współczesne fabryki Fiata w Polsce to z kolei świadectwo udanej integracji z europejskim i światowym przemysłem motoryzacyjnym. Bez współpracy z włoskim koncernem zmotoryzowanie Polaków przebiegałoby o wiele wolniej, a wiele pokoleń nie miałoby szansy zasiąść za kierownicą własnego samochodu. Historia Fiata w Polsce to więc nie tylko opowieść o licencjach i umowach, lecz także o marzeniach, aspiracjach i codziennym życiu milionów ludzi, dla których samochód stał się przepustką do nowoczesności i wolności.