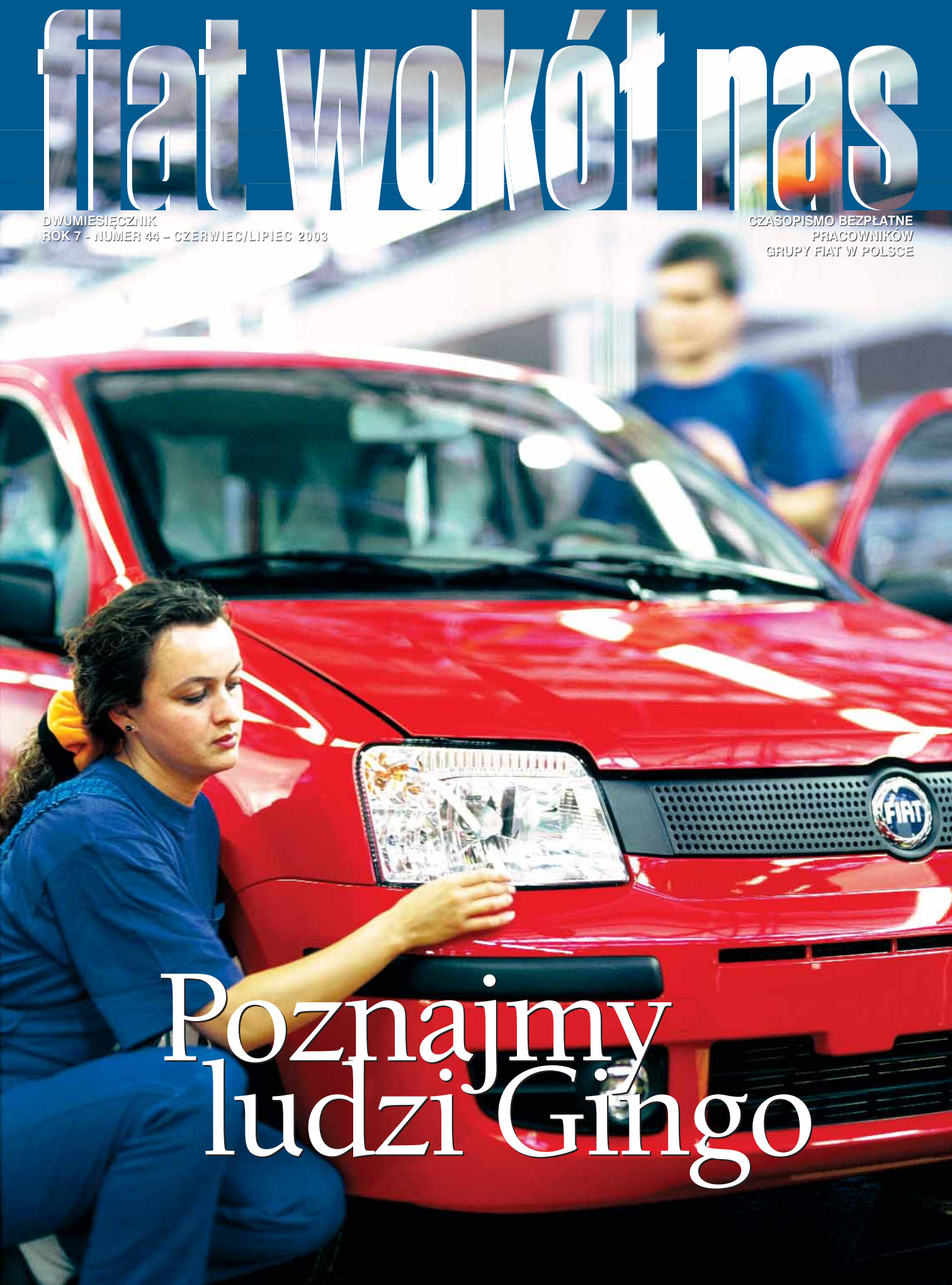
fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 44 – CZERWIEC/LIPIEC 2003

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE



Poznajmy ludzi Gingo

KUP FIATA W AUTO-HICIE, A OTRZYMASZ WIECĘJ NIŻ SIĘ SPODZIEWASZ

2+
2 lata gwarancji
bez limitu kilometrów

SPECJALNA OFERTA !!!

Dla pracowników: FAP, przedsiębiorstw grupy FIAT, zakładów powstałych w wyniku tercjalizacji.

PRZYJDŹ !
MARZENIA SIĘ SPEŁNIAJĄ !!!

PRZY FABRYCE FIATA

AUTO-HIT
ul. Oświęcimska 323,
43-100 Tychy,
tel. (032) 325 30 00

AUTO-HIT

FIAT

fot. EOS Poland

w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 44 – czerwiec/lipiec 2003

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: Adam Gębuś
tel.: 033/813 27 61

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

Dyrektor Artystyczny: Maciej Feodorów

Druk: Dimograf
Bielsko-Biała
Nakład: 12 500 egz.

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

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

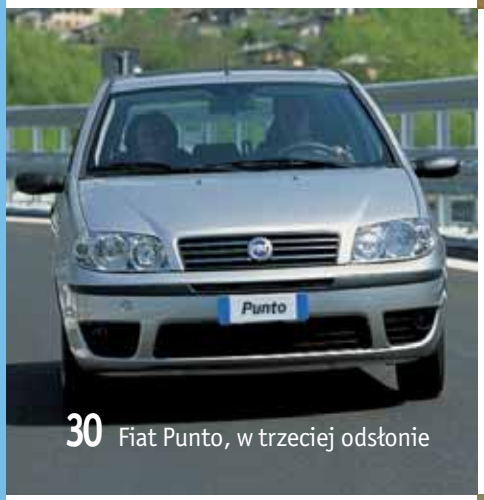
4 O tym się mówi

8 Plan ożywienia Grupy Fiat

16 Fiat Gingo: nadzieja ludzi, przyszłość zakładu

36 Ewolucja gamy Iveco

24 Poznań Motor Show



30 Fiat Punto, w trzeciej odsłonie

42 BaaN dla CNH Polska

52 Ekonomia:
Na progu poszerzonej Europy

54 Kultura:
Janusz Radek

56 Video:
Odrabiamy zaległości

57 Książki:
Kuchnia, duchowość i fikcja

58 Kuchnia:
Podróż z Robertem Makłowiczem

60 Osobliwości:
Zabawy z duchami, ale...

62 Cennik samochodów

44 Lew w pajęczej sieci

O tym się mówi

M. Feodorow

Nowy dyrektor handlowy Fiat Auto Poland

Dotychczasowy dyrektor handlowy Fiat Auto Poland, Josè Ramon Soriano Rouco, został dyrektorem handlowym Fiat Auto Spain. Jego następcą został dotychczasowy dyrektor generalny Fiat Auto Suisse, 39-letni Fabrice D'Arche – doktor Wydziału Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Paris-Dauphine i magister zarządzania. Fabrice D'Arche jest Francuzem, ma żonę i trójkę dzieci. Pracował m. in. w Automobiles Peugeot we Francji, często realizując zadania powierzane w Szwajcarii, krajach Unii Europejskiej oraz w Stanach Zjednoczonych. Odpowiedzialne funkcje sprawował w działach Zarządzania, Handlu, Marketingu oraz Obsługi Posprzedażnej. Pracę w Grupie Fiat w Turynie rozpoczął w 1999 r., w Dyrekcji Handlowej na Europę.
W latach 2000-2003 pracował na stanowisku dyrektora generalnego Fiat Auto Suisse.

Eurolider 2003

Po raz szósty wręczono doroczne nagrody „Rynków Zagranicznych", którymi każdego roku pismo, pod honorowym patronatem premiera Leszka Millera, wyróżnia polskie firmy mogące poszczycić się najlepszymi wynikami eksportowymi oraz te, których produkty mają wyrobioną markę na zagranicznych rynkach (Fiat-GM Powertrain uhonorowano tytułem „Wybitny Partner Inwestycyjny Polski", o czym pisaliśmy w poprzednim numerze Fiata Wokół Nas).
W konkursie, poza najlepszymi eksporterami, wyróżniani są także zagraniczni partnerzy inwestycyjni Polski oraz menedżerowie. Ci ostatni honorowani się tytułem „Eurolidera", który stanowi wyraz uznania za działalność zawodową, posługiwanie się nowoczesnymi metodami zarządzania i innowacyjność w działaniu.
Eurolider to osoba, której indywidualne osiągnięcia przyczyniły się do wprowadzenia kierowanego przez nią przedsiębiorstwa do elity biznesu i przygotowanie go do konkurencyjnych zmagań na rynkach Unii Europejskiej.
Euroliderem 2003 został Czesław Świstak, dyrektor Administracji i Kontroli Zarządzania Fiat Auto Poland.

Wizyta prezydenta RP w Bielsku

Podczas spotkania z przedstawicielami spółek Grupy Fiat w Polsce i innymi inwestorami z tego regionu, Aleksander Kwaśniewski dziękował Fiatowi za zaangażowanie w proces polskiej transformacji gospodarczej, podkreślając rolę Grupy, jako pioniera inwestycji zagranicznych w Polsce.
Prezydent oglądał z podziwem nowoczesną fabrykę silników Fiat-GM Powertrain. Kierowane do prezydenta pytania przedsiębiorców dotyczyły przede wszystkim przyszłych zmian związanych z wejściem do Unii Europejskiej, tworzenia dobrego klimatu dla przedsiębiorczości oraz szans na odbiurokratyzowanie gospodarki.
Na zdjęciu od lewej: Dariusz Szymczycha, Enrico Pavoni, Aleksander Kwaśniewski i Tadeusz Świerczek.

M. Kowalski

Pięć gwiazdek dla Lancii i Fiata

Fiat Ulysse i Lancia Phedra, uzyskując pięć gwiazdek, przyznawanych przez New Car Assesment Program (Euro NCAP), zostały uznane za najbezpieczniejsze samochody w swojej klasie.
NCAP, wspierana przez Unię Europejską i Międzynarodową Federację Samochodową F. I. A., przeprowadza od r. 1997 testy bezpieczeństwa samochodów i przyznaje odpowiednią ilość gwiazdek (od 1 do 5), w zależności od uzyskanych wyników.
Przyznanie 5 gwiazdek podkreśla starania Fiata Auto o zapewnienie bezpieczeństwa kierowcy i pasażerom. W przypadku Fiata Ulysse i Lancii Phedra projektanci uwzględnili wszystkie rodzaje możliwych wypadków: uderzenie czołowe, boczne, wywrotki, zderzenia i pożar. Wzięto pod uwagę również różne prędkości, przy których może dojść do zderzenia, różne rodzaje utrudnień, a także szeroką gamę sylwetek potencjalnych użytkowników. Z analizy tych parametrów powstał szereg rozwiązań, które uczyniły z Phedry i Ulysse dwa najbezpieczniejsze samochody w swoim segmencie.

Tysięczny Fiat Gingo

I. Kaźmierczak

W dniu 5 czerwca z linii montażowych Zakładu Karoserii w Tychach zjechał tysięczny Fiat Gingo.
Samochód już niebawem ruszy na podbój nie tylko Polski, ale przede wszystkim Europy i ma szansę zawojować rynek. Szerokiej rzeszy klientów zostanie zaprezentowany we wrześniu br. Do tej pory Zakład Karoserii w Tychach musi wyprodukować kilkanaście tysięcy Fiatów Gingo, by w dniu rozpoczęcia sprzedaży, dostępne były we wszystkich salonach dealerów Fiata na terenie całego kraju.
Produkcja rosła stopniowo. Początkowo z linii zjeżdżało zaledwie kilka samochodów dziennie, w kwietniu – 26, a na początku czerwca – 100. Na przełomie czerwca i lipca planowana zdolność produkcyjna wyniesie 155 samochodów Fiat Gingo na dobę.

Iveco Daily Combi HPI dla Ferrari

Wiceprezes Iveco, Franco Fenoglio, przekazał „stajni" Ferrari dwa nowe, specjalnie wyposażone samochody Iveco Daily Combi HPI, które będą użytkowane przez Ferrari.
Park samochodowy IVECO w tej firmie obejmuje trzy samochody Iveco Stralis, jeden Iveco EuroCargo i dwa Iveco Daily.
Nowe Iveco Daily Combi, pochodzące ze specjalnej serii dla Ferrari, mogą przewozić maksymalnie 8 pasażerów oraz kierowcę i bagaż. Są dostępne z nowoczesnymi silnikami common rail Unijet 2,3 l, o mocy 116 KM.

Rajd Polski

Rajd Polski jest nie tylko eliminacją Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, ale też jedną z rund o najwyższym współczynniku trudności. Trasa Rajdu Polskiego, przebiegająca po drogach Dolnego Śląska, liczyła prawie 800 km, z czego blisko 300 km stanowiły odcinki specjalne. Do rywalizacji stanęło 81 załóg, wśród nich reprezentanci Fiat Auto Poland – Damian Jurczak i Ryszard Ciupka, zgłoszeni w klasie Trofeum 1600 z 210-konnym Fiatem Punto Super 1600.
Trudna trasa gwarantowała wysoki poziom sportowy. Do mety dotarło tylko 38 aut. Załoga FAP zajęła I miejsce w klasie Trofeum 1600 i 8. w klasyfikacji generalnej. Dzięki temu Damian Jurczak i Ryszard Ciupka objęli prowadzenie w punktacji łącznej klasy Trofeum 1600. Po dwóch eliminacjach RSMP, zespół Fiat Auto Poland zajmuje pierwsze miejsce w klasie Trofeum 1600.

Puchar Alfy Romeo 156

W 2003 r. samochody Alfy Romeo 156 po raz czwarty wystartowały na torach wyścigowych w Polsce. W sponsoring Pucharu, oprócz Fiat Auto Poland, zaangażowali się także FL Poland (Selenia), Dunlop, JVC, Fiat Ubezpieczenia i Alfa Leasing.
Do tegorocznej edycji Pucharu Alfy Romeo zgłosiło się 19 zawodników. Puchar w sezonie 2003, podobnie jak w ubiegłym roku, składa się z sześciu eliminacji, rozgrywanych na trzech torach wyścigowych. W drugiej rundzie, która odbyła się na torze Poznań 24-25.05.03 zwyciężył Maciej Tomaszewski (Automobilklub Polski) przed Jakubem Golcem i Marcinem Bartkowiakiem (obaj A. Wielkopolskiego).

Czerwcowy Bieg Fiata

11. Bieg Fiata zorganizowany został w tym roku 15 czerwca. Trasa biegu nie uległa zmianie, prowadziła jak zawsze od bramy Fiata Auto Poland w Bielsku-Białej w stronę stadionu BKS. W rywalizacji wzięło udział ponad sześciuset zawodników, zarówno z kraju, jak i zagranicy.

M. Feodorów

Zwycięzcami 10 km zmagań w biegu głównym zostali Zbigniew Kasprzyk z Krakowa (31 min 47 sek.) oraz Aniela Nikiel z Bielska-Białej (37 min 14 sek.). Impreza organizowana jest od 1993 roku, bieg zaliczany jest do klasyfikacji Pucharu Polski Prezydenta RP w biegach ulicznych, od trzech lat odbywa się pod patronatem PKOl, a przed rokiem uzyskał licencję Polskiego Związku Lekkiej Atletyki.

Sojusz Fiata Auto i Suzuki

W kwietniu Giancarlo Boschetti, dyrektor zarządzający Fiata Auto oraz Osamu Suzuki, prezes i dyrektor zarządzający Suzuki Motor Corporation, podpisali memorandum w sprawie wspólnej produkcji samochodu SUV (Sport Utility Vehicle).
Nowy model 4x4 będzie produkowany w zakładach Magyar Suzuki Corporation w Estergom na Węgrzech od 2005 roku. Na tej samej podłodze zaprojektowanej przez Suzuki, powstaną dwa różne auta dwóch marek. Każde z nich będzie się charakteryzować odmiennym stylem i wyposażeniem. Przewiduje się, że nowe Sport Utility Vehicle będą miały pięć drzwi, silniki benzynowe i diesle, a sprzedawane będą w autoryzowanych punktach sprzedaży obu marek.

