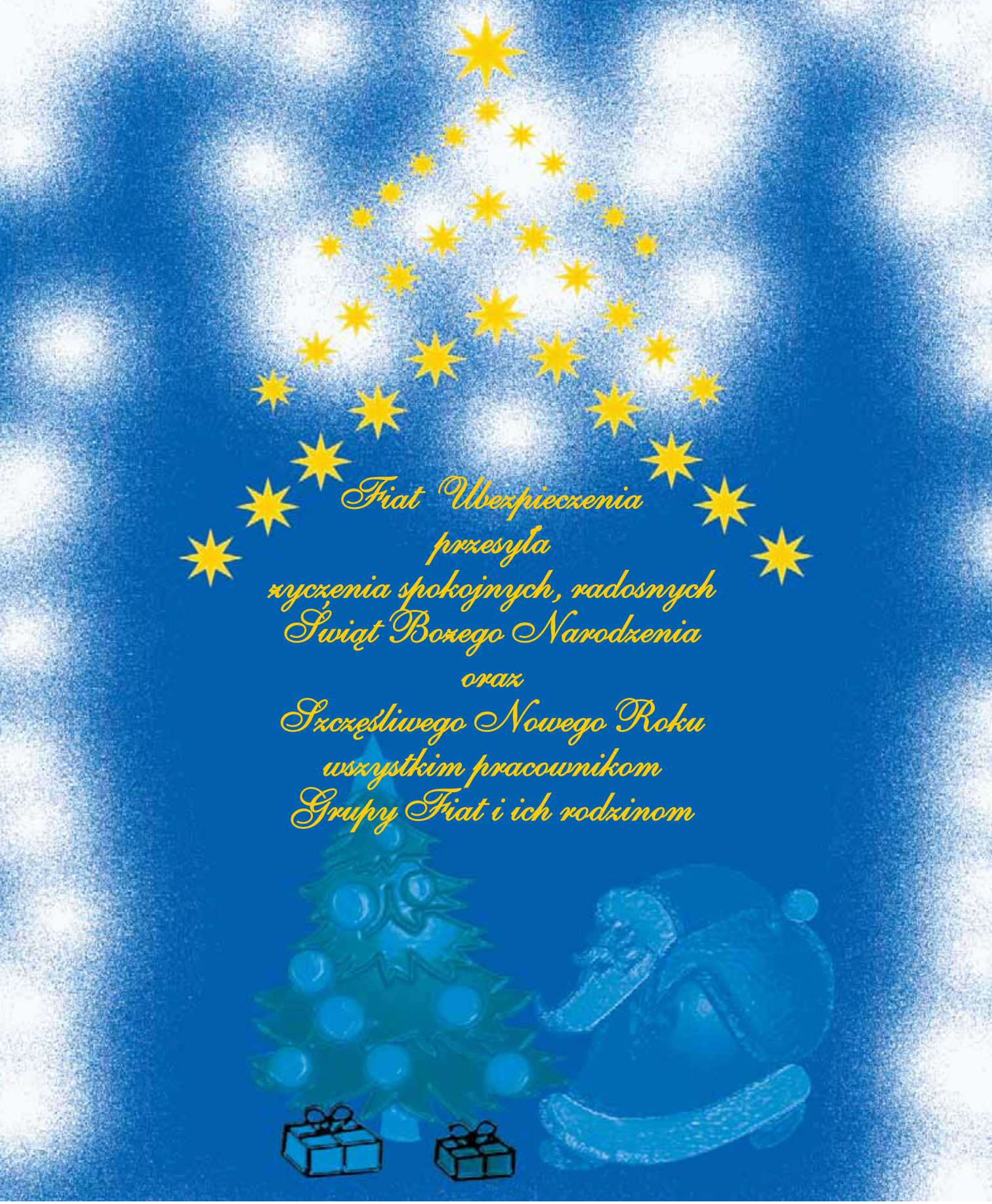
fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 6 - NUMER 35 - GRUDZIEŃ 2001

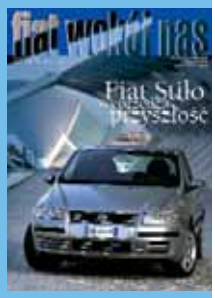
CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Fiat Stilo wyprzedza przyszłość



FIAT bezpieczenia

Bezpieczeństwo jakiego potrzebujesz.



w numerze

fiat wokół nas
rok 6 – numer 35 – grudzień 2001

Wydawca: Fiat Auto Poland
43-300 Bielsko-Biała
Ul. Grażyńskiego 141
Tel. 033/8132775
Fax 033/8134176

Projekt wydawniczy: Satiz Poland sp. z o.o.

Dyrektor Wydawniczy: Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny: Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego: Francesco Novo

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat: Ettore Gregoriani

Biuro reklamy: Nikola Wajda
tel.: 033/813 27 61

Opracowanie, skanowanie, skład i przygotowanie do druku: Satiz Poland
Bielsko-Biała

Dyrektor Artystyczny: Massimo Buffa
EOS Poland

Druk: Dimograf
Bielsko-Biała
Nakład: 15 000 egz.

Redakcja: Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
Filippo Gallino,
Jacek Albiński,
Mirosława Malich

Sekretariat: Gabriela Kolonko
e-mail: satizpolska@fiat.com

4 Wyniki konkursu fotograficznego

6 O tym się mówi

8 Chwila refleksji: Zbigniew Preisner

10 Grupa Fiat w I półroczu

11 Fiat w Polsce

14 Prezentujemy Fiata Stilo

33 Ekstra: Z nartami w Beskidy przewodnik po sportach zimowych

24 Fiat-GM Powertrain

28 New Holland na Targach

46 Ingest Segim Polska

48 Puchar Alfa Romeo

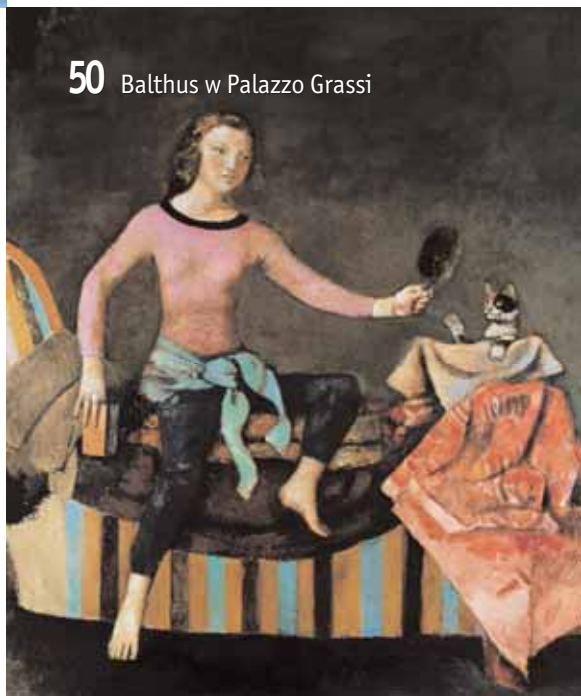
56 Festiwal Kompozytorów Polskich

58 I Międzynarodowy Turniej Fiata

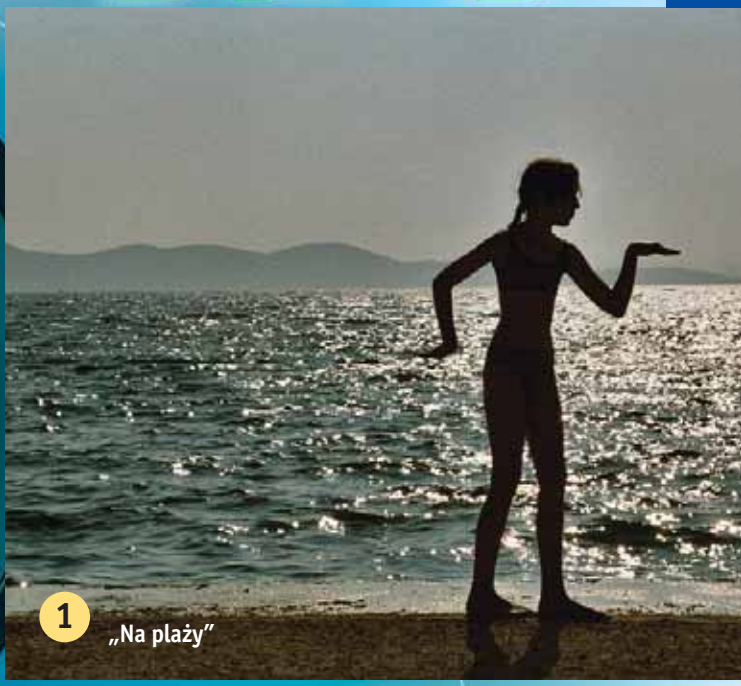
60 Media za kierownicą

62 Cennik samochodów

50 Balthus w Palazzo Grassi



konkurs wakacyjny



1 „Na plaży”

2 „W drodze na Skrajny Granat”

3 „Śmiech to zdrowie”

Konkurs był wakacyjny, ogłaszamy wyniki, gdy jego uczestnicy myślą zapewne już o feriach zimowych. Trochę to trwało, więc wybaczcie. Zapowiedzieliśmy, że konkurs będzie zabawą, że nie ma specjalnych kryteriów, którymi się będziemy kierować, ani granicy wieku, uprawniającą do wzięcia w nim udziału.
Był to konkurs dla wszystkich, którzy lubią fotografować, a wakacje to przecież wymarzony czas na podpatrywanie świata i ludzi aparatem fotograficznym.
Na adres redakcji nadesłano 81 zestawów fotografii.
Czasami były to całe cykle tematyczne.

„Na biwaku” 4

rozstrzygnięty

Było w czym wybierać, ale radość sprawiło nam nie tylko to, że nasze nagrody trafią we właściwe ręce, ale przede wszystkim to, że tak duże jest zainteresowanie fotografowaniem, choć nie jest to tanie hobby.
Ostateczną decyzję podjęła komisja w skład której weszło dwóch przedstawicieli Związku Polskich Artystów Fotografików: Andrzej Baturo – przewodniczący komisji i Janusz Michalik; fotoreporter FAP – Ireneusz Kaźmierczak oraz Jerzy Piekarczyk – redaktor naczelny FWN.
Oceniając nadesłane prace brano pod uwagę zarówno pomysł i umiejętność obserwacji, jak również walory artystyczne, które dało się dostrzec w tych zdjęciach, robionych w końcu nie przez ludzi parających się fotografią zawodowo.
Komisja zwracając uwagę na wysoki, jak na fotografię amatorską, poziom nadesłanych zdjęć, postanowiła przyznać:

I miejsce Agnieszce Pajor – córce pracownika Fiat Auto Poland 1
II miejsce zajęła, pracująca w FAP, Teresa Łukawiecka 2
III Barbara Cichecka z Business Solutions 3
Nagroda specjalna Satiz Poland przypadła w udziale Arlecie Kowalczuk – córce pracownika Fenice Poland. 4

Albumy uznanych fotografików oraz poradniki o sprzęcie i technice fotografowania otrzymują: Magdalena Batko-Grados (Automotive Lighting), Andrzej Fułek (FAP), Paweł Mszyca (FAP), Wojciech Bojko (Teksid Poland), Andrzej Majewski (FAP).
Posiadaczami rocznej prenumeraty czasopisma „Il Quadrifoglio” zostają: Artur Bednarczuk (New Holland Bizon), Dariusz Karut (Fiat-GM Powertrain), Bronisław Majewski (FAP), Adam Klaczek (ITS-GSA), Jerzy Biela (Magneti Marelli), a czasopisma „Twój Styl”: Jolanta Misiarz (Business Solutions), Katarzyna Haber (Purchasing Poland), Jan Pasterak (FAP), Marta Mazurkiewicz (Comau Poland), Kamila Nolka (Fiat-GM Powertrain), Roman Troszczyński (Magneti Marelli Suspension), Leszek Procner (Teksid Poland), Hanna Drapała (FAP), Renata Niemczyk (Business Solutions), Dagmara i Marcin Głuszek (Teksid Poland). Gratulując zwycięzcom, dziękujemy wszystkim uczestnikom mając nadzieję, że spotkamy się jeszcze nie raz na naszych łamach.

O tym się mówi

Posiedzenie Zarządu Fiat S. p. A.

10 grudnia br., pod przewodnictwem prezesa Paolo Fresco, zebrał się Zarząd Fiat S. p. A. w celu przeanalizowania perspektyw na rok 2002 oraz opracowania programu przedsięwzięć przemysłowych i finansowych, mających na celu umocnienie Grupy. Przedsięwzięcia te obejmują:

- obszerny plan restrukturyzacji przemysłowej, związany z kosztami nadzwyczajnymi, które wyniosły około 800 milionów euro w roku obrachunkowym 2001, wpływając negatywnie na jego wynik finansowy.
- reorganizację Fiat Auto polegającą na wyodrębnieniu czterech Business Units: Fiata/Lancię, Alfę Romeo, Rozwój Międzynarodowy i Usługi. Każda jednostka będzie stanowić w pełnym tego słowa znaczeniu odrębną firmę, odpowiedzialną za wyniki ekonomiczne i finansowe w swoim obszarze, z własnymi strukturami rozwoju wyrobu, produkcji, marketingu i handlu. Celem każdej z nich jest poprawa wizerunku własnej marki.
- ponowne opracowanie programu sprzedaży zewnętrznej na rok 2002, zakładającego osiągnięcie 2 miliardów euro.
- zwiększenie kapitału zwyczajnego o około 1 mld euro, oferowanego dodatkowo we wszystkich kategoriach akcji, z równoczesną emisją warrant na subskrypcję akcji zwykłych.

• • •

W związku ze zmianą organizacyjną w Fiat Auto, Roberto Testore, któremu powierzono ważne stanowisko w Grupie oświadczył, że zamierza podjąć inne wyzwania menedżerskie, w związku z czym złożył rezygnację z obecnie zajmowanego stanowiska, ze skutkiem na koniec bieżącego roku.
Na stanowisko Dyrektora Generalnego i Pełnomocnego Fiat Auto powołany został Giancarlo Boschetti, od roku 1990 dyrektor generalny Iveco.
Nowym Dyrektorem Generalnym i Pełnomocnym Iveco będzie Michel de Lambert, obecnie odpowiedzialny w tej spółce za Transolver i dyrektor generalny Fraikin, firmy zajmującej się długoterminowym wynajmem pojazdów przemysłowych.

Planeta Fiata

Dzisiaj, zwłaszcza młodym, nie wystarczy już tradycyjna forma sprzedaży. Odpowiedzią na to zjawisko jest nowa inicjatywa marketingowa FAP „Planeta Fiata". Przez pół roku ruchome miasteczka wędrowały po śródmieściach i głównych centrach handlowych 21 polskich miast z samochodami koncernu.
Zaczęło się w czerwcu w Warszawie – skończyło w listopadzie w Krakowie. Po drodze „Planeta" przejechała Polskę wzdłuż i wszerz, zaglądając również do atrakcyjnych miejscowości turystycznych, w tym do Bielska-Białej.
W całym kraju odwiedziło ją około 130 tys. osób, oglądając najciekawsze samochody Fiata: od Barchetty do Seicento Sporting Schumacher.
W jazdach próbnych uczestniczyło blisko 16 tys. osób. Wśród młodzieży największym zainteresowaniem cieszyły się symulatory jazdy Formuły 1 oraz stoisko komputerowe przygotowane wspólnie z firmą Interia, ze stronami internetowymi Fiata i Planety.
Dla uczestniczących w Planecie Fiata przygotowano konkurs na hasło reklamowe, w którym główną nagrodą była Barchetta, z polisą ufundowaną przez Fiat Ubezpieczenia.

Dyrektor Wydawniczy Fiat Wokół Nas

Począwszy od tego numeru przejąłem obowiązki dyrektora wydawniczego „Fiata Wokół Nas". Przede wszystkim chciałbym złożyć wyrazy uznania i podziękować Maciejowi Brzozowskiemu za pracę włożoną w prowadzenie pisma. Pracę, którą pragnę kontynuować przekonany o znaczeniu i skuteczności tego narzędzia komunikacji, szczególnie w trudnych momentach, takich jak obecnie. Mam zamiar skoncentrować się na intensywnym dialogu z czytelnikami, informując ich o sytuacji Grupy Fiat oraz włączając wraz z rodzinami w inicjatywy przedsiębiorstwa. Enrico Pavoni

rys. Janusz Stefaniak

Wesołych Świąt,
pogody ducha,
życzliwości
dla bliskich i dalekich
oraz lepszego Nowego Roku
wszystkim Czytelnikom
i ich Rodzinom

życzy Redakcja

Chwila refleksji

Coraz rzadziej piszę dla filmu

Zbigniew Preisner

Dla artysty najważniejszą rzeczą jest być wiernym sobie. Sam wiem, że nikogo nie zaskoczę piękną frazą, melodią, harmonią. Wszystko już było. Dlatego jedyną szansą dla artysty jest opisywanie świata z własnego punktu widzenia.

Kompozytor – w miarę upływu lat i wypadania włosów – dojrzewa, powraca do pewnych krajobrazów, klimatów... Wielki sentyment mam do Bielska! Tam mieszkałem do 10 roku życia. Pamiętam nasze mieszkanie przy ulicy Wzgórze: choć okropne, było ładnie położone. Mój ojciec pracował w fabryce, mama w zakładach włókienniczych. Dobrze pamiętam Stare Miasto... I kilka nazwisk z mojej klasy: Barbara Hafbert, Ela Naszczak, Wiesiek Pezda. Chodziła też z nami Greczynka z pochodzenia, pięknie się nazywała – jeśli dobrze pamiętam – Mojsidis Agapi. Po grecku „agapi", znaczy miłość. Mój wujek był maszynistą w bielskim teatrze, często więc chodziłem na spektakle, przez cały rok niecierpliwie czekając na wakacje – wtedy teatr wyjeżdżał na gościnne występy do Żywca, Cieszyna i wujek zabierał mnie na te wojaże. Ale Bielsko nie jest dla mnie „małą ojczyzną", do której bym stale powracał myślą pisząc muzykę, jak robił to Miloš Forman realizując swoje filmy. Forman powiedział kiedyś: „Wydaje mi się, że na moje filmy miliony ludzi chodzą dlatego, że staram się je realizować tak, by je rozumiano w mojej wiosce rodzinnej w Czechach. Bo jeśli tam je zrozumieją, to istnieje szansa, że zrozumie je cały świat. Gdybym robił filmy w założeniu od razu dla miliona widzów, to pewnie nawet moja wioska nie chciałaby ich oglądać". Forman bardzo trafnie tu określił ideę tworzenia sztuki. Prawda jest najważniejsza! Fenomen Krzysztofa Kieślowskiego polegał właśnie na prawdzie – w piękny, prosty i wzruszający sposób potrafił mówić o sprawach, które nas wszystkich interesują. Był wierny sobie. Dla artysty to najważniejsza rzecz, zwłaszcza, że np. w dziedzinie muzyki wszystko już wymyślono. Sam wiem, że nikogo już nie zaskoczę piękną frazą, melodią, harmonią czy dodekafonią. Wszystko – powtarzam – już było! Dlatego jedyną szansą dla artysty jest opisywanie świata z własnego punktu widzenia, czyli – owa wierność samemu sobie.

Jaka muzyka będzie za pięćdziesiąt czy sto lat? Dziś nie wiemy nawet, jaka ona będzie za rok. Cała sztuka przeżywa kryzys. W listopadzie br. przypadkiem zobaczyłem w telewizji „Podwójne życie Weroniki" i tak mnie to wciągnęło, że oglądałem film ponad godzinę. Pomyślałem: Boże, jaki to był niesamowicie piękny film! Jak wspaniale Krzysztof opisywał swój świat, swoje symbole, swą metafizykę! W całym świecie jego filmy były zrozumiałe. Po śmierci Krzysztofa współpracowałem z kilkoma reżyserami, którzy też chcieli dotykać metafizyki, ale różnica między Kieślowskim a nimi była zasadnicza: on był jak człowiek, który dotknął miejsca swą różdżką i odkrył studnię, oni zaś byli niczym znachor, który nie dość, że nie uleczył, to jeszcze sam umarł. Być może kogoś obrażę, ale w Polsce nie znam nikogo takiego, kto zastąpiłby Kieślowskiego.

W świecie istnieje kilku ciekawych twórców tzw. kina niezależnego. Wrażliwi, inteligentni twórcy nie chcą

fot. Anna Włoch (Agencja Gazeta)

Zbigniew Preisner (ur. 1955 r.) jeden z najwybitniejszych kompozytorów muzyki filmowej. Od 1978 r. związany z krakowską Piwnicą pod Baranami. Autor muzyki m.in. do filmów Krzysztofa Kieślowskiego, z którym współpracował przy siedemnastu filmach. Zdobywca wielu nagród.

fot. Anna Włoch (Agencja Gazeta)

realizować filmów dla wielkich amerykańskich studiów, wręcz się przed tym bronią. Bo wiążąc się z takim studio kontraktem, tracą swą wolność, czyli możliwość wypowiadania się własnym językiem. Jeśli reżyser chce się szybko wzbogacić, robi filmy mało ważne, by nie rzec – głupie. Ale istnieją jeszcze twórcy, którzy wolą mieć mniej pieniędzy, byle móc rano spojrzeć sobie w oczy w lustrze.

Jako kompozytor jestem wielkim leniem. Muzykę filmową komponuję tylko wtedy, kiedy mam zamówienie i kiedy zbliża się ustalony w kontrakcie termin konsultacji z reżyserem. Wtedy sprężam się, piszę i jestem bardzo systematyczny. Nie oznacza to jednak, że wcześniej nic nie robię. Stale myślę o filmie i o tym, jak odkrywać nowe obszary dźwiękowe, o co dziś coraz trudniej, zwłaszcza, że napisałem muzykę do ponad setki filmów. Dziś coraz rzadziej piszę dla filmu.

Tajemnica takiej sztuki, jak film, polega na ścisłej współpracy jego twórców. Z Krzysztofem ta współpraca trwała permanentnie jeszcze przed pierwszym klapsem, o filmie mówiliśmy dużo i żyliśmy jego treścią. A kiedy jego realizacja już się rozpoczęła, doskonale wiedziałem, co w nim jest ważne. Jeszcze za życia Krzysztofa planowałem pisanie muzyki nie tylko dla filmu. Po jego śmierci okazało się, że taki człowiek, jak on, jest właściwie niezastąpiony. On sam robił ważne filmy, w których bardzo ważna była muzyka. Gdy ludzie słuchali później muzyki do innych moich filmów, często mówili – i nadal mówią – że to już nie TO! Wszyscy nadal oczekują od mojej muzyki pewnej ekspansywności. Nie rozumieją jednak, że w filmach Krzysztofa ta ekspansywność była niezbędna, bo on chciał takiej właśnie muzyki. W innych filmach taka muzyka nie jest potrzebna.

Ewoluuję teraz głównie w kierunku własnej muzyki. I bzdurą jest to, co dziennikarze pisali po moim „Requiem" – że chcę pisać muzykę klasyczną. Nie! Chcę robić muzykę filmową bez filmu i mam ku temu powody: np. ponad dwa tysiące słuchaczy na koncercie w Bielsku – i to bez wielkiej reklamy, a zwłaszcza ich reakcja na tę muzykę, niełatwą przecież, hermetyczną... O czymś to świadczy!

