

Panda

Nell'estate 1976 venne affidato alla neonata Italdesign, di Giorgio Giugiaro e Aldo Mantovani, l'ideazione dell'aspetto formale che venne realizzato in poche settimane con la denominazione iniziale di "Zero", in omaggio a un vecchio modello FIAT degli anni dieci.

Nel febbraio 1978, quando i prototipi ebbero raggiunto un soddisfacente grado di sviluppo, vennero segretamente presentati a una selezionata platea di affezionati clienti e concessionari, escludendo la presenza della stampa. La presentazione, tenutasi nel parco di Novegro e protetta da un rigido cordone di sicurezza, per evitare sguardi indiscreti, aveva lo scopo di valutare il gradimento della vettura da parte degli utenti e degli operatori settoriali. All'uopo, la direzione commerciale FIAT aveva fatto distribuire una scheda a risposte multiple sulla quale gli intervenuti erano invitati ad esprimere un giudizio circa l'aspetto esteriore ed interiore, la spaziosità e finitura dell'abitacolo, la disposizione dei comandi e altre caratteristiche, compresa l'adeguatezza della denominazione "Rustica", provvisoriamente assegnata.

Il 25 febbraio 1980 la "Panda" fu posta in prenotazione: la "30" a 3.970.000 lire e la "45" a 4.702.000 lire.

Nel successivo bimestre furono raccolti più di 70.000 ordinativi.

Il 29 febbraio la vettura fu presentata in anteprima al Presidente Sandro Pertini, nei giardini del Quirinale, e il 5 marzo venne esposta al Salone dell'automobile di Ginevra, la nuova autovettura utilitaria denominata definitivamente Panda; continuando la nuova tipologia identificativa iniziata nel 1978 con la Ritmo, l'ufficio marketing FIAT decise di dare alla vettura un nome di fantasia piuttosto che la denominazione del progetto interno. L'anno dopo si aggiudicò il secondo posto per il titolo di Auto dell'anno

Fiat panda 4x4

Non si può parlare della piccola di casa Fiat ed ignorare la Panda 4X4. Nata nel 1983 grazie alla collaborazione della Steyr-Puch, che mette a punto il sistema a quattro ruote motrici e lo consegna assemblato con frizione e cambio, diventa subito la vettura ideale per chi è costretto ad affrontare terreni impervi. Grazie al peso contenuto in appena 740, e ad un motore da 48 cv, la Panda 4X4 stupiva per la sua agilità su ogni tipo di terreno anche in assenza di pneumatici dedicati al fuoristrada.

Il nome Panda deriva da... una dea

E invece si chiama Panda, ma l'animale simbolo del WWF non centra nulla. Anzi, negli anni Ottanta la scelta di Fiat provocò quasi un incidente diplomatico proprio con la più famosa organizzazione internazionale di protezione ambientale. Lo si legge ne *Il grande libro delle piccole Fiat* (Nada Editore) scritto da Alessandro Sannia il quale sostiene che tutto rientrò nella normalità solo dopo una generosa donazione elargita da parte di Fiat al WWF. Panda invece deriva dal nome della divinità minore romana protettrice delle strade e dei viaggiatori, che teneva libere le strade (dal verbo latino pandere, aprire)

Riconoscimenti e primati

La prima generazione della Panda è stata la prima vettura con lunghezza inferiore ai 4 metri ad avere una motorizzazione diesel (1986) e a disporre di trazione integrale (1983); è anche una delle prime vetture ad essere commercializzata con alimentazione elettrica (Panda Elettra del 1990). La vettura è stata la prima citycar ad aggiudicarsi il premio Auto dell'anno (nel 2004) e la prima citycar a raggiungere il campo base avanzato dell'Everest a 5.200 metri (nel 2004 con modello 4x4)