Złoto dla siatkarek

Po raz szósty drużyna siatkarek BKS Stal Bielsko-Biała zdobyła tytuł Mistrza Polski. Bielskie siatkarki przed własną, blisko 2 tysięczną publicznością, która zapewniała im wspaniały doping, pokonały w finale poznańską drużynę Danter 3: 1. Zwycięstwu towarzyszyła niebywała radość i łzy szczęścia, wszak drużyna czekała na ponowne zdobycie tego tytułu aż siedem lat. Władze klubu zapowiadają walkę o kolejne sukcesy i kolejne siedem tłustych lat. Skład drużyny: Mariola Barszcz, Joanna Staniucha, Marlena Mieszała, Aleksandra Przybysz, Iwona Niedźwiedzka, Andrea Pavelkova, Luba Jagodina, Małgorzata Lis, Magdalena Śliwa, Katarzyna Biel, Paulina Olszewska, Wioletta Leszczyńska; trener – Zbigniew Krzyżanowski.

M. Kowalski

Piknik rodzinny

15 czerwca, na Błoniach w Bielsku-Białej, odbył się Piknik Rodzinny dla pracowników spółek: Fiat Polska, Business Solutions, Ingest Segim, ITS, GSA, SADI, Fiat Avio oraz Fenice i Comau, oddział Bielsko-Biała. Atrakcją pikniku był m. in. występ zespołu cygańskiego w tradycyjnych utworach i tańcach Romów. Dzieci zabawiali aktorzy Teatru Ludowego z Krakowa. Dla najmłodszych nie zabrakło konkursów zręcznościowych nagradzanych drobnymi upominkami. Imprezę prowadził znany dziennikarz radiowy i telewizyjny, Zygmunt Chajzer. Organizatorem pikniku była spółka Ingest Segim Polska.

IX Zlot Turystyczny CRiK

Centrum Rekreacji i Kultury przy Fiat Auto Poland po raz IX zorganizowało dla swoich członków Zlot Turystyczny. Impreza odbyła się 1 czerwca br. w Złotym Potoku, w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej.
900 uczestników zlotu miało do wyboru pięć atrakcyjnych widokowo tras turystycznych. Na mecie czekały na nich indywidualne i rodzinne konkurencje sportowo – rekreacyjne.
Dzieci licznie uczestniczyły między innymi w konkursach rysunkowym i piosenki, za co nagradzane były atrakcyjnymi nagrodami.

M. Kowalski

Zarząd Fiata zatwierdził plan operacji finansowej na kwotę 19,5 miliarda euro, który zostanie pokryty ze środków własnych. Plan przewiduje inwestycje w badania i rozwój, nowe wyroby oraz w wzmocnienie sieci sprzedaży. Zadecydowano o podwyższeniu kapitału akcyjnego o 1,8 miliarda euro. W 2004 przewidywane jest osiągnięcie progu rentowności.

Plan ożywienia Grupy Fiat

Po przeanalizowaniu sytuacji Przedsiębiorstwa w ostatnich latach, Zarząd zatwierdził Plan Ożywienia, który opracowano zgodnie z nowym zakresem działalności Grupy i strategią koncentrującą się na przemyśle motoryzacyjnym. Plan przewiduje działania zmierzające do poprawy w obszarach krytycznych oraz wprowadzenie Grupy na drogę szybkiego rozwoju.

Celem planu jest doprowadzenie, pod koniec 2006 roku, do osiągnięcia przez Grupę zysku operacyjnego w wysokości 4% przychodów, co stanowić będzie poprawę o 5,5 punktów procentowych w stosunku do 2002 roku, kiedy wynik był ujemny na poziomie 1,4%. Poprawa powinna nastąpić również w warunkach słabego popytu i przy nie zmienionych udziałach w rynku, mimo przewidywanego wprowadzenia na rynek wielu nowych wyrobów.

Plan, dzielący się na szczegółowe plany operacyjne dla poszczególnych Sektorów, określa główne kierunki działania Grupy:

- jako priorytet, poprawa bilansu przepływów środków pieniężnych oraz rentowności;
- nacisk na rozwój wyrobów, innowacje i marketing poprzez lansowanie nowych modeli, znaczące inwestycje w technologię i wzmocnienie sieci handlowej;
- osiągnięcie konkurencyjnej struktury kosztów poprzez racjonalizację prac z zakresu projektowania i inżynierii wyrobów, racjonalizację struktur produkcyjnych, poprawę poziomu wydajności oraz zwrócenie bacznej uwagi na rozwój kompetencji pracowników w dziedzinie inżynierii, marketingu i sprzedaży;
- ponowne rozlokowanie geograficzne niektórych działalności przemysłowych.

Giuseppe Morchio w trakcie prezentacji Planu w Lingotto

PLAN W SKRÓCIE:

• OPERACJA FINANSOWA NA KWOTĘ 19,5 MILIARDA EURO, POKRYTA CAŁKOWICIE ZE ŚRODKÓW WŁASNYCH, OBEJMIE INWESTYCJE W NOWE WYROBY, BADANIA I ROZWÓJ ORAZ W SIEĆ HANDLOWĄ, A TAKŻE KOSZTY RESTRUKTURYZACJI;

• OGRANICZENIE KOSZTÓW O 3,1 MILIARDA EURO W 2006 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2002;

• WIĘKSZE MARŻE NA NOWE WYROBY W KWOCIE 1,6 MILIARDA EURO;

GŁÓWNE CELE PLANU:

• OSIĄGNIĘCIE PRZEZ GRUPĘ PROGU RENTOWNOŚCI W 2004 ROKU;

• OSIĄGNIĘCIE PRZEZ GRUPĘ ZYSKU OPERACYJNEGO W WYSOKOŚCI 4% PRZYCHODÓW W 2006 ROKU (POPRAWA O 5,5 PUNKTÓW PROCENTOWYCH W STOSUNKU DO 2002 ROKU);

• DODATNI CASH-FLOW (ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI RESTRUKTURYZACJI) W 2005 ROKU.

REALIZACJA PLANU BĘDZIE MOŻLIWA DZIĘKI:

• PODWYŻSZENIU KAPITAŁU AKCYJNEGO POPRZEZ, OTWARTĄ DLA AKCJONARIUSZY, OPCJĘ ZAKUPU AKCJI NA KWOTĘ OKOŁO 1,8 MILIARDA EURO, ZABEZPIECZONĄ PRZEZ KONSORCJUM BANKÓW.

Zakres działalności i nowa organizacja

Strategia Grupy, zakładająca ponowne skoncentrowanie się na sektorze motoryzacyjnym, pociąga za sobą zmianę modelu organizacyjnego, który – poprzez wykorzystanie potencjalnych synergii – ukierunkowany będzie na bardziej wydajne gospodarowanie zasobami ludzkimi i technologicznymi.

Zgodnie z tym założeniem, Fiat przechodzi z organizacji typowej dla konglomeratów (o zróżnicowanej serii działalności przemysłowych i usługowych, autonomicznych i w niewielkich stopniu ze sobą powiązanych) do organizacji właściwej dla grupy przemysłowej, która charakteryzuje się procesami i usługami „poprzecznymi" w stosunku do Sektorów oraz odchudzoną strukturą Holdingu.

Realizacja planu powinna przebiegać szybciej i sprawniej dzięki utworzeniu międzysektorowych roboczych grup, którym zostanie powierzone zadanie osiągnięcia ▶

większych synergii w zakresie zaopatrzenia, innowacji, ciągłej poprawy jakości wyrobów i usług dla klienta, a także w obszarze komunikacji i promocji wizerunku Grupy, marek oraz usług finansowych.

Wyrób/Rynek

Poza rozwojem wyrobów już istniejących, plan przewiduje wprowadzenie na rynek nowej gamy wyrobów przez wszystkie sektory. Udział w sprzedaży nowych i odnowionych wyrobów, począwszy od 2002 roku, wzrośnie w Fiat Auto z 25% w 2003 roku do 51% w 2004; w tym samym roku w CNH wzrośnie do przynajmniej 81%, tak w zakresie maszyn rolniczych, jak i budowlanych, oraz w Iveco do 70%. Oczekuje się, że nowe wyroby przyniosą większe marże na poziomie około 1,6 miliarda euro.

Przewiduje się, że swoją gamę wyrobów poszerzy znacząco zwłaszcza Fiat Auto, zwiększając – poprzez wejście do segmentów najszybciej rozwijających się – swoją obecność we wszystkich segmentach, na które dzieli się rynek europejski. Inwestycje przewidziane w Planie Ożywienia pozwolą od 2007 na dalszy rozwój gamy o nowe modele, które wzbogacą już zaplanowaną produkcję.

Prace nad unowocześnieniem wyrobów umożliwią dostosowanie żywotności gamy samochodów Fiata Auto do średnich wskaźników najbardziej znaczącej konkurencji. Dzięki nowym silnikom wzrośnie – w stosunku do ogółu sprzedaży – udział silników diesel, przeżywających obecnie okres ekspansji w Europie. Zgodnie z założeniem przewidującym zwiększenie nastawienia na klienta, wzmocnieniu podlegać będzie działalność marketingowa, ukierunkowana na zaspokojenie potrzeb nabywców przed, w trakcie i po sprzedaży.

Technologie i innowacje

Grupa już teraz może liczyć na awangardowe rozwiązania technologiczne w dziedzinie silników diesel, silników benzynowych typu sportowego, nowoczesnych automatycznych skrzyń biegów, systemów elektronicznych i niektórych systemów produkcyjnych. Istnieją jednak obszary wymagające dalszych innowacji, dzięki czemu możliwe będzie utrzymanie konkurencyjnej pozycji w perspektywie długoterminowej.

Lancia Ypsilon

Fiat Gingo

Fiat Idea

Nowa Alfa Romeo 156

Dlatego w planie poświęcono dużo uwagi wykorzystaniu synergii pomiędzy Sektorami operacyjnymi a Ośrodkami Badań (Ośrodek Badań Fiata i Elasis), unikając w ten sposób rozproszenia zasobów w obszarach o kluczowym znaczeniu technologicznym i koncentrując strategię technologiczną na umacnianie tożsamości marek.

Duże zaangażowanie skierowane będzie na projektowanie nowych pojazdów ekologicznych; w dziedzinie tej Grupa jest już obecna i oferuje modele cieszące się zainteresowaniem.

W latach 2003-2006 wydatki Grupy na badania i rozwój wyniosą łącznie 7,9 miliardów euro. W Fiat Auto ta pozycja osiągnie poziom około 5% sprzedaży.

Sieć handlowa

Poprawa wyników Grupy w znacznym stopniu zależy od usprawnienia sieci sprzedaży, która liczy na świecie około 8.000 koncesjonariuszy. Zgodnie z omówionymi wcześniej założeniami, zoptymalizowana zostanie obecność na poszczególnych rynkach, uruchomione zostaną także działania niezbędne do podniesienia rentowności dealerów. ▶

Iveco Stralis Active Day i Active Time

Dla Fiat Auto plan przewiduje, oprócz działań mających na celu zwiększenie profesjonalizmu personelu obszarów handlowych oraz zmniejszenie biurokracji, rozwój najbardziej obiecujących dealerów we Włoszech, w Europie Zachodniej zakończenie operacji zwiększenia obecności sieci w obszarach o największym potencjale, a w Brazylii, Chinach i w Europie Wschodniej – rozbudowę sieci.

CNH przyspieszy prace nad rozwojem struktur w obszarze dystrybucji, które przejęto wraz z fuzją pomiędzy New Holland i Case, dzięki czemu poszerzy swoją obecność na rynkach wschodzących. Iveco skoncentruje się na najbardziej konkurencyjnych dealerach, zachowując jednakże aktualną liczbę punktów sprzedaży.

Inwestycje ukierunkowane na wzmocnienie sieci handlowej szacunkowo wyniosą około 700 milionów euro.

Struktura kosztów

Do podstawowych założeń planu należy również dogłębna analiza struktury kosztów, które mają zostać ograniczone o 3,1 miliarda euro, w większości począwszy od 2004 roku.

Centrum Badawcze Fiata

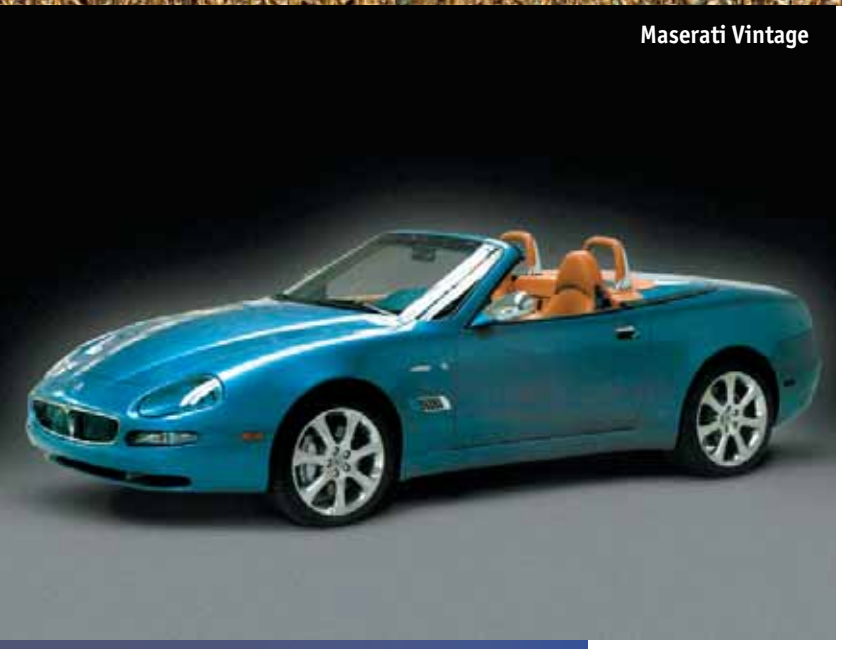
Ferrari 360 CS

Głównym zadaniem będzie ograniczenie kosztów bezpośrednich materiałów produkcyjnych, które powinny zmniejszyć się o 2 miliardy euro w 2006 roku w porównaniu do 2003. Oszczędności zostaną osiągnięte, między innymi, poprzez *engineering* (*design to cost*) nastawiony na poszukiwanie najskuteczniejszych rozwiązań w ramach platform i komponentów, co – wskutek zwiększenia skali produkcji – przyniesie zysk dostawcom.

Fiat Auto skorzysta zwłaszcza z nowych synergii związanych z sojuszem przemysłowym z General Motors, polegających na wspólnym zaopatrzeniu i stosowaniu takich samych komponentów. W Iveco i CNH poprawi się wydajność w zakresie zakupów materiałów bezpośrednich dzięki standaryzacji komponentów, organizacji zakupów na skalę globalną oraz rozpowszechnianiu międzysektorowych *best practice*.

Kolejne oszczędności, na około 400 milionów euro, zostaną uzyskane dzięki ograniczeniu zmiennych kosztów handlowych (niższe koszty logistyczne i mniejsze wydatki

New Holland CR



Maserati Vintage

z tytułu gwarancji dzięki poprawie jakości wyrobów).

Do redukcji kosztów, w wysokości około 700 milionów euro, przyczyni się racjonalizacja zakładów produkcyjnych oraz kosztów struktury. W okresie od 2003 do 2004 roku przewidziane jest zamknięcie 12 zakładów, głównie poza granicami Włoch. Reorganizacja, która dotyczyć będzie przede wszystkim CNH, Iveco i produkcji komponentów, zmierza do większego wykorzystania zdolności produkcyjnych, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości dalszej poprawy.

Plan przewiduje, poza tym, zmniejszenie w 2006 roku wydatków na strukturę do 12,3% przychodów netto (wobec 14,8% w 2002 roku), pomimo znacznego zwiększenia zasobów na badania i rozwój oraz na wewnętrzne struktury marketingu i sprzedaży.

Środki przeznaczone na organizację produkcji i wydatki struktury przyniosą w latach od 2003 do 2006 redukcję zatrudnienia Grupy o około 12.300 osób (9.500 ▶

za granicą i 2.800 we Włoszech). W tym samym okresie planowane są przyjęcia 5.400 pracowników (3.800 za granicą i 1.600 we Włoszech).

Oczekiwane wyniki

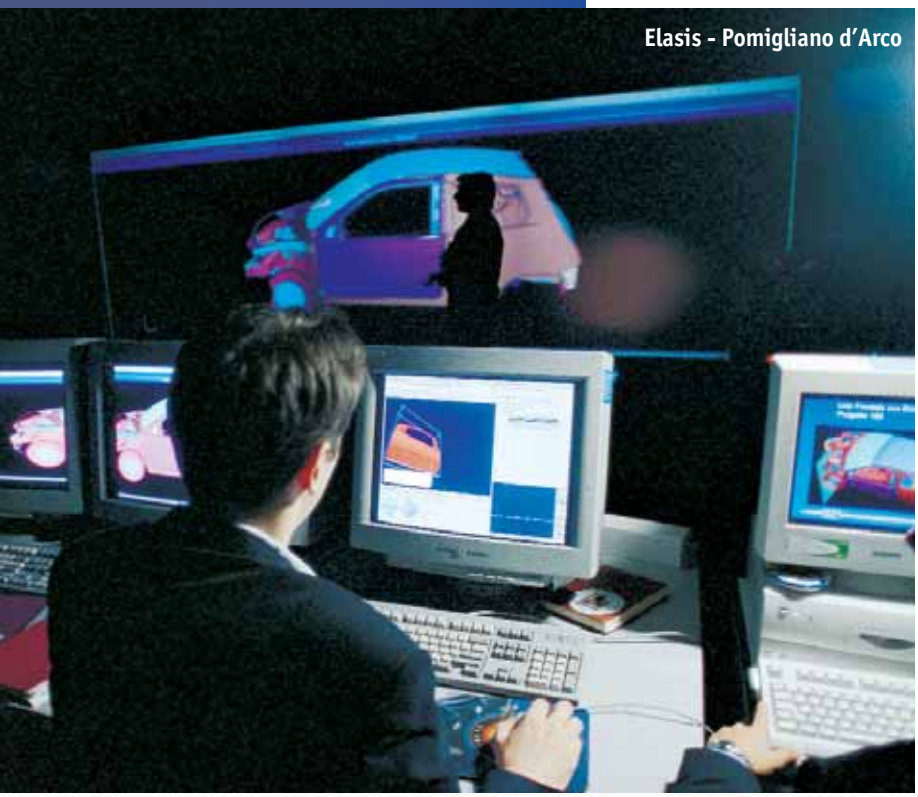
Zaplanowana operacja ekonomiczna wyniesie łącznie 4,7 miliarda euro, z czego 1,6 w wyniku większych marży uzyskanych na nowych wyrobach, a 3,1 miliarda w wyniku strukturalnego ograniczenia kosztów.

Biorąc pod uwagę, że takie czynniki, jak: wzrost wydatków na innowacje, większa amortyzacja oraz brak przychodów ze strony sprzedanych wcześniej spółek (Toro Assicurazioni oraz FiatAvio), a także kształtowanie się cen pod wpływem ostrej konkurencji na rynku, powinny wpłynąć na rachunek zysków i strat z końca okresu na kwotę 1,8 miliarda euro, to wynik operacyjny Grupy w 2006 poprawi się o około 2,9 miliarda euro w porównaniu do 2002, podnosząc rentowność do ponad 4% w stosunku do sprzedaży.

W międzyczasie Grupa zrealizuje łączne inwestycje na sumę 19,5 miliarda euro: 9,1 miliarda euro zostanie przeznaczonych na nowe wyroby, 7,9 miliarda euro na badania i rozwój, 700 milionów euro na sieć handlową

Nowa ciężarówka Iveco Eurocargo

Case MXM 190



Elasis - Pomigliano d'Arco

Alfa Romeo GT Coupé

i 1,8 miliarda euro na restrukturyzację. Wszystkie inwestycje zostaną pokryte ze środków własnych.

Plan Ożywienia przewiduje osiągnięcie w 2004 roku progu rentowności na poziomie Grupy (w 2005 roku dla Fiat Auto), w 2005 wyzerowanie strat netto Grupy, a w 2006 zysk (w 2006 Fiat Auto ma osiągnąć zerowy wynik netto) oraz zrównoważony (wpływy równe płatnościom) cash flow operacyjny Grupy w 2005 (w 2006 dla Fiat Auto).

Pomimo uwzględniania dalszego słabego popytu na wszystkich głównych rynkach, Grupa oczekuje w 2003 roku poprawy wyników i zwiększenia środków pieniężnych dzięki pozytywnym skutkom działań z zakresu restrukturyzacji i ograniczenia kosztów realizowanych obecnie oraz przewidzianych w Planie Ożywienia. Dla całego roku przewidywany jest jeszcze ujemny wynik operacyjny, ale w mniejszym stopniu niż w 2002 roku.

Podwyższenie kapitału

W celu jak najskuteczniejszej realizacji planu przemysłowego oraz wzmocnienia struktury majątkowej Grupy, Zarząd zadecydował o podniesieniu kapitału akcyjnego o maksymalną kwotę 1.842 milionów euro.

Podwyższenie kapitału nastąpi poprzez emisję 368.457.108 nowych akcji zwyczajnych, które zostaną zaoferowane akcjonariuszom w ramach opcji w stosunku trzy nowe akcje zwyczajne na każde pięć akcji, niezależnie od kategorii, po cenie 5 euro za akcję.

Operacja ta będzie zagwarantowana przez konsorcjum najważniejszych banków włoskich i międzynarodowych. Przewiduje się, że zostanie uruchomiona począwszy od drugiego tygodnia lipca.

Wpływy z podwyższenia kapitału, łącznie ze środkami pochodzącymi z realizowanych obecnie cesji, pozwolą Grupie na utrzymanie solidnej bazy płynności finansowej w okresie realizacji Planu.

Fiat Gingo nadzieja ludzi,

Różnią się między sobą wiekiem, temperamentem, doświadczeniem i specjalistyczną wiedzą. Każdego dnia ich myśli zaprzątają odmienne problemy. I różnymi metodami starają się je rozwiązywać.

Jest jednak coś, co ich wszystkich łączy – to pełne zaangażowanie w proces produkcyjny nowego Fiata Gingo. Mowa tutaj o pracownikach wydziałów Spawalni, Lakierni i Montażu oraz Służby Technicznej w tyskim zakładzie Fiat Auto Poland. I owo „pełne zaangażowanie" nie jest tylko pustym sloganem – potwierdzi to każdy, kto miał ostatnio okazję odwiedzić zakład w Tychach. Zwiedzając hale produkcyjne z łatwością można je dostrzec – ludzie nie kryją, że naprawdę doceniają, iż to właśnie im dane jest produkować ten nowoczesny samochód. Co bowiem sami na każdym kroku podkreślają, doskonale wiedzą, że nowy Fiat Gingo to ich przyszłość.

Sukces nas wszystkich

Rozmowa ze Zdzisławem Arletem, dyrektorem zakładu Fiat Auto Poland w Tychach

FWN: Jakie znaczenie dla funkcjonowania fabryki miało uruchomienie produkcji Fiata Gingo?

Z. Arlet: Nowy Fiat Gingo wprowadził w zakładzie wiele zmian. Większość dokonała się w procesie przygotowania do produkcji, kiedy to wszystkich pracowników zaangażowaliśmy do realizacji wyznaczonych, ściśle określonych celów. A w działania te włączeni byli naprawdę wszyscy – od kierowników jednostek, przez kierowników zespołów technologicznych, po liderów grup, pracowników fizycznych a także wszystkich struktur pomocniczych.

Czym różniło się uruchomienie produkcji tego modelu od analogicznych procesów w przypadku Cinquecento, Seicento, czy Sieny?

Najważniejszym novum było to, że udało się w pełni uświadomić ludziom, jakie cele stoją przed fabryką i jak wiele od nich zależy. Znaczenie miała także reorganizacja struktury w zakładzie. Postanowiliśmy podzielić zespoły technologiczne na maksymalnie dziesięcioosobowe grupy – bo takimi, stosunkowo niedużymi łatwiej zarządzać. Każda grupa ma swojego lidera, do zadań którego należy m. in. sprawowanie pieczy nad jakością wyrobów, szkoleniami i profesjonalizmem podległych mu ludzi, nie może on także zapominać o zaopatrzeniu materiałowym i nadzorowaniu wyposażenia technicznego. Lider grupy to swoisty kierownik, najniższego szczebla – ale jego rola, znaczenie i odpowiedzialność są większe, niż w przypadku funkcjonującego wcześniej brygadzisty.

Tomasz Libich,
fot. EOS Poland, I. Kaźmierczak

przyszłość zakładu

Najnowszy model włoskiego koncernu produkowany jest od początku do końca w Polsce. Niemal każdy pracownik współuczestniczył w projektowaniu ostatecznych rozwiązań w zakresie wyglądu i funkcjonalności tego samochodu lub samego procesu jego wytwarzania – poprzez proponowanie ulepszeń, modernizacji i różnego rodzaju usprawnień. Dzięki temu Fiat Gingo jest wspólnym dzieckiem wszystkich, którzy przy nim pracują.

Dla większości pracowników ogromne znaczenie miało kilkutygodniowe szkolenie, które firma zorganizowała w Centro Pilota w Beinasco koło Turynu przed rozpoczęciem produkcji. Wzięli w nim udział pracownicy wszystkich wydziałów i na specjalnie przygotowanej prototypowej linii produkcyjnej mieli okazję nauczyć się wszystkiego, co w procesie wytwarzania nowego modelu niezbędne.

A poza tym, jak zgodnie przyznają uczestnicy szkolenia, pozwoliło ono już w pierwszych etapach poprawić rozmaite usterki, zmodernizować sam proces produkcyjny i uniknąć wielu błędów już przy jego uruchamianiu w Tychach. ▶

Kim są ludzie, którym powierzone zostały role liderów?
Wybierając liderów grup (a mamy ich w fabryce nieco ponad 200) bardzo szczegółowo określiliśmy kryteria, jakim podlegać powinien taki człowiek – zarówno w zakresie kompetencji zawodowych, jak i cech charakteru. Oczywiście ogromna większość z nich, to byli brygadziści; dla wszystkich zorganizowaliśmy profesjonalne i wyczerpujące szkolenia, podczas których mogli dowiedzieć się wszystkiego, co jest im potrzebne na danym stanowisku pracy. Około 60% czasu spędzanego w miejscu pracy zajmuje im zarządzanie podległymi zasobami technicznymi i ludzkimi, pozostały czas poświęcają na pracę fizyczną.

Czy dotychczasowa praca tej załogi miała wpływ na decyzję o ulokowaniu produkcji Fiata Gingo właśnie w Tychach?
Moim zdaniem zdecydowanie tak. Były momenty trudne – na przykład, kiedy rozważano, czy model ten powinien być wytwarzany w Polsce, czy we Włoszech. Ale obroniliśmy się – moim zdaniem właśnie rezultatami, swoją pracą i jej jakością. To załoga wraz z kierownictwem są twórcami naszego sukcesu. Najważniejsze jest to, że zmienia się mentalność, wyraźnie bowiem widać, że to, co i jak ludzie robią, ma wpływ na ich przyszłość.
Na czym polegały przygotowania wśród pracowników?
Najistotniejsze znaczenie miało tu przejęcie przez wszystkich odpowiedzialności za ostateczny wynik. Dyrekcja Zakładu na początku określiła jakie cele stawiane są przed nowym samochodem i w związku z tym czego oczekuje się od pracowników na co dzień. Wspomniane wcześniej szkolenia to największe □

SPAWALNIA

Robert Perak, lider grupy

„Podczas pobytu we Włoszech dokładnie poznaliśmy całą technologię. Była to naturalnie inna praca, niż obecnie – wszystko musieliśmy robić ręcznie, bez udziału robotów. Teraz pracownik praktycznie nie ingeruje w proces zgrzewania. Co oczywiście nie oznacza, że rola człowieka została wyeliminowana – nadal jest potrzebny, ale ze „zgrzewacza" przeistoczył się w „ładowacza". Jego najważniejszym zadaniem jest teraz odpowiednie ustawianie wszystkich podzespołów na podajnikach. Każdy ma więcej czasu na sprawdzenie jakości detalu, który przychodzi od dostawców. Stąd też jakość końcowego produktu znacznie wzrasta. Dlatego Fiat Gingo to model z całą pewnością trafiony."

Marek Karlik, lider grupy

„Fiat Gingo jest w pełni nasz – pracujemy przy nim od samego początku i do końca jesteśmy za niego odpowiedzialni. Stąd też nasze przywiązanie i bardzo emocjonalny stosunek do Fiata Gingo – swoje dzieci przecież bardzo się kocha. Codziennie zdarzają nam się jakieś niespodzianki, związane głównie z działaniem robotów. To jednak przecież dopiero początek, dlatego tak ważne jest, by wszystko dokładnie posprawdzać, ustawić i zaprogramować."

Bogusław Kurkowski, operator

„Podczas pobytu w Turynie nie mogliśmy sobie odmówić, by nie rzucić włoskim kolegom piłkarskiego wyzwania. Podjęli je i choć początkowo było nieco trudno, kiedy skład się unormował pokazaliśmy im, jak się gra w Polsce. Jeden z meczów zakończyliśmy wynikiem 17:6. Wszyscy chyba na długo zapamiętamy włoską kuchnię – choć po pobycie we Włoszech przez dłuższy czas nie mogliśmy patrzeć na

tego typu przedsięwzięcie w historii tego zakładu. Uruchamiając produkcję Fiata Gingo postanowiliśmy przekazać ludziom nie tylko sprawy związane z technologią, ale także elementy ekonomii, wtajemniczyć ich także w problemy jakie ma zakład. Przynosi to konkretne efekty – ludzie mają świadomość, że są traktowani poważnie, po partnersku. W domu często mówimy „wyłącz światło, kiedy wychodzisz z pokoju". Tutaj jest podobnie – jeśli wyłączysz prąd w czasie przerwy, to zaoszczędzimy. Niewiele w skali dnia, czy tygodnia, ale w ciągu roku przyniesie to już fabryce wymierne korzyści. Podobnie przedstawia się kwestia czystości. Wszyscy zrozumieli, że dobry wyrób może powstać tylko na właściwie zorganizowanym, uporządkowanym stanowisku pracy.

Czy pracownicy mają i zgłaszają swoje własne pomysły na temat wykonywanej przez nich pracy?

Czasy wielkich, przełomowych pomysłów już się niewątpliwie skończyły. Teraz oszczędzamy na drobnych sprawach – lejąca się woda, niepotrzebne światło itd. Wszystko jest inaczej, kiedy pracownik zachowuje się tak, jakby za wszystko płacił z własnej kieszeni. Ale oczywiście pomysły są i z wielu korzystamy.
Co miesiąc podpisuję listę kilkunastu, kilkudziesięciu pomysłów, które są premiowane.
Bo zawsze jest tak, że strategiczne plany dochodzą w pewnym momencie do określonego poziomu i odgórnie niewiele więcej da się już zrobić – potem decyduje już inicjatywa ludzi. □

makaron. Tuż przed wyjazdem do Polski każdy dzwonił do domu i „składał zamówienie": rosół, kotlet schabowy, ziemniaki i kapusta zasmażana."