6 grudnia br. ukaże się mój album „Głosy", potem realizuję film z Eduardo Pontim „Beetwen Strangers" (Wśród obcych) z udziałem m. in. Sophii Loren i Gerarda Depardieu. W Londynie ukaże się też moja płyta „Silence Night and Dreams". Od komponowania wolę jednak koszenie trawy, budowę domów, jazdę na nartach i – przede wszystkim – nurkowanie na dużych głębokościach, w czym jestem niezły. Znawcom mogę powiedzieć, że na czystym tlenie (bez mieszanki) zszedłem na głębokość 86 metrów. Nurkowałem niemal we wszystkich najpiękniejszych miejscach świata – na Mauritiusie i Seszelach, w Tajlandii i w Australii, ale najczęściej tam, gdzie jest najpiękniej – w wodach Morza Czerwonego. Schodziłem w jaskinie i podwodne groty, spotykałem rafy koralowe, ławice zjawiskowo barwnych ryb i wraki statków. Teraz moim marzeniem jest zejść na głębokość 101 metrów. Mam licencję tzw. głębokiego nurka, pływam zawsze w zespołach czteroosobowych. Bo samotne nurkowanie zbyt często oznaczać może piękną śmierć. Co mnie kusi w podwodnym świecie? Lekko transponując wieszcza powiem: „Płynę tam, gdzie rozum nie płynie". Głębiej, głębiej... Sam nie wiem, co mnie tam ciągnie.

Notowała Izabella Bodnar

Odpowiedź na trudne czasy

Ograniczenie działalności produkcyjnej, zredukowanie kosztów struktury, zwiększenie wydajności i uproszczenie procesów. W ten sposób Grupa Fiat odpowiada na gwałtowne spowolnienie światowej gospodarki.

Po pierwszej połowie roku, dzięki tendencji wzrostowej w stosunku do roku 2000, Grupa osiągnęła zaplanowane cele. W trzecim jednak kwartale 2001 roku Fiat odczuł konsekwencje nieznacznego pogorszenia sytuacji gospodarczej na świecie. Tragiczne wydarzenie z 11 września, które zmobilizowały świat zachodni do walki z międzynarodowym terroryzmem, odbiły się jednak negatywnie na gospodarce, dotkniętej już pierwszymi objawami ogólnego osłabienia. Załamały się nastroje, spadł poziom konsumpcji i osłabiły się tendencje rozwojowe.

Grupa Fiat uzyskała w tym kwartale wyniki porównywalne do roku ubiegłego, aczkolwiek niższe od oczekiwanych. Wartość sprzedaży osiągnęła 12,5 miliarda euro. Zysk operacyjny wyniósł 35 milionów euro, wobec 25 mln z porównywalnego okresu roku ubiegłego.

W pierwszych dziewięciu miesiącach 2001 roku wartość sprzedaży zamknęła się na poziomie 43 miliardów euro i była o 1,6% wyższa od porównywalne-

go okresu 2000 r. Zysk operacyjny wyniósł 563 mln euro wobec 500 mln osiągniętych w pierwszych dziewięciu miesiącach roku 2000. Zysk netto wypracowany przez Grupę wyniósł 543 mln euro, wobec 454 mln w 2000 roku, w związku z wystąpieniem przychodów nadzwyczajnych. Wydarzenia z 11 września wpłynęły na ogólne pogorszenie koniunktury w gospodarce światowej. Bardzo trudno ocenić – z uwagi na całokształt wydarzeń – jak w najbliższych miesiącach będzie kształtować się sytuacja na rynkach. Można jednak już teraz przewidzieć ogólny spadek popytu na samochody w Europie i zahamowanie pozytywnej tendencji w Brazylii, z którą Fiat Auto wiązał wielkie nadzieje. Do tego dochodzi przedłużający się kryzys na rynku polskim, tureckim i argentyńskim.

W sektorze pojazdów rolniczych spodziewany jest wzrost popytu w Ameryce Północnej, w mniejszym jednak stopniu niż w pierwszej połowie roku. W Europie natomiast należy się liczyć z kolejnym załamaniem rynku. Także na rynku maszyn do robót naziemnych odnotowuje się spadek zarówno w Ameryce Północnej, jak i w Europie. Niewielkie zawężenie rynku widoczne jest także w sektorze pojazdów przemysłowych w Europie, w którym panuje duża konkurencyjność cenowa.

W obliczu tak niekorzystnie kształtującej się sytuacji, Grupa Fiat postanowiła dostosować struktury przedsiębiorstwa do nowej sytuacji rynkowej. Podjęto decyzję o zredukowaniu produkcji i poziomów zapasów, posługując się wszystkimi dostępnymi narzędziami: od postojów, po zmniejszenie ilości prac wykonywanych na czas określony. Realizowane są ponadto inicjatywy zmierzające do redukcji kosztów strukturalnych. Wprowadzono ponadto bardzo ostre kryteria inwestowania w najbliższym czasie.

Jak zostało już wcześniej zapowiedziane, Grupa Fiat uruchomiła także program rewizji wszystkich procesów, prowadzących do zwiększenia wydajności i osiągnięcia 20% oszczędności w ciągu najbliższych dwóch latach.

Niepewność i chwiejność rynku nie pozwalają obecnie na ocenę tendencji ekonomiczno-finansowej Grupy w ostatnim kwartale i całym 2001 roku. Wiadomo jednak już teraz, że pogorszenie się sytuacji na świecie, dostosowanie produkcji do niższego popytu na rynku i nieuniknione już spowolnienie procedur cesji, czynią niemożliwymi do osiągnięcia cele wyznaczone na początku roku, tak w zakresie dochodowości, jak i redukcji zadłużenia.

Wynik operacyjny Grupy w czwartym kwartale mógłby – z pewnym marginesem niepewności – osiągnąć próg rentowności. W 2001 roku nie zostanie jednak powtórzony wynik dochodowości operacyjnej i netto z roku ubiegłego. Grupa stara się nadal realizować wyznaczone sobie cele w zakresie zwiększania dochodowości oraz redukować zadłużenie. Wykorzystuje do tego zdobyte pozycje na polu współzawodnictwa, odnowę wyrobów, większą synergię i przeprojektowanie procesów. O solidności firmy decyduje także wyważony podział działalności usługowej i przemysłowej według powszechnie znanych zasad core business.

Między kryzysem i nadzieją

Francesco Novo

O problemach mijającego roku i przyszłorocznych perspektywach rozmawialiśmy z Enrico Pavonim – reprezentującym Grupę Fiat w Polsce oraz z Massimo Gentilinim – dyrektorem generalnym Fiat Auto Poland.

Kończy się niedobry rok dla gospodarki światowej. Tragiczne wydarzenia wrześniowe wraz z niekorzystną koniunkturą w silnym stopniu wpłynęły na ogólną sytuację gospodarczą. W Polsce, w sposób szczególny odbiły się one na rynku samochodowym.

FWN: – Kończący się rok miał swoje cienie i blaski. Jak mógłby Pan podsumować sytuację Grupy Fiat w Polsce?

Enrico Pavoni: – W kraju odnotowano znaczny spadek konsumpcji i inwestycji, chociaż inflacja obniżyła się i nadal zachowuje taką tendencję. Pozytywnym elementem jest również redukcja stóp procentowych: sześć kolejnych cięć przyniosło obniżkę o 7,5 %. Niestety, zwiększyło się bezrobocie (16,5%), a wzrost PKB jest niezwykle ograniczony. W tej sytuacji Grupa Fiat kontynuowała działania zmierzające do zmniejszenia kosztów i racjonalizacji produkcji. Mogą się one okazać niewystarczające: przede wszystkim w branży samochodowej potrzebne są działania rządu wspierające popyt.

Enrico Pavoni

– Podczas gdy branża motoryzacyjna w większym stopniu niż inni doświadcza skutków kryzysu, to – na przykład – Business Solutions rozwija się gwałtownie. Jakie korzyści może przynieść to zjawisko?

– W Polsce działa obecnie 25 przedsiębiorstw i spółek joint-venture z Grupy Fiat. Liczba ta znacznie wzrosła, co dowodzi, że Grupa jest zdecydowana kontynuować swą działalność w Polsce. To prawda, że w tym roku najbardziej dynamicznym sektorem okazał się Business Solutions, stając się ważnym eksporterem usług dzięki działalności Polo Europa. W tym obszarze przyjęto około 150 pracowników. Przewidujemy, że dział administracji księgowej i płac rozwinie się dodatkowo w następnych latach. Od 2001 roku działają w Polsce również inne spółki Grupy, takie jak Ingest-Segim, Global Value, joint-venture pomiędzy Fiatem a IBM, oraz spółka Sadi. Celem wszystkich tych przedsiębiorstw jest zdobycie znaczącej liczby klientów, również spoza Grupy. Należy wspomnieć o powstaniu biura FiatAvio w Bielsku-Białej, do którego przyjęto 50 młodych inżynierów. Będą oni projektować detale lotnicze, a w tym momencie przebywają w Turynie na stażu szkoleniowym.

– Zbliża się data wejścia Polski do Unii. Jakie to ma znaczenie dla Grupy Fiat?

– Nasze samochody od kilku lat eksportowane są bez cła na cały kontynent. Również w zakresie wymogów technicznych, homologacji i certyfikacji od lat jesteśmy zharmonizowani z resztą Europy. W sumie do procesu zjednoczenia gospodarczego z Europą przyczyniły się w znacznym stopniu właśnie takie przedsiębiorstwa jak Fiat, działające w Polsce od lat i wspomagające rozwój tego kraju.

Przygotować się na wyzwania jutra

FWN: – Jaki Pana zdaniem był rok 2001 dla Fiat Auto Poland?

Massimo Gentilini: – Trudny. Jego bilans jest niestety ujemny na skutek spadku sprzedaży na rynku krajowym oraz pogorszenia się eksportu, na który niekorzystnie wpłynęła silna pozycja złotego. Już drugi rok z rzędu maleje sprzedaż na rynku samochodowym. W stosunku do 1999 roku zanotowano spadek o połowę. Przyczyny są różnorodne: od ogólnych warunków gospodarczych Polski poczynając, poprzez opodatkowanie tej branży, trudności w sprzedaży ratalnej ze względu na wysokie oprocentowanie kredytów, na niewiarygodnym wzroście importu samochodów używanych kończąc. Nasze przedsiębiorstwo, będące dużym eksporterem, odczuwa ponadto konsekwencje znacznego wzrostu wartości złotówki, który sprzyja importowi wyrobów. Był to zatem rok bolesnych wyborów, zmuszających nas do ograniczenia zdolności produkcyjnych najpierw poprzez postoje, a w końcu poprzez rozstanie się z częścią pracowników.

Massimo Gentilini

– W jaki sposób firma przeciwstawiła się kryzysowi?

– Przedłużający się kryzys zmusza nas do intensywnych działań zwiększających wydajność i ograniczających ryzyko nadmiernego wzrostu należności poprzez ciągłą i uważną kontrolę poziomu naszych zapasów. Umożliwia to utrzymanie ich na właściwym poziomie oraz skoncentrowanie się tylko na niezbędnych dla naszego przyszłego rozwoju, inwestycjach strategicznych.

Obok działań ograniczających wydatki należy wymienić inicjatywy zmierzające do zdobycia nowych klientów poprzez działania marketingowe (na przykład wprowadzenie pod koniec tego roku gwarancji przedłużonej do dwóch lat). Przygotowujemy się również do wylansowania nowych modeli tak importowanych (zaczynając od Stilo, modelu szturmującego europejski segment samochodów średnich rozmiarów, kończąc na wyrafinowanym i luksusowym modelu Lancia Thesis), jak i produkcji krajowej. Palio WE został kompletnie odnowiony pod względem linii nadwozia, wykończeń i części mechanicznych. Ten właśnie model ma nam pomóc w zwiększeniu eksportu, a także przyczynić się do wzmocnienia naszej pozycji w tym obiecującym segmencie na rynku polskim.

Nie zapominamy również o konieczności ciągłego rozwijania sektora usług. Mam na myśli, na przykład, program Autoexpert. Celem jest poprawienie rentowności, która tak bardzo ucierpiała wskutek spadku sprzedaży nowych samochodów, oraz zwiększenie zadowolenia klientów i wzmocnienie ich przywiązania do marki.

– Jak według Pana przewidywań, ukształtuje się w przyszłości rynek samochodowy w Polsce?

– Nie sądzę, aby w krótkim czasie sytuacja znacząco się odmieniła, o ile nie nastąpią jakieś zmiany w gospodarce światowej lub polski rząd nie podejmie działań wspierających rynek. Niemniej wierzymy, iż potencjał Polski jest tak duży, że możliwe jest w przyszłości znaczne przekroczenie sprzedaży z 1999 roku, równej 640 tysięcy sztuk.

– W jakim stopniu zaawansowana jest restrukturyzacja zakładu w Bielsku-Białej i przygotowanie linii pod nowe modele w Tychach?

– Restrukturyzacja zakończyła się skoncentrowaniem w Tychach montażu karoserii; w Bielsku pozostała dyrekcja oraz służby centralne FAP. Obecnie na terenie zakładu w Bielsku znajduje się większość stercjalizowanej działalności produkcyjnej, od spawalni nadwozi Palio (Delfo), do produkcji zawieszeń (Magneti Marelli) oraz usług. Obok tradycyjnych usług świadczonych dla FAP (np. TNT zajmujące się magazynowaniem i dystrybucją części zamiennych), rozwijają się usługi świadczone klientom spoza FAP. Takim usługodawcą jest np. Gesco, które uruchomiło biuro „Polo Europa", zajmujące się prowadzeniem działalności administracyjnej.

Niemniej główna działalność na terenie Bielska-Białej należy do spółki FIAT-GM Powertrain, która przygotowuje się do produkcji nowego silnika diesel dla obu partnerów tworzących joint venture.

– Jakie przesłanie pragnie Pan skierować do pracowników na rok 2002?

– Po raz kolejny nie będzie to łatwy rok, ale musimy być nastawieni pozytywnie i traktować go jako przygotowanie do wyzwań przyszłości. Dlatego musimy poświęcić się między innymi takim operacjom, jak: reengineering procesów – konieczny do zbudowania struktury bardziej płaskiej, elastycznej i szybko reagującej; poprawa jakości, która zagwarantuje większą satysfakcję klienta; przygotowanie technologiczne i organizacyjne do produkcji nowego modelu, który – jesteśmy tego pewni – odziedziczy i pomnoży sukces modelu Fiat Seicento.

Fiat Stilo w stylu Fiata Stilo

Franco Daria

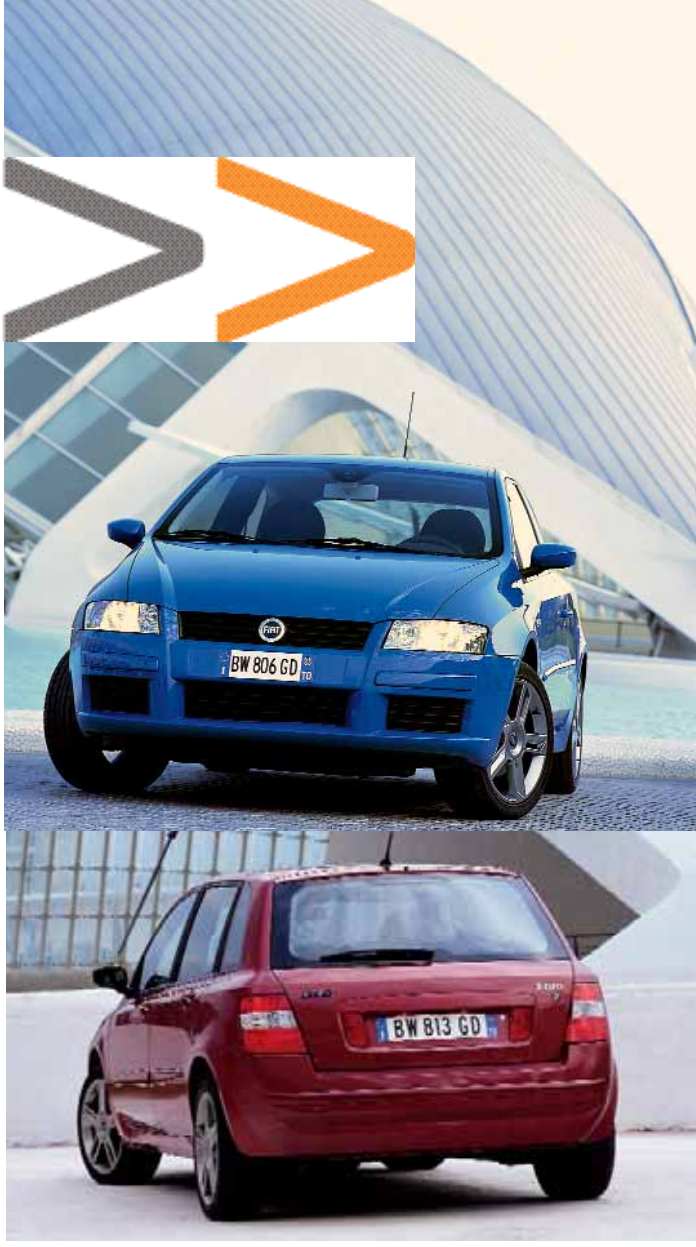
Nowości technologiczne i bogactwo wnętrza, włoski styl i europejski duch – to atuty nowego modelu, który chce odegrać główną rolę w najważniejszym w Europie segmencie samochodów kompaktowych. Fiat Stilo to piękny model o bogatej osobowości. Gamę tworzy 19 wersji, powstałych w wyniku połączenia dwóch wersji – trzy- i pięciodrzwiowej, sześciu silników (1.2 16-zaworowy, 1.6 16-zaworowy, 1.8 16-zaworowy, 2.4 20-zaworowy, 1.9 JTD 80 KM – 1.9 JTD 115 KM), 5 skrzyni biegów (cztery mechaniczne i jedna Selespeed), trzech wyposażeń (Active, Dynamic i Abarth) oraz 17 kolorów nadwozia.

Nowy model posiada wszystko, co w samochodach konkurencji pojawi się dopiero jutro. Koncepcję Stilo Fiat opatrzył hasłem: „wyprzedzać myślą" (ang. „forward thinking"). Nowatorska technologia i wysokie standardy jakościowe mają uczynić ze Stilo pretendenta do głównej roli w najważniejszym na rynku europejskim segmencie samochodów kompaktowych. Należało podjąć wyzwanie i zmierzyć się z projektem wykraczającym poza dotychczasowe ramy obowiązujące w tej kategorii. W Stilo zastosowano zupełnie nową ramę modułową, nowy model oferuje wyposażenie, którego dwa lata temu nie można było skompletować nawet w modelach flagowych. Powstał pojazd o bogatej osobowości, solidny, piękny, o zaletach i wartościach zakodowanych w formule Fiata: innowacyjny projekt, nowoczesna i dostępna dla wszystkich technologia oraz rozwiązania, które ułatwiają i polepszają życie.

Można powiedzieć, że Fiat Stilo posiada jeden charakter i dwie osobowości: obydwie wersje 3- i 5-drzwiowa różnią się między sobą stylem, temperamentem, a nawet rozmiarami (przede wszystkim wysokością, tak ważną dla przestrzeni wewnętrznej). Wersja 5-drzwiowa ma 4,25 m długości, 1,76 m szerokości, 1,52 m wysokości, przy rozstawie osi 2,60 m. Wersja 3-drzwiowa posiada 4,18 m długości, 1,78 szerokości oraz 1,47 m wysokości. Chociaż pięć centymetrów różnicy w wysokości to niewiele, jednak ma znaczny wpływ na prowadzenie pojazdu, ponieważ w każdej wersji inaczej ustawiono siedzenie kierowcy w stosunku do podłoża (punkt H): niżej umieszczono je w wersji 3-drzwiowej, zgodnie z wymogami samochodu o dynamicznym charakterze, wyżej natomiast w wersji 5-drzwiowej. Takie rozwiązanie ułatwia wsiadanie i wysiadanie, zapewnia większą przestrzeń oraz panowanie nad drogą.

Po tym wstępie łatwo zrozumieć dlaczego oba pojazdy, mimo że są wersjami tego samego modelu, różnią się zdecydowanie między sobą. Piękna i agresywna, jak modele coupe', wersja 3-drzwiowa o zacięciu sportowym, proponuje napięte powierzchnie oraz formy strukturalne. Agresywności bryle dodaje tył samochodu, dzięki któremu powstał nowoczesny, funkcjonalny i stylowy bagażnik. Podstawowe cechy tej wersji Fiata Stilo uzupełnia dynamiczny przód, z trzema dużymi wlotami powietrza i zespolonymi lampami. Są to elementy dopracowane nie tylko pod względem stylistycznym – kompaktowe (zawierają także światła przeciwmgielne), skonstruowane z przejrzystego, niepryzmatycznego szkła, przez które widać wymierzone parabole.

Fiat Stilo 5-drzwiowy odznacza się jeszcze mocniejszym i solidniejszym wyglądem. Część przednia, posiadająca szeroki, ochronny zderzak, daje poczucie prestiżu i bezpieczeństwa. Powierzchnie szyb są obszerniejsze ▶



▶ i pionowe, bagażnik zyskuje na szerokości. Klamka znajduje się na wysokości pasa, co ułatwia jej uchwycenie.

Zalety samochodu docenić można w pełni tylko przy codziennym użytkowaniu, kiedy odkrywamy z satysfakcją, że ktoś już pomyślał o nurtującym nas problemie i rozwiązał go w fazie projektowania samochodu. Tak jest w przypadku Fiata Stilo. Dostosowuje się on do potrzeb każdego klienta, do jego postury i pozycji kierowania. Także do jego przyzwyczajeń. Posiada bowiem możliwość wyboru takiej czy innej funkcji, zamykania lub otwierania na odległość konkretnych drzwi. Fiat Stilo jest także pojazdem funkcjonalnym, który w każdej sytuacji proponuje nowatorskie i przydatne dla nas rozwiązanie: od składanego stoliczka dla pasażerów siedzących w tyle, po pojemnik w desce rozdzielczej, który w samochodach klimatyzowanych, pełni funkcję chłodziarki.

Nowy model posiada różne jednostki napędowe. Należą do nich cztery silniki benzynowe i dwa „Common Rail" turbodiesel o mocy od 59 do 125 kW (80-170 KM). Ich różnorodne zalety dają się w pełni wykorzystać dzięki obecności 5- i 6-stopniowej skrzyni biegów – a przy najlepszej oferowanej jednostce – przekładni z funkcją sekwencyjnej zmiany przełożeń Selespeed. Zawieszenie gwarantuje świetną stabilność samochodu i zapewnia podróżującym duży komfort. Pod względem bezpieczeństwa biernego Fiat Stilo, jako jedyny w segmencie, oferuje 8 poduszek powietrznych, z których dwie przednie są Multistage. Natomiast bezpieczeństwo czynne zapewniają cztery hamulce tarczowe oraz wszystkie dostępne dzisiaj urządzenia kontroli hamowania i trakcji: ABS zintegrowany z korektorem hamowania EBD; ASR ograniczający boksowanie kół podczas przyspieszenia; urządzenia EVA i HBA pomagające kierowcy w momencie raptownego hamowania; wyszukany ESP, który na zakrętach elektronicznie kontroluje stabilizację toru jazdy. Ponadto model dysponuje reflektorami na ksenon, zapewniającymi świetną widoczność w każdych warunkach atmosferycznych.

Jeśli chodzi o wyposażenie teleinformatyczne, Fiat Stilo dokonuje prawdziwego skoku generacyjnego dzięki zastosowaniu CONNECT – innowacyjnego systemu teleinformatycznego, łączącego kierowcę z szeroką gamą usług oferowanych przez Targasys. Ofertę usług CONNECT uzupełnia telefon GSM Dual-band z dostępem do Internetu WAP, lokalizacja GPS oraz nawigacja, nie licząc systemu audio, odtwarzającego pliki muzyczne także w formacie MP3. System może być sterowany głosem i wyświetlany na monitorze nawet do 7" Wide Screen. Mając przy sobie transponder, można wejść do samochodu i włączyć silnik bez użycia kluczyków. Na czas podróżowania autostradą należy jedynie ustawić wybraną prędkość, a zadaniem Radar Cruise Control będzie jej utrzymywanie oraz hamowanie lub przyspieszanie w zależności od prędkości pojazdu jadącego z przodu. Przy wjeździe do tunelu reflektory włączą się automatycznie, a przy pierwszych kroplach gwałtownej ulewy, czujnik uruchomi wycieraczki. Inny czujnik ułatwi manewry w momencie parkowania. Działanie tych systemów może być dostosowywane do indywidualnych wymogów kierowcy za pomocą menu My Car na tablicy pokładowej.

W wersji 5-drzwiowej Fiat Stilo oferuje Next Generation Interior czyli nową koncepcję wyposażania kabiny oraz wykorzystania przestrzeni przeznaczonej dla pasaże-

rów i bagaży. Chodzi o wnętrze nowej generacji. Dwa tylne fotele mogą być przesuwane i odchylane niezależnie od siebie, a bagażnik, w zależności od wymagań, może nie tylko zmieniać objętość, ale także formę. W 5-drzwiowym Fiacie Stilo tylna część kabiny dostosowuje się do wymogów pasażerów, dając każdorazowo maksymalny komfort, zarówno jeśli chodzi o przestrzeń dla nóg, jak również o pozycję oparcia. Do tego dochodzi tunel do przewożenia długich przedmiotów, na przykład nart, wiele zamykanych schowków, fotelik dziecięcy zintegrowany z tylnym siedzeniem i przedni fotel, który po złożeniu tworzy dodatkowy stolik.

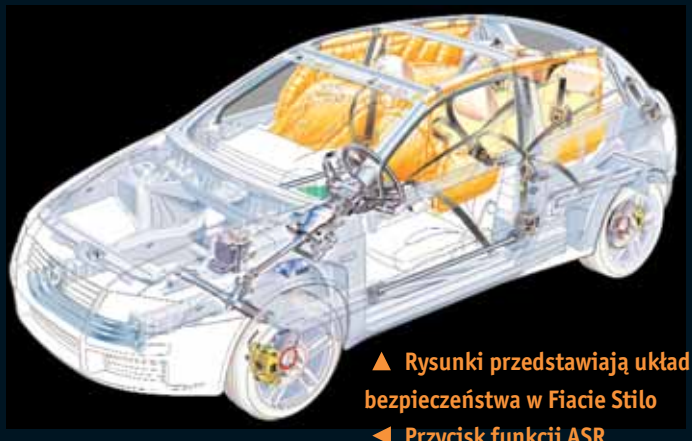
Bezpieczeństwo flagowca

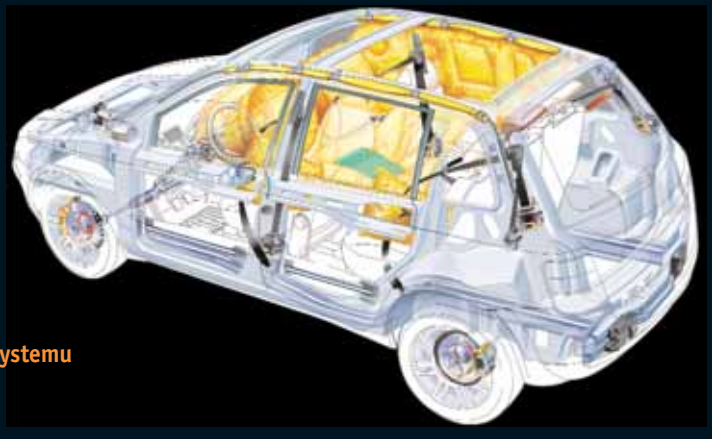
Piętnaście tysięcy godzin obliczeń, sto dwadzieścia crash – testów, sto symulacji na suwnicy Hy-Ge, dwieście prób na komponentach i podzespołach, dziesięć nowych procedur kontrolnych i ośmiu specjalistycznych dostawców współpracujących przy projektowaniu Stilo.

To tylko niektóre liczby świadczące o stopniu zaangażowania się firmy w opracowanie modelu samochodu najbezpieczniejszego nie tylko w swoim segmencie. Model jest bowiem najlepszym przykładem w zakresie systemu bezpieczeństwa biernego. 8 poduszek powietrznych (przednie, boczne i window bag), z których dwie Multistag; pięć pasów trójpunktowych z napinaczami i ogranicznikami napięcia, pięć zagłówków i system przeciwpożarowy FPS. Ponadto nowe podwozie samochodowe zaprojektowane tak, aby z maksymalną skutecznością pochłaniało siłę zderzenia. Nie zapominano o takich elementach jak fotele lub panele drzwi, zaprojektowane z uwzględnieniem sytuacji wypadkowej. Tak pomyślany system bezpieczeństwa pozwolił na przejście ponad stu najsurowszych prób zderzeniowych obowiązujących na świecie.

W zakresie bezpieczeństwa aktywnego, Fiat Stilo oferuje całą serię wyrafinowanych urządzeń elektronicznych kontrolujących właściwości dynamiczne samochodu: od hamowania po napęd. Fiat Stilo jest jedynym w swoim segmencie pojazdem oferującym w wersjach standardowych ABS, ASR i funkcję Brake Assistance. Urządzenia, które uzupełnia przy pojazdach wyposażonych w najmocniejsze silniki (benzynowe 1.8 i 2.4), seryjny ESP (Electronic Stability Program). Tajemnicze z pozoru skróty oznaczają systemy bezpieczeństwa. EBD jest korektorem siły hamowania, który uzupełnia ABS; ASR zapobiega boksowaniu kół podczas przyspieszania; MSR reguluje moment hamowania w czasie redukcji biegów; ESP kontroluje stabilność dynamiczną pojazdu na zakrętach; a Brake Assist asystuje przy nagłym hamowaniu w chwili paniki.

Jeszcze jakiś czas temu trudno było wyobrazić sobie samochód kompaktowy z wyposażeniem właściwym dla samochodów z wyższych segmentów. Wystarczy wspomnieć o klimatyzacji dwustrefowej, która pozwala kierowcy i pasażerom na ustawienie dwóch rożnych temperatur po prawej i lewej stronie samochodu. Jest to bardzo wyrafinowane urządzenie, kontrolujące automatycznie, poprzez elektroniczną centralkę, funkcję temperatury, siły nawiewu, dystrybucji, włączanie kompresora i recyrkulacji. Poza





▲ Rysunki przedstawiają układ systemu bezpieczeństwa w Fiacie Stilo

◄ Przycisk funkcji ASR

▼ Przyciski elektrycznej regulacji siedzeń

obecnością czujników mierzących temperaturę zewnętrzną i wewnętrzną, istnieje dodatkowe urządzenie sprawdzające jakość wprowadzanego powietrza (Aqs). L'Air Quality Sensor pozwala podróżującym wdychać zawsze czyste powietrze, także wtedy, kiedy podróżuje się po mieście, w korku, czy w tunelach.

We wnętrzu samochodu mogą znaleźć się elementy wyposażenia typowego dla samochodów z segmentu D i E jak elektrycznie ustawiane siedzenia z funkcją pamięciową: dzięki niej raz wybrane wygodne ustawienie jest zapamiętywane i powraca po naciśnięciu odpowiedniego przycisku.

Samochód na miarę marzeń

Fiat Stilo zaskakuje bogactwem wyposażenia. Wszystkie wersje modelu oferują bowiem systemy, które w wyniku ewolucji przyzwyczajeń i stylu życia klientów, są wręcz niezbędne. Na przykład: wskaźniki, które w systemie analogowym i cyfrowym podają kierowcy – nie odwracając jego uwagi od prowadzenia samochodu – bogaty zestaw różnych, szczegółowych informacji.

Seryjne są także reflektory przeciwmgielne wbudowane w światła przednie, które pozwalają spokojnie podróżować również w warunkach zimowych; regulacja sterowanych elektrycznie i podgrzewanych lusterek wstecznych wymaga zaledwie kilku sekund. Kierownica i siedzenia, wyposażone we wszelkie możliwe regulacje, zapewniają wygodną podróż kierowcy i pasażerom. Dzięki układowi kierowniczemu i urządzeniu Dualdrive istnieje możliwość wyboru jednego z dwóch rodzajów wspomagania: do jazdy w mieście i poza miastem.

Pod względem komfortu Fiat Stilo zdecydowanie odbiega od samochodów swojego segmentu. Oferuje wyposażenie do tej pory zarezerwowane dla wyższego segmentu pojazdów. Wyposażenie, które zmienia jakość i styl podróżowania. Samochód reaguje na wydawane mu polecenia, dzięki systemowi ustawień „My Car". Kilka dni po zakupie Stilo traci salonową anonimowość i podobieństwo do

▲ Przyciski systemu ustawień My car, które umożliwiają elektryczną regulację siedzenia kierowcy

▲ Światła tylne z wbudowanym światłem przeciwmgielnym.
► Widok ogólny tyłu samochodu
U góry: tablica rozdzielcza Fiata Stilo Active.

swoich braci. Każdy z nich staje się „my car” – moim samochodem, który na zestawie wskaźników mówi „moim” językiem, tzn. wyświetla te informacje, które mnie interesują. Na sygnał pilota otwiera lub zamyka tylko te drzwi, które mnie interesują. Po naciśnięciu jednego przycisku ustawia siedzenie, kierownice i lusterka według moich potrzeb. A wszystko to za sprawą urządzeń, które znajdują się w bliskim zasięgu mojej ręki.

Jednym z futurystycznych rozwiązań, które Fiat Stilo wnosi do swojego segmentu samochodów jest Easy Go – nowatorski system pozwalający na wsiadanie i uruchamianie samochodu bez pomocy kluczyka. Wystarczy rodzaj medalionu o kilkucentymetrowej średnicy zwanego CID (Customer Identification Device). Kiedy zbliżamy się do samochodu i naciskamy klamkę, centralka elektroniczna Easy go sprawdza, czy w promieniu półtora metra znajduje się CID. Jeżeli go namierzy i zidentyfikuje tajne kody przekazywane na częstotliwości radiowej, drzwi otworzą się automatycznie. Pozostaje uruchomić silnik naciskając po prostu przycisk start/stop znajdujący się na desce rozdzielczej. Po zatrzymaniu się pojazdu, powtarzamy operację w odwrotnej kolejności. Wyłączamy silnik, naciskając start/stop, a po wyjściu z samochodu, domykamy drzwi klamką. Dla centralki to sygnał, że zamierzamy się oddalić i system Easy Go blokuje drzwi. System jest prosty, wygodny i wyposażony w całą serię urządzeń, które gwarantują jego całkowite bezpieczeństwo.

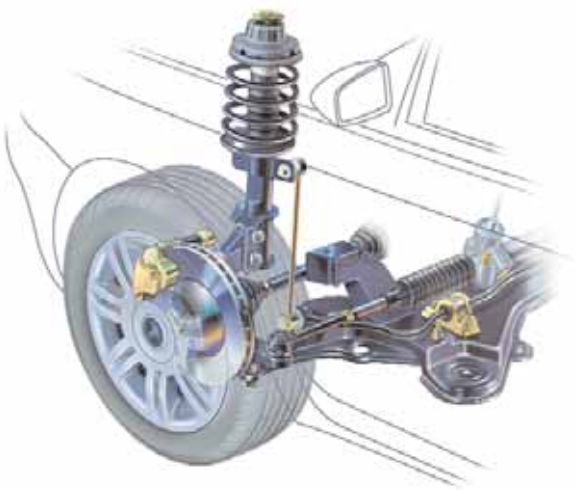
Nowatorski jest także Radar Cruise Control dostępny w wersji Stilo 2.4 Abarth. Jest to system kontroli, który poprawia komfort jazdy i usprawnia ruch na drodze. Wystarczy wybrać żądaną prędkość, a nasz samochód sam będzie ją utrzymywał, nie przekraczając bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu. Radar Cruise Control sprzężony jest odpowiednio z pedałem gazu lub układem hamowania, w zależności od danych, jakie mu przekazuje czujnik radarowy odległości.

Kolejna nowość to Sky Window – otwierany dach z pięcioma żaluzjami i zasłoną przeciwsłoneczną, które składają się niezależnie od siebie ku tyłowi samochodu na dwóch aluminiowych prowadnicach. Podczas podróży możemy dowolnie dobrać ich położenie w zależności od pogody i naszych upodobań.

Sześć silników i awangardowe rozwiązania techniczne

Nowy model oferuje bogatą i zróżnicowaną gamę jednostek napędowych, zależnie od indywidualnych oczekiwań klientów. Są to cztery silniki benzynowe i dwa „Common Rail" turbodiesel o mocy od 59 do 125 kW (80-170 KM). Posiadają wielorakie zalety, pozwalające się w pełni wykorzystać dzięki obecności 5- i 6-stopniowej skrzyni biegów – a przy najlepszej oferowanej jednostce – przekładni sekwencyjnej Selespeed.

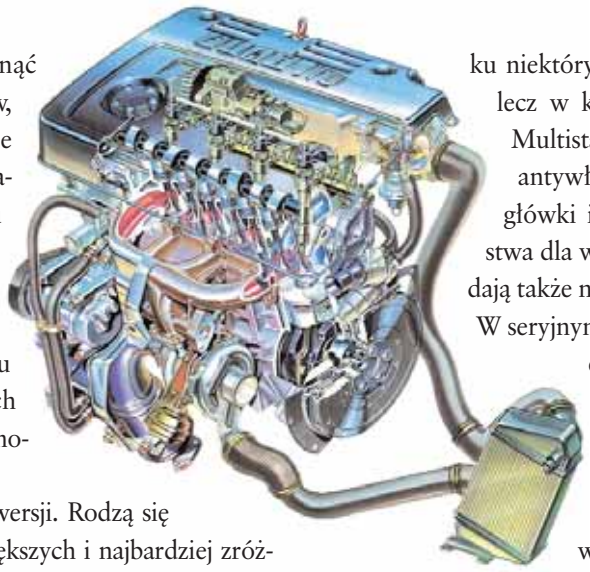
Pierwszym z nich jest silnik 1.2 16v o mocy 59 kW (80 KM) niezawodny i sprawdzony już w innych modelach gamy Fiata, który w przypadku Fiata Stilo uległ całej serii technicznych unowocześnień. Dynamiczny jest również silnik 1.6 16v o 76 kW (103 KM), którego konstrukcja została zmodyfikowana, suw tłoka wydłużony a średnica cylindra – zmniejszona. Dzięki temu jednostka napędowa charakteryzuje się mniejszym zużyciem paliwa, wyższym momentem przy niskich obrotach i mniejszym ciężarem. W gamie Fiata Stilo przewidziane zostały kolejne dwa silniki: silnik 1.8 16v o mocy 133 KM oraz silnik 2.4 20v o mocy 170 KM ze skrzynią Selespeed. Pierwszy z nich pozwala rozwinąć prędkość powyżej 200 km/h i uzyskuje przyspieszenie od 0 do 100 km/h w mniej niż 10 sekund. Drugi należy do rodziny pięciocylindrowych silników, dostarcza mocy 125 kW (170 KM) przy 6000 obr./min i momentu 221 Nm przy jedynie 3500 obr./min. Maksymalna prędkość wynosi 215 km/h, a przyspieszenie od 0 do 100 km/h uzyskuje się w 8,5 sekundy.



Parametry te nie potrzebują komentarza i czynią z Fiata Stilo z silnikiem 2.4 20v i sekwencyjną skrzynią biegów jeden z najlepszych samochodów w segmencie. I wreszcie dwa silniki turbodiesel o pojemności 1.9 JTD: jeden o mocy 59 kW (80KM), a drugi 85 kW (115 KM). Identyczne pod względem konstrukcji i działania, różnią się obecnością intercoolera i konstrukcją turbiny. W silniku 1.9 JTD o mocy 80 KM ma ona geometrię stałą, a nie zmienną.

▲ Dźwignia zmiany biegów
◀ Schemat przedniego zawieszenia
Na sąsiedniej stronie: rysunek silnika 1.9 JTD 85 kW (115 KM)

Nie mogło także zabraknąć awangardowych skrzyń biegów, które decydują o komforcie i przyjemności prowadzenia samochodu. Dla nowego modelu przewidziano pięć ich rodzajów wraz z dwoma specyficznymi wariantami w zależności od silnika. Tak jak i w przypadku zastosowanych zawieszeń, ich osiągi porównywalne są do samochodów wyższych klas.



Gamę Fiata Stilo tworzy 19 wersji. Rodzą się one z połączenia jednej z największych i najbardziej zróżnicowanych ofert w tym segmencie, na którą składają się: dwa pojazdy o odmiennej stylistyce (3- i 5-drzwiowy), sześć silników (1.2 16v – 1.6 16v – 1.8 16v – 2.4 20v – 1.9 JTD 80 KM – 1.9 JTD 115 KM), pięć przekładni (cztery mechaniczne i jedna Selespeed), trzy wersje wyposażenia (Active, Dynamic i Abarth) i 17 kolorów karoserii, do których można dobrać różne barwy i tkaniny pokrycia wnętrz. Jest to gama, z której każdy wybierze swój własny Fiat Stilo, uzupełniając go wszystkimi dodatkami, w jakie może być wyposażony samochód. Łącznie z tymi, które do niedawna były zarezerwowane wyłącznie dla pojazdów z segmentów wyższych. Fiat Stilo posiada doprawdy europejski, nie znający granic charakter, oraz potrafi dostosować się do ponad 50 rynków, na które jest przeznaczony.

Pierwszy rodzaj wyposażenia nosi nazwę Active i przewidziany został dla Stilo 3 i 5 drzwiowego, wyposażonego w silnik benzynowy 1.2 i 1.6 oraz 1.9 JTD (80 i 115 KM). Istotne jest wyposażenie standardowe. W zakresie bezpieczeństwa obejmuje ABS + EBD z ASR/MSR i Brake Assist, sześć poduszek powietrznych (w przypadku niektórych rynków dochodzą do ośmiu, lecz w każdym razie obejmują przednie Multistage z czujnikiem OCS); system antywłamaniowy Fiat CODE II, zagłówki i trójpunktowe pasy bezpieczeństwa dla wszystkich miejsc (przednie posiadają także napinacze i ograniczniki napięcia). W seryjnym wyposażeniu znajdują się także: elektryczne wspomaganie układu kierowniczego „Dualdrive", światła przeciwmgielne zintegrowane z reflektorami, radioodtwarzacz, My Car (dostosowywanie pojazdu do własnych potrzeb), trip computer, wysokościowa i osiowa regulacja kolumny kierowniczej oraz wysokościowa i lędźwiowa regulacja fotela kierowcy. I dalej m. in.: chłodzony i nagrzewany schowek deski rozdzielczej (przy obecności klimatyzacji), centralna blokada drzwi z funkcją dead-lock i super zamykaniem, przednie podnośniki szyb z systemem antyprzyciskowym oraz elektrycznie ustawiane i ogrzewane lusterka wsteczne.

Do wyżej wymienionego wyposażenia wersja Dynamic dołącza: klimatyzację, wielofunkcyjnego pilota, podświetlane lusterka wewnętrzne, pojemnik na przedmioty pod fotelem pasażera, uchwyt na kubek zintegrowany z tylnym podłokietnikiem.

Ekskluzywna wersja Abarth proponuje w standardzie: CONNECT NAV+, klimatyzator dwustrefowy, Cruise Control, wielofunkcyjny konfigurowany wyświetlacz z aktywną matrycą oraz wyszukany system ESP. W wyposażeniu seryjnym znajdują się także czujniki deszczu, parkowania oraz światła włączające się automatycznie o zmierzchu i elektryczne podnośniki szyb tylnych. ■

Francesco Novo

Spółka FIAT-GM Powertrain wyzwanie i szansa

Osiągnęliśmy założone cele dzięki entuzjazmowi i pracy wszystkich, którzy zaangażowali się w ten projekt – mówi Nunzio Pulvirenti, prezes spółki FIAT-GM Powertrain, podsumowując pierwsze 15 miesięcy działalności firmy.

W ramach porozumienia pomiędzy Fiatem Auto a General Motors Corporation, 24 lipca 2000 roku powstała spółka joint-venture FIAT-GM Powertrain, której głównym obszarem działalności jest projektowanie oraz produkcja silników i skrzyń biegów. W skład tego międzynarodowego kolosa weszły zakłady i ośrodki inżynieryjne należące do Fiata Auto i General Motors. Łączny potencjał produkcyjny zakładów zlokalizowanych w Europie i Ameryce Łacińskiej, wynosi rocznie 5 mln silników i tyle samo skrzyń biegów. Prezesem spółki jest 51-letni Nunzio Pulvirenti, z wykształcenia inżynier mechanik, były szef produkcji silników i skrzyń biegów w Fiacie Auto. Funkcję dyrektora wykonawczego pełni Daniel Hancock, kiedyś dyrektor oddziału Allison Transmission w GM.

Nunzio Pulvirenti

Siedziba operacyjna firmy mieści się w Turynie przy Corso Settembrini w budynku położonym naprzeciwko historycznych wydziałów mechaniki Mirafiori, gdzie powstały prawie wszystkie silniki Fiata. Świadczy to o przywiązaniu firmy do korzeni mimo prowadzonej przez nią działalności na skalę międzynarodową. Turyn jest miastem o bogatych tradycjach w dziedzinie inżynierii i silników, a umacnia je obecność jednej z najbardziej prestiżowych politechnik w Europie.

– Jaka jest struktura i jakie cele stawia sobie FIAT-GM Powertrain?

– Celem firmy jest produkcja silników i skrzyń biegów dla Fiata i GM oraz innych producentów. Możliwości jakie daje współpraca 17 zakładów i siedmiu ośrodków badawczo-rozwojowych w dziewięciu krajach sprawiają, że FIAT-GM Powertrain oferuje klientom silniki najbardziej konkurencyjne pod względem osiągów i kosztów. Spodziewamy się jeszcze lepszych rezultatów po racjonalizacji procesu projektowania i produkcji.

Firma w liczbach

Nazwa: FIAT-GM Powertrain
Data powstania: 24 lipca 2000
Siedziba operacyjna: Turyn
Liczba pracowników: 23.800
Liczba zakładów: 17
Liczba ośrodków inżynieryjnych: 7
Kraje, w których znajdują się zakłady:
Austria, Brazylia, Niemcy, Polska, Wielka Brytania, Włochy, Szwecja, Turcja, Węgry
Roczna produkcja: 5 mln silników i 5 mln skrzyń biegów
Wartość sprzedaży: około 7 miliardów euro
Główni klienci: Alfa Romeo, Buick, Cadillac, Chevrolet, Fiat, Lancia, Opel, Saab, Saturn, Vauxhall.

– Jak można zbilansować pierwsze 15 miesięcy?

– Osiągnęliśmy cele wyznaczone w pierwszym roku działalności. Jesteśmy w pełni operatywni, przejęliśmy zarządzanie nad wszystkimi pionami struktury. Obecnie konfrontujemy naszą działalność wobec wewnętrznych struktur spółki i konkurencji, aby osiągnąć poprawę i doskonałość tam, gdzie to możliwe.

– Jaki jest poziom integracji przemysłowej struktur wniesionych przez Fiat Auto i GM?

– Proces ten prawie dobiegł końca. Zgodnie z przewidzianym harmonogramem, pracownicy, zakłady i ośrodki inżynieryjne zostały całkowicie zintegrowane w Spółce. W jej składzie znajdzie się na wiosnę 2002 roku także niemiecka jednostka produkcyjna w Kaiserslautern.

– Czy udało się zintegrować pracowników?

– Jest to najtrudniejsze wyzwanie, gdyż pracownicy pochodzą z różnych krajów a przede wszystkim z zakładów, które same odegrały wielką rolę w historii przemysłu samochodowego. Ale daje nam to wielką szansę rozwoju konkurencyjności FIAT-GM Powertrain i możliwość poszerzenia kompetencji pracowników. W centralnej siedzibie w Turynie pracują Amerykanie, Australijczycy, Brazylijczycy, Niemcy, Polacy, Szwedzi, Węgrzy i oczywiście Włosi. Wszyscy mają poczucie silnej przynależności do jednego zespołu. Proces integracji odbywa się na wszystkich szczeblach poprzez spotkania organizowane w biurach i regularne telekonferencje.

– Czy istnieją różnice w sposobie pracy?

– Staramy się wyłonić najlepsze rozwiązania, porównujemy różne metody i wybieramy najlepsze. Umiejętności organizacyjne kolegów z GM doskonale się uzupełniają z elastycznością i szybkością działania pracowników z Fiata Auto. Istnieje zatem możliwość stworzenia nowej i nowoczesnej kultury pracy, która będzie wypadkową wspólnych cech.

Realizacja przewidzianego w umowach „planu konwergencji" jest pierwszym krokiem prowadzącym do głównego celu jakim jest konkurencyjność w zakresie jakości, efektywności, kosztów i nowatorstwa. Liczymy na osiągnięcie tego rezultatu poprzez zredukowanie istniejących rodzin silników i skrzyń biegów. Dziś Fiat produkuje w sumie dziewięć silników, benzynowych i wysokoprężnych, a GM jedenaście. W skrzyniach biegów relacja ta wynosi jak 7 do 5. Redukcja ta w przyszłości doprowadzi do 11 rodzin silników i 8 rodzin skrzyń biegów razem w FIAT-GM Powertrain. Od 2003 roku nasze silniki będą montowane w samochodach obu firm motoryzacyjnych.

– Nad jakimi silnikami pracujecie obecnie?

– Nad małym dieslem, gdyż mamy w tej dziedzinie dobre rezultaty. Pracujemy także nad nową skrzynią sześciobiegową oraz uczestniczymy w platformach roboczych opracowujących napęd na cztery koła (AWD). Nawiązaliśmy także kontakty, które umożliwią nam dostarczanie silników również do innych producentów samochodów, co jest dla nas bardzo ważne.

– Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Opel, Saab to samochody różniące się konstrukcją i przeznaczeniem. Czy w takiej sytuacji mogą zachować indywidualność?

– Poszukiwanie synergii nie zamyka drogi do zachowania indywidualności poszczególnych marek. Zamierzamy w pełni wykorzystać fantazję i kreatywność naszych inżynierów, którzy utożsamiają się z wartościami swoich marek. Pragniemy, aby wszystkie siedem ośrodków inżynieryjnych pracowało wspólnie dla tej idei.

– Z 24 tysięcy pracowników zatrudnionych w FIAT-GM Powertrain, 9 tysięcy to Włosi.

– To znaczy, że nasze dotychczasowe osiągnięcia i plany są konsekwencją porozumienia zawartego z tak silnym partnerem jak GM. Pojawiły się przed nami szanse, jakich sami najprawdopodobniej byśmy nie mieli. Powstanie joint venture to rozwój firmy. Nie jest przypadkiem fakt, że od samego początku pracownicy podeszli z entuzjazmem do tej inicjatywy. Jestem przekonany, że z równym entuzjazmem wykorzystają nadchodzące szanse. ■

Piąty element

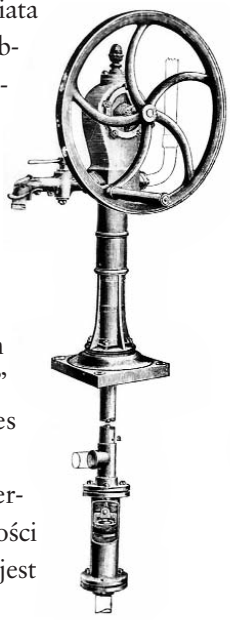
Jacek Albiński

Silnik 100 GL i skrzynia biegów C 526 – to jeszcze nie historia, a nowy 1.25 -litrowy „small diesel" oznacza inwestycję wartą grubo ponad 300 milionów euro. F.A. Powertrain Polska wygrał nie tylko poziomem kosztów i jakości, ale również dzięki lokalizacji w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej.

Czas mija szybko... To już ponad rok odkąd F. A. Powertrain Polska realizuje zadania grupy w ramach FIAT-GM Powertrain, do której oprócz polskiej, należy 16 spółek na całym świecie.

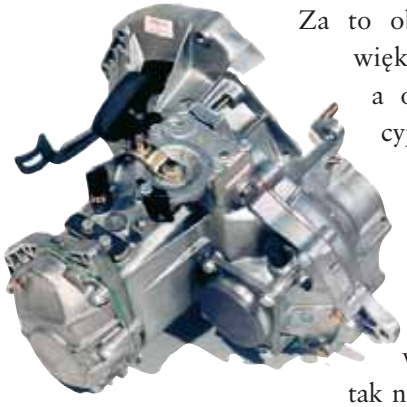
Cele przemysłowego przymierza Fiata Auto i GM, to między innymi minimalizacja kosztów, poprawa jakości, nowatorstwo, globalizacja, czyli ograniczenie liczby obecnych rodzin silników i skrzyń biegów, przy jednoczesnym zwiększeniu produkcji w obrębie poszczególnych typów jednostek napędowych. Ale dla polskiej spółki najważniejszy jest teraz piąty element – uruchomienie produkcji nowoczesnego silnika wysokoprężnego. „Z przebudową hali nieźle sobie radzimy" – zapewnia Czesław Świstak, prezes zarządu F. A. Powertrain Polska. Ale zdaniem prezesa równie ważna jest też przebudowa mentalności ludzi zwłaszcza na stanowiskach kierowniczych byłego Zakładu Mechaniki Fiat Auto Poland. Trzeba pamiętać, że F. A. Powertrain Polska jest spółką w pełnym rozumieniu prawa handlowego, odpowiadającą majątkiem i wynikami przed akcjonariuszami, wobec pracowników według kodeksu pracy, wobec państwa poprzez podatki, mająca jeszcze inne liczne powiązania z otoczeniem, zupełnie inaczej niż kiedy była jednym z zakładów Fiat Auto Poland. Powagę sytuacji podkreśla fakt, że na równi z uruchomieniem produkcji małego diesla, najważniejszego aktualnie elementu strategii, prezes stawia na intensywne szkolenie. Bez szkoleń nie uda się stworzyć nowoczesnej firmy z właściwą obsługą logistyczną, administracyjną i finansów, personalną i innymi. Zwłaszcza, że już zaczęły się dostawy najlepszych i najnowocześniejszych na świecie obrabiarek, wymagających fachowej obsługi. Obecnie na szkoleniach przebywa ponad 100 osób i będzie ich coraz więcej. „Mam nadzieję, że rezultaty tej nauki będą zgodne z oczekiwaniami" – mówi Czesław Świstak. W ciągu najbliższych siedmiu lat (do końca 2007 roku) można będzie dzięki aliansowi Fiata Auto i GM zarobić na obniżce kosztów i inwestycjach blisko 3 miliardy euro. „Dostaliśmy niepowtarzalną szansę dzięki utworzeniu w Bielsku-Białej podstrefy KSSE i ciężkim grzechem byłoby to zmarnować" – przekonuje prezes Świstak.

Czesław Świstak



Podsumowanie pierwszego roku działalności F. A. Powertrain Polska nie jest

najgorsze, chociaż wyprodukowano mniej zespołów napędowych niż się spodziewano. Za to obniżka kosztów jest większa od planowanej, a ogólny wynik operacyjny zbliżony do założeń. Bilans wypadł poniżej oczekiwań, ze względu na większe niż zakładano wydatki inwestycyjne. Stało się tak nie dlatego, że w trakcie przedsięwzięcia korygowano błędy w planowaniu, ale trzeba było w niektórych przypadkach udzielać wykonawcom linii technologicznych zaliczek, czego wcześniej w takich rozmiarach nie przewidziano. „Taki manewr zapewnia kontynuację inwestycji i jest naszym zakotwiczeniem na przyszłość" – mówi prezes.



Dla banków firma jest wiarygodnym klientem. Do tej pory korzysta wyłącznie z polskich kredytów. Wydano już ponad 122 miliony złotych.

Czy amerykański sposób zarządzania bardzo różni się od włoskiego? Okazuje się, że są wyraźne różnice w planowaniu, ocenie efektywności wykorzystania czynników produkcji, jakości, bezpieczeństwie pracy, ekonomice rozumianej jako dbałość o obniżkę kosztów. Ale jest też dużo podobieństw. Słyszę od prezesa, że „zupełną nowością jest GM-owski sposób kupowania różnych pomysłów od pracowników. W innych spółkach grupy FIAT-GM Powertrain rocznie na jednego zatrudnionego przypada kilka pomysłów, my jesteśmy dopiero na początku, ale już nam się to podoba. Tego u Fiata nie było". Z drugiej strony trzeba jednak przyznać, że dotychczasowe fiatowskie doświadczenia są nadal bardzo pożyteczne.

Prezes zarządu F.A. Powertrain Polska wystrzega się urzędowego optymizmu: „Nie jesteśmy żadną szczęśliwą wyspą na morzu niepokojów i frustracji. Ale trzeba wyraźnie powiedzieć: teraz właśnie jest czas budowania naszej przyszłości i to na długie lata". ■

▲ **Skrzynia biegów C 526**
◀ **Silnik 100 GL 899 ccm. (strona obok)**
◀ **Pompa Ochsnera, koniec XIX wieku.**

zbliżenia

Korzenie

Dzisiejszy FA Powertrain Polska ma historię sięgającą drugiej połowy XIX wieku. W roku 1872 Karol Ochsner założył w Bielsku zakład wyrobów metalowych, produkujący pompy strażackie i wodociągowe.
W czasie II wojny światowej zakład został włączony do przemysłu zbrojeniowego III Rzeszy i przetrwał w stanie niemal nienaruszonym. W roku 1945 znacjonalizowano go jako Fabrykę Maszyn Karol Ochsner i Syn w Bielsku pod Zarządem Państwowym, która pod koniec roku 1948 otrzymała nazwę Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego – Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione – Zakład nr 1 w Bielsku.
W roku 1956 rozpoczęto tutaj produkcję silników spalinowych, które montowane były do samochodów Syrena 101, 102, 103, 104 oraz łodzi motorowych i motopomp.
W 1965 roku do Wytwórni Sprzętu Mechanicznego (WSM), przyłączono Bielskie Zakłady Sprzętu Motoryzacyjnego, które od roku 1963 były producentem zaworów do silników 4-suwowych dla ciągników Ursus oraz samochodów Warszawa i Star.
W wyniku tego połączenia do profilu produkcyjnego weszły zawory ssące i wydechowe do silników, dla ówczesnych potrzeb całego krajowego przemysłu motoryzacyjnego.
Na początku roku 1971 z Warszawy do Bielska-Białej przeniesiono całą produkcję Syreny 105. 1 stycznia 1972 r. WSM przekształciła się w Fabrykę Samochodów Małolitrażowych, którą w roku 1993 zastąpił Fiat Auto Poland.
W następstwie utworzenia przez Fiata i GM joint venture, 1 grudnia 2000 roku na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Bielsku-Białej, z dotychczasowego Zakładu Mechaniki Fiat Auto Poland utworzono nową spółkę pod nazwą F. A. Powertrain Polska.
W okresie całej działalności wyprodukowano tutaj ponad 5 mln sztuk zespołów napędowych do różnych samochodów.

Pełne światła na New Holland

Jacek Albiński

Rok 2001 upłynął w Płocku pod znakiem szybkiego dostosowywania się do rosnącej konkurencji w kraju. Po trochę niemrawym początku, New Holland zdobywa medale, nagrody i coraz bardziej zwiększa udziały w rynku.

Czasy, kiedy na targach Polagra w Poznaniu wystawiało ponad 2 tysiące firm, należą bezpowrotnie do przeszłości. Do stolicy Wielkopolski przyjeżdża teraz nieco ponad czterystu wystawców. Polagrze wyrosła konkurencyjna impreza pod nazwą Agroshow w podpoznańskich Więckowicach. W obu miejscach obecny jest New Holland Bizon z Płocka i zawsze zdobędzie jakąś nagrodę.

W tym roku Poznań odwiedziło około 50 tysięcy osób, Więckowice ok. 14 tysięcy. Ekspozycja z Płocka, jak zawsze miała dużą frekwencję. Pokazano na niej najnowszy kombajn koncernu CX 840, kombajn TC 56, którego produkcja po przeniesieniu z Belgii rusza właśnie w Płocku oraz tradycyjnie Bizona – niemal kultową maszynę żniwną w Polsce, popularną również w innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Poza tym wystawiono dwa ciągniki z serii 56, które przechodzą u nas dosyć gruntowną kosmetykę i dzięki temu robią się ładniejsze od włoskich oryginałów z Jessi: kieszonkowy ciągnik sadowniczy CNN 65 i dwa duże – TN 100 i TN 165, należący do największych w Europie. Ten ostatni traktor zdobył złoty medal, co wcale nie było takie łatwe. Jerzy Wróbel, z działu promocji i marketingu New Holland mówi, że profesorskie jury przez trzy godziny zadawało przedstawicielom firmy bardzo szczegółowe pytania. Okazał się najlepszy spośród kilkudziesięciu zgłoszonych do konkursu. Na złotym medalu się nie skończyło. W innym konkursie, organizowanym przez miesięcznik Agrobazar i Program I Polskiego Radia, New Holland otrzymał nagrodę Hit POLAGRA, przyznawaną przez publiczność targową za wygląd i organizację ekspozycji. Inną nagrodą, jaką otrzymał Płock, było prestiżowe wyróżnienie czytelników magazynu TopAgrar Polska, za najlepszą reklamę.

POLAGRA została wykorzystana przez organizatorów z New Holland do aktualizacji i rozbudowy bazy danych potencjalnych klientów. W ten sposób zdobyto około 1300 nowych kontaktów.

Na spotkaniu z dealerami przedstawiono wyniki działalności firmy i zapoznano z nowymi warunkami kredytowania zakupów oraz przypomniano o możliwościach korzystania z leasingu maszyn rolniczych i ciągników.

W czasie tegorocznych, największych w Polsce rolniczych imprez wystawienniczych, byliśmy świadkami polskiej premiery modelu CX 840, o którym w New Holland mówi się jak o Alfie Romeo wśród kombajnów. Zainteresowanie maszynami z serii CX było większe, aniżeli się spodziewano. Prowadzono nawet bardzo konkretne rozmowy z potencjalnymi kupcami. Jak słychać, płoccy handlowcy martwią się, żeby nie zabrakło CX-ów, kiedy zaczną napływać zamówienia.

Dziś zwiedzają, jutro może kupią

Niedawno wśród uczniów polskich szkół rolniczych rozpisano ankietę na temat znajomości i popularności marek. W Poznaniu ujawniono wyniki tego sondażu. New Holland znalazł się tam na drugim miejscu po Ursusie, który chyba już tylko siłą przyzwyczajenia, Polacy kojarzą z dawną potęgą byłego monopolisty ciągnikowego.

Konkurencja dobrze robi na zdrowy rozsądek. Targi w Poznaniu już tak się przyzwyczaiły do monopolu, że ceny za powierzchnie wystawowe rosły tam w tempie zawrotnym. Kiedy za miedzą wyrosły Więckowice z większymi i tańszymi powierzchniami, Poznań obniżył cenę za 1 metr kwadratowy placu o całe 20 dolarów i dziwnym trafem nie zbankrutował. W tym roku było w Więckowicach trochę groźnie, bo obfite opady zamieniły pola w grzęzawiska i część pokazów odwołano, a maszyny nawzajem się wyciągały z podmokłych łąk, co było nieprzewidzianym sprawdzianem ich możliwości. Nikt się jednak nie zniechęcił. Pod Poznaniem, oprócz traktorów i kombajnów, Bizon pokazał też ładowarkę teleskopową typu LM. ▶

Kończący się rok był dla New Holland Bizon okresem narastającej walki konkurencyjnej. W związku ze słabnącą pozycją Ursusa powstała luka, którą zaczęły wypełniać firmy do tej pory słabo widoczne na polskim rynku. Wrócił Massey-Fergusson, dziecko propagandowej, ale kompletnie nietrafionej inwestycji ciągnikowej z lat siedemdziesiątych, która miała wzmocnić Ursusa, a nie można było jej zacząć, bo zapomniano, że Anglicy mierzą w calach i stopach. Mówiło się też, że produkcja tych traktorów w Polsce uratowała angielskiego producenta od bankructwa. Tak czy owak, znowu są i dzisiaj ich dystrybutorem w Polsce jest niemiecki Claas. Odważnie poczyna sobie Landini. Adam Sulak, szef sprzedaży New Holland przyznaje, że jego firma na początku roku została nieco w blokach startowych. „Rok zaczęliśmy trochę nieśmiało, nie przewidzieliśmy osłabienia euro i w porę nie zauważyliśmy, co rywale kombinują. Mimo to, dzięki pełnej mobilizacji wykorzystaliśmy szansę odrobienia straconego dystansu i w efekcie ostro namieszaliśmy na rynku ciągników, sprzedając ich ponad trzysta, czyli dwukrotnie więcej niż w roku 2000. Drugi raz już się tak nie zagapimy".

Ursus jeszcze produkuje, ale Adam Sulak zauważa, że zainteresowanie traktorami spod Warszawy znacznie spadło: „Klienci zdecydowanie przestawiają się na inne marki, co stwarza szansę, ale przecież nie tylko nam. W tym roku utrzymaliśmy zaplanowany 25-procentowy udział w rynku, jeżeli chodzi o ciągniki importowane. Na przyszły chcemy „podkręcić tempo". Lukę po Ursusie w klasie ciągników średniej mocy stara się szybko wypełnić głównie zakład Same Deutz pod Lublinem. „Ale my też bardzo szybko wchodzimy ze średnimi traktorami o mocy 55 i 70 koni, efektownymi, bardzo przychylnie przyjmowanymi przez polskich rolników" – mówi Adam Sulak.

W Polsce najgroźniejszymi i „odwiecznymi" konkurentami New Holland w sprzedaży kombajnów są amerykański John Deere i niemiecki Claas. „My mamy odpowiedniki ich maszyn we wszystkich kategoriach i mocach. Rywalizacja cenowa, która dotyczy traktorów, rozciąga się również na kombajny" – mówi Adam Sulak. „Tutaj znowu trzeba było sięgnąć do arsenału środków – jak to się mówi – z piwnicy. Klienci są wybredni, dociekliwi, a przede wszystkim interesują ich wszelkie możliwe upusty cenowe, jakie gotów jest zaproponować sprzedawca. Dlatego wojna, jaką dzisiaj prowadzimy, jest batalią cenową" – mówi szef sprzedaży New Holland Bizon w Płocku.

W przyszłym sezonie New Holland rozpocznie sprzedaż kombajnów z tzw. żółtej serii TC, których produkcja definitywnie przeniesie się z Belgii do Płocka. To będzie potężny atut w walce o klientów. W Polsce coraz częściej słyszy się pytania o „niuholandy". ■

FIAT bezpieczenia

02-801 Warszawa, ul. Puławska 405
tel. (0-22) 544 14 70, 544 14 71, fax: (0-22) 544 14 74
e-mail: centrala@fiatubezpieczenia.pl

SPECJALNA OFERTA
dla pracowników Grupy Fiat
SZCZEGÓŁY U DEALERÓW

Ubezpieczenia komunikacyjne

atrakcyjne pakiety ubezpieczeń (OC-AC-NW),
zielona karta

Ubezpieczenie osoby zaciągającej kredyt z FIAT Banku na zakup samochodu

terminowe ubezpieczenie życia
na czas trwania kredytu, zabezpieczenie kredytu

Ubezpieczenia majątkowe

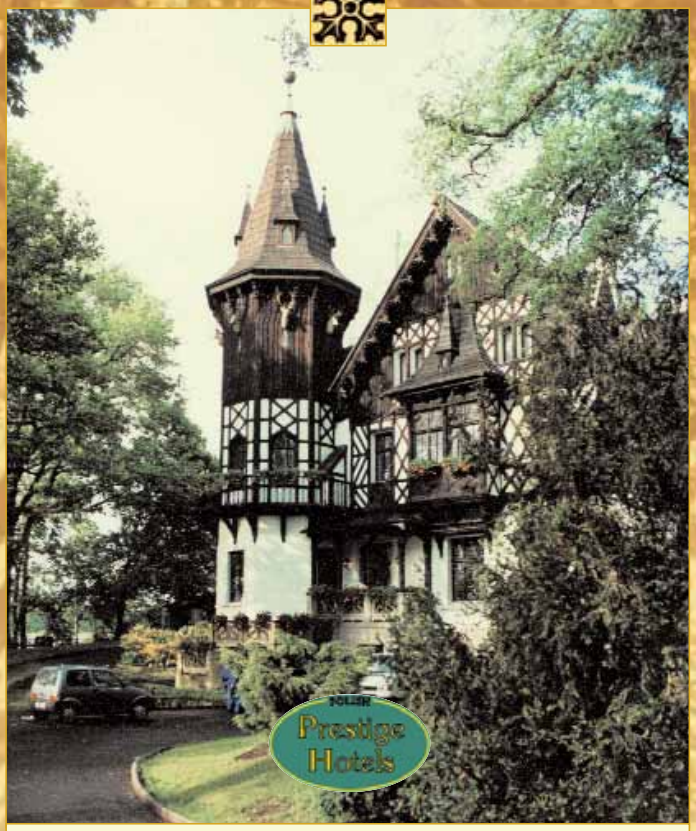
ubezpieczenie mieszkań, budynków, ruchomości domowych, mienia od kradzieży z włamaniem i rabunku, od ognia i innych zdarzeń losowych, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

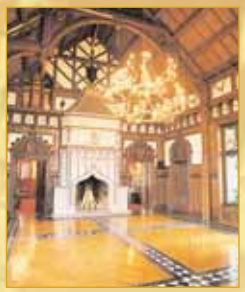
Zbiorowe ubezpieczenia dla pracowników

ubezpieczenie dla pracowników zakładów pracy, zapewniające kompleksowe świadczenia dla Ubezpieczonego i Jego bliskich

Indywidualne ubezpieczenia na życie

finansowe zabezpieczenie na przyszłość Ubezpieczonego i Jego rodziny





HOTEL Noma RESIDENCE PROMNICE

HHHHH

Hotel NOMA RESIDENCE

mieści się w dawnej rezydencji myśliwskiej rodziny Hochbergów.

Zameczek Myśliwski został doskonale przystosowany do współczesnych wymogów użytkowych, a wysoko kwalifikowany personel potrafi zaspokoić wszystkie oczekiwania gości.

Do dyspozycji gości są apartamenty i pokoje hotelowe, cztery sale restauracyjne, stylowa winiarnia, kominki plenerowe, rowery, żaglówki i zaprzęgi konne.

Hotel NOMA RESIDENCE

Zameczek Myśliwski Promnice 43-210 Kobiór k/ Tychów tel./ fax 032/ 219 46 78, 219 40 63, e-mail: promnice@noma2.com.pl, www.noma2.com.pl

Szusujemy w Beskidach

Janusz Marcjan

Zdjęcia: Andrzej Baturo, Michał Cała, Agencja Forum
Rysunki: Janusz Stefaniak

Nie ma co owijać w bawełnę, dobry narciarz jeździ teraz w Alpy lub Dolomity. Albo w Beskidy – Śląski lub Żywiecki. Tatry kochamy, ale prawdziwych tras zjazdowych tam nie ma. Nie ma gdzie budować wyciągów, bez wycięcia tysięcy drzew i zniszczenia unikatowej tatrzańskiej przyrody.
Dlatego proponujemy Szczyrk, Korbielów, albo beskidzkie wsie.
Góry tam piękne, a kiedy śniegu dużo – warunki niczym w Austrii.