Le 7 cose che non sapete sulla Fiat Panda

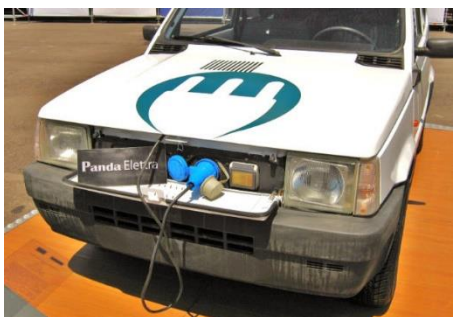
1. Panda Cabrio

In occasione dei mondiali di calcio di Italia '90 Fiat lanciò una campagna promozionale abbastanza intensa e gravitante attorno al fenomeno del Pandino. Oltre a dotare opzionalmente i modelli di alcuni speciali e vistosissimi copriruota la cui superficie ricorda la trama di un pallone da calcio, gli stabilimenti di Mirafiori produssero la Panda Cabrio. Si trattò in verità di un allestimento riprodotto in davvero pochi esemplari, progettata e rifinita dalla Maggiore.



2. Emissioni zero

Quando i trasporti sostenibili erano utopia, attraversando le chiacchiere di pochi visionari e manifestandosi principalmente nelle idee delle persone, la Fiat lanciò negli anni '90 la **Panda Elettra**, in produzione dal 1990 al 1998. Si trattava della Panda 750 con motore convertito in elettrico. Raggiungeva una velocità massima di 70 km/h con una autonomia di 100 km. Il prezzo elevato e i lunghi tempi di ricarica sancirono il flop di questo modello.



3. Papamobile

In occorrenza della sua visita in Spagna del 1982, papa **Giovanni Paolo II** si mosse attraverso una Fiat Panda allestita a papamobile. Il pontefice, stando d alcune indiscrezioni, avrebbe dovuto incontrarsi coi fedeli con la classica Mercedes 230G al Camp Nou di Barcellona e al Santiago Bernabeu di Madrid, ma venne giudicata troppo grande ed ingombrante.



4. Furto a fin di bene

I primi a recensire la Fiat Panda nel febbraio del 1980 furono dei reporter di *Quattroruote*. Per farlo, però, rubarono letteralmente la macchina di due collaudatori ufficiali, notando il fatto che le chiavi d'accensione erano state lasciate sul cruscotto. I giornalisti testarono la vettura e la rimisero al suo posto, senza che i legittimi proprietari potessero neppure scoprirlo.

febbraio del 1980 furono dei reporter



5. Panda Islanda



La stessa coppia di giornalisti che testò molto poco convenzionalmente il Pandino, arrivò a metterlo alla prova – tre anni più tardi e nella versione 4x4 – lungo le impervie strade montane dell'**Islanda**, dove il veicolo si comportò in modo esemplare nonostante la benzina di scarsa qualità reperibile. Furono battuti oltre 2mila km, con solo 300 di strade asfaltate.

6. Dall'artico alla steppa

L'epoca della Panda era finita da un pezzo nel 2016. Eppure un equipaggio tutto italiano, "*Tre uomini e una Panda*" il suo nome che tributa il film di Aldo, Giovanni e Giacomo "*Tre uomini e una gamba*", ha compiuto una vera e propria impresa. Il Pandino in questione ha infatti partecipato all'edizione annuale del Mongol Rally, percorrendo in soli 26 giorni 11.500 chilometri fino a giungere alla capitale Ulan Batoor.



7. Star del cinema

La Panda si rese protagonista fin da subito



sia del grande che del piccolo schermo. Tra i vari lungometraggi occorrono citare "*Zucchero, Miele e Peperoncino*" del 1980, in cui Edwige Fenech e Lino Banfi fuggivano a bordo di una Panda 45; Ornella Muti guidava un Pandino color arancio in "*Bonnie e Clyde all'italiana*" del 1983; in "*Il pap'occhio*" (1980) Luciano De Crescenzo, nel ruolo di Dio, utilizzava proprio la Panda e in "*Amarsi*

un po'" (1983), la catchphrase di Claudio Amendola – "*De chi è 'sto catorcio?*" – si riferisce ad un esemplare di Panda violetto.