LAKIERNIA

Artur Kordowski, usterkowicz-lakiernik

„Fiat Gingo to rzeczywiście nasza wielka nadzieja. Od niego zależy przecież przyszłość nas wszystkich. A do jego produkcji jesteśmy doskonale przygotowani – mamy duże doświadczenie, bo większość tej załogi pracowała już przy starcie Cinquecento, a później Seicento, Sieny i Palio Weekend. Dzięki temu też pracujemy spokojnie, bez stresu – każdy doskonale wie, co do niego należy i może się na tym skupić. I sami widzimy, że spokojnie pracuje się dwa razy szybciej – a przy tym lepiej, bo wiemy jakie błędy popełniane były kiedyś i teraz można już ich unikać. Bardzo pomógł nam wyjazd do Włoch – zebrane tam doświadczenia pozwoliły nie powtarzać niektórych złych rozwiązań u siebie." ▶

Kaźmierz z Turynu

Pracownicy Wydziału Lakierni opowiadają sobie anegdotę, jak to podczas pobytu we Włoszech, jeden z kolegów o dość charakterystycznym, „wschodnim" akcencie dzwonił z hali produkcyjnej do domu. Ze względu na panujący hałas, żona nie rozpoznała go w pierwszej chwili i pytała „- Kto mówi?". W odpowiedzi usłyszała w słuchawce dość głośno: „ – Halo!? Jak to kto mówi?! Kaźmierz z Turynu!".

warto wiedzieć

Spawalnia

Wszystko zaczyna się od produkcji przedniego i tylnego szkieletu oraz poszczególnych części podłogi, co w efekcie daje kompletne podwozie. W kolejnych etapach następuje spawanie lewych i prawych boków oraz ich sczepianie z nadwoziem i dachem. Ostatni etap stanowi linia części ruchomych – produkcja bocznych i piątych drzwi, pokrywy silnika oraz błotników. Kiedy wszystko złożone jest już w jedną całość, egzemplarz przejmuje Lakiernia.

Lakiernia

Zgrzane nadwozie poddane zostaje kąpielom myjącym, a następnie na blachę nakładana jest ochronna powłoka fosforanowa. Tak przygotowane nadwozie zanurza się w wannie wypełnionej farbą, w której z wykorzystaniem prądu elektrycznego nakładana jest powłoka malarska. Po wysuszeniu farby w piecu, połączenia elementów nadwozia są uszczelniane – co zabezpiecza przed niepożądanym przedostawaniem się wody lub powietrza do wnętrza.
Aby uchronić kierowcę i pasażerów przed hałasem, wnętrze nadwozia wyłożone zostaje płytami wygłuszającymi – w tym samym celu na spód nakładana jest gruba powłoka mastyki. Całość malowana jest następnie farbą podkładową. Po jej wysuszeniu i usunięciu ewentualnych usterek, na nadwozie natryskiwane są kolejne dwie warstwy farby – z której pierwsza, to kolorowa powłoka pastelowa (lub z efektem metalicznym), natomiast druga to przezroczysta powłoka o wysokim połysku.
Wysuszone nadwozie ponownie jest dokładnie przeglądane i po uzyskaniu certyfikatu wysyłane na Montaż.

Montaż

Prace montażowe podzielone są na kilka etapów.
W pierwszym samochód wyposażony zostaje w części nadwozia, zbiornik paliwa, instalację elektryczną oraz deskę rozdzielczą. Następuje zaślepianie otworów i wykończenie wnętrza – dywaniki, podsufitkę itp. Drugi etap rozpoczyna montaż szyb (przedniej, bocznych i tylnej) oraz poszybia. Samochód otrzymuje zespół napędowy i elementy zawieszenia tylnego – co zamyka etap prac przy podwoziu. Po zamontowaniu reflektorów i zderzaków bryła auta jest już gotowa. W trzecim etapie następuje wyposażenie samochodu w płyny: hamulcowy, chłodzenia i środek chłodniczy klimatyzacji, a następnie w fotele, siedzenia i drzwi. Dalej następuje testowanie instalacji elektrycznej i amortyzatorów, funkcjonowania kontrolek, regulowanie reflektorów i zbieżności kół. Po próbach drogowych i wytrzymałościowych auto wędruje na parking i oddane zostaje do dyspozycji Działu Sprzedaży.

Andrzej Szkolak, kierownik ZTnr2

„Wyjazd do Włoch był dla nas pierwszą okazją do odbycia takiego swoistego treningu za granicą – okazało się jednak, że w Beinasco nie ma lakierni, dlatego zostaliśmy oddelegowani do pracy w zakładzie Mirafiori. Wcześniej nie mieliśmy praktycznie żadnego doświadczenia, jeśli chodzi o uszczelnianie tego typu nadwozia, a tam dokładnie poznaliśmy nową technologię i mieliśmy okazję, by ją zweryfikować. Szybko okazało się, że nie musimy mieć żadnych kompleksów względem Włochów – sami proponowaliśmy zmiany i nowe rozwiązania, które szybko zostały zaakceptowane i wprowadzone. A nasi pracownicy w swoich jaskrawożółtych ubraniach zrobili furorę, rzucając się wszystkim w oczy nawet z najdalszego końca hali. Ale dzięki tym ubiorom było nas widać jak na dłoni i wyglądało to tak, jakby było nas kilkudziesięciu, a nie kilkunastu."

Gabriela Stol, technolog

„W przypadku Gingo poprzeczka podniesiona została bardzo wysoko – i pracownicy doskonale o tym wiedzą. Ze zdwojoną uwagą i potrojoną samokontrolą usuwają wszystkie, nawet najdrobniejsze usterki. Obecnie pracujemy na trzy zmiany i przygotowujemy około dwudziestu nadwozi na każdej. Ludzi na razie nam wystarcza, choć pewnie kiedy produkcja wzrośnie, przyda się jeszcze parę rąk do pracy. Tym bardziej, że uszczelnianie to typowo ręczna robota, za pomocą pistoletu, dyszy i szmatki do wycierania nadmiaru. Z całą pewnością bardzo pomaga nam coraz większe

Tego kroku dalej nie zrobi sama dyrekcja, czy nawet kierownicy – ale trzy tysiące ludzi z całą pewnością tak. Zresztą pełny projekt zmian, jakie zaszły w zakładzie, opracowany został właściwie oddolnie – przez kierowników i ich zespoły. My podaliśmy, jakie mamy cele i poprosiliśmy: „Powiedzcie nam, jak chcecie pracować, żeby je zrealizować". Stąd, na przykład, inicjatywa przerw grupowych. Dzięki nim znacznie wzrasta integracja załogi, ponadto lider grupy ma sposobność przekazania ważnych informacji.

Czy załoga wie, co dyrektor sądzi o jej pracy?

Myślę, że tak. Wielokrotnie powtarzałem – zrobiliście wspaniałą rzecz. Człowiek, jak widzi kogoś biednego, głodnego, czasem da mu złotówkę albo dwie. Ale wy zrobiliście dużo więcej – swoją postawą daliście wielu ludziom pracę. To dzięki wam i jakości waszej pracy tylu ludzi ma dzisiaj zatrudnienie i jeszcze wielu je znajdzie.

Jak obecnie ocenia Pan stan zaawansowania produkcji Fiata Gingo?

Założony plan, zarówno pod względem produkcji, jak i jakości, realizowany jest bez większych zakłóceń. Jeśli chodzi o wydajność – w tej chwili produkujemy

Włoskie „Sto lat”...

Podczas szkolenia we Włoszech w jeden z weekendów polska ekipa pojechała na wycieczkę do Rzymu. W wyprawie udział brał także dyrektor Zdzisław Arlet. Z soboty na niedzielę wszyscy nocowali w hotelu na obrzeżach włoskiej stolicy, oczekując następnego dnia spotkania z Ojcem Świętym w Watykanie. W nocy (około 2:00-3:00) dyrektora Arleta obudziły dość głośne śpiewy. Początkowo myślał, że to sen lub złudzenie – środek nocy, środek Włoch, a zza ścian dobiega gromkie „Sto lat, sto lat!”. Później okazało się, że jednemu z pracowników (J. Pala) właśnie urodziła się w Polsce córeczka. Dziewczynka ma na imię Weronika.

120 Fiatów Gingo dziennie. Docelowo zakład przygotowany jest na 1250 tych aut każdego dnia.

Jak postrzega Pan Fiata Gingo?

Ten samochód, to coś, na co od dłuższego czasu czekaliśmy. To nie tylko nowa technologia – jego komfort, wyposażenie i osiągi są wyjątkowe. Rozmawiam na temat Fiata Gingo z wieloma osobami i nie spotkałem się dotąd z żadną negatywną opinią – a przecież Polak co, jak co, ale krytykować potrafi. Zwłaszcza w przypadku produktów polskich.

zintegrowanie załogi – a tego możemy uczyć się od Włochów, u których na pierwszy rzut oka w ogóle nie widać, kto, jaką i jakiego szczebla pełni funkcję.”

MONTAŻ

Grzegorz Domagalski (lider grupy)

„W przypadku Seicento było trudniej – teraz praca przy montażu detali jest prostsza, ale dzięki temu bardziej dokładna i wydajniejsza. Bardzo wiele się zmieniło, chociażby jeśli chodzi o podmontowywanie silników – wcześniej odbywało się to na specjalnych stołach podmontażowych, teraz jest cała osobna linia, na której składany jest silnik ze skrzynią. Wszystko to ma duży wpływ na jakość wykonanej pracy. Jedynym mankamentem jest to, że producenci nie nadążają z dostawami ciągle zmieniających się podzespołów i detali. Wszystko jednak unormuje się, kiedy wszelkie zmiany będą już ostateczne.” ▶

Wszyscy pytają mnie, kiedy będzie można go kupić, a to jest najlepszy dowód na naprawdę wysoką ocenę tego modelu.

Co dla Pana oznaczał proces uruchamiania produkcji tego auta?

Jest to dla mnie ogromne zadanie i duże wyzwanie. Oznacza wiele nieprzespanych nocy i mnóstwo wyrzeczeń – ale z całą pewnością warto było je podjąć. Potwierdza to również postawa naszych pracowników. Już w trakcie prac przygotowawczych zgłosiliśmy ponad 300 ulepszeń do procesu technologicznego – na bazie doświadczeń z produkcji Seicento. Całą naszą energię kierujemy na wyprodukowanie samochodu, który da maksymalne zadowolenie odbiorcy. Pokonanie tak wysoko ustawionej poprzeczki jest możliwe tylko wówczas, kiedy ma się taką załogę, jaka pracuje w Tychach – co do tego nie mam najmniejszych wątpliwości. ¤

Tadeusz Witek (lider grupy)

„W czasie ćwiczeń we Włoszech była kiedyś taka sytuacja, że trafił nam się model z przeznaczeniem na rynek angielski – a tam, jak wiadomo, obowiązuje ruch lewostronny i w samochodzie wszystko jest „na odwrót". Początkowo nie bardzo wiedzieliśmy, jak sobie z tym poradzić, ale w końcu jakoś to poszło – a dzięki temu, teraz bez problemu damy sobie radę z tego typu zadaniami. Zresztą przykładów na „polską pomysłowość" było więcej. Kiedyś w przedłużony weekend pojechaliśmy na wycieczkę i zaraz po powrocie przyszło nam składać tego nowego diesla. Byliśmy niewyspani, wykończeni i przez to słabo skoncentrowani – i za nic nie mogliśmy sobie dać rady z podmontażem sprężarki. A problem wiązał się z czterema śrubami jednakowej długości, które naraz nijak nie pasowały. Wtedy wpadliśmy na pomysł, że może udałoby się, gdyby jedna z tych śrub była dłuższa – i rzeczywiście było to właściwe rozwiązanie. Później zresztą okazało się, że owa śruba po prostu musiała być dłuższa – nawet list pochwalny dostaliśmy wtedy. I pomyśleć, że problem udało się rozwiązać nawet pomimo tego, że byliśmy tak bardzo zmęczeni i nieskoncentrowani..."

Mirosław Kosowski (lider grupy)

„Najbardziej pracochłonny jest niewątpliwie podmontaż silnika. I dlatego poświęcamy mu mnóstwo uwagi – zresztą uważamy, że motor w samochodzie, to tak, jak serce u człowieka. Karoseria to przecież właściwie tylko „ubranie". Odkąd mówimy o tym głośno, wszyscy nazywają nas „motorki". Sama praca wymaga większego skupienia, ale z całą pewnością jest łatwiejsza – zwłaszcza dzięki nowym robotom. Są cztery rodzaje silnika – a pracownik właściwie wybiera odpowiedni program i później koncentruje się już tylko na przykręcaniu śrubek w odpowiedniej kolejności. Oczywiście jest to obraz w dużym uproszczeniu, niemniej jednak nowa automatyka naprawdę bardzo ułatwia zadanie."

Jerzy Pala (lider grupy)

„Bardzo pomagają nam służby techniczne. Niezwykle ważne jest to, że wszystko, co zauważymy, zaraz przelewane jest na papier – i wszelkie rozwiązania stają się ogólnie obowiązujące. A kiedyś było tak, że

Kolos z Mirafiori

Linia technologiczna lakierni jest we Włoszech nieco inaczej zorganizowana, niż w Polsce. U nas każdy, kto rozpoczyna dany proces, musi go również zakończyć – tam na linii jest nieco więcej pracowników i odcinków z konkretnymi, szczegółowymi zadaniami. Stąd też mniejsze rozmiary tyskiej hali – a sama lakiernia Mirafiori jest ogromna i ma długość około kilometra.

wszelkie usprawnienia były nam narzucane odgórnie, zza biurka.

To bardzo ważne, że właśnie nam, Polakom, dano od początku do końca zajmować się procesem produkcyjnym – dzięki temu możemy śmiało powiedzieć, że Fiat Gingo naprawdę jest nasz. Z tym też wiąże się fakt, że ludzie inaczej podchodzą do tego modelu – angażują się, proponują mnóstwo drobnych zmian, korekt, ulepszeń. Wszystkim nam bardzo zależy, aby był to doskonały samochód – bo bardzo mocno wierzymy w jego sukces. Pięciodrzwiowy, niewielki zewnętrznie i bardzo przestronny w środku, wygodny, świetnie wygłuszony i dopracowany do najmniejszego detalu, a przy tym w przystępnej cenie – czego chcieć więcej?"

SŁUŻBA TECHNICZNA

Adam Gołuszka, specjalista – koordynator

„Wśród naszych zadań znalazło się dostosowanie linii technologicznych do produkcji Fiata Gingo, w tym prace budowlane, modernizacja systemów transportowych, instalacje energetyczne zasilające gniazda produkcyjne. Przygotowanie do produkcji Fiata Gingo odbywało się dużo sprawniej, niż np. w przypadku Cinquecento. Wynikało to niewątpliwie z naszego doświadczenia – jest to bowiem po Cinquecento, Seicento i Sienie/Palio nasze czwarte uruchomienie produkcji w tym zakładzie. Przejęliśmy ponadto o wiele większy zakres kompetencji, co świadczy zapewne o wzroście poziomu zaufania Fiata do naszych służb."

Jerzy Kossakowski, spec. ds. cyklu produkcji

„Żyjemy w czasach, w których zmienność rynku powoduje, że czas uruchomienia produkcji powinien być jak najkrótszy. I dziś widać wyraźnie, jak zmienił się stosunek dostawców, podwykonawców oraz pracowników na liniach produkcyjnych do własnych zadań, a także ich rola w całym procesie uruchomienia. Dzięki temu końcowe efekty naszych prac mogą być naprawdę najwyższej jakości."

Czesław Bilski, specjalista ds. metod

„Pomimo tego, że produkcja już ruszyła, rola naszych służb jeszcze się nie skończyła. Przed nami kolejne uruchomienie – druga linia montażowa, wersja Gingo z napędem na cztery koła oraz wersja trzydrzwiowa. A każde uruchomienie przynosi ze sobą nowe wyzwania. Tworzymy jednak profesjonalny zespół, działający zgodnie z najnowocześniejszymi kierunkami technicznymi i metodologicznymi, dlatego jesteśmy w stanie rozwiązywać stawiane przed nami zadania w sposób wyważony technicznie i ekonomicznie."

Pod znakiem Fiata

Mirosława Malich
fot. I. Kaźmierczak, M. Feodorów

Po dwuletniej przerwie producenci samochodów spotkali się po raz dwunasty na międzynarodowych targach Poznań Motor Show. Fakt otwarcia imprezy na stoisku Fiata miał szczególne znaczenie dla firmy, która przed laty zmotoryzowała Polskę.

W przeddzień rozpoczęcia targów, Fabrice d'Arche, nowy dyrektor handlowy Fiat Auto Poland, przypomniał na konferencji prasowej, że w 2002 roku spółka wyprodukowała ponad 158 tys. samochodów i była największą firmą motoryzacyjną w Polsce. Umocniła i potwierdziła pozycję lidera na polskim rynku (prawie 60 tys. sprzedanych samochodów), największego eksportera (ok. 120 tys. samochodów) oraz największego inwestora w branży motoryzacyjnej. „Polska jest dla Fiata strategicznym rynkiem – mówił dyrektor handlowy. – Tutaj, w Tychach, znajduje się bardzo nowoczesna fabryka, w której rozpoczęliśmy produkcję najnowszego modelu Gingo. Nasze plany przewidują w 2005 roku produkcję wielkości

240 tys. samochodów. Prawie 80% produkcji przeznaczone będzie na rynki zagraniczne. Wiążemy z Gingo duże nadzieje. Jesteśmy przekonani, że samochód ten odniesie sukces zarówno w Polsce, jak i na innych rynkach europejskich".

Na rozpoczęcie produkcji nowego modelu przeznaczono 570 mln euro. Inwestycja niemal w całości sfinansowana została z własnych środków spółki. Ale mówiąc o inwestycjach, nie sposób pominąć jeszcze jednej, ważnej inicjatywy Fiata wspólnie z GM. Od marca br. spółka Fiat-GM Powertrain w Bielsku-Białej produkuje najbardziej zaawansowane technologicznie silniki 1,3 Multijet, przeznaczone dla Fiata i Opla. W tę produkcję zainwestowano blisko 400 mln euro, a plany przewidują co najmniej 500 tys. silników rocznie, przeznaczonych w większości na eksport.

Obie inwestycje, wartości prawie miliarda euro, są dowodem wielkiego zaangażowania Fiata w Polsce. Świadczą też o nadziei, jaką Fiat wiąże z przyszłością rynku samochodowego w Polsce, który w pierwszych miesiącach tego roku wykazał lekkie ożywienie. Sprzedaż samochodów osobowych wzrosła od początku roku do końca maja ogółem o 14,56%, a Fiata Auto Poland – o 16.17%. Sukces odnotowały też małe samochody dostawcze, na które zapotrzebowanie wzrosło o 12%.

„Chcę podkreślić – mówił Fabrice d'Arche – że w tym okresie pracownicy Fiat Auto Poland wykonali wspaniałą pracę; chcę serdecznie pogratulować i podziękować zarówno im, jak też dealerom. Wszyscy ciężko pracowali, by zaproponować klientom to, co najlepsze. Rok 2003 będzie rokiem powrotu Fiata, ponieważ nasza strategia jest bardzo ambitna i zdeterminowana".

W 2003 roku Fiat planuje sprzedać 70 tys. samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych, co stanowić będzie 17% wzrost sprzedaży. Firma zamierza utrzymać w Polsce pozycję lidera i zdobywać nowe udziały w rynku, poprzez wzmacnianie partnerstwa z dealerami, a także podnoszenie skuteczności rynkowej. „Chcemy oferować rynkowi innowacyjne, bardzo ładne i nowe produkty oraz usługi – dodał Fabrice

Fabrice d'Arche

d'Arche. – Celem jest wzmocnienie marki Fiat, a także uaktualnienie jej dla odbiorców. Perspektywy na ten rok będą wyrazem pewnego optymizmu związanego z nowymi produktami, które niebawem pojawią się na rynku i z pewnością odniosą sukces". ▶

Na targach zaprezentowano po raz pierwszy w Polsce nowego, rodzimego Fiata Gingo. Premierę miał także nowy Fiat Punto, w którym dokonano około 300 udoskonaleń technicznych. Polscy miłośnicy motoryzacji mogli obejrzeć po raz pierwszy Fiata Ideę i przepiękną Lancię Ypsilon. Uwagę przyciągały także samochody koncepcyjne: Marrakech i Simba, stworzone na bazie Gingo, oraz Lancia Granturismo i Doblò Sandstorm.

„Do tej pory żadna firma motoryzacyjna nie przedstawiła na jednym stoisku tak wielu atrakcji – twierdzi Wojciech Masalski, manager ds. marketingu. – Trzeba jednak przyznać, że nasza firma już od początku roku zaskakiwała klientów nowościami. Pierwszą był Stilo

i StiloMulti Wagon, które zajmują 3 miejsce wśród sprzedawanych w Polsce modeli Fiata. Kolejnym kamieniem milowym w tegorocznej strategii Fiata jest nowe Punto, który ma dla nas duże znaczenie, gdyż w planie marketingowym zakładamy zwiększenie sprzedaży i umocnienie pozycji w segmencie B. Trzecią tegoroczną mega gwiazdą jest Gingo, z którym Fiat Auto Poland wiąże ogromne nadzieje. Rynek polski pod względem sprzedaży tego modelu będzie zajmował, po Włoszech, drugie miejsce w Europie. Ogłosiliśmy też cenę – 26.900 za wersję podstawową i myślę, że jest ona atrakcyjna. Cena ta gwarantowana jest w okresie składania zamówień, czyli dla osób, które wcześniej podejmą decyzję w sprawie zakupu".

Wojciech Masalski

W segmencie A, stanowiącym 12% polskiego rynku, sytuacja Fiata nie uległa zmianie – firma nadal utrzymuje pozycję lidera. W segmencie B odnotowano lekki przyrost w porównaniu z rokiem ubiegłym – jest to bardzo ważny fakt, mając na uwadze premierę nowego Punto.

Tarik Hassan

„Fiat Punto zawsze był naszą dumą i chlubą – mówi Tarik Hassan, brand manager Fiat/Lancia. – W Europie sprzedano 5 mln tego modelu, w tym w Polsce 128 tysięcy. Dla nas niezwykle ważna jest prezentacja Fiata Gingo. Jest to nowy samochód, stworzony według nowej filozofii, która sytuuje go na granicy segmentów A i B. Mam tu na myśli zarówno jakość wykonania, jakość

użytych materiałów, fizyczne rozmiary, sposób wykończenia, design oraz dostępne wyposażenie – wszystko to nie jest typowe dla segmentu A. W tych obszarach samochód znacznie wykracza poza ten segment".

Fiat Gingo skierowany jest dla dwóch grup klientów. Pierwsza to rodziny, dla których model, ze względu na swoją cenę, będzie podstawowym samochodem. Drugą grupę stanowić będą klienci, zwracający uwagę na design lub

wyposażenie – dla nich będzie to drugi lub trzeci samochód w gospodarstwie. „Gama jest tak skonstruowana – dodaje Tarik Hassan – by każdy znalazł coś dla siebie. Na sukces ponadto wpłynie sieć dealerska w Polsce – największa w naszym kraju – która czeka na ten produkt i podobnie jak Fiat Auto Poland, dużo spodziewa się po tym samochodzie. Dealerzy już w czerwcu rozpoczęli zbieranie zamówień na Gingo z realizacją we wrześniu, natomiast w lipcu rozpocznie się statyczny pokaz samochodu dla grupy wybranych, najczęściej lojalnych klientów. Również pracownicy będą mieli okazję dokładnie obejrzeć nowy model przed jego oficjalną premierą handlową. Dla nich prezentacja będzie miara charakter zarówno statyczny, jak i dynamiczny, czyli możliwość przetestowania samochodu". ►

zbliżenia

Nowy styl Fiata

W Poznaniu spotykamy Petera Jansena, Chief Designer Exterior Centrum Stylu Fiata. Pomimo tłumu na stoisku Fiata, nietrudno było go dostrzec. Wysoki, elegancki, ubrany tak, jak powinien ubierać się projektant: swobodnie, ale modnie. „Zmienić go tak, by nie zdradzić charakteru, który przyczynił się do jego ogromnego sukcesu; to idea, przyświecająca nam podczas projektowania nowego Fiata Punto – wyjaśnia Peter Jansen. – Właśnie wraz z nowym Punto chcieliśmy zacząć marsz, który zaprowadzi nas do zmiany wizerunku zewnętrznego gamy Fiata". Wystarczy tylko rzucić okiem na „oblicze" trzech nowych modeli: nowego Punto, Gingo oraz Idea, aby zrozumieć nowe wybory stylistyczne Fiata. „Otworzyliśmy Fiatom oczy – dodaje Peter Jansen – wybierając większe i szlachetniejsze źrenice. W ten sposób

otrzymaliśmy wygląd bardziej przyjazny, nie tracąc na agresywności. Na „twarzy" Fiata pojawiają się także „usta", osłona chłodnicy z chromowanymi wykończeniami, które potęgują wrażenie sympatii i radości emanujących z modeli". Peter Jansen, Niemiec, urodzony w Düsseldorfie, od dziesięciu lat mieszka w Turynie. Ukończył studia na Uniwersytecie w Pforzheim, jednym z nielicznych na świecie, na którym znajduje się wydział projektowania samochodów. Karierę zawodową rozpoczął od stażu w firmie Mercedes, ale tak, jak wszyscy kandydaci na projektantów, próbował dotrzeć do stolicy Piemontu. – „Dla stylistów całego świata Turyn jest mekką projektowania. Wszyscy, wcześniej czy później, dążą do tego, by tu pracować." – mówi Peter. Wróćmy jednak do nowych modeli Fiata, a w szczególności do nowego polskiego Gingo. „Dynamiczny i elegancki. Wzbudza uczucie lekkości i sympatii. Nazwa Gingo, która tak naprawdę nic nie znaczy, jest idealna, aby zawrzeć w sobie wszystkie te aspekty – kończy Peter Jansen. – To nazwa lekka, muzykalna, sympatyczna, która jest gotowa wyskoczyć z naszych ust tak, jak Fiat Gingo gotów jest do startu na zielonym świetle". (FG)

Lucyna Bogusz

Samochody Alfa Romeo to nie tylko duża moc, duża szybkość i ogromna dynamika. Są to także samochody nowoczesne, o zaawansowanej technologii, łączące komfort z elegancją, wyróżniające się oryginalnym stylem i sportowym duchem. Wszystkie te cechy posiadają trzy nowe modele Alfy prezentowane w Poznaniu: Alfa Romeo Spider, GTV i Alfa 147 GTA.

„Prezentowane na targach modele wprowadzane są właśnie na rynek polski – mówi Lucyna Bogusz, brand manager marki. – W roku 2003 celem Alfa Romeo jest odnowienie gamy. Zaczęliśmy od wyposażania Alfy 147 i 156 w silniki Multijet, które w lutym i marcu stały się przebojem rynkowym. Prezentowane w Poznaniu nowe modele posiadają także bardzo mocne silniki. GTV i Spider mają silnik 3.2 o mocy 240 KM, a 147 GTA – najmocniejszy silnik (250 KM) w całej gamie Alfa Romeo. W niedalekiej przyszłości czekają nas zmiany w Alfie 156 i 166. Do tej pory wszyscy projektanci bali się tego dokonać. Według ich opinii Alfa 156 była bowiem tzw. czyściochem – czyli jeśli chodzi o formę, nic dodać, nic ująć".

Lancia miłośnikom motoryzacji kojarzy się nie tylko z awangardową technologią, ale także z powabem, urokiem, pięknem i zmysłowością. I takie samochody można było zobaczyć na stoisku tej marki. Wzrok przyciągała nowa Ypsilon, nazwana przez niektórych prawdziwym dziełem sztuki. Ale trudno było przejść obojętnie także obok concept car Granturismo. „W przypadku Lancii, która należy do aut luksusowych, strategia skupia się na ponownym wprowadzeniu marki na rynek – mówi Wojciech Masalski. – W Polsce sprzedaż napędzać będzie nowa Ypsilon, samochód wyjątkowy, o cudownej linii i wykończeniu. Ale szansę w Polsce mają również inne modele – Thesis i Lybra".

Beata Dziekanowska

Podczas Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych Poznań Motor Show ekspozycja Fiata była największą pod względem powierzchni i ilości prezentowanych modeli. „Zaprezentowaliśmy w sumie około 40 samochodów, łącznie z samochodami dostawczymi – mówi Beata Dziekanowska, odpowiedzialna w FAP za dział imprez handlowych. – Powierzchnia naszej ekspozycji wyniosła 2.6 tys. m^2 Przy tak ogromnym przedsięwzięciu nie da się uniknąć nieprzewidzianych sytuacji. Wiele kłopotów sprawiło nam sprowadzenie Alfa Romeo Spider, która przyjechała z Francji w dniu rozpoczęcia targów, o godz. 6.30. Okazało się, że przewożący ją kierowca zapomniał paszportu. Musieliśmy znaleźć zastępcę, którzy mógłby pojechać do Niemiec i przejąć samochód wiozący Spidera. Na granicy była, jak zawsze, ogromna kolejka i do rana nie było wiadomo, czy uda się nam tę Alfę zaprezentować na targach".

„Do tej pory żadna firma nie pokazała w Poznaniu tylu nowości, co Fiat Auto – mówi Bogusław Cieślar, rzecznik prasowy FAP. – Uważam wręcz, że zdominowaliśmy Poznań Motor Show. Otwarcie targów na stoisku Fiata świadczy o docenieniu roli i pozycji Fiat Auto Poland w polskiej motoryzacji. Jesteśmy przecież jednym z największych eksporterów i największym inwestorem w branży motoryzacyjnej”.

Bogusław Cieślar

„Fakt, że niemal wszystkie najważniejsze koncerny samochodowe są obecne w Polsce i wytwarzają tu samochody bądź podzespoły, jest dowodem, że rozpoczęliśmy integrację z Europą – mówił podczas uroczystości otwarcia targów minister infrastruktury Marek Pol. – Targi są zwierciadłem gospodarki. W tym roku są dwukrotnie większe niż poprzednim razem. Wierzę, że jest to sygnał ożywienia gospodarki i długo oczekiwanego wzrostu oraz poprawy koniunktury w motoryzacji”. ■

Warto wiedzieć

Samochody dostawcze

Na stoisku Fiata można było obejrzeć także bogatą ofertę samochodów dostawczych.
Zainteresowanie wzbudzały zwłaszcza pojazdy ze specjalistycznymi nadwoziami.
W gamie Doblò uwagę przykuwał koncepcyjny samochód terenowy o nazwie Sandstrom, ale też Doblò Malibu – idealny do grupowych wycieczek i Doblò Cargo – do przewozu wartościowych przesyłek.
W gamie Ducato pokazano wersję Ambulans, Camping Car, Furgon 4x4 ratunkowo-gaśniczy oraz Ducato Autonomy, przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

Akcesoria

W Poznaniu prezentowane były nie tylko samochody, ale także wszystko, co wiąże się z ich użytkowaniem, na przykład akcesoria.
Na stoisku Fiata młodych ludzi, dla których głównie skierowane były te przedmioty, kusiły przede wszystkim kolorowe czapeczki oraz równie kolorowe zegarki i okulary przeciwsłoneczne. Lancia, marka uosabiająca włoski styl życia, prezentowała elegancką kolekcję galanterii skórzanej, składającą się z różnego rodzaju etui, torebek, butów, pasków, itp.
Stoisko Alfy Romeo wyróżniały, jak zwykle, akcesoria o charakterze sportowym, tym razem z logo GTA.
Na stoiskach wszystkich trzech marek wzrok kolekcjonerów przyciągały także miniaturowe modele samochodów.

Fiat Punto, w trze

Pojawiła się trzecia generacja najlepiej sprzedawanego pojazdu w Europie. Z odnowioną stylistyką, ale przede wszystkim z nowym wnętrzem: dwa zupełnie nowe typy silnika, najlepsze istniejące na rynku systemy telematyczne i elektroniczne, zaawansowane systemy bezpieczeństwa. Wszystkie te elementy sprawiają, że Punto można zaliczyć do pojazdów najwyższej klasy.

Nie łatwo jest zastąpić model, który cieszył się tak wielkim sukcesem. Poprzednie Punto zostało zakupione przez ponad 5 mln klientów, 25 razy otrzymywało nagrody w międzynarodowych konkursach i już od momentu wejścia na rynek okrzyknięto go liderem segmentu B. Celem Fiata było stworzenie pojazdu, który byłby wyraźnym skokiem pokoleniowym wobec modelu z 1999 roku. Stąd, choć nazwa samochodu pozostała ta sama, wnętrze uległo całkowitej przemianie. Styl pojazdu zmienił się, zmniejszono nieco jego wymiary, pojawiły się zupełnie nowe elementy wyposażenia. Po raz pierwszy w tym segmencie rynku dostępny jest silnik turbodiesel 1.3. Po raz pierwszy Punto zaproponowało także dwa rodzaje automatycznej przekładni, dwustrefową klimatyzację, elektryczne wspomaganie kierownicy o dwóch programach działania. Wraz z Fiatem Punto zmienia się sposób pojmowania auta kompaktowego, które od dzisiaj nie powinno w niczym ustępować samochodom z wyższej półki. Potwierdzeniem tego niechaj będą np. zaawansowane dynamiczne systemy bezpieczeństwa, sprzęt stereo oraz układy telematyczne, które uprzyjemniają podróż: Connect OBN, radio samochodowe z odtwarzaczem CD oraz plików MP3. Nowe Punto posiada zatem wszelkie cechy, by powtórzyć handlowy sukces poprzedniego modelu i wywiązać się z obietnicy złożonej kierowcom, że w tym segmencie Fiat potrafi produkować samochody konkurencyjne i zaawansowane jakościowo, a zarazem piękne, stylowe i nowatorskie.

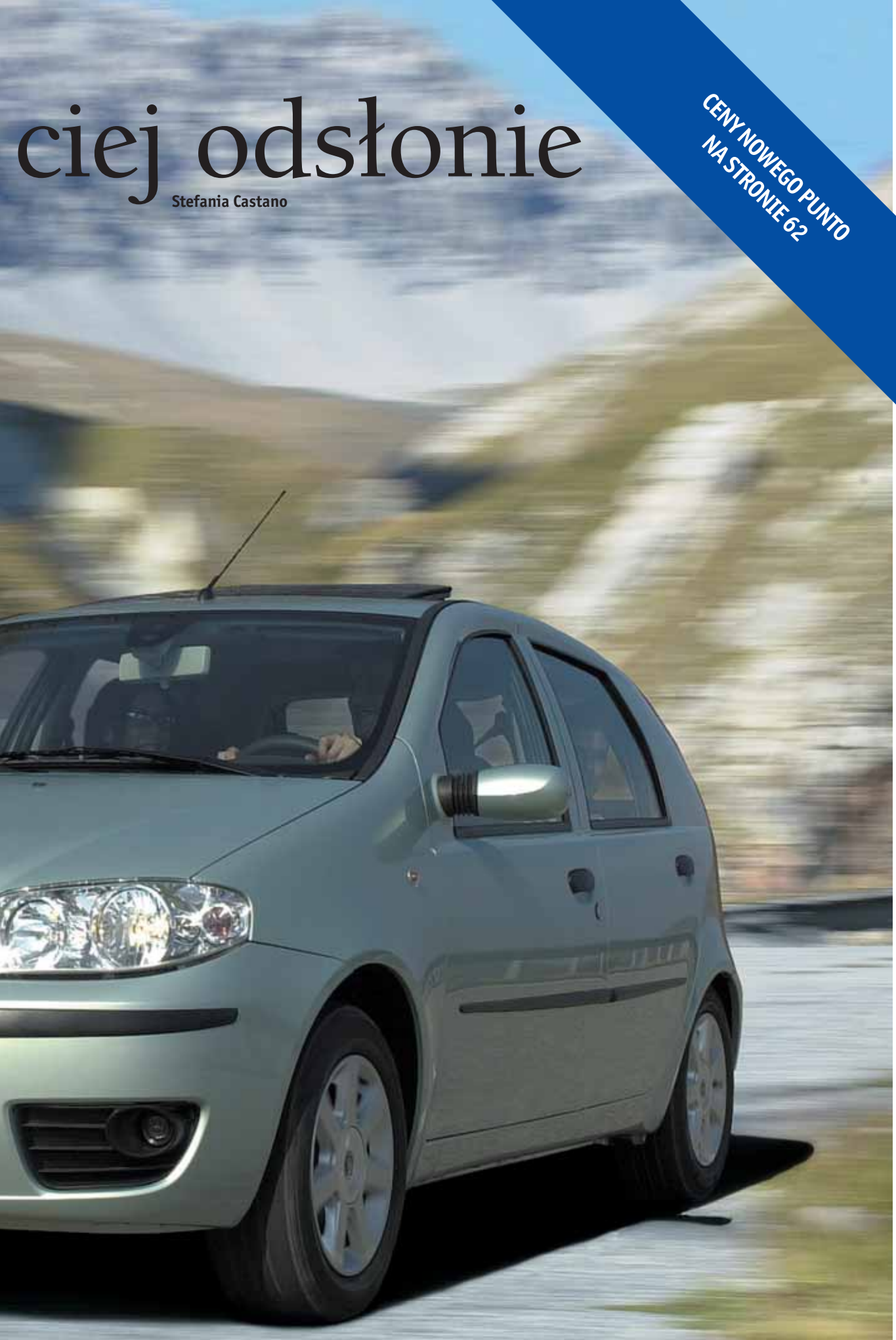
Nowatorski design, inna osobowość

Przednia część nowego Fiata pod wieloma względami podobna jest w poszczególnych wersjach, ale odmienna w szczegółach. W wersjach eleganckich na przykład, osłona chłodnicy ma chromowane elementy, zaś w innych, bardziej sportowych, wlot powietrza przypomina w kształcie plaster miodu. Podstawową nowość w wyglądzie zewnętrznym stanowi odmienny system świateł; przednie reflektory są teraz szersze, o cylindrycznym kształcie, chromowane i rozdzielone. Powiększono także zderzaki, w których umieszczono światła przeciwmgielne, polieliptyczne o okrągłej formie. ►

ciej odsłonie

Stefania Castano

CENY NOWEGO PUNTO
NA STRONIE 62



Tył samochodu odzwierciedla styl części przedniej. W wersjach eleganckich linia zderzaka wyróżnia się zdecydowanym charakterem, w wersjach sportowych znajdują się wloty powietrza w kształcie plastra miodu. W wersji trzydrzwiowej światła tylne zachodzą na tylne drzwi.

Zdecydowanie ożywiono wnętrze pojazdu, dzięki zastosowaniu nowych materiałów, świetlistych kolorów oraz luksusowych tkanin, które dają często efekt kontrastowy, inne z kolei reprezentują styl industrialny. Deska rozdzielcza jest dwukolorowa lub w kolorze antracytu w zależności od wersji, ma obłe kształty, szerokie, bez ostrych kantów. Zestaw wskaźników został na nowo zaprojektowany, wyposażony w niespotykane dotąd wyświetlacze. Jeśli terminem osobowość określilibyśmy zewnętrzną linię pojazdu, to terminem funkcjonalność należałoby określić wnętrze nowego Punto. Rzeczywiście auto charakteryzuje się najwyższym współczynnikiem funkcjonalności w swoim segmencie, ma największy bagażnik oraz przestrzeń wnętrza, która dopasowuje się do potrzeb kierującego. Takiego wyniku w tym segmencie nie odnotowuje żaden inny samochód.

Cztery silniki i cztery przekładnie

Wystarczy spojrzeć na gamę systemów napędowych w nowym Punto, aby przekonać się, że pojazd ten proponuje bogate rozwiązania w obrębie swojego segmentu: jeden silnik diesel, trzy silniki benzynowe, do tego dwie zaawansowane technicznie, automatyczne skrzynie biegów (Speedgear i Dualogic) i dwie przekładnie mechaniczne (pięciobiegowe). Dwa ze wspomnianych silników to absolutna nowość, wchodząca na rynek wraz z Fiatem Punto.

Pierwszy z nich, to jedyny w swoim rodzaju turbodiesel 1.3 16 v Multijet. Kompaktowy i lekki silnik (ma mniej niż 50 cm długości i waży 130 kg) o mocy 70 KM przy 4000 obrotach na minutę, charakteryzuje moment obrotowy wynoszący 18,3 kgm przy 1750 obrotach na minutę. To najsilniejszy zespól napędowy ze wszystkich istniejących małych diesli, wyposażonych w turbosprężarkę o stałej geometrii. Silnik jest przyjazny dla środowiska (już dziś spełnia wymagania normy Euro 4, która wejdzie w życie w 2006 roku), pali zaledwie 4,5 l ropy na 100 km w cyklu zmiennym, a jego żywotność obliczono na 250.000 km (tradycyjnie 150.000). Nowe Punto z tym silnikiem przyspiesza od 0 do 100 km w 13 sekund, jest zrywny już przy 1400-1500 obrotach i osiąga 164 km/h.

Drugą nowością jest benzynowy silnik 1.4 16v, produkt z rodziny Fire. Został on opracowany ze szczególną dbało-

◀ **Wnętrze nowego Fiata Punto.**
▼ **Auto widziane z tyłu i z boku. W centralnej części tylnych drzwi uwagę zwraca logo Fiata.**
U dołu z lewej: deska rozdzielcza.

warto wiedzieć

Auto szyte na miarę

Nowe Punto występuje aż w 15 różnych wersjach, powstałych ze skrzyżowania dwóch typów nadwozia pięcio- i trzydrzwiowego, czterech silników, czterech skrzyń biegów w tym dwóch automatycznych oraz różnych wersji wyposażenia. Wśród tych ostatnich możemy wyróżnić Actual i Active, dla klientów o mniej zasobnych kieszeniach, liczących na ograniczone koszty użytkowania; wersja Sound dla młodzieży i Dynamic dla pragnących luksusu. Wzbogacono kolorystykę nadwozia, teraz dostępna jest w 14 kolorach, do każdego z reguły oferowane są dwa różne kolory tapicerki. Do tego należy dodać szereg opcji, dzięki którym można skompletować swój samochód na miarę. Wystarczy wstąpić do jednego z około 150 punktów sprzedaży i dealerów Fiata, by przekonać się, że samochód ten najlepiej odpowiada naszym potrzebom.

Nowatorski design zespołu reflektorów przednich.

ścią o osiągi. Moc silnika wynosi 95 KM przy 5800 obr./min. oraz 13 kgm przy 4500 obr./min. Nowe Punto z tym silnikiem przyspiesza od 0 do 100 km w ciągu 9,9 sekundy i przejeżdża kilometr z pozycji zatrzymania w ciągu 31,7 sekundy. Wszystko to przy najmniejszym zużyciu paliwa w segmencie: 7,8 l/100km w cyklu miejskim i 5,1l/km poza miastem, zaś w cyklu mieszanym 6,1litra. Nowe kompaktowe auto proponuje także dwa znane już silniki 1.2 8v i 1.2 16v z rodziny Fire, w nowej, poprawionej wersji.

Do gamy silników dopasowano serię nowatorskich przekładni. O ile wersja z 1999 roku była pierwszym kompaktowym autem wyposażonym w skrzynię Speedgear, tak wersja z tego roku jest pierwszym modelem, w którym połączono automatyczną skrzynię biegów z silnikiem Multijet. Urządzenie o nazwie Dualogic jest podobne do systemów wykorzystywanych w Formule 1, gdzie automatyzacji poddano sterowanie sprzęgłem oraz sterowanie przekazywane z dźwigni zmiany biegów, zachowując wszystkie zalety suchego sprzęgła i przekładni mechanicznej (pod względem ciężaru, solidności, niezawodność oraz niskiego zużycia paliwa). Nazwa Dualogic odnosi się do dwojakiego sposobu funkcjonowania: półautomatycznego i automatycznego. W pierwszym przypadku, przy wyłączeniu pedału sprzęgła, zmiana biegów zachodzi poprzez przemieszczenie dźwigni umieszczonej w centralnym tunelu: przesuwając ja do przodu przechodzimy na bieg wyższy, do tyłu na niższy. W automatycznym trybie można wybrać pomiędzy dwoma opcjami: Normal i Economy. W pierwszym programie uzyskuje się maksymalny komfort dzięki jednoczesnej długiej i płynnej zmianie biegów w każdych warunkach. Celem programu Economy zaś jest maksymalne ograniczenie zużycia paliwa, przy jednoczesnym zachowaniu komfortu i dobrej jakości jazdy.

Klimat dla każdego

Wyprzedzając swoich bezpośrednich konkurentów, nowy Fiat Punto proponuje jako pierwszy w segmencie dwustrefową klimatyzację. Urządzenie to, za pomocą elektronicznej centralki kontroluje temperaturę, natężenie nawiewu, dystrybucję powietrza, włączanie sprężarki i obieg powietrza. Może też ustalać dwie różne temperatury – po stronie kierowcy i pasażera. Za jakość powietrza rozprowadzanego we wnętrzu odpowiedzialny jest filtr, który zatrzymuje cząsteczki pyłu o średnicy do 0,5 mikronów oraz pyłki.
Zasada działania klimatyzacji jest następująca: kilka czujników mierzy temperaturę wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz ocenia optymalny klimat odpowiedni dla siedzących wewnątrz pasażerów, biorąc pod uwagę wymianę energetyczną między ciałem pasażera a wnętrzem pojazdu, a także regulując wilgotność, temperaturę i natężenie nawiewu powietrza.
Inny czujnik z kolei zapobiega nadmiernemu ocieplaniu się powietrza wewnątrz pojazdu pod wpływem oddziaływania promieni słonecznych.
Wszystkie powyższe pomiary dokonywane są na bieżąco, a ich wyniki służą do automatycznej dystrybucji, wentylacji oraz mieszania powietrza.
W rezultacie uzyskujemy wewnątrz stały i jednolity klimat, nawet przy gwałtownie zmieniających się warunkach pogodowych.

Wszystkie drogi poprzez jeden przycisk

Fiat Punto proponuje całkowitą nowość na rynku samochodowym. Connect OBN (Off Board Navigation) to urządzenie łączące cechy systemu connect, nawigatora satelitarnego, telefonu z zestawem głośnomówiącym, odtwarzacza płyt kompaktowych oraz plików Mp3. To jedyne tego typu urządzenie na rynku, które do nawigacji nie wykorzystuje CD Romu z zapamiętaną topografią terenu, ponieważ w wszystkie dostępne informacje przesyłane są bezpośrednio z Contact Center w Arese. Klient nastawia system w sposób tradycyjny, wykorzystując w tym celu klawiaturę wyświetlaną na displayu lub z pomocą operatora naciskając zielony klawisz Connect. W obu przypadkach system przedstawi na ekranie trasę przejazdu i umożliwia kierowcy śledzenie jej przebiegu na ekranie. Podróżując za granicą nie trzeba już będzie nabywać odpowiedniego CDRomu z mapą. Kolejną zaletą systemu jest jego cena, bardzo konkurencyjna, bo obliczona na młodą klientelę.
To nie wszystko. Nowy Fiat Punto, jako jeden z niewielu samochodów w swoim segmencie, proponuje aż trzy wersje radia samochodowego, wszystkie zaprojektowane przez Blaupunkt, zaopatrzone w sześć głośników o mocy 4x30 Watt; jedna wersja z odtwarzaczem kasetowym, druga z pojedynczym odtwarzaczem płyt CD i trzecia z czytnikiem MP3. Klient na życzenie może także zainstalować w desce rozdzielczej zmieniarkę płyt kompaktowych.

Komfort nie uznaje kompromisów

Dla poprawienia wygody i przyjemności jazdy Fiat Punto wyposażono w trzy istotne urządzenia. Pierwsze, Cruise Control, steruje bezpośrednio przepustnicą i pozwala na automatyczne zachowanie prędkości ustalonej przez kierowcę, drugie – czujnik deszczu, automatycznie uruchamia wycieraczki i reguluje częstotliwość ruchów w zależności od intensywności opadów oraz trzecie – czujnik parkowania, który przy włączonym wstecznym biegu sygnalizuje dźwiękiem stopniowe przybliżanie się przeszkody. Jako jedyny w segmencie Punto proponuje bezkompromisowy system wspomagania kierownicy Dualdrive. Do tej pory konstruktorzy, ustalając siłę oddziałującą na kierownicę, przyjmowali zazwyczaj wartość średnią pomiędzy maksymalną lekkością kierownicy (zalecanym podczas parkowania) a większym oporem (jaki na przykład kierownica powinna stawiać podczas dużej prędkości jazdy, co pozwala na lepsze panowanie nad pojazdem). W systemie Dualdrive wspomaganie kierownicy uzależnione jest od prędkości samochodu, im większa prędkość tym siła wspomagania zmniejsza się i opór kierownicy rośnie. System zakłada jeszcze dwa dodatkowe programy. Pierwszy zapewnia maksymalny kontakt kierowcy a pojazdem i jest idealny głównie w jeździe mieszanej i poza miastem. Drugi odciąża kierownicę, zmniejszając jej opór podczas parkowania i spisuje się świetnie w jeździe po mieście.

Ochrona z sześciu poduszek

Nowe kompaktowe Punto jest najbezpieczniejszym autem. Świadczy o tym sześć poduszek powietrznych (jedna po stronie kierowcy, jedna po stronie pasażera, dwie boczne, w oparciach i w siedzeniach oraz dwie dachowe). Następnie zabezpieczająca stalowa struktura (przestrzeń przeżycia), zastosowana po raz pierwszy w tym segmencie rynku. Samochód odznacza się poza tym doskonałą przyczepnością do nawierzchni, głównie dzięki zawieszeniom, ze skrętną belką, która poprzez swą twardość zwiększa stabilność pojazdu. Do aktywnych systemów bezpieczeństwa należy także zaliczyć urządzenia, które ze względu na swoje skrótowe nazwy nie zawsze dają się łatwo zapamiętać, ale na pewno gwarantują w pełni spokojną jazdę: mowa na przykład o ABS z systemem rozdzielającym siłę hamowania EBD (w zależności od stopnia przyczepności do podłoża), który pozwala na pełne panowanie nad samochodem nawet przy maksymalnie wciśniętym pedale hamulca. System ESP steruje stabilnością pojazdu na zakręcie, ASR redukuje poślizg kół w warunkach słabej przyczepności do podłoża, MSR przywraca właściwy moment obrotowy silnika w chwili zablokowania kół napędowych podczas nagłej redukcji biegów. System HBA gwarantuje większą siłę hamowania przy niezmienionym nacisku na pedał hamulca. I wreszcie Hill Holder ułatwia ruszanie pod górę po włączeniu pierwszego biegu.

Ewolucja gamy

Francesca Reich

Gama Iveco Stralis wzbogaciła się, oprócz Active Space, o dwa nowe modele. Są to Stralis „Active Time" i Stralis „Active Day" – oba zaprojektowane pod kątem przewozów krajowych i regionalnych. Wprowadzone do nich nowości to między innymi przestronna kabina i „czarna skrzynka".

Kabiny, które umożliwiają zainstalowanie wygodnego fotela kierowcy oraz przyrządów zapewniających bezpieczną i ekonomiczną jazdę. Dużo „przestrzeni życiowej" zapewniającej maksymalny komfort kierowcy tak w czasie jazdy, jak i w podczas przerw w podróży. Na bazie takich założeń zaprojektowano ciężarówkę Iveco „Stralis", wprowadzoną na rynek w 2002 roku. Dzisiaj wzbogacono ją o dwa nowe modele: Stralis „Active Time" i Stralis „Active Day". Oba pojazdy stanowią uzupełnienie gamy modeli tworzącej teraz prawdziwą rodzinę dostosowaną do każdych warunków: począwszy od podróży na krótkich trasach, po długie dystanse (Active Space).

Ofertę zdecydowano się poszerzyć, ponieważ zaobserwowano, że obecnie kierowcy ciężarówek zmuszeni są do częstego wsiadania i wysiadania z kabiny, że zwiększa się ilość przejazdów przez zagęszczone ulice miast, natomiast zmniejsza się liczba nocy spędzonych w kabinie pojazdu.

Chcąc spełnić nowe wymagania, Iveco opracowało dwie kabiny nieco węższe od poprzedniej, zastosowanej w modelu Stralis Active Space (w ten sposób zwiększono łatwość prowadzenia), o podłodze obniżonej o piętnaście centymetrów i o nieregularnie rozmieszczonych stopniach, ułatwiających wsiadanie i wysiadanie z kabiny.

Zdjęcie dwóch modeli:
Stralis „Active Day„ (żółty) i Stralis „Active Time" (biały).
Poniżej nowa kabina.

Model Stralis „Active Time", dostępny w wersji samochód ciężarowy lub ciągnik siodłowy, o długiej kabinie (2,15 metra), został zaprojektowany na średnie i długie trasy krajowe i międzynarodowe. Standardowa leżanka, uniesiona w stosunku do tunelu silnika, jest podzielona na trzy części a każdy z jej segmentów może zostać osobno podniesiony, aby umożliwić dostęp do schowków na przedmioty. Kabina ze standardowym dachem przeznaczona jest dla ciężarówek o wyposażeniu podstawowym, do transportu samochodów, dla ciągników z naczepą i obniżonych cystern. Do każdego rodzaju wyposażenia i wysokich naczep Iveco opracowało wersję Active Time z podniesionym dachem, która może być wyposażona ▶

Po prawej: Stralis „Active Time".
Niżej: trzy elementy nowych kabin. U dołu: kabina posiada liczne schowki na przedmioty, przyrządy pokładowe rozmieszczone w sposób ergonomiczny oraz podłokietnik drzwi z konsolą sterowniczą.

również w drugą leżankę. Jedną z większych zalet tego modelu jest fakt, że możemy w nim stanąć wyprostowani w środku kabiny, gdzie wysokość przekracza metr osiemdziesiąt centymetrów. Poza tym w wersji z jedną leżanką, kierowca ma do dyspozycji około półtora metra przestrzeni nad materacem.

Kabina krótka, ale nie za bardzo

Stralis „Active Day" to pojazd o krótkiej kabinie (1,66 metra) przeznaczony na trasy miejskie (przejazdy przez miasto) i podmiejskie, dostępny w wersji samochód ciężarowy lub ciągnik siodłowy. Możliwość cofnięcia siedzenia o dobre 15 centymetrów oraz regulacja położenia koła kierownicy pozwalają kierowcy znaleźć najlepszą pozycję do prowadzenia, unikając wrażenia, że kieruje przyciśnięty „plecami do muru". Nad przednią szybą znajdują się dwa schowki na dokumenty i rzeczy osobiste, z których jeden jest zamykany pokrywą.

Aerodynamiczna i funkcjonalna sylwetka

Zewnętrzne elementy modeli Stralis „Active Time" i Stralis „Active Day" zostały zaprojektowane w sposób zapewniający optymalną aerodynamikę: zaokrąglone kształty karoserii, tak samo jak przednia część podniesionego dachu. Deflektory kierują powietrze na boki kabiny, tworząc barierę aerodynamiczną przeciwko chlapaniu z nadkoli przednich kół. Takie rozwiązanie pozwala uniknąć zabrudzenia bocznych szyb, lusterek wstecznych oraz klamek drzwi. Zderzaki są takie same jak w Stralis Active Space, ale szerokość kabiny powoduje, że deflektory znajdują się wewnątrz promienia zderzaków w fazie skręcania, ułatwiając manewry w mieście, gdzie przestrzeń jest bardzo ograniczona.

Obydwa modele są dużo łatwiejsze do prowadzenia na wąskich drogach, gdzie nie mamy dużo przestrzeni do dyspozycji, a zatem ryzyko uderzenia o jakąś przeszkodę znacznie się zmniejsza. Poza tym zderzak jest podzielony na trzy części, dzięki czemu ewentualne naprawy są mniej kosztowne. Reflektory halogenowe są wbudowane, co zapewnia im dodatkową ochronę. Za zderzakiem znajduje się belka zapobiegająca wjechaniu pod pojazd (Front Underrun Protection), której stosowanie będzie obowiązkowe w Europie od 10 sierpnia 2003 roku. Belka w razie czołowego zderzenia, chroni drugi pojazd przed wjechaniem pod samochód ciężarowy. Innym, innowacyjnym elementem sylwetki pojazdu jest błotnik oddalony o około dziesięć centymetrów od kabiny. To pozwala na nieregularne rozmieszczenie stopni pokrytych materiałem przeciwpoślizgowym i ułatwia

wsiadanie. W momencie otwarcia drzwi stopnie oświetlane są przez lampkę umieszczoną pod wewnętrzną listwą.

Na pokładzie komfort i wygoda

Wnętrza modelu Stralis „Active Time" i Stralis „Active Day" poprawiają warunki pracy i bezpieczeństwa całą serią rozwiązań ułatwiających życie na pokładzie. Począwszy od obniżenia o piętnaście centymetrów obydwu kabin. Jeżeli pomyślimy, ile razy dziennie kierowca musi wsiadać i wysiadać z pojazdu, łatwo sobie wyobrazimy, o ile zmniejszy się jego wysiłek. Miejsce kierowcy jest takie samo jak w modelu Stralis Active Space. Fotel wyposażono w pneumatyczne zawieszenie, wysokość koła kierownicy jest regulowana, podłokietnik ma wbudowaną konsolę sterowania elektrycznymi podnośnikami szyb i regulowanymi, podgrzewanymi lusterkami wstecznymi. Każde drzwi są wyposażone w osłonę przeciwsłoneczną.

Zmieniono natomiast sterowniki umieszczone z boku kierownicy, które można uruchomić czubkiem palca, bez odrywania rąk od koła kierownicy. Pozwalają one również regulować radio i wybierać funkcje z menu komputera umieszczonego pośrodku zestawu wskaźników. Jest to kolorowy wyświetlacz pięciocalowy podzielony na trzy strefy: część wyższa dostarcza wskazówek o ograniczniku ►

Stralis i Eurocargo w Polsce

Niemal o tej samej porze, kiedy na Wawelu polski prezydent witał prezydenta Stanów Zjednoczonych, w innej części Krakowa, w salonie samochodowym BWR Podolscy, odsuwała się zasłona odkrywając intensywną czerwień ciężarówek Iveco. Patrząc na wyłaniające się z dymów najnowsze osiągnięcie firmy, ktoś nawet zażartował, że wiadomo przynajmniej, z jakiego powodu w godzinach rannych nastąpiło częściowe zaćmienie słońca.

„Dzisiejszy dzień jest dowodem na to, że wasze pieniądze nie idą na marne, bo Iveco produkuje coraz nowocześniejsze pojazdy, że firma się rozwija i unowocześnia" – powiedział do zebranych gości Wacław Podolski.

Znów, jak przed rokiem, ostra muzyka i dymy niczym na pokazie iluzjonisty Dawida Cooperfielda, tylko że tutaj ciężarówki zamiast zniknąć, wyłaniały się z dymów w pełnej okazałości, jakby producent chciał powiedzieć swoim konkurentom: „Zmierzmy się". To wyzwanie daje już znać o sobie na drogach Europy. Tempo, z jakim Iveco wprowadza na rynek nowe modele, jest wyrazem trwającej rywalizacji, jaką między sobą prowadzą czołowi producenci ciężarówek.

W rok po pokazie ciężarówki Stralis Active Space, która zdobyła tytuł „Ciężarówki Roku", prezes Iveco Poland, Natale Rigano, stwierdził z satysfakcją: „Miło mi powitać państwa na nowej prezentacji". Poprzednia doprowadziła do sprzedaży w Europie ponad 10 tys. sztuk i sprawiła, że Active Space utożsamiana jest z jednym z najlepszych środków transportu ciężkiego. Nowe modele Eurocargo i Stralis Active Time oraz Active Day, zaprezentowane podczas pokazu, mają szansę pójść tą samą drogą.

W ciągu minionego roku przeprowadzono restrukturyzację w Iveco, której celem było zbliżenie centrali firmy do użytkownika, skrócenie tej nazbyt rozciągniętej drogi, która nie sprzyjała poprawie jakości obsługi.

W sieci dealerskiej dokonano racjonalizacji, prowadzone rozmowy z Fiat Finance mają dostarczyć narzędzi do finansowania pojazdów. Na początku tego roku otwarto w Bielsku-Białej centralny magazyn części, dzięki czemu w ciągu 24 godzin klient, niezależnie od miejsca, w którym się znajduje na terenie Polski, może dostać w ciągu 24 godzin każdy element ciężarówki. Nieustanny nacisk na podnoszenie jakości i sprawności obsługi ma zapewnić konkurencyjność na rynku europejskim, który się przed nami otworzy.

„Chcę zapewnić – mówił Natale Rigano, – że Polska

prędkości i wybranym biegu. Przed uruchomieniem pojazdu część środkowa pokazuje poziom oleju i wyniki sprawdzania poszczególnych funkcji. W czasie jazdy kierowca może wyświetlić informacje na temat parametrów silnika, czasu przejazdu, średniej prędkości i zużycia paliwa. Jest jeszcze jeden drobiazg ułatwiający pracę: ruchomy stolik, schowany z tyłu fotela, który można wyjąć i oprzeć o koło kierownicy, aby wypełnić dokumenty w czasie postoju.

Silniki Cursor

Samochody ciężarowe i ciągniki Stralis AT/AD wyposażone są w silniki rzędowe sześciocylindrowe Cursor 8 i Cursor 10. Pierwszy oferuje trzy poziomy mocy: 273, 310 i 350 KM. Cursor 10 jest natomiast dostępny w dwóch wersjach: 400 i 430 KM.

Łatwe i zautomatyzowanie prowadzenie

Wszystkie pojazdy Stralis „Active Time" i „Active Day" można wyposażyć w zautomatyzowaną skrzynię biegów EuroTronic II o dwunastu przełożeniach. System ten umożliwia kierowcy wybór pomiędzy ręcznym a automatycznym trybem przełączania biegów. W pierwszym przypadku to kierowca decyduje o zmianie biegów przy pomocy impulsu na dźwigni. Natomiast w systemie automatycznym to jednostka sterująca narzuca moment zmiany biegu w zależności od pozycji pedału przyspieszenia i dostępnej mocy silnika.

EuroTronic II jest bardzo łatwy w stosowaniu i nadaje się do wszelkiego rodzaju podróży: po autostradach, krętych drogach krajowych czy zatłoczonych ulicach miejskich. Do zalet tego systemu należy zaliczyć bezpieczeństwo kierowcy, który mniej się męczy, dzięki czemu zachowuje do końca godzin pracy zdolność szybkiej reakcji.

Bezpieczne hamowanie

Pojazdy Stralis wyposażone są w hamulce tarczowe wentylowane Knorr typu SB 7000 pneumatyczne, z elektronicznym korektorem siły hamowania EBS. Naciskając pedał hamulca, kierowca określa siłę hamowania. Centralka elektroniczna hamowania modeluje ciśnienie w cylindrach hamulców ciągnika, uruchamia układ zwalniający silnik i dozuje ciśnienie do systemu zasilania hamulców przyczepy, uzyskując równomierny rozdział siły hamowania.

Inną zaletą systemu EBS jest oszczędność kosztów obsługi, gdyż w ten sam system wyposażona jest również naczepa. Droga hamowania przy prędkości 85 km/h skraca się o 16

Po lewej: Stralis „Active Time”
Poniżej, zgodnie z ruchem wskazówek zegara: regulowana kolumna kierownicza, fragment sterowników na kole kierownicy, silnik Cursor oraz element hamulców tarczowych wentylowanych pneumatycznych z elektronicznym korektorem siły hamowania EBS.

metrów, tyle ile wynosi długość 4 samochodów (większe bezpieczeństwo i mniejsze zużycie opon). Oprócz tego, w razie częstych zmian naczepy, system hamowania dostosowuje się automatycznie do wyposażenia, a zatem zużycie rozkłada się równomiernie pomiędzy ciągnik i naczepę.

Zastosowanie systemów telekomunikacyjnych

Wszystkie funkcje modelu Stralis AT/AD są sterowanie elektronicznie przez centralki, które współpracując między sobą, oferują kierowcy dużą liczbę możliwości: począwszy od sterowania radiem, po diagnostykę, bezpieczeństwo, aż na przykład, do możliwości uruchamiania elektrycznych podnośników szyb, tak przy pomocy sterowników umieszczonych na drzwiach, jak i z panelu umieszczonego przy leżance.

W nowym systemie każdy zespół przycisków posiada własną jednostkę sterującą. Dane posyłane z centralek zapamiętywane są w tak zwanej „czarnej skrzynce”, a następnie mogą być odtwarzane za każdym powrotem ciężarówki do bazy lub codziennie przez system transmisji CPS, co ułatwia zarządzanie całym taborem. ■

W następnym numerze zaprezentujemy nową gamę ciężarówek Iveco Eurocargo.

jest dla Iveco rynkiem strategicznym. Razem będziemy silniejsi”.

Nowe ciężarówki uzupełniają zeszłoroczną ofertę, która dziś jest w swojej klasie powodem do dumy: opanowano 30% rynku europejskiego, najniższe koszty eksploatacji, łatwość obsługi. Od 1991 r. wyprodukowano ponad 300 tys. jednostek Eurocargo, ale Iveco – mimo pozycji lidera na rynku europejskim – nadal inwestuje w nowe modele. W zaprezentowane w firmie BWR Podolscy modele Stralis i Eurocargo zainwestowano 300 mln euro.

„Dla mnie to wydarzenie niezwykłe i wyjątkowe. Element procesu powrotu Iveco do grona najważniejszych graczy na polskim rynku” – stwierdził Włodzimierz Jamski, szef sprzedaży pojazdów ciężkich Iveco Poland, przypominając sukces Stralis Active Space.

Kierowca musi lubić to auto, w którym spędza tyle czasu. To jest jego drugi dom.

„Ciężarówka Roku 2003” stała się przebojem w Europie i jest w tej chwili najnowocześniejszym produktem na rynku tworząc wokół Iveco aurę firmy, której można zaufać.

BaaN dla CNH-Polska

Tomasz Libich, fot: J. Wróbel

Systemy informatyczne SAP są w Polsce używane w dużych korporacjach – a przez to dość powszechnie znane. Case New Holland z Płocka wybrał inne rozwiązanie, sprawdzające się lepiej w zakładzie produkcyjnym.

Decyzja na temat wprowadzenia w firmie zintegrowanego systemu informatycznego podjęta została już kilka lat temu. Jak wspomina Stanisław Basiewicz, oprogramowanie było w stadium implementacji już wtedy, gdy firmę „Bizon" przejmował New Holland. W kolejnych miesiącach i latach system był rozbudowywany i uzupełniany o nowe moduły.

„BAN to jeden wielki system informatyczny klasy ERP, w skład którego wchodzą zintegrowane moduły – mówi Stanisław Basiewicz, główny informatyk CNH Polska – Ich zadaniem jest ułatwienie organizacji i zarządzanie wszystkimi procesami, które mają miejsce w zakładzie, począwszy od produkcji, planowania, systemu zamówień, finansów, itd."

Od momentu, gdy system ten zaczął funkcjonować, wszystko co dzieje się w firmie, każde zdarzenie istotne z punktu widzenia jej działalności – niesie ze sobą określone skutki w systemie. Każdy ruch uczyniony przez któregokolwiek użytkownika implikuje określone działania i reakcje. Dzięki temu możliwy jest, między innymi, stały monitoring procesów, do jakich dochodzi w firmie.

Funkcjonujący w płockim zakładzie BaaN połączony jest z systemami korporacyjnymi w obrębie całego koncernu Case New Holland. Ma to ogromne znaczenie ze względu na przyjęte przez firmę rozwiązania – głównie w kwestii planowania oraz zbierania informacji od dealerów z Europy i świata. CNH Poland nie wytwarza bowiem swoich produktów „na magazyn", tylko pod konkretne zamówienia.

Z systemem informatycznym zsynchronizowany jest również funkcjonujący w fabryce system zamówień materiałów potrzebnych do produkcji. Dzięki komputerom możliwa jest dokładna analiza obrazu produkcji i złożenie zamówienia u dostawców. BaaN umożliwia natychmiastowy i prosty dostęp do danych na temat akcesoriów, podzespołów i części zamiennych, a na stronie www (system CSCN – Case New Holland Supply Chain Network) publikowane jest zapotrzebowanie oraz pełny harmonogram dostaw.

„Używany przez nas system wyraźnie różni się od bardziej znanego SAPu – podkreśla Stanisław Basiewicz – ten drugi

jest bowiem dedykowany bardziej procesom zachodzącym w strukturach bankowych, finansowych. Przy prowadzeniu produkcji sensu stricto (maszyny rolnicze, samochody, samoloty) zdecydowanie lepiej sprawdza się BaaN. A dla przykładu – korzysta z niego np. Boeing."

Zdaniem informatyków, właściwe funkcjonowanie systemu BaaN i wykorzystanie jego pełnej wydajności wymaga ogromnej samodyscypliny ze strony użytkowników, wysoce niewskazane są drobne nawet błędy, opóźnienia itp.

Na szczęście wszyscy użytkownicy mają swoje indywidualne menu dostosowane do swoich ról i zadań. Nie ma potrzeby, by każdy pracownik dokładnie znał funkcjonowanie całego systemu, wszystkich procedur i modułów – w zupełności wystarcza ogólna wiedza na temat mechanizmów jego funkcjonowania.

Sama implementacja, czyli stopniowe wprowadzanie systemu do użytku trwało w CNH Poland trzy-cztery lata. Wiązało się ono ze zmianą praktycznie wszystkich procedur funkcjonujących dotąd w firmie, organizacji wielu szkoleń – i było dla niej sporym wyzwaniem. Zaczęło się od dostosowywania sprzętu i oprogramowania względem skali Polski, później na potrzeby globalne. Konieczne stały się żmudne prace nad ujednoliceniem nomenklatury, interfejsów, ich synchronizacją.

„Gdybym miał wymienić najważniejsze zalety systemu BaaN z uwzględnieniem specyfiki działalności Case New Holland – podkreśla Basiewicz – byłaby to przede wszystkim niezwykle dokładna informacja on-line na temat procesów zachodzących w każdym miejscu zakładu. Informacje z procesu produkcyjnego, transportowe, zaopatrzeniowe, finansowe – wszystko widoczne natychmiast i na bieżąco aktualizowane."

Prócz tego duże znaczne mają również informacje wychodzące na zewnątrz – struktura firmy jest tak skonstruowana, że dealerzy, klienci (którzy mają dostęp do tych danych) wiedzą w jakim stadium jest dany projekt. I to do tego stopnia, że system jest w stanie udzielić odpowiedzi nawet na pytanie na jakim etapie na taśmie montażowej jest dany produkt, kiedy będzie lub został wysłany, czy dokonana została akceptacja finansowa i kredytowa itp.

CNH-Polska jest obecnie na etapie przechodzenia na wersję Baan-C-4, bardziej stabilną od używanej dotychczas BaaN B-2. Trwają prace nad takim dostosowaniem systemu i jego interfejsu, by zapewniły możliwość skanowania procesów produkcyjnych i gospodarki magazynowej. A wszystko po to, by usługi świadczone były przez firmę na najwyższym poziomie – i to na każdym etapie produkcji, sprzedaży oraz obsługi posprzedażnej.

Lew w pajęczej sieci

Monica Mazzotto Zunino (etolog)

W sporcie lub w pracy tajemnicą sukcesu bywa często gra zespołowa. Ale umiejętność ta nie jest wyłącznie cechą ludzką. Wilki, bobry, wieloryby czy inne zwierzęta, czują instynktownie, że w grupie łatwiej im przetrwać.

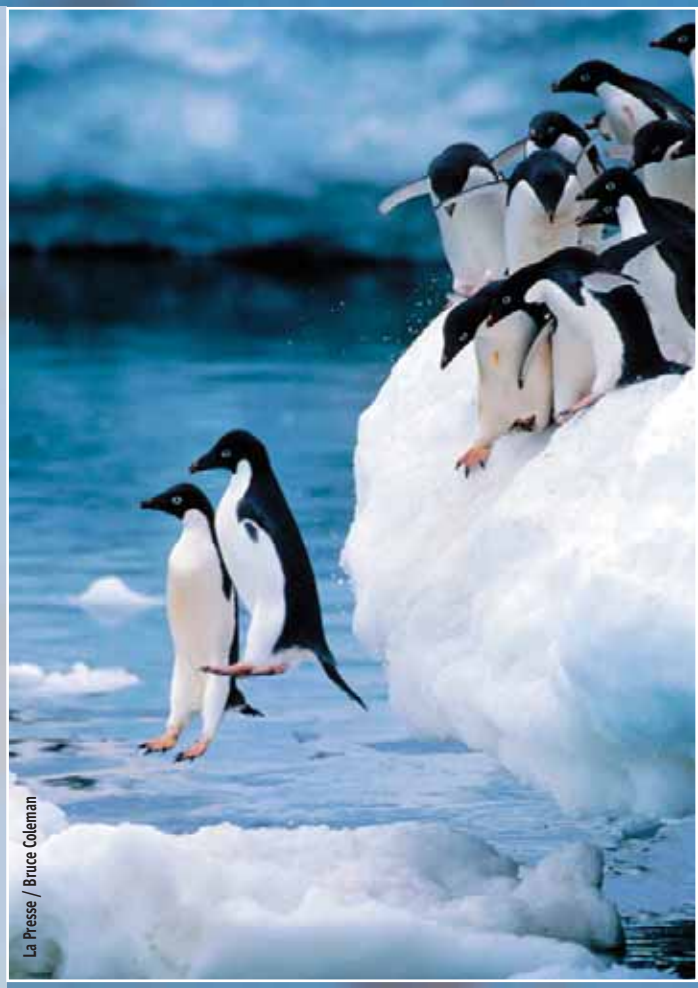
La Presse / Bruce Coleman

Etiopskie przysłowie głosi, że jeśli połączy się wszystkie pajęcze sieci, można w nie schwytać nawet lwa. Podobny przykład, choć mniej egzotyczny, odnajdujemy w popularnym powiedzeniu „w jedności siła". Ludzie, jako zwierzęta stadne, z szacunkiem traktują ideę współpracy i coraz częściej zdają sobie sprawę ze znaczenia działania zespołowego.

Miejscem, gdzie cecha ta zyskuje szczególny wymiar lub też po prostu więcej się o niej mówi, jest środowisko pracy. Każdy zespół funkcjonuje lepiej, gdy panuje w nim atmosfera współpracy, podzielana przez wszystkich członków. Prawdziwy lider zespołu powinien podkreślać konieczność współpracy a usuwać z zespołu członków zbyt silnie zaznaczających swój indywidualizm. Ludzie zazwyczaj odkrywają rzeczy gdzieś już istniejące w naturze. Wśród zwierząt przecież instynkt stadny jest podstawowym motorem ewolucji. Jednak o ile łatwo wytłumaczyć powody, dla których ludzie chcą pracować i żyć razem, o tyle trudno zrozumieć nam dlaczego zwierzęta działają często w zorganizowanych grupach, przypominających czasem sprawny i inteligentny organizm. ►

W stadzie bezpieczniej

Nie trudno się domyślić, że integracja zwierząt była wynikiem konieczności obrony. Koncentracja wielu osobników w jednym miejscu znacznie utrudnia życie łowcy. Pamiętajmy, że powodzenie polowania zależy często od efektu zaskoczenia. Jeśli ofiara zbyt szybko zda sobie sprawę z niebezpieczeństwa, łowca ma małe szanse na sukces. W tym sensie życie w stadzie umożliwia rozwinięcie mechanizmów czuwania, zróżnicowanych pod względem wielkości stada i czasu obserwacji. Wśród strusi, na przykład, poszczególne osobniki znajdujące się w danej chwili w stadzie, poświęcają znacznie mniej czasu na rozglądanie się, niż kiedy są same. Poza tym, wybrane osobniki kontrolują teren w nieregularnych odstępach czasu – im większe stado, tym trudniej łowcy, na przykład lwu, przewidzieć, ile czasu ma do dyspozycji w chwili „zmiany warty". Za grupowy system obrony można także uznać sam efekt „rozłożenia ryzyka". W stadzie antylopy gnu, złożonym ze stu osobników, w odróżnieniu od samotnego zwierzęcia, istnieje tylko jedna setna prawdopodobieństwa, by zostać ofiarą łowcy. W grupie niebezpieczeństwo ataku rozkłada się na inne zwierzęta, bo zawsze ofiarą może zostać inny członek stada. Z tego powodu wśród antylop gnu obserwuje się nieczęste zjawisko synchronizacji narodzin, do których dochodzi jednocześnie w określonej porze roku. Młode osobniki są łatwym łupem dla napastników, ze względu na niewielkie rozmiary oraz trudności w poruszaniu się. Tak więc, poprzez sam fakt istnienia wielości, zwiększają się szanse przetrwania jednostki. Z tych samych powodów pingwiny z Adelii, gdy mają po raz pierwszy


La Presse / Bruce Coleman

La Presse / Bruce Coleman

wskoczyć do wody, robią to wszystkie razem. W morzu często czekają na nie foki leopardy, dla których pingwin jest wielkim przysmakiem. Czasem pingwiny spędzają wiele godzin obserwując morze ze skały i czekając aż pierwszy odważny skoczy do wody a za nim dopiero inne. Znając sytuację pingwinów łatwo wydedukować, że najgorszym miejscem w stadzie jest pierwsze i ostatnie. Ciekawe, że także wśród tych zwierząt istnieją spryciarze, obecni zresztą w całym zwierzęcym świecie, którzy zręcznie udają tylko, że rzucają się do wody, zachęcając tym samym innych do zanurkowania. Stać ich także na naprawdę głupie żarty w rodzaju popychania do wody sąsiada, by sprawdzić, czy teren jest bezpieczny.

Zwierzęta nie bronią się tylko pasywnie, często przechodzą do kontrataku. Również w tym przypadku ilość wojska ważniejsza bywa od rodzaju broni. Słynną stała się obrona stada bawołów piżmowych, które w obecności wilków, tworzą tzw. krąg, wewnątrz którego chowają się samice z młodymi. Osobniki męskie w tym czasie ustawiają się promieniście zwracając potężne rogi w stronę napastników. W ten sposób prawie zawsze zniechęcają drapieżnika przy próbie ataku. Równie skuteczny, choć mniej szlachetny, jest system obrony szpaków przed sokołami. Ptaki te, coraz częściej latające nad miastami centralnych i południowych Włoch, zazwyczaj gromadzą się w bardzo liczne stada. Jeśli w czasie lotu zostaną zaatakowane przez drapieżnika, uruchamiają jeden z najbardziej oryginalnych w zwierzęcym świecie systemów obrony. W jednej chwili stado rozdziela się wokół drapieżnika, wzlatuje ponad sokoła i łączy się nad jego głową. Zaraz potem tysiące małych ptaków obrzuca biedaka ekskrementami, ten zaś, mając polepione pióra, zmuszony jest do natychmiastowego zniżenia lotu, a czasem wręcz spada na ziemię. ►

Stado bawołów piżmowych: życie w grupie zmniejsza prawdopodobieństwo ataku. Na stronie obok: stado pingwinów skacze do wody, poniżej: strusie patrolujące teren sawanny. Na dużym zdjęciu: sokół otoczony przez stado szpaków.