SŁOWACJA
Weska
Przełęcz Glinne
Pilsko
Hala Miziowa
Trzy Kopce
Krawców Wierch
Przeł. Glinka
Oszus
Rycerzowa
Jaworzyna
GLINKA
Soblówka
KAMIENNA
Solisko
KORBIELÓW
Romanka
Rysianka
Lipowska
Wodospad
Przeł. Pawlusia
ZŁATNA
UJSOŁY
Huńcut
Przegibek
KRZYŻOWA
SOPOTNIA WIELKA
Słowianka
Nickulina
Kiczora
RAJCZA
RYCERKA DOLNA
RYCERKA GÓRNA
Jaworzyn
JELEŚNIA
SOPOTNIA MAŁA
Kiczera
Hala Boracza
Sucha Góra
Kiczorka
SÓL
Ożna
ŚWINNA
JUSZCZYNA
Abrahamów
Prusów
Nieledwia
Rachowiec
Skalanka
PAWEL MAŁA
TRZEBINIA
Grojec
WIEPRZ
BYSTRA
ŻABNICA
MILÓWKA
Lalik
ZWADRÓN
WĘGIERSKA GÓRKA
KAMESZNICA
Ochodzita
RADZIECHOWY
Jezioro
ŻYWIEC
Barania Góra
KONIAKÓW
LESNA
Zielony Kopiec
Przysłop
Malinowska Skała
Skrzyczne
Małe Skrzyczne
Jezioro Czernańskie
Stecówka
Czupel
ŁODYGOWICE
Magurka
Kubalonka
ISTEBNA
Kiczory

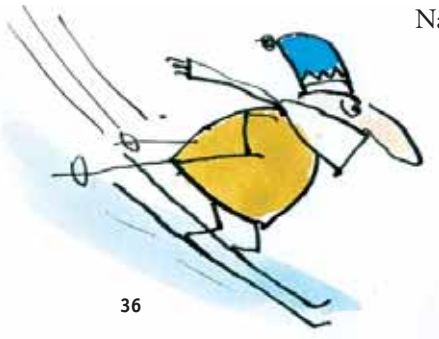
WILKOWICE
SZCZYRK
Hagura
Klimczok
Kotarz
Przeł. Salmopol
Przeł. Karkoszczonka
Trzy Kopce
NISKA GIĘBCE
Słożek
WISŁA
Soszów
Czantoria
Przeł. Beskidek
Mała Czantoria
Szyndzielnia
Kozia Góra
BIELSKO BIAŁA
Dębowiec
Błatnia
Jez. w Pol. Wapienicy
BRENNA
Równica
USTROŃ POLANA
USTROŃ
STARE BIELSKO
WAPIENICA
Czupel
JAWORZE
GRODZIEC
Tuł
GOLESZÓW
SKOCZÓW
CIESZYN
WYCIĄGI
SCHRONISKA
SZCZYTY
PRZEŁĘCZE
MIEJSCOWOŚCI
PRZEJŚCIA GRANICZNE
DROGI
JEZIORA RZEKI
KOLEJ
GRANICA
J. STEFANIAK

Perły Beskidów

Szczyrk już dawno obwołano zimową wicestolicą, stołeczność zostawiając Zakopanemu. U stóp Skrzycznego zaczyna się wiele szlaków turystycznych, zimą to raj dla narciarzy – 60 kilometrów nartostrad, wielka liczba wyciągów.

Najdłuższa trasa, liczy dokładnie 5300 m, przy różnicy wzniesień 941 m. Nartostrady mogą zadowolić narciarzy o różnych umiejętnościach; 10 km z nich jest sztucznie śnieżonych, a 3 km – oświetlonych. Cztery mają homologację FIS, mogą się na nich odbywać zawody pucharu świata i mistrzostwa Polski (trasa zjazdowa ze Skrzycznego, slalom na Beskidku, Golgota i Bieńkuła). Dla miłośników akrobacji na desce wybudowano specjalną trasę zwaną halfpipe. Są też cztery skocznie narciarskie.

Najlepsze warunki do narciarstwa panują zwykle na trasach Górniczego Ośrodka Narciarskiego na Małem Skrzycznem i Malinówce; 13 wyciągów i 11 tras zjazdowych pozwala przejechać w sumie prawie pięć i pół kilometra. Sprawia to, że wyciągi są zwykle mocno przeludnione, zwłaszcza w weekendy.



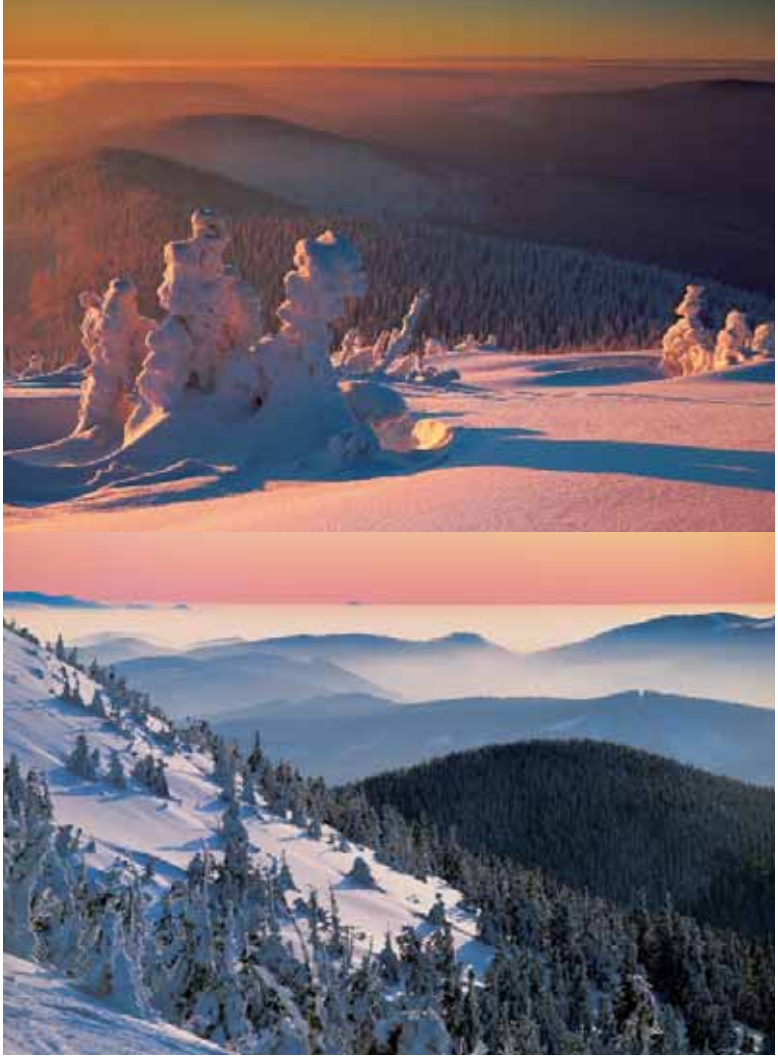
Narciarze lubią też trasy Centralnego Ośrodka Sportu, prowadzące na północnych stokach Skrzycznego. Ponadto 3 wyciągi działają na Beskidzie, 2 na Kotarzu, 2 na Przełęczy Salmopolskiej, 2 na Czyrnej, 2 na Palenicy.

Więcej: www.szczyrk.com.pl

Do **Wisły** na letnisko przyjeżdżano już w wieku XIX. Potem bywali tam Maria Konopnicka, Władysław Reymont, Bolesław Prus... Zachwycała ich miejscowa gwara, w której do dzisiaj zachowało się wiele słów ze staropolskiego. Tak rodziła się legenda perły Beskidów. Obecnie umacnia ją Adam Małysz.

Położona malowniczo w dolinie rzeki Wisły jest drugim po Szczyrku ośrodkiem narciarskim Beskidu Śląskiego. W Wiśle narciarze nie mogą narzekać na brak tras do szusowania. Na bardziej wymagających czekają zbocza Stożka i Cieńkowa – interesujące, sztucznie naśnieżane trasy. Na mniej wprawnych czekają łatwe pólka narciarskie, dla uczących się jeździć – wyciągi Sarajewo i Siglany. Nie wolno tu jeździć na snowboardzie, co dla początkujących narciarzy ma duże znaczenie.

Z Beskidu Śląskiego przenieśmy się teraz w Żywiecki,



Dobre warunki narciarskie bywają już w grudniu, a są lata, że metrowa pokrywa śnieżna leży przez niemal cztery miesiące.

do **Korbielowa**, leżącego u podnóża Pilska. To najwyższy, po Babiej Górze, szczyt Beskidu Zachodniego.

Kiedyś na Hali Miziowej stało najpiękniejsze w polskich Karpatach schronisko PTTK. Wybudowane w roku 1930, spłonęło w 1953, a obecne to już nie to. Pilsko jest górą typu alpejskiego, rośnie tam będąca pod ochroną kosodrzewina, a w parku krajobrazowym występuje ponad tysiąc gatunków roślin. Panuje opinia, że na Pilsku można znaleźć najlepsze w Beskidach warunki do uprawiania narciarstwa. Śnieg na szczycie pojawia się już w połowie października i zalega do połowy marca, a w rejonie Miziowej – nawet do maja. Najzimniej jest w styczniu, a pokrywa śnieżna osiąga nierzadko ponad metr. Jednak pogoda jest dosyć zdradliwa, często nagle się zmienia i występują śnieżyce, zwłaszcza wyżej w górach. Dlatego nie dajmy się zwieźć ładnej pogodzie na dole, bo na szczycie możemy się niemile zaskoczyć. Cieplejsze ubranie zabierzmy i przy pogodzie...

Korbielów jest przykładem, jak wioska pasterska może się stać modnym w kraju ośrodkiem zimowym. Przyjeżdża tu wielu amatorów sportów zimowych, szczególnie tłoczno jest podczas ferii i weekendów. Ceny są średnie. Zaopatrywać się można w licznych sklepach spożywczych, dobrze jest rozwinięta i zróżnicowana baza hotelowa i gastronomia oraz usługi narciarskie.

Wytrawni narciarze mają do dyspozycji 14 wyciągów, a za najtrudniejszą uważa się trasę numer 7 z Hali Miziowej na Szczawiny. Początkującym polecamy trasy na Kuligówce, sztucznie śnieżone, dobrze przygotowane i dlatego nadające się do nauki jazdy. W Korbielowie istnieje całodobowe przejście graniczne na Słowację.

Więcej: www. pilsko. com. pl

W dolinach potoku Brennica i jego dopływów leży duża wieś – **Brenna**. Przez grzbiety górskie sąsiaduje z Ustroniem, Wisłą i Szczyrkiem. Mniej popularna od znanych kurortów, zachowała za to specyficzny charakter niewielkiej beskidzkiej miejscowości. Znakomite miejsce dla spragnionych spokoju. ▶

► Dobre warunki narciarskie bywają już w grudniu, a są lata, że metrowa pokrywa śnieżna leży przez niemal 4 miesiące. I tam najzimniejszym miesiącem jest styczeń ze średnią temperaturą -3°C.

Wyciągi narciarskie położone są poza wsią w wyższych partiach dolin, a najlepsze warunki zwykle panują w dolinie Leśnicy. Dobrzy narciarze jeżdżą na Starym Groniu i Stożku. Słabsi – na Jaworniku.

Kto ceni uroki prawdziwej wsi beskidzkiej na pewno wybierze **Istebną**. W zimie nie ma tu tylu turystów jak w Szczyrku czy Zakopanem, za to śniegu i mrozu – w bród. Na deskach można szusować od grudnia do lutego, a czasami do marca.

Istebna jest największa spośród tzw. Trójwsi (pozostałe to Jaworzynka i Koniaków). Tu nie wystarczy przyjechać na narty, trzeba trochę wiedzieć o wspaniałej tradycji i kulturze tych miejsc. Kiedy jednak nasycimy ducha, trzeba wziąć deski i ruszyć na Złoty Groń, na którego północnych stokach śnieg leży niekiedy do kwietnia. To najlepsze miejsce dla narciarzy w Istebnej. Duży wybór tras dla bardziej wtajemniczonych narciarzy, dobrze przygotowane trasy biegowe oraz stoczki dla początkujących zjazdowców. Aby się nie zatracić w tym białym szaleństwie, warto w przerwie, chociaż przez chwilę, popatrzeć na ośnieżoną kopę Ochodzitej, z której szusują narciarze w Koniakowie.

Zwardoń, drugi po Pilsku ośrodek narciarski Żywiecczyzny. Śnieg w najwyższych partiach pojawia się tu już w październiku. Miesiąc później można już jeździć na nartach. Na północnych stokach i w głębokich jarach dolin będzie tak aż do końca kwietnia. Najlepiej jednak na narty wybrać się tam na przełomie stycznia i lutego – i mróz trzyma, i śniegu dostatek.

Najdłuższe wyciągi zbudowano na stokach Dużego i Małego Rachowca, a za najtrudniejszy uchodzi stok Skalanka. Słabiej jeżdżącym warto polecić wyciągi Karlik, Karolinka i Orawcowa.

W Zwardoniu nie ma centrum handlowego, kupuje się w kilku sklepach spożywczo-przemysłowych w okolicy dworca PKP. Noclegi można znaleźć w kwaterach prywatnych, a jeść w dobrej domowej kuchni lub barach. Liczne punkty z usługami narciarskimi.

Więcej: http://ski.wp.pl/

Bieg po zdrowie

Na nartach, jako naród, nie lubimy biegać i już. Szkoda, bo biegać można wszędzie, w mieście i na wsi, bieganie jest zdrowsze i bezpieczniejsze od zjazdu, i dużo tańsze. Nie musimy od razu uczyć się kroku łyżwowego, wystarczy klasyczny... suw. Kiedy już podejmiemy decyzję, że tej zimy zaczynamy biegać, musimy się zdecydować na kupno sprzętu. Dobra narta biegowa musi być lekka, wytrzymała i elastyczna. Dobrze powiedzieć, trudniej wybrać. Może więc kupować, kierując się informacją producenta? Można i tak, zwłaszcza kiedy decydujemy się na markowe deski. Można jednak w sklepie zastosować prostą metodę: na równej powierzchni kładziemy nartę i pod jej część środkową wsuwamy kartkę papieru. Stajemy na narcie i wyciągamy kartkę. Dobrze, jeśli czujemy lekki opór, źle – kiedy kartkę wyciągamy bez oporu lub nie możemy jej wyciągnąć. Najprościej ocenić twardość narty w terenie, ale wtedy jest już za późno. Dla ułatwienia wyboru, narty oznacza się liczbami według zasady: im twardsze, tym wyższy numer. Darujmy sobie jednak te rozważania, bo dotyczą tylko nart wyczynowych i sportowych, a nas przecież interesują (na razie) deski turystyczne.

Narty do celów turystycznych i rekreacyjnych, ustawione pionowo, powinny sięgać do nadgarstka wyciągniętej w górę ręki. Dla osób o przeciętnym wzroście i wadze można zastosować wzór: długość nart = wysokość narciarza + _ ciężar ciała – (8-12) cm. Na przykład przy wzroście 175 cm i wadze 70 kg otrzymujemy: 175 + 35 – (8-12) = 198-202 cm. Narciarze sprawniejsi i lepiej jeżdżący korzystają z dłuższych nart, słabsi z – krótszych.

Narty śladowe, które służą głównie turystyce i rekreacji, są szersze i cięższe od nart sportowych. Nie posiadają zwykle specjalnych oznakowań co do ich przeznaczenia. Niektóre modele w środkowej części ślizgu mają tzw. rybią łuskę (dachówkowate płaskie wypustki). Dzięki temu narta nie cofa się podczas odbicia (zwłaszcza w czasie podbiegów) i nie wymaga smarowania. Długość tych nart dobiera się podobnie jak do techniki klasycznej.

Kijki są bardzo ważnym elementem wyposażenia w biegach. Obecnie robi się je ze specjalnych stopów metali lekkich i z tworzyw sztucznych. Dzięki temu są lekkie, wygodne w uchwycie, mają odpowiednią sprężystość i wytrzymałość. Kijki służące turyście powinny sięgać mniej więcej do wysokości jego ramienia (w pozycji stojącej). Zasada jest taka: kijki do techniki klasycznej powinny być krótsze od wzrostu narciarza o 30 cm, z tolerancją 5 cm.

Warto kupować wiązania i buty tej samej firmy i sprawdzić jeszcze w sklepie czy pasują do siebie. Wiązania turystyczne (podobnie jak narty) są przeważnie cięższe i szersze, dopasowane do butów o podobnym przeznaczeniu. Produkują je te same firmy, które specjalizują się w konstrukcji wiązań dla potrzeb narciarstwa wyczynowego. Montaż najlepiej zlecić w firmowym serwisie.

Buty używane w celach turystycznych mają dosyć wysokie cholewki, jednak nie są usztywnione tak mocno w częściach bocznych jak buty do techniki łyżwowej. Elastyczna podeszwa winna ułatwiać unoszenie pięty i wykonywanie kroków klasycznych. Buty takie są często dodatkowo ocieplane i zabezpieczone przed przemoknięciem. Z reguły są też cięższe od wyczynowych, a prosta konstrukcja dopasowana jest do wiązań typu turystycznego.

Smarowanie nart biegowych to naprawdę Oxford i UJ razem wzięte. Na szczęście dla potrzeb rekreacji producenci stworzyli uproszczone wersje smarów i parafin narciarskich. Są uniwersalne z większą tolerancją na różnicę temperatur. Można je kupić w zestawach zawierających z reguły smar twardy, półtwardy, klister i parafinę. Narty turystyczne – śladówki – z charakterystyczną łuską pod stopką, smarujemy jedynie parafiną w przedniej i tylnej części narty. ▶

Buty na zjazd

Kupując buty do zjazdu, trzeba przymierzać aż się trafi na swego buta, od tego przecież zależy, czy na stoku będziemy mieć poczucie czempiona, czy tylko początkującego cepra. Buty warto więc kupować w sklepie z dużym wyborem modeli różnych firm. Fachowcy nie polecają amatorom kupowania butów zawodniczych, ułatwiają co prawda panowanie nad skrętem, ale... są niewygodne. Zjazd podczas zawodów trwa najwyżej kilka minut, a my jeździmy na nartach czasem przez cały dzień. Wybierając buty, koniecznie musi się wziąć pod uwagę nasze aktualne umiejętności, albo poziom jaki zamierzamy osiągnąć w najbliższych 2-3 latach. Dla początkujących but z dwoma klamrami w zupełności wystarczy. Nie może być ani zbyt twardy, ani za mocno nachylony. Bardziej doświadczeni narciarze wybiorą modele twardsze z większą liczbą klamer i regulacji. W butach wyższej klasy można regulować kąt nachylenia, kanting i bardzo precyzyjną regulację zapięcia klamer.

Dekalog narciarza

O kondycję dbaj latem, zimą będziesz lepszy na stoku.
Korzystaj ze szkolenia pod okiem instruktora narciarskiego, o ile twoje umiejętności jazdy na nartach nie są wystarczające.
Na trasie można poruszać się tylko na nartach, pieszym wstęp jest wzbroniony.
Zjeżdżając, nie bądź zagrożeniem dla innych i dla siebie.
Używaj bezpiecznego sprzętu: wiązań, nart i butów. Wiązanie jest bezpieczne, gdy jest prawidłowo ustawione.
Wybieraj trasy odpowiednie dla swych umiejętności i staraj się panować nad szybkością.
Skręcając, zachowuj bezpieczną odległość do innych narciarzy.
Na skrzyżowaniu nartostrad – ustąp pierwszeństwa osobie jadącej wolniej i będącej niżej od ciebie.
Nie zatrzymuj się w przewężeniach i na zakrętach, jeżeli upadniesz – staraj się szybko powstać, o ile to możliwe.
Przestrzegaj znaków narciarskich i informacyjnych.
Nie zjeżdżaj blisko toru wyciągu narciarskiego i nie przecinaj trasy tego toru.
Pomagaj mniej sprawnym narciarzom. W razie wypadku udziel pomocy lub zorganizuj ją.

Wskazówki dla narciarzy turystów

Dłuższą wędrówkę podejmujcie w grupie, w której będzie chociaż jeden narciarz znający trasę.
Przed wyruszeniem zostawcie w schronisku lub miejscu zamieszkania wiadomość o wyborze trasy i o przybliżonym czasie powrotu.
Sprzętu narciarskiego używaj stosownie do charakteru terenu i stanu śniegu.
Wcześniej zapoznaj się z prognozą pogody, informacjami o stanie pokrywy śnieżnej i o zagrożeniu lawinowym.
W przypadku pogorszenia się pogody, zawróć z trasy.
Nie podejmuj wycieczki po wielkich opadach śniegu, przy nagłym ociepleniu i we mgle.
Wystrzegaj się stromych stoków i nie wchodź do niebezpiecznych żlebów, którymi mogą zejść lawiny śnieżne.
Jeśli zabłądzisz, staraj się dostać najkrótszą, bezpieczną drogą do doliny, ale nie żlebem, tylko grzbietem albo grzędą.
W razie wypadku wzywaj pomocy jakimkolwiek sygnałem akustycznym lub świetlnym, sześć razy na minutę z jednominutową przerwą. Gdy usłyszysz wołanie o pomoc – odpowiedz trzy razy na minutę z jednominutową przerwą. Wypadek zgłoś w najbliższym punkcie ratowników górskich.

(Opracowano na podst. Inf. „Tygodnika Podhalańskiego")
www.zakopane.pl/tygodnik

Kiedy zacząć naukę?

Najlepiej od 3 lat. W krajach alpejskich i skandynawskich szkółki narciarskie oferują kursy dla dzieci 3 – 5 letnich. Coraz częściej można też spotkać instruktorów uczących dzieci w Polsce.

Najlepiej skorzystać z pomocy instruktora. Jeżeli rodzice wolą to robić sami, muszą pamiętać o jednym: pięciolatki uczą się szybko, jeśli stosownie do ich wieku tłumaczymy im, jak mają wykonać kolejne ewolucje.

Drogi rodzicu, decydując się na wyjazd z początkującym dzieckiem na narty musisz zdawać sobie sprawę z ograniczeń jakie na siebie nakładasz:

– twój narciarski dzień będzie krótszy,

– nie zabieraj dziecka na zbyt trudne trasy, bo nawet jeśli zjedzie, to niczego się nie nauczy,

– jeśli jedziesz przed dzieckiem, skręcaj raczej długim gigantowym skrętem niż krótkim śmigiem, jazda śmigiem może być odebrana przez dziecko jako jazda na krechę,

– jeśli tylko możesz sobie na to pozwolić, a twoje dziecko jest na tyle samodzielne, zapisz je na kurs, w grupie dzieci, pod okiem instruktora postępy będą na pewno szybsze.

Pamiętaj, że największym zagrożeniem na stoku dla naszych dzieci są inni dorośli narciarze. Często ojciec uczący dziecko celowo je wywraca na oślej łączce, „bo jechało zbyt szybko". To nie jest dobry sposób edukacji.

Dziecko bezwzględnie powinno jeździć w kasku. Uważaj na nie, szczególnie gdy jedziesz przed nim i nie zgub go na stoku. Dziecko powinno mieć w kieszeni adres hotelu i numer telefonu kontaktowego.

Pomocne dodatki:

1. Lejce – mocowane do tułowia (rodzaj uprzęży) stosowane do nauki skręcania u dzieci, które potrafią już samodzielnie balansować ciałem i samodzielnie zjeżdżać po lekko nachylonych stokach, ale przy większych prędkościach, nie potrafią skręcać i kontrolować prędkości.

2. Podnośnik to uprząż zakładana na tułów dziecka z uchwytem na plecach. Pomaga wsadzać dziecko na krzesełko, a na wyciągu orczykowym pomaga je podtrzymywać.

3. Łącznik dziobów, przegubowe połączenie dziobów nart – uniemożliwia krzyżowanie, pozwala łatwiej prowadzić narty i nauczyć się skrętów z pługa. ▶

Dziwne sporty

A jednak brakuje paru swojskich pojazdów, na których śmiga góralska młódź we wsiach beskidzkich i na Podhalu. W Sądeckiem popularne są np. plastikowe worki wypchane słomą i duże, stare blaszane miednice. My jednak, prawie Unioniści, prezentujemy pojazdy europejskie.

Devalcart: Śnieżne gokarty napędzane siłą mięśni. To raczej zabawa dla dorosłych i dla silnych w nogach małolatów.
Snow Scoot: Dwa w jednym. Hulajnogę ze snowboardem ktoś połączył w roku 1991. Pojazd obchodzi więc teraz jubileusz dziesięciolecia.
Snow-cross lub **Mudbike:** Unowocześniony wynalazek pewnego Szwajcara sprzed 90. lat. Dwa duże koła na oponach z zimowym bieżnikiem pozwalają swobodnie manewrować pojazdem.
Skoki bungy: Modne również zimą. Skaczą nie z mostu lecz z wagonika kolejki linowej zawieszonego nad stumetrową przepaścią.
Zorbing: Zjazd wewnątrz trzymetrowej kuli po śnieżnym lub trawiastym torze.
Gumowe koła: Wystarczy napompować wielką oponę, by się dobrze bawić.
Velogemel: Pomysł Szwajcara, pana Christiana Buhlmana z roku 1911, przetrwał do dzisiaj.
Na drewnianym śnieżnym rowerze wciąż jeździ się w Grunewaldzie. Jak? Po prostu, trzeba się odpychać od ziemi nogami.
Snowfer: Windsurfing na śniegu i lodzie.
Wspinaczka lodowa: Drap się, gdzie wzrok nie sięga. Można też po śnieżnej lub lodowej ścianie.

Adres internetowy:http://www.narty.pl/index.php3

Małysz dobry na wszystko

Od roku jest prawie bohaterem narodowym, polskie flagi w Innsbrucku, Garmisch-Partenkirchen, Obersdorfie i Lahti, w liczbie równej fińskim, austriackim i niemieckim. Takiego entuzjazmu wśród rodaków oglądających zawody na skoczniach narciarskich, nie było od czasów Tajnera i Marusarza, a kto wie czy nie od FIS-u w Zakopanem w roku 1939.

Skoki pozostawały trochę na uboczu głównych imprez narciarskich zdominowanych przez konkurencje alpejskie no i okazuje się, że niesłusznie. Narciarstwo klasyczne jeszcze do niedawna było w cieniu zjazdów i slalomów. Czy podobnie jak piłka nożna po sukcesie na mistrzostwach w 1974 roku stała się polskim sportem narodowym, teraz będą nim skoki?

Chyba nie, bo za trudne, ale może do łask wrócą klasyczne konkurencje, jak chociażby biegi? A jeśli nartostrada z Baraniej Góry zaprowadzi do Wisły, nie zapomnijmy, że tutaj rodzi się nowa legenda...

Adamowi życzymy złotego medalu w Salt Lake City. Sobie też trochę.

NARTY

Gdzie kupować?

Najlepiej w sklepach ze sprzętem narciarskim lub dużych sieciach. Jeśli ktoś planuje wyjazd w Alpy po drugiej połowie lutego, może kupić narty za granicą, bardzo duże obniżki i zwrot podatku granicznego.

Obecnie nie ma jednoznacznej definicji odpowiedniej długości nart, praktycznie każdy producent ma swój sposób obliczania właściwej długości. Można stosować zasadę: wzrost minus 20 cm do: wzrost plus 20, 30 cm.

Jakie wybrać? Dla kogoś, kto to robi po raz pierwszy w życiu, to rzeczywiście ból. Twarde. Dla doświadczonych. Narty – na puch – dla zwolenników ekstremalnych warunków, pływają po puchu i wcinają się w twardszą nawierzchnię. Narty all terrain – uniwersalne. Równie dobre do amatorskiego slalomu i do carvingu. Na trasach niebieskich i czerwonych będziesz na nich królować. Polecane dla początkujących, średnio zaawansowanych i tych zaawansowanych, którzy ponad sportowe zacięcie cenią dobrą zabawę na śniegu. Narty slalomowe, precyzyjne narty do jazdy krótkimi ciętymi skrętami, dostosowane do slalomu specjalnego, dobre dla średnio zaawansowanych narciarzy. Mini narty – bigfoot, krótkie, często o dziwnym kształcie (np. stopy) narty do zabawy. Na ostrych stokach – tylko dla dobrych narciarzy. Polecane rodzicom, uczącym dziecko jazdy, jeśli sami dobrze szusują na nartach. Na bigfoot'ach będą krążyć wokół ucznia niczym na łyżwach.

Narty carvingowe – wynalazek ostatnich lat, który zrewolucjonizował technikę jazdy na nartach; narty funca-

rvingowe prawie są równe snowboardowi.

http://www.narty.pl/narty_zakup

Jakie wiązania?

Dobre i właściwie wyregulowane wiązania to najpewniejsze ubezpieczenie naszych nóg. Na tym nie wolno oszczędzać. Muszą idealnie trzymać but podczas jazdy, a w razie potrzeby otworzyć bezpiecznik i uwolnić nogi od nart. Lepiej kupić tańszą kurtkę i gogle, by wiązania mieć naprawdę markowe.

Obecnie wszystkie wiązania mają wbudowane skistopery, co uwalnia nas od niebezpiecznych pasków mocujących nartę do buta. Jeśli narty nie mają skipstoperów, trzeba przypinać narty paskami do wiązań. Wypięta narta, lecąca po stoku z wielką prędkością, jest bardzo niebezpieczna dla innych narciarzy. ▶

SNOWBOARD to jest to

Rodzicom niezdecydowanych małolatów proponujemy wybrać deskę freeride-allround, ponieważ będzie najodpowiedniejsza do nauki, umożliwi montaż wiązań twardych lub miękkich i można będzie z niej korzystać w przyszłości, kiedy już pociecha wybierze własny styl.

Doradzanie w tak delikatnej materii (idzie o cenę) jest trudne, niemniej trzeba zawsze kupować deski markowych firm. Szukanie okazji w supermarketach lub na targowisku jest ryzykowne. Nawet najładniejsza deska może się okazać droga, kiedy nagle pęknie lub okaże się wadliwa.

Najrozsądniej kupować w sklepach ze sprzętem snowboardowym, gdzie są katalogi i można sprawdzić parametry. W tych sklepach jest nie tylko drogi i markowy sprzęt, ale również tanie deski mniej znanych firm, idealne dla początkujących. Jedno tylko jest bezdyskusyjne: fachowcy twierdzą, że deska musi mieć drewniany rdzeń.

Jeśli się nam podoba trzeba sprawdzić, czy jest akurat przeznaczona dla nas – bo może być dziecięca. Potem dobieramy odpowiednią długość według zasady, która nie jest regułą:

długość deski = wzrost – 15 – 20 cm.

Jest to zasada ogólna, zwłaszcza przy wyborze deski dla początkujących o przeciętnej budowie ciała. Dla „puszystych" trzeba brać poprawkę. Trzeba też pamiętać, by deska nie była za wąska, zwłaszcza kiedy rozmiar buta znacznie przekracza przeciętną.

Jeśli akceptujemy firmę, model i cenę, podoba się kolor i odpowiada długość snowboardu – płacimy, żądając gwarancji, której każda firma i sklep udzielić muszą.

Teraz buty. Lepiej mierzyć przez godzinę i dobrać najodpowiedniejsze, niż cierpieć na stoku. Powinny być z materiałów nieprzemakalnych i mieć wyciągane buty wewnętrzne (jak w butach do zjazdu). Muszą też pasować do wiązań. Dobre buty snowboardowe winny mieć co najmniej 3 klamry, idealnie, kiedy klamry są 4, po 2. na śródstopiu i na goleniu.

Wiązania. Na początek dobrze jest wybrać (twarde lub miękkie) trwałe, które dobrze będą trzymać but przy desce. W sklepie na pewno doradzą. ■

Zimowe akcesoria samochodowe

Jazda samochodem w okresie zimowym łączy się z koniecznością odpowiedniego przygotowania pojazdu do tej szczególnej pory roku. Również na wyjazdy turystyczne zabieramy co innego, niż latem. Najczęściej są to narty, snowboard czy sanki. Fiat Auto Poland pomyślał o dostosowaniu samochodu do tych potrzeb. Dealerzy zostali zaopatrzeni w wiele akcesoriów ułatwiających zimową jazdę i turystykę.
W salonach można kupić na przykład:

Bagażniki na narty. Różne rodzaje, do przewożenia 1, 3, 5 par nart. Praktyczne i łatwe w użyciu. Wykonane z tworzyw odpornych na duże różnice temperatur, wyposażone w zamek.

Zestaw Zima, zawierający kosmetyki samochodowe na tę porę roku, m. in. zimowy płyn do spryskiwaczy o zapachu cytrynowym, środek do odmrażania szyb, odmrażacz do zamków, skrobaczkę do szyb;

Dywaniki gumowe. Zimą chronią przed zabrudzeniem i zawilgoceniem wykładziny podłogi. Łatwe do utrzymania w czystości.

Pokrowce na narty. Chronią wnętrze samochodu przed zabrudzeniem.

Łańcuchy przeciwśniegowe, łatwe w montażu, można zastosować do różnych wymiarów opon. Przydatne w jeździe po zaśnieżonych i oblodzonych drogach, zwłaszcza górskich.

Opony zimowe. Rożne rodzaje. Wykonane z miękkiej gumy o specjalnym bieżniku zapewniają bezpieczną jazdę przy niskich temperaturach na zaśnieżonych nawierzchniach.

** zdjęcia mają charakter orientacyjny*

Niezwykły pośrednik

Jacek Albiński

Ingest Segim Polska nie jest zwyczajnym pośrednikiem, który tanio kupuje i drogo sprzedaje. Dysponuje fachową wiedzą i doświadczeniem pracowników, którzy potrafią podjąć się wykonania najtrudniejszych zadań.

Hamownia silników w dawnej Wytwórni Sprzętu Mechanicznego przy ulicy Partyzantów hałasowała i truła. To był dobry argument, żeby przenieść ją poza centrum miasta. W szczerym polu pod Bielskiem ponad 30 lat temu wybudowano halę, od której zaczęła się historia FSM, a później Fiat Auto Poland. Dzisiaj w jedynej na świecie fabryce samochodów, przez którą przechodzi droga, przejeżdżają pociągi pospieszne, płynie rzeka, wznosi się hala, gdzie niedługo produkować się będzie silniki wysokoprężne najnowszej generacji.

Przebudowa obiektu, w którym kiedyś mieściła się narzędziownia FSM, później Zakład Mechaniki, jest dzisiaj największym przedsięwzięciem inwestycyjnym Ingest Segim Polska. Spółka powstała w wyniku tercjalizacji i stanowi część sektora Business Solutions. W Polsce jest pośrednikiem, który za wynajmowane usługi płaci pieniędzmi, jakie zarobi na firmach, skąd otrzymuje zlecenia.

Ryszard Iskra, pełniący obowiązki koordynatora spółki w Polsce, mówi: „Zawsze słyszałem, że najtaniej jest kupować bezpośrednio u wytwórcy, a tutaj powstała firma, która żyje z prowizji. No, ale my nie jesteśmy zwykłym po-

średnikiem". Ingest Segim odziedziczył po Fiat Auto Poland wysoki potencjał wiedzy i doświadczenia pracowników. Tutaj przygotowuje się oferty, określa warunki techniczne, ocenia możliwości wykonawcze i konkurencyjność przyszłych kontrahentów, tutaj również liczy się pieniądze. Podobnie ocenia swoją działalność Jan Maślorz, odpowiedzialny za utrzymanie zwyczajne nieruchomości i usługi. „Bywa, że raz zajmuję się organizacją sesji tłumaczeniowej z angielskiego na włoski, a za chwilę uruchamiam zlecenie na konserwację instalacji odgromowych, albo wysyłam kuriera na drugi koniec Polski" – mówi. Tegoroczne Mikołajki dla ponad 7 tysięcy dzieci, zwane niekiedy z włoska Natale Bimbi, również w całości zorganizowali ludzie Jana Maślorza. W latach ubiegłych robili to jako Służba Ogólna Fiat Auto Poland.

Naprawa 30 tys. metrów kwadratowych dachu jest dużym zleceniem, wymiana zamka w drzwiach – małym. Te duże nazywa się w Ingest Segim utrzymaniem nadzwyczajnym nieruchomości i inwestycjami, czym zajmuje się Edmund Grażewicz. Do niego i 12-osobowej ekipy, którą kieruje, należy całość prac inżynierskich. Jest człowiekiem bardzo zajętym i nie zapytałem go, co w tej chwili jest dla niego najważniejsze. Odpowiedział Ryszard Iskra, że dla polskiego Ingestu na pewno dawna hala 23, dzisiaj Powertrain: „Przyjeżdżają już pierwsze urządzenia i maszyny, a prace budowlane ciągle trwają. Tam zainstaluje się światowa arystokracja obrabiarek, maszyn i urządzeń. A wie pan, że pod fundamentami słupów biegnie 7-metrowej wysokości tunel? Trzeba było go wykopać tak, żeby wszystko się nie zawaliło. Przedstawiciele firm budowlanych prosili nas o możliwość bliższego przyglądania się tej budowie, a było na co popatrzeć. Na czas przekopywania, fundamenty słupów zawieszono na betonowych „szpilkach", a po wszystkim słupy znowu zabetonowano na dawnych miejscach". Ten majstersztyk sztuki inżynierskiej był możliwy w dużej mierze dzięki fachowemu zaangażowaniu Ingest Segim. Do tunelu będą wjeżdżały ciężarówki z dostawami, a na górze produkować się będzie 2 tysiące silników wysokoprężnych dziennie!

W nowej spółce liczy się koszty. Kiedy jeszcze obowiązywały stare kontrakty nie było z tym najlepiej. „Jedna z firm sprzątających policzyła sobie za metr kwadratowy 4 i pół złotego. Zapytaliśmy, czy zgodzą się na 3,30, bo inni za tyle są gotowi robić to samo. Myśli pan, że kręcili głowami? Od razu przytaknęli" – uśmiecha się Ryszard Iskra, który w Ingeście zarządza kosztami. Z ISP dobrze widać, jak duży jest w Polsce głód pracy. Na razie usługi są realizowane głównie dla spółek z grupy Fiata. W firmie dobrze jednak wiedzą, że gra na kilku stolikach zmniejsza ryzyko przegrania meczu. Dlatego szuka się kontraktów wszędzie. Jan Maślorz, który własnymi siłami zajmuje się też archiwistyką, już pracuje na rzecz instytucji spoza Fiata. W jednej ma nawet swoje przedstawicielstwo: „W różnych miejscach w Bielsku i Tychach pracują byli pracownicy FSM czy Fiat Auto Poland. Często są nimi nasi znajomi, a to bardzo ułatwia nawiązywanie kontaktów handlowych".

◀ **Ryszard Iskra**

▼ **Jan Maślorz**

Uważa się, że około 80 procent zamówień spoza Fiata gwarantuje spokojną przyszłość.

„Kiedy na początku lat siedemdziesiątych budowaliśmy tzw. halę zaworów, dyrektor Dziopak mówił, że będzie się tam można ścigać na rowerach, co miało nam uzmysłowić jej ogrom" – wspomina pan Ryszard. „A dzisiaj? Ale wróćmy do „naszych baranów", jak mówią Francuzi. Niech pan popatrzy. Potężny hipermarket, który powstaje po drugiej stronie szosy do Tych, będzie musiał gdzieś odprowadzać wodę deszczową. Podłączy się do naszej rury i rzeka się na coś przyda, a ich rura będzie biegła przez zakład. Już się tym zajmujemy". ■

Alfa na torze

Marek Kowalski

Puchar Alfy Romeo rozgrywany jest w dwóch częściach: sprintu, gdzie zawodnicy mają do pokonania sześć okrążeń oraz wyścigu głównego, w którym walczą na piętnastu okrążeniach. Zawody należą do najciekawszych w naszym kraju.

Kierowcy wyścigowi zakończyli drugi sezon startów na samochodach Alfa Romeo 156. Po pięciu miesiącach walki na torze tytuł mistrza w Pucharze Alfy Romeo rozstrzygnął się dopiero w Kielcach. Ubiegłoroczny mistrz Artur Czyż nie zdołał obronić tytułu. Triumfatorem drugiej edycji Pucharu został Robert Kisiel, ubiegłoroczny wicemistrz. Kisiel na torze kieleckim odniósł największy sukces w swojej karierze, mimo że podczas zawodów miał problemy techniczne z samochodem. Na metę ostatniego okrążenia dojechał dopiero na ósmym miejscu, ale ta pozycja wystarczyła do uzyskania tytułu mistrza. Sezon rozpoczął się od niespodzianki. W Poznaniu podczas pierwszego wyścigu Artur Czyż przegrał z Robertem Kisielem.

Zawody odbywały się w Poznaniu, Brnie, Opolu i Kielcach. W Brnie zawodnicy startowali tylko w jednym wyścigu na dłuższym dystansie – 90 km. W Pucharze rozegrano siedem rund. Suma punktów za sprint i wyścig główny daje zawodnikom ostateczną klasyfikację w zawodach.

Rozmowa z Małgorzatą Serbin, kierowcą wyścigowym w Pucharze Alfy Romeo.

Fiat Wokół Nas: Jak mężczyźni – kierowcy wyścigowi odnoszą się do kobiet na torze?

Małgorzata Serbin: Na stałym, ustabilizowanym poziomie, traktując mnie jako konkurencję a nie kobietę...

Żadnej galanterii, wyrozumiałości, rycerskości?

Owszem, zdarza się, że panowie przepuszczają mnie przodem, ale tylko w drzwiach.

Może dlatego tak niewiele kobiet uprawia sporty samochodowe?

Istotnie, kobiety w tej dyscyplinie to rzadkość. Wiele zależy tutaj od możliwości finansowych i indywidualnych predyspozycji. Wyczynowy sport samochodowy niczym nie różni się od innych dyscyplin. Wymaga nie tylko doskonalenia techniki jazdy, ale również bardzo dobrego przygotowania kondycyjnego. Całe swoje dotychczasowe życie uprawiałam czynnie sport, byłam kilkakrotnie mistrzynią i rekordzistką Polski w pływaniu, zdobyłam

dwa tytuły w mistrzostwach Polski płetwonurków. Wszystko to z pewnością ma wpływ na sposób życia, który prowadzę i energię, którą posiadam.

W końcu jednak wypłynęła Pani jako wyczynowy kierowca na wyścigach.

Początki były trudne. Nikt nie chciał udzielić mi rad, nie wiedziałam jak mam jeździć, jak przygotować samochód. Przed moim pierwszym wyścigiem w gronie zawodowców, kilka osób chętnie wysłałoby mnie do garów...

I słusznie się bali, bo zajęła tam Pani trzecie miejsce.

Od tego momentu wszystko się zmieniło. Wywalczyłam siedem tytułów Mistrza Polski ścigając się w męskim gronie, zawsze bardzo wymagającym i bardzo licznym. Jestem zawodniczką ciągle podnoszącą sobie poprzeczkę i ciągle niespełnioną.

Małgorzata Serbin

Karolina Czapka

Jak to się stało, że została Pani zakwalifikowana do elitarnego grona, które mogło rozpocząć starty w Pucharze?

Akces startów w tym pucharze zgłosiło ponad 50-ciu zawodników, ale Fiat Auto Poland, jako sponsor strategiczny tej imprezy, mógł sprzedać tylko 25 pojazdów. Decydował więc konkurs świadectw.

Co było przed Alfą?

Karierę zawodniczą rozpoczęłam w roku 1991 startując w klasie fabrycznej Fiata 126. Następnie było Cinquecento 900, CC Sporting, CC Abarth 900, posiadający moc ponad 70 KM, aż wreszcie Renault Megane Coupe. Przyznam jednakże, że największą przyjemnością jest „podróżowanie" szybką, posłuszną mi i delikatną Alfą, która poprawnie ułożona potrafi dostarczyć wiele emocji i dać mnóstwo satysfakcji.

Jak na to wszystko reaguje rodzina?

Moje życie podporządkowane jest wyścigom. Zaakceptował to mój mąż Krzysztof Litwin, który jest moim menedżerem i szefem zespołu mechaników oraz 12-letni syn Kuba, mój najwierniejszy kibic. Karol Karolczyk – „prawa ręka" Krzysztofa – to przyjaciel bezinteresownie poświęcający dla mnie swój wolny czas. Doceniam to i bardzo im za wszystko dziękuję.

Czy to co Pani osiągnęła jest już szczytem marzeń?

Moje marzenia ciągle się zmieniają. Za każdym razem są realne do spełnienia i z uporem dążę do ich zrealizowania.

Rozmowa z Karoliną Czapką, 18-letnią uczennicą z Ustronia, startującą w Pucharze Alfy Romeo w barwach Automobilklubu Wielkopolskiego

FWN: Wygląda na to, że prosto z wózka dziecięcego przesiadłaś się na Alfę Romeo.

Karolina Czapka: Miałam być narciarką, to zrozumiałe, bo od urodzenia mieszkam w Ustroniu. Ale kiedyś tata zabrał mnie na zawody kartingowe, poznałam tam klimat wyścigów, nauczyłam się jeździć na tych samochodzikach i tak się zaczęło.

Od razu duży samochód, ale dlaczego Alfa Romeo?

Postanowiliśmy z tatą potraktować to wszystko bardzo poważnie. Od samego początku znalazłam się na głębokiej wodzie, wśród najlepszych kierowców wyścigowych w Polsce, ponieważ tylko tacy startują w tym pucharze.

Szybko się uczyłaś.

Rzeczywiście nauczyłam się sporo, ale wszystko przede mną. Chociaż jestem zaskoczona miejscem w pierwszej dziesiątce najlepszych.

Czy nie za dużo wyrzeczeń dla tak młodej osoby?

Nie zastanawiałam się nad tym, mimo że treningi, na które jeżdżę do Poznania, i przygotowania do startów muszę godzić z nauką. Moi rodzice bardzo czujnie mnie obserwują i gdyby coś w tym mechanizmie zaczęło szwankować, natychmiast by interweniowali.

Spośród rówieśniczek wyróżniasz się jeszcze zamiłowaniem do matematyki.

Lubię nauki ścisłe, a po maturze chcę studiować kierunek związany z ekonomią, żeby w przyszłości razem z rodzicami prowadzić firmę. To wielkie szczęście mieć taką mamę i takiego tatę. Bez ich pomocy nie udawałoby mi się tak wiele.

Równie dobrze czujesz się w szkolnej ławce, za kierownicą wyścigowej Alfy, na nartach, przy ognisku...

Jestem normalną nastolatką. Pan pewnie nie wierzy, że lubię czasem trochę poleniuchować i mam na to czas. Nie jest tego za wiele. Chętnie oglądam wtedy w telewizji wyścigi samochodowe, ale przeważnie na zachodnich stacjach, bo w polskich jest ich jak na lekarstwo. ■

Triumf Balthusa

Emanuela Chiappero

W salach weneckiego Palazzo Grassi można obejrzeć do stycznia ponad dwieście dzieł sławnego francuskiego malarza. Płótna i rysunki pochodzą z Europy, Stanów Zjednoczonych i Meksyku. Na wystawie, wyeksponowano także pierwsze i ostatnie dzieło mistrza.

Odsłona tajemniczej sztuki Balthusa, oscylującej wokół tematu magicznych kocich postaci, dorastających dziewcząt i znieruchomiałej przyrody, rozpoczyna się już w holu Palazzo Grassi. Jest to największa wystawa poświęcona sztuce niedawno zmarłego francuskiego malarza, którą oglądać można do 6 stycznia. Wystawa jest prawdziwym hołdem złożonym poetyckim wizjom artysty, tak bardzo odległym od trendów mody i wymogów współczesnego rynku, które uczyniły go jednym z największych przedstawicieli sztuki XX wieku.

Wokół postaci Balthusa, człowieka nieprzystępnego o bardzo wyselekcjonowanych kontaktach towarzyskich, powstało wiele anegdot i plotek. Spotęgowała je wstrzemięźliwość, z jaką krytyka przyjęła jego sztukę. Obrazy Balthusa łączyły bowiem w sobie zamiłowanie do malarstwa figuratywnego, któremu artysta – wbrew trendom swoich czasów – pozostał zawsze wierny, z dwuznacznym i erotycznym zabarwieniem prezentowanych postaci. To spowodowało, że przez wiele lat jego sztuka była przez jednych podziwiana, przez innych odrzucana. Jean Clair, kurator wystawy i dyrektor Muzeum Picassa w Paryżu, starał się w tej wystawie odsłonić etapy życia artysty, pozwalające na prawdziwe zrozumienie jego sztuki.

Obrazy, około dwieście prac, pochodzą z 90 muzeów i kolekcji prywatnych z Europy, Stanów Zjednoczonych i Meksyku. Wystawione zostały w 36 salach na powierzchni 4 tysięcy metrów kw. Ekspozycję zaprojektował Gae Aulenti, który uwzględnił szczególne upodobania malarza: duże białe ściany i bardzo rozproszone, zbliżone do naturalnego, światło.

Trasa zwiedzania przygotowana została w sposób chronologiczny. Obejmuje obrazy powstałe w latach od 1921 do 2001, od rysunków młodzieńczych *Studium nad autoportretem*, po nieskończone dzieło *Dziewczyna z mandoliną*. Niektóre obrazy wystawiono po raz pierwszy, jak portrety *Claude Hersaint* i *Laurence Bataille*, młodej przyjaciółki artysty z lat 1947-1951, i *Martwa natura* z kolekcji prywatnej.

Zgromadzono obrazy artysty, te najsławniejsze i te najbardziej kontrowersyjne: zeszyty z rysunkami Mitsou (1921), akty młodzieńcze, kopie włoskich fresków, ilustracje piórkiem i ołówkiem z roku 1933 do powieści Emily Brontë „Wichrowe wzgórza". A następnie *Passagge du Commerce – Saint Andre'* (1952-1954) na powierzchni prawie 10 metrów kw. oraz *Illustration caricaturale de „l'Enjambement" de P. J. Jouve* (1948-1949), który mierzy niecałe 10 centymetrów kw. Ten ostatni obraz jest szkicem wykonanym ołówkiem na kawałku serwetki.

Na stronie 50-51: Trzy siostry (Les Trois Soeurs), 1955, Caracas, Kolekcja Patricia Phelps de Cisneros
Na stronie 52: Kot śródziemnomorski (Le chat de la Méditerranée), 1949, kolekcja prywatna
◄ Autoportret, 1949, kolekcja prywatna
▼ Toaleta Cathy (La Toilette de Cathy), 1933, Paryż, Musée national d'art moderne - Centre Georges Pompidou

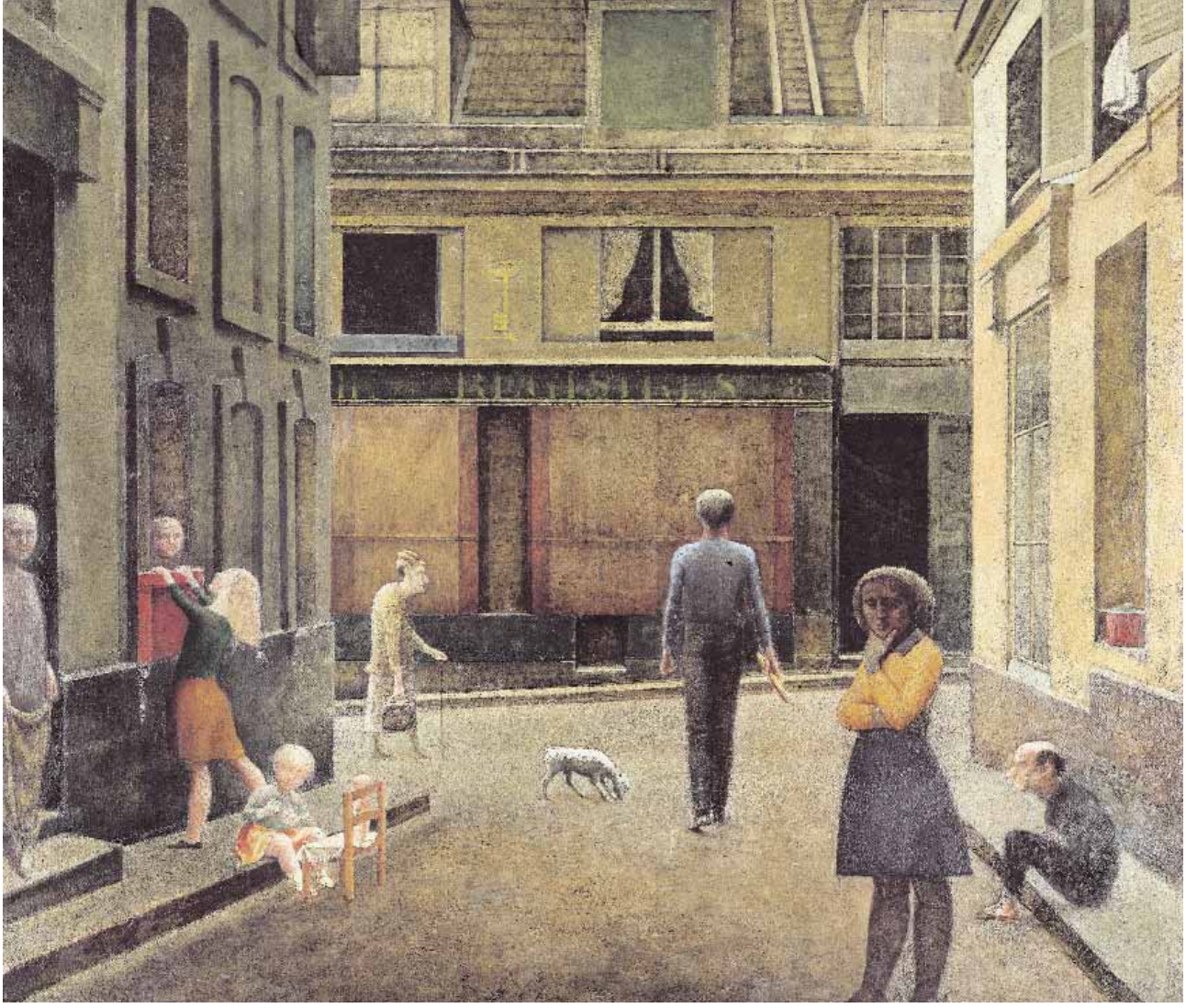
Nie brak też portretów najserdeczniejszych przyjaciół: Joana Mirò z córką, pierwszej żony Antoinette, wiernego impresario Pierre Matisse'a oraz biało-czarnej twarzy Giacomettiego. Prawdziwymi bohaterami jego sztuki są koty (jedna z wielkich pasji Balthusa), które wyłaniają się z naroży obrazów, zza zasłony czy też spod krzeseł. To bardzo dziwne koty, niekiedy ogromnych rozmiarów, niekiedy dwunożne, niekiedy uczłowieczone. Przeglądają się w lustrze, uśmiechają lub po prostu obserwują pracującego artystę perfidnymi oczami. Ironiczne i umykające były niezastąpionymi przyjaciółmi wielkiego malarza. Mówił: „Zawsze żyłem w otoczeniu kotów. One, podobnie jak i ja, są niekiedy okrutne, ale nigdy nie wulgarne".

Ostatni z klasyków

Balthus, najbardziej wyjątkowy malarz XX wieku, którego twórczość owiana jest tajemnicą. Malował przez 75 lat te same postacie: dziewczęta, koty i pejzaże. Jego obrazy wystawione są w największych muzeach świata. Lubił go Picasso i podziwiał Fellini.

O sobie mówił „Balthus to malarz, o którym nic nie wiadomo", gdyż wolał, aby przemawiały tylko jego obrazy.

Urodził się 28 lutego 1908 roku w Paryżu. Jego prawdziwe nazwisko brzmi Balthazar Klossowski de Rola. Był potomkiem polskiej rodziny szlacheckiej stąd lubił, gdy tytułowano go hrabią. Od dzieciństwa wychowywany był w atmosferze zamiłowania do sztuki i literatury: jego ojciec był historykiem i krytykiem sztuki, matka – malarką. Uznany został za jednego z wielkich klasyków sztuki XX wieku, był jednym z nielicznych, którzy za życia doświadczyli przywileju ujrzenia własnych dzieł w Luwrze. Wyrósł w otoczeniu malarzy i pisarzy, wśród których byli Cézanne, Mirò i Camus. Mieszkał w Anglii, Szwajcarii, następnie we Włoszech, gdzie zafascynowała go sztuka okresu Odrodzenia, konkretnie – Piero della Francesca. Jego pierwsza wystawa



▲ ***Pasaż handlowy Saint-André (Passage du Commerce-Saint-André)*, 1952-1954, kolekcja prywatna**

◀ **Nagość profilu (*Nu de profil)*, 1973-1977, kolekcja prywatna.**

z 1934 roku w Paryżu wywołała skandal ze względu na dwuznaczność i erotyzm tematu. Balthus już wtedy silnie przeciwstawiał się surrealizmowi, który uważał za porażkę sztuki. W gronie jego admiratorów znalazły się jednak osoby wpływowe jak Pablo Picasso, który nazywa go „największym malarzem nowoczesnym" i Federico Fellini, dla którego Balthus był „wszechnicą historii".

Odrzuca konwenanse, awangardę i prawie wszystkich malarzy współczesnych. Aby uchronić się od otaczającej go głupoty wcielił się w rolę niedostępnego artysty stając się najbardziej skrytym malarzem tego wieku. Jego prace, utrzymane w tendencji neorenesansowej, odwołują się do artystów XIV wieku. Malował w stylu dawnych malarzy włoskich i porównuje swoje dzieła do ulubionych mistrzów jak Piero della Francesca, Masolino, Courbet i Cezanne.

Koty i dorastająca młodzież to postacie najczęściej wy-

1933

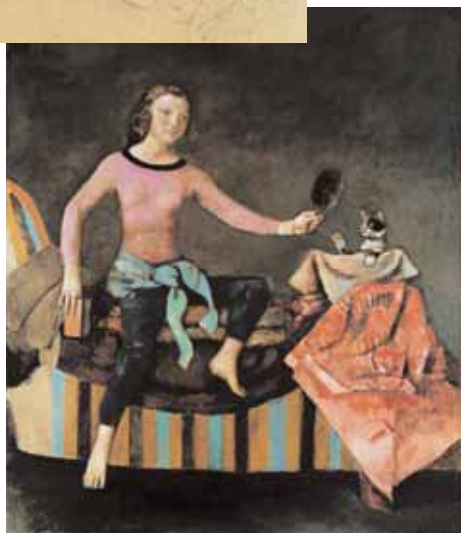
1939

1964

1944/46

1979

1952/54



1986

1994

stępujące. Koty pasjonowały go już od dzieciństwa, od czasu kiedy znalazł małego kotka i nazwał go Mitsou. Po jakimś czasie zwierzę znikło, lecz Balthus będzie je odtwarzał w swoich obrazach aż do śmierci.

Kochał Włochy i władał doskonale językiem włoskim. Tu mieszkał przez 15 lat od lutego 1961 roku, kiedy objął stanowisko dyrektora Akademii Francuskiej w rzymskiej Villa Medici. Tu poznał modelkę i malarkę Setsuko Ideta, którą poślubił, i która urodziła mu córkę Hazumi. Po pobycie we Włoszech Balthus wyprowadził się do Szwajcarii, gdzie pozostał aż do śmierci.

Balthus całe życie poświęcił malarstwu, lecz w jego atelier powstało niewiele obrazów. Każde płótno bowiem, jak w przypadku wielkich starożytnych artystów, było owocem długiej i żmudnej pracy.

Oto niektóre dzieła wystawione w Palazzo Grassi na pierwszej wielkiej wystawie poświęconej temu artyście.

1933 – Alicja w lustrze (Alice dans le miroir), Paryż, Musée National d'art. Moderne – Centre Georges Pompidou

1939 – Thérèse sur une banquette, Los Angeles, Richard E., Sherwood Family collection

1944/46 – Piękne dni (Les Beaux Jours), Waszyngton, Hirshhorn Museum and Sculpure Garden

1952/54 – Pokój (La Chambre), kolekcja prywatna

1964 – Studium do „Japonki przy czerwonym stole" (Ètude pour „Japonaise à la table rouge"), Nowy Jork, the Elkon Gallery Inc

1979 – Pejzaż Monte Calvello (Paysage de Monte Calvello), kolekcja prywatna

1986 – Kot w lustrze II (Le chat au miroir II), kolekcja prywatna

1994 – Kot w lustrze III (Le chat au miror III), kolekcja prywatna

Wielkie granie

Marek Kowalski

Festiwalowi Kompozytorów Polskich w Bielsku-Białej od początku patronuje Henryk Mikołaj Górecki. W tym roku mogliśmy wysłuchać kompozycji polskich twórców muzyki filmowej: Zbigniewa Preisnera, Zygmunta Koniecznego i Andrzeja Kurylewicza.

Po raz kolejny w stolicy Podbeskidzia organizatorzy festiwalu zgotowali melomanom prawdziwą ucztę. Podczas koncertu inauguracyjnego wykonano muzykę Zygmunta Koniecznego do dramatów Stanisława Wyspiańskiego. „Mogę przyznać, że sam tę muzykę sercem komponowałem. Chłonę wszystkie emocje, rytmy, napięcia zawarte w tekstach Wyspiańskiego, a potem przekazuję to w dźwięku" – powiedział kompozytor. Następnego dnia w Salonie Muzycznym prowadzonym przez Henryka Mikołaja Góreckiego, wystąpił Andrzej Kurylewicz ze swym Trio oraz Kwartet Wilanów. Kurylewicz – wybitny muzyk i kompozytor jazzowy, po 1980 roku poświęcił się komponowaniu muzyki poważnej. W trzecim dniu festiwalu, w kościele p. w. Maksymiliana Kolbego, wysłuchaliśmy koncertu finałowego Zbigniewa Preisnera: „Dekalog – kto ty jesteś człowieku", z udziałem Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia i Chóru Filharmonii Śląskiej. Ponad dwa tysiące melomanów zgromadzonych w ko-

Fot. EOS Poland

Fot. M. Kowalski

Fot. M. Kowalski

Na zdjęciach powyżej:
Jan Nowicki, Zbigniew Preisner i Anna Szałapak

ściele słuchało koncertu, w którym w roli solisty wystąpił sam kompozytor. Obok niego zaś Jan Nowicki, Anna Szałapak oraz Elżbieta Towarnicka. „Dekalog. Kto ty jesteś człowieku" jest oparty na muzyce z serialu telewizyjnego wyreżyserowanego przez Krzysztofa Kieślowskiego. „Nigdy nie przypuszczałem, że po poznaniu Krzysztofa moje życie nabierze nowego znaczenia" – mówił Preisner o swoim zmarłym przyjacielu. Bez Krzysztofa to ja próbuję oświetlić przedmioty mym duchem, a może uda się rzucić refleks na dusze innych".

Dyrektor Bielskiego Centrum Kultury, Władysław Szczotka, po zakończeniu festiwalu nie ukrywał zadowolenia: „Dopisali wykonawcy oraz znakomita bielska publiczność. Sponsorzy, wspierający nasz festiwal, wśród których był m. in. Fiat Auto Poland, FA Powetrain i Fiat Polska, byli również usatysfakcjonowani. Zbigniew Presiner następnego dnia przysłał podziękowania".

Za rok VII Festiwal Kompozytorów Polskich. Poświęcony zostanie twórczości kompozytora przełomu XIX i XX wieku – Mieczysława Karłowicza.

Turniej przyjaźni

Marek Kowalski

Pierwsza edycja Międzynarodowych Rozgrywek Sportowych Fiata odbyła się w październiku we włoskim Cassino. Wśród turniejowych dyscyplin znalazły się piłka nożna, siatkówka, tenis i chód. Polska ekipa wróciła z pucharem.

Jestem przyzwyczajony do sportowych emocji, gdyż mam za sobą dwudziestoletnią karierę olimpijską i chociaż tym razem występowałem tylko gościnnie, miałem wrażenie uczestniczenia w jeszcze jednej olimpiadzie" – skomentował zawody włoski sportowiec Maurizio Damilano. Przyznał, że prawdziwą sportową rywalizację można było obejrzeć w piłce nożnej, a drużyna z Polski zagrała świetnie.

Fiat Auto Poland wysłał piłkarzy bez dodatkowych treningów, bo czasu na specjalne przygotowania było mało. Polacy na co dzień grają w drużynach wydziałowych, czasem biorą udział w turniejach organizowanych przez Centrum Rekreacji i Kultury FAP.

Już pierwszy mecz dostarczył wiele emocji. Po remisie 1:1 w regulaminowym czasie, nasi zawodnicy wygrali z Fiat Avio Colleferro rzutami karnymi 4:3. „Po tym sukcesie uwierzyliśmy w swoje siły – mówi Włodzimierz Domagała. – Byliśmy prawie pewni, że w kolejnym spotkaniu również pokażemy dobrą piłkę". I rzeczywiście, rozkręcali się z meczu na mecz jak prawdziwa drużyna turniejowa.

kładów Fiata mieli szansę porównać umiejętności z zawodowcami. Wykorzystali ją, mimo, że w obu konkurencjach zwyciężyli ci ostatni.

Polscy sportowcy podkreślają wielką gościnność i bardzo dobrą organizację zawodów. „Mieliśmy wspaniały doping, można powiedzieć, że publiczność była naszym dwunastym zawodnikiem" – podkreśla Zdzisław Młocek.

Oprócz pracowników włoskich zakładów, w rozgrywkach wzięły udział drużyny z Fiat India i Sevel Nord z Francji.

◀ Puchar wręczył zwycięzcom dyrektor zakładu w Cassino, Antonio Cesare Ferrara

Następnym przeciwnikiem FAP była drużyna Fiat Auto Roma, której strzelili aż 6 bramek, nie tracąc ani jednej. W meczu finałowym Fiat Auto Poland spotkał się z Alfa Pomigliano – pierwszą drużyną drugiej grupy, gdzie występowały również Fiat Auto Cassino i Sata Melfi. „Stawka była wysoka, napięcie w drużynie jeszcze większe, bo przed nami rysowała się szansa wygrania całego turnieju" – mówi rozgrywający Zdzisław Młocek. Mimo 30-stopniowego upału, dobra zespołowa gra pozwoliła pokonać rywali w finale aż 5:0. Tym sposobem reprezentacja Fiat Auto Poland zdobyła Puchar, który zwycięzcom wręczył dyrektor zakładu w Cassino, Antonio Cesare Ferrara.

Podobne emocje towarzyszyły również innym dyscyplinom turniejowym, rozgrywanym jednak już bez udziału Polaków. We wszystkich triumfowały drużyny z włoskich zakładów Fiata. W biegu „Corrifiat" na 10 km drużynowo zwyciężył Fiat Auto Termini Imerese, turniej tenisowy wygrali gospodarze z Cassino, podobnie jak zawody siatkówki kobiet. W chodzie mężczyzn i kobiet amatorzy z za-

Zwycięska drużyna piłkarska Fiat Auto Poland wystąpiła w składzie: Zbigniew Garbacz, Zdzisław Młocek, Bogusław Stasiński, Jacek Niewiadomski, Radosław Buras, Grzegorz Cechnowski, Jacek Marczyk, Ireneusz Kołodziej, Tomasz Kołodziej, Ryszard Lewicki, Daniel Nowakowski, Eugeniusz Berner, Jarosław Chmielowski, Dariusz Nigbor, Włodzimierz Domagała. ■

Media za kierownicą

Zdjęcia: I. Kaźmierczak

Podobnie jak w poprzednich latach, Wisła była bazą IV eliminacji Samochodowych Mistrzostw Polski Dziennikarzy. Na terenie Wisły, powiatu żywieckiego oraz na torze fabrycznym Fiata w Tychach, przeprowadzono próby sprawnościowe.

Mistrzostwa Polski Dziennikarzy są nie tylko okazją do sprawdzenia swych umiejętności przez kierowców i pilotów, ale często także prawdziwie sportowej rywalizacji. Tak było i tym razem na torze w Tychach, gdzie „walka" była zacięta. Spokojniej było następnego dnia podczas zawodów rozgrywanych na górskiej drodze prowadzącej na górę Żar. Tym razem pogoda sprzyjała zawodnikom. W tym roku wiślańska eliminacja nie była jeszcze zakończeniem Mistrzostw Polski. Zarząd Stowarzyszenia Auto Klub Dziennikarzy w związku z przypadającymi w tym roku obchodami 25 rocznicy powstania Stowarzyszenia AKDP, postanowił przeprowadzić w listopadzie dodatkową V Eliminację, która jednocześnie była zakończeniem Mistrzostw Polski.

Tegorocznymi Mistrzami Polski zostali: w klasyfikacji generalnej na samochodzie FIAT/ALFA ROMEO Jacek Jurecki, w klasie pań – Anna Lubertowicz-Sztorc, w klasie Alfa Romeo – Tomasz Szmandra, w klasie Fiat Punto – Janusz Tychy.

Eliminacja ta miała wyjątkowy przebieg. Oprócz prób i zawodów sportowych, w drugiej części programu znalazł się, między innymi, przejazd z Legionowa do Warszawy i złożenie kwiatów pod pomnikiem Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz przed Grobem Nieznanego Żołnierza.

Patronat nad uroczystościami Jubileuszu AKDP objął Prezydent Aleksander Kwaśniewski. Wieczorem, 17 listopada w Centrum Medialnym w Domu Dziennikarza w Warszawie, odbyło się jubileuszowe spotkanie członków i sympatyków AKDP, dziennikarzy reprezentujących krajowe i zagraniczne stowarzyszenia, przedstawicieli władz państwowych, policji, automobilklubów, firm i przedsiębiorstw wspierających działalność AKPD. Spotkanie to było okazją do wręczenia zasłużonym działaczom odznaczeń klubowych i państwowych, a także podsumowania dotychczasowych osiągnięć.

Za kółkiem zasiadają dziennikarze na co dzień zajmujący się głównie problematyką motoryzacyjną. Są to więc profesjonaliści znający samochody – ich wady i zalety, zajmujący się sportem samochodowym oraz techniką bezpiecznej jazdy – nie tylko w teorii, lecz głównie w praktyce. Dziennikarze startujący w zawodach używają swoich prywatnych samochodów, które na czas rajdowych eliminacji zamieniają w „sportowe bolidy", tym samym doskonale promując markę samochodu. Znaczna część uczestników to prawdziwi „weterani" rajdów. Wielu z nich zdobywało w poszczególnych latach tytuły mistrzów i wicemistrzów. Wśród nich możemy wymienić redaktorów: Jacka Jureckiego z Krakowa (Dziennik Polski), Tomasza Szmandrę z Warszawy (Auto Moto Klub), Tomasza Talarczyka z Poznania (Głos Wielkopolski), Janusza Tychy z Katowic (TVP) oraz najwierniejsze dziennikarki – Hankę Jarosz-Jałowiecką z Katowic i Annę Lubertowicz-Sztorc z Krakowa. Nie sposób wymienić wszystkich. Możemy tylko dodać, iż byli to dziennikarze m. in. „Motoru", Polskiego Radia oraz jego oddziałów terenowych, „Polityki", ośrodków telewizyjnych i wielu innych mediów o zasięgu regionalnym. Każdy z nich wniósł swój wkład w popularyzację problematyki motoryzacyjnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie zawsze było to takie proste jak dziś. Trudno powiedzieć, które czasy były lepsze dla Stowarzyszenia: „socjalistyczne" czy obecne. Główne cele działalności Stowarzyszenia Auto Klub Dziennikarzy Polskich są jednak takie same jak przed laty. Stowarzyszenie od 25 lat działa w środowisku dziennikarskim, kontynuując prawie półwieczne tradycje swoich poprzedników. Członkowie pochodzą z różnych zakątków kraju, na co dzień pracują w prasie, radiu i telewizji zajmując się motoryzacją. Stowarzyszenie, realizując swoje statutowe cele, ułatwia im to organizując konferencje prasowe oraz spotkania z przedstawicielami różnych firm. Inną formą działalności AKDP jest organizowanie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski Dziennikarzy. W roku kalendarzowym odbywają się cztery eliminacje, każda w innej części kraju. Z reguły jedna z eliminacji jest rozgrywana na Podbeskidziu, w Poznaniu i Kazimierzu n. Wisłą. W każdej bierze udział około 60 załóg. Od wielu już lat dziennikarze najbardziej polubili samochody FIAT'a. Początkowo królowały „maluchy", potem Cinquecenta, Uno, a obecnie istnieją trzy klasy fabryczne: Seicento Sporting, Punto oraz Alfy Romeo (156, 147, 146). Poza tym w rajdach startują kierowcy na samochodach innych marek. W kalendarzu imprez organizowanych przez AKDP stałe miejsce zajmuje Grand Prix Fiat Auto Poland, które w tym roku miało już swoją ósmą edycję. Każdorazowo Fiat Auto Poland udostępnia dziennikarzom do prób sportowych swoje najnowsze modele, które są testowane na torze „Kielce" w Miedzianej Górze. Spółka należy też do najwierniejszych sponsorów eliminacji. Jednak działalność Auto klubu zależała i zależy nie tyle od sponsorów, co od red. Wiesława Najhajta, od wielu kadencji wybieranego na prezesa dzięki zaufaniu jakie posiada w środowisku dziennikarskim. Cechy charakteru jakie posiada Wiesław Najhajt, nadają ton działalności Stowarzyszenia. Poprzez swoje zaangażowanie i upór, a zarazem życzliwość, potrafił sobie zjednać zarówno środowisko dziennikarskie jak i sponsorów, o których – wbrew pozorom – nie jest dziś łatwo.

Anna Lubertowicz-Sztorc za kierownicą

Wiesław Najhajt nadaje ton działalności Stowarzyszenia

Ceny

SEICENTO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
899 YOUNG	187.110.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	21.960,00
899 FUN	187.610.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	23.220,00
899 BRUSH	187.711.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	23.310,00
1108 SCHUMACHER	187.490.1	1108/54	150	6,2	3- drzwiowy	29.610,00
1108 SX	187.240.0	1108/54	145	5,8	3- drzwiowy	26.010,00

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.330,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi dla wers. 180 zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg dla wersji 180 zł 7.038,00 • 09 - ABS zł 2.727,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.510,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 450,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 238,50 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 360,00 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 148,50 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 270,00 • 197 - Fartuchy przeciwbłotne kół tylnych zł 90,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 765,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.610,00 • 213 - Autoalarm zł 1.170,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 405,00 • 313 - Autoradio zł 1.080,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 801,00 • 399 - Dach otwierany elektrycznie - długi zł 1.755,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.215,00 • 457 - Zderzaki w kolorze nadwozia zł 459,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.170,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.170,00 • 564 - Radio z CD zł 1.350,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 247,50

UNO

1,0 ie S FIRE	158.905.2	1000/46	140	6,3	5-drzwiowy	24.750,00
899	158.930.2	899/39	135	6,3	3-drzwiowy	21.150,00
899	158.950.2	899/39	135	6,3	5-drzwiowy	22.500,00

• 003 - Urządz. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.330,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.038,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 166,50* • 210 - Lakier metal. zł 810,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 1.260,00

**dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2*

PUNTO

1,2	188.010.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	30.240,00
1,2	188.040.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	31.500,00
1,9 D	188.041.0	1910/60	155	5,7	5-drzwiowy	37.350,00
1,2 16V SX	188.113.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	35.460,00
1,2 GO	188.120.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	33.750,00
1,2 SX	188.140.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	34.380,00
1,9 JTD SX	188.147.0	1910/80	170	4,9	5-drzwiowy	42.840,00
1,2 ELX	188.240.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	36.000,00
1,2 16V HLX	188.313.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	39.780,00
1,2 16V HLX	188.343.0	1242/80	172	6,0	5-drzwiowy	40.320,00
SPORTING SPEEDGEAR	188.616.0	1242/80	165	6,7	3-drzwiowy	46.170,00
HGT	188.718.0	1747/130	205	8,3	3-drzwiowy	49.860,00

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.375,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.140,00 • 003/634/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.191,00 • 008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem zł 378,00 • 009 - ABS zł 1.935,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.960,00 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 450,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 540,00 • 112 - Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.665,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.170,00 • 213 - Autoalarm zł 1.395,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.440,00 • 386 - Wbudowany nawigator zł 5.400,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.935,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 1.035,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb bocznych drzwi przednich + zamek centralny zł 1.305,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.440,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 564 - Radio z CD zł 1.575,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.125,00 • 614 - Boczne poduszki pow. i chroniące głowę zł 1.800,00 • 724 - Pack Sporting zł 1.800,00 • 751 - Kit Abarth zł 2.790,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00 • 923 - Spoiler zł 495,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 234,00

SAMOCHODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 7 września 2001 r.
Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku
Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
BRAVO	**80 16V STEEL**	**182.303.1**	**1242/80**	**170**	**6,8**	**3-drzwiowy**	**44.820,00**
BRAVA	**80 16V STEEL**	**182.903.1**	**1242/80**	**170**	**6,9**	**5-drzwiowy**	**44.820,00**
	100 16V STEEL	**182.906.1**	**1581/103**	**180**	**7,6**	**5-drzwiowy**	**47.790,00**
	JTD 100 SX	**182.919.1**	**1910/100**	**182**	**5,5**	**5-drzwiowy**	**52.200,00**

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.275,00 • 097 - Swiatła przeciwmgielne zł 621,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 936,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 693,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 936,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.395,00 • 211 - Tapcerka ze skóry zł 7.335,00 • 213 - Autoalarm zł 1.485,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 513,00 • 367 Lustrka elektr. sterow. i podgrzew., światła p. mgielne, sprysk. reflekt. i siedzenia przed. pogrzew. zł 1.962,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.430,00 • 414 - Autoradio „Hight" zł 1.467,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.530,00 • 505 - Air Bag boczny zł 1.197,00 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgielne zł 972,00 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. zł 990,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 333,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.295,00 • 782 - Akumulator o zwiększ. mocy zł 90,00 • 543 - Trzeci zagłówek zł 360,00

DOBLÒ	**1,2 Bz SX**	**119.510.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**39.150,00**
	1,9 D SX	**119.512.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**44.550,00**
	1,9 D EX	**119.712.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**4-drzwiowy**	**47.250,00**

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 594,00 • 009 - ABS zł 3.123,00 • 011 - Regulowana szerokość kolumny kierownicy zł 297,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.320,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 459,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 414,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 567,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.188,00 • 148 - Tylna lampa podnoszona do góry zł 369,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 504,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.053,00 • 297 - Siedzenie przednie z regulacją zł 414,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.377,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 414,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.035,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.170,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 873,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.647,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.377,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 360,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 162,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 279,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.600,00

MULTIPLA	**SX**	**186.211.0**	**1581/103**	**170**	**8,6**	**5-drzwiowy**	**61.650,00**
	JTD 110 SX	**186.231.0**	**1910/105**	**170**	**6,4**	**5-drzwiowy**	**67.680,00**

• 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 99,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.835,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.395,00 • 213 - Autoalarm zł 1.395,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio zł 1.575,00 • 386 - Nawigacja satelitarna 8.550,00 • 413 - Pakiet Audio (6 głośników + przyst. pod tel. kom.) zł 720,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.575,00 • 441 - Lusterka sterowane elektr. i podgrzewane zł 360,00 • 465 - Lodówka zł 405,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.125,00 • 495 - Czujnik odległości dla biegu wstecznego zł 495,00 • 564 - Radio ze zmieniaczem CD - Pakiet audio zł 3.690,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 4.860,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (schowek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) zł 405,00 • 673 - Pakiet bagażnika (półka tylna + wtyczka 12V) zł 270,00

ULYSSE	**2,0 E**	**121.292.0**	**1998/135**	**186**	**10,3**	**5-drzwiowy**	**92.250,00**
	2,0 JTD EL	**121.299.0**	**1997/136**	**186**	**9,2**	**5-drzwiowy**	**98.100,00**

• 102 - Sprysk. reflektorów zł 1.008,00 • 130 - Zasłona oddziel. przestrzeń bagaż. zł 819,00 • 134 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 1.827 • 210 - Lakier matalizowany zł 2.007,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 6.390,00 • 214 - Przystos. do montażu tel. kom. zł 549,00 • 221 - Szyby tylne elektr. podnoszone i uchylne zł 819,00 • 224 - Alarm z blokadą zł 1.458,00 • 416 - Cruise Control zł 918,00 • 451 - Autoradio zł 1.458,00 • 459 - Komputer pokładowy zł 549,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.827,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 4.572,00 • 717 - Autoradio „High" z CD zł 1.827,00 • 762 - Siatka przytrzymująca bagaże zł 90,00

SIENA

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
75 1,2 EL	**178.653.1**	**1242/73**	**166**	**7,2**	**4-drzwiowy**	**28.980,00**
75 1,2 HL	**178.658.1**	**1242/73**	**166**	**7,2**	**4-drzwiowy**	**33.300,00**
100 1,6 HL	**178.636.1**	**1580/101**	**186**	**7,5**	**4-drzwiowy**	**37.440,00**

PALIO WEEKEND

PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	**178.953.1**	**1242/73**	**166**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**34.110,00**
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	**178.958.1**	**1243/73**	**166**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**37.530,00**
PALIO WEEKEND 100 1,6 HL	**178.936.1**	**1580/101**	**186**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**42.030,00**

• 003 - Urządz. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.321,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządz. dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.038,00 • 009 - ABS zł 3.141,00 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.287,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.095,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 567,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 585,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 288,00 • 108 - Koła ze stopu zł 801,00 • 117 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 342,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 540,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Sieny zł 900,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.008,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 585,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.260,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy + napinacze pasów bezp. zł 1.287,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.287,00 • 507 - Wbudowane radio (6 głośników) zł 1.377,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regul. mech. zł 108,00

MAREA

100 16V SX	**185.300.1**	**1581/103**	**187**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**47.250,00**
100 16V ELX	**185.310.1**	**1581/103**	**187**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**53.730,00**
Berlina 150 20V HLX	**185.333.1**	**1996/150**	**208**	**9,8**	**4-drzwiowy**	**64.440,00**
Berlina JTD 110 SX	**185.204.1**	**1910/110**	**188**	**5,4**	**4-drzwiowy**	**58.320,00**
Weekend 100 16V SX	**185.900.1**	**1581/103**	**185**	**8,2**	**5-drzwiowy**	**51.030,00**
Weekend 100 16V ELX	**185.910.1**	**1581/103**	**185**	**8,2**	**5-drzwiowy**	**57.510,00**
Weekend 150 20V HLX	**185.933.1**	**1998/150**	**206**	**9,9**	**5-drzwiowy**	**68.220,00**
Weekend JTD 110 SX	**185.904.1**	**1910/110**	**186**	**5,5**	**5-drzwiowy**	**62.100,00**
Weekend JTD 110 ELX	**185.914.1**	**1910/110**	**186**	**5,5**	**5-drzwiowy**	**64.800,00**

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 648,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 2.052,00* • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.275,00** • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy zł 576,00 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 648,00 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.098,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 945,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.395,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 7.335,00 • 213 - Autoalarm zł 1.485,00 • 386 - Nawigacja satelitarna zł 8.460,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.520,00 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.467,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony zł 1.530,00 • 452 - Ogrzewane siedzenia przednie zł 558,00 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 333,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna 1.197,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.295,00

** cena specjalna dla samochodu Marea/Marea Week. JTD 105 SX*
*** cena specjalna dla samochodu Marea/Marea Week. 100 SX*

Barchetta

NAXOS 1,8	**183.500.0**				**3-drzwiowy**	**98.100,00**

• 025 - klimatyzacja zł 4.140,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 585,00 • 105 - Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 5.985,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 5.040,00 • 213 - Autoalarm zł 549,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 459,00 • 382 - Dach metalowy w kolorze nadwozia zł 6.750,00 • 767 - Centralny zamek i elektr. sterowane lusterko zewn. zł 765,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 810,00 • 925 - Wind stop zł 900,00

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
SEICENTO VAN	**1100 MPI VAN**	**287.970.1**	**1108/54**	**145**	**5,6**	**3-drzwiowy**	**22.590,00**

• 025 - Klimatyzacja zł 3.510,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 450,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 207,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 238,50 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 360,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.368,00 • 213 - Autoalarm zł 1.170,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 405,00 • 313 - Autoradio zł 1.080,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.170,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.170,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 247,50

PUNTO VAN	**VAN 1,2 Bz**	**288.830.0**	**1242/60**	**155**	**5,7**		**30.150,00**
	VAN 1,9 D	**288.831.0**	**1910/60**	**155**	**5,7**		**37.170,00**

• 009 - ABS zł 1.935,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.960,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 450,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 540,00 • 104 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 558,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.665,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.170,00 • 213 - Autoalarm zł 1.395,00 • 414 - Radio samochodowe zł 1.035,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.035,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 526 - Zaślepka w kolorze samochodu zł 558,00 • 526 - Zaślepka okien bocznych zł 378,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 243,00

DOBLÒ	**CARGO 1,2**	**223.110.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**37.710,00**
	CARGO 1,2 przeszklony	**223.210.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**38.790,00**
	CARGO 1,9 D	**223.112.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**42.750,00**
	CARGO 1,9 D przeszklony	**223.212.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**43.290,00**
	CARGO 1,9 D SX	**223.312.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**45.450,00**
	CARGO 1,9 D SX przeszklony	**223.412.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**46.530,00**

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 594,00 • 009 - ABS zł 3.123,00 • 011 - Regul. wys. kolumny kierownicy zł 297,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.320,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 459,00 • 044 - Obrotomierz zł 180,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 324,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 567,00 • 194 - Krata zabezp. kierowcę przed przemieszczaniem się ładunku zł 324,00 • 201 - Ruchoma dzielona przegroda do wysok. pasa bezp. zł 630,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.053,00 • 297 - Siedzenie przednie pasażera z regul. wzdłużną i pochyl. oparcia zł 414,00 • 313 - Autoradio z odtwarzaczem kaset zł 1.377,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby + centralny zamek zł 963,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 414,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.035,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.188,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 873,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe, asymetryczne, oszklone zł 279,00 • 523 - Drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.647,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.377,00 • 621 - Skład. siedz. pasażera z oparciem, po złożeniu tworz. stolik zł 414,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 360,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 162,00 • 798 - Wykładzina przestrzeni bagaż. zł 279,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 279,00 • 943 - Zwiększ. ładowność 800 kg zł 990,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.600,00

PALIO WEEKEND VAN	**75 1,2 EL**	**277.101.0**	**1242/73**	**166**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**32.310,00**
	75 1,2 EL	**277.453.0**	**1242/73**	**166**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**34.920,00**
	75 1,2 HL	**277.458.0**	**1243/73**	**166**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**38.340,00**
	100 1,6 HL	**277.436.0**	**1580/101**	**186**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**42.840,00**

• 009 - ABS zł 3.141,00 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.287,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.095,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 567,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 585,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 288,00 • 108 - Koła ze stopu zł 801,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.008,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 585,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.260,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy + napinacze pasów bezp. zł 1.287,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.287,00 • 507 - Wbudowane radio (6 głośników) zł 1.377,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regul. mech. zł 108,00

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
SCUDO	**FURGONE 1,9 D EL**	**222.230.0**	**1867/69**	**138**	**8,0**	**10q furgone**	**59.670,00**
	• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 396,00 • 009 - ABS zł 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 486,00 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 513,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 423,00 • 199 - Wyjmowana ścianka dzieląca zł 504,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 612,00 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny zamek zł 1.215,00 • 451 - Autoradio zł 1.080,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 369,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy zł 1.440,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przesuwane zł 1.305,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszklone zł 189,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przesuwane i oszklone zł 189,00 • 521 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych zł 1.440,00 • 647 - Szyby boczne przesuwane zł 225,00 • 717 - Autoradio Extraseria zł 1.440,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne kół tylnych zł 189,00 • 950 - Regulowane pojedyncze siedzenie pasażera zł 189,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedn. części przestrz. ładunk. zł 189,00						
DUCATO	**10 q 1,9 DS**	**230.109.1**	**1905/68**	**123**	**7,7**	**Furgone**	**61.470,00**
	10 q 1,9 TD	**230.149.1**	**1905/90**	**136÷130**	**8,5**	**Furgone**	**69.750,00**
	10 q 1,9 DS	**230.409.1**	**1905/68**	**123**	**8,3**	**Kabina**	**53.550,00**
	10 q 1,9 TD	**230.449.1**	**1905/90**	**136÷130**	**8,7**	**Kabina**	**58.500,00**
	10 q 1,9 TD	**230.539.1**	**1905/90**	**136÷130**	**8,7**	**Panorama**	**75.060,00**
	10 q 2,8 TDI	**230.560.1**	**2800/122**	**150÷152**	**8,7**	**Panorama**	**81.270,00**
	10 q 2,8 JTD	**230.566.1**	**2800/127**	**150÷152**	**9,8**	**Panorama**	**82.260,00**
	10 q 2,8 TD	**230.610.1**	**2800/122**	**150÷152**	**8,7**	**Furgone**	**69.930,00**
	14 q 2,0 B2	**231.193.1**	**1998/110**	**140÷144**	**10,7**	**Ambulans**	**69.930,00**
	14 q 2,8 DS	**231.610.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Furgone**	**73.710,00**
	14 q 2,8 DS	**231.620.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Furgone**	**76.410,00**
	14 q 2,8 JTD	**231.646.1**	**2800/127**	**148÷152**	**8,6**	**Furgone**	**80.910,00**
	14 q 2,8 JTD	**231.656.1**	**2800/127**	**148÷152**	**9,8**	**Furgone**	**83.610,00**
	14 q 2,8 DS	**231.702.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Kombi**	**74.880,00**
	14 q 2,8 DS	**231.704.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Kombi**	**77.580,00**
	14 q 2,8 JTD	**231.903.1**	**2800/127**	**148÷152**	**9,8**	**Kombi**	**82.710,00**
	Maxi 2,8 JTD	**232.456.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Cabinato**	**74.250,00**
	Maxi 2,8 JTD	**232.556.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Minibus**	**101.610,00**
	Maxi 2,8 D	**232.610.1**	**2800/87**	**131÷123**	**9,0**	**Furgone**	**77.610,00**
	Maxi 2,8 D	**232.620.1**	**2800/87**	**131÷123**	**9,0**	**Furgone**	**80.010,00**
	Maxi 2,8 JTD	**232.656.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Furgone**	**87.210,00**
	Maxi 2,8 JTD	**232.856.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Cabinato**	**77.400,00**
	Maxi 2,8 JTD	**232.936.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Cabinato**	**82.800,00**
	• 001 - Zestaw wygłuszający zł 324,00 • 016 - Antiskid zł 5.400,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.950,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. zł 486,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 612,00 • 036 - Zwiększone ramię lusterek zewn. zł 180,00 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. z podgrzew. zł 774,00 • 057 - Zawieszenie camping car zł 693,00 • 062 - Zawieszenie tylne extra seria zł 549,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 567,00 • 102 - Wycieraczki reflektorów zł 612,00 • 141 - Opony zwiększone zł 360,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tylnych zł 90,00 • 200 -Dodatkowy ogrzewacz zł 675,00 • 205 - Ogrzewacz Webasto 3.960,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.053,00 • 306 - Lusterko elektr. regulow. z ogrzew. i zwiększonym ramieniem zł 774,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt 4x40 Watt, RDS zł 1.125,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni ładunkowej zł 1.233,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek zł 1.395,00 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzewane zł 198,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.575,00 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane zł 1.422,00 • 519 - Tylne podwójne drzwi oszklone zł 180,00 • 520 - Drzwi boczne przesuwane i oszklone zł 234,00 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości + wspornik zł 504,00 • 690 - Trzecie światło stop zł 180,00 • 728 - Tapicerka welurowa zł 441,00 • 742 - Belka tylna, kosz na koło zapas. zł 234,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich zł 162,00 • 800 - Skrzynia ładunk. zł 6.300,00 • 878 - Kołpaki zł 162,00 • 985 - Urządz. do ograniczenia głośności zł 414,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.465,00						

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na listopad 2001 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Massimo Gentilini	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Poland SA	Ul. Komorowicka 53, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135148, Fax (0-33) 8135432 Prezes: Riccardo Tarantini	produkcja odlewów dla przemysłu samochodowego
4. New Holland Bizon Sp. z o.o.	Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. Magneti Marelli Aftermarket Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2631954 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
10. Comau Poland Sp. z o.o.	Ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11. FiatAvio Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132162, Fax (0-33) 8132128 Prezes Zarządu: Leonardo Caroni	prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych
12. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Natale Rigano	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
13. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
14. ITS-GSA Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134044, Fax (0-33) 8134043 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	usługi softwarowe i hardwarowe
15. Ingest Segim Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132669, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
16. Sadi Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Carlo Gatto	usługi celne
17. Fiat Engineering Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel./Fax: (0-33) 8134141 Dyrektor: Giuseppe Parziale	inwestycje w sektorze budowlanym
18. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
19. Fiat Finance Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074825, Fax (0-22) 6074853-54 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
20. Toro Poland Investments Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074371, Fax (0-22) 6074375 Prezes Zarządu: Diego Biondo	usługi ubezpieczeniowe
21. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia majątkowe
22. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia na życie
23. SIRIO Polska Sp. z o. o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Liberale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny

Joint Ventures

1. Fiat-GM. Powertrain Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrektor Generalny: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. GM-Fiat Worldwide Purchasing Poland Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132542, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Giancarlo Motto	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów

NAJWIĘKSZA W KLASIE POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA: 297 LITRÓW

Fiat Punto 5-drzwiowy ma **największy w segmencie bagażnik – pełne 297 litrów.** W dodatku to jedyny samochód, w którym chroni Cię aż **6 poduszek powietrznych*** – w testach Komisji **Euro NCAP otrzymał 4 gwiazdki.** Zastosowane w nim podwójne wspomaganie kierownicy **Dual Drive** doskonale sprawdza się i przy dużej prędkości, i w czasie parkowania. Punto **z silnikiem JTD o mocy 80 KM** zużywa zaledwie **4 litry paliwa na 100 km** w cyklu pozamiejskim.

* Szczegóły wyposażenia dostępne u autoryzowanych dealerów Fiata.

EURO NCAP ★★★★

Koszt połączenia:
jedna jednostka taryfikacyjna TP S.A.

☎ 0 801 19 19 19 www.fiat.com.pl

TWORZYMY Z PASJĄ. FIAT