



## Dziennikarska rzetelność, czyli motozgadywanka

Dzisiaj gratka dla pasjonatów polskiej motoryzacji, a zwłaszcza Polskiego Fiata 125. Bywa, że narzekamy na dziennikarską rzetelność. Karcimy redaktorów za pisanie tendencyjnych testów i koniunkturalizm czy wręcz tendencyjność.

A jak było dawniej? Przecież „ukryci sponsorzy” nie istnieli.

Prześledźmy historię pojawienia się na rynku Polskiego Fiata 125p z punktu widzenia tygodnika „Motor”, który za wszelką cenę chciał gloryfikować poczynania FSO nie bardzo wiedząc, jaką licencję zakupi fabryka. Oto, co znajdujemy na stronach „Motoru”:

W połowie 1966 roku wszyscy byli przekonani, że FSO postawi na Fiata **1300/1500**. Artykuły chwaliły doskonałą jakość i walory tego modelu. Test na tym 5-letnim samochodzie, przeprowadzony przez tygodnik, wykazał 29 zalet i 6 wad („Motor” 23/1966). Taki sam test dotyczący Fiata **124** był już mniej łaskawy: 18 zalet przy 11 wadach. („Motor” 41/1966). To jak na zupełnie nowe auto było wynikiem słabym.

Niecały rok po podpisaniu umowy z Fiatem, Warszawę odwiedził jego nowy prezes, Giovanni Agnelli. Niebawem tygodnik „Motor” (nr 45/1966) przeprowadził wywiad z Tadeuszem Wrzaszczykiem, który w pewnym momencie rozmowy ujawnił, że samochód będzie posiadał tarczowe hamulce na cztery koła. Choć dziennikarze nie mieli dostępu do informacji o konkretnym modelu to zrozumieli, że z pewnością **nie będzie** to model **1300/1500**.

Zawrzało. Po wnikliwej analizie uznano, że w takim razie wybrany zostanie Fiat **124**. Nagle wszystko się zmieniło. Redaktorzy zupełnie zapomnieli o Fiacie **1300/1500**, natomiast Fiat **124** stał się niemal z dnia na dzień najlepszym autem na świecie. Peanom na jego cześć nie było końca. W każdym tygodniu pisano coś pozytywnego. W jednym tylko, dość krótkim artykule („Motor” 12/1967) padały wielokrotnie takie słowa: „*bezbłędne, bez zastrzeżeń, w pełni popieramy, marzenie, doskonałe*”. Czytelnik odnosił wrażenie, że ten model zsumował zalety wszystkich aut europejskich.

Pierwsze, skromne informacje o Fiacie **125** pojawiły się 30 kwietnia 1967 roku i zupełnie nie wskazywały, by ten model miał być produkowany w Polsce. W maju prasa ciągle faworyzowała model **124**, pisząc o Fiacie **125**, że „*nie najlepiej trzyma się drogi*”, że właściwie to jest „*stary model 1500, ubrany w nadwozie 124 i zaopatrzony w powiększony raptem silnik od 124 S*” („Motor” 21/1967)

Dopiero w czerwcu pojawiła się oficjalnie nazwa **125p**. Wtedy dziennikarze uświadomili sobie, że Fiat **124** miał „*zbyt długi okres rozgrzewania silnika, hałaśliwe zawory, zawodny termostat i niedopracowane hamulce*” („Motor” 39/1967). W tym samym numerze opisano test **Fiata 125**. Nagle okazało się, że jednak dobrze „*trzyma się drogi*”, i góruje nad Fiatem **124** bardziej luksusowym nadwoziem oraz większym bagażnikiem.

No tak, czytelnicy nie mieli łatwo w tamtych czasach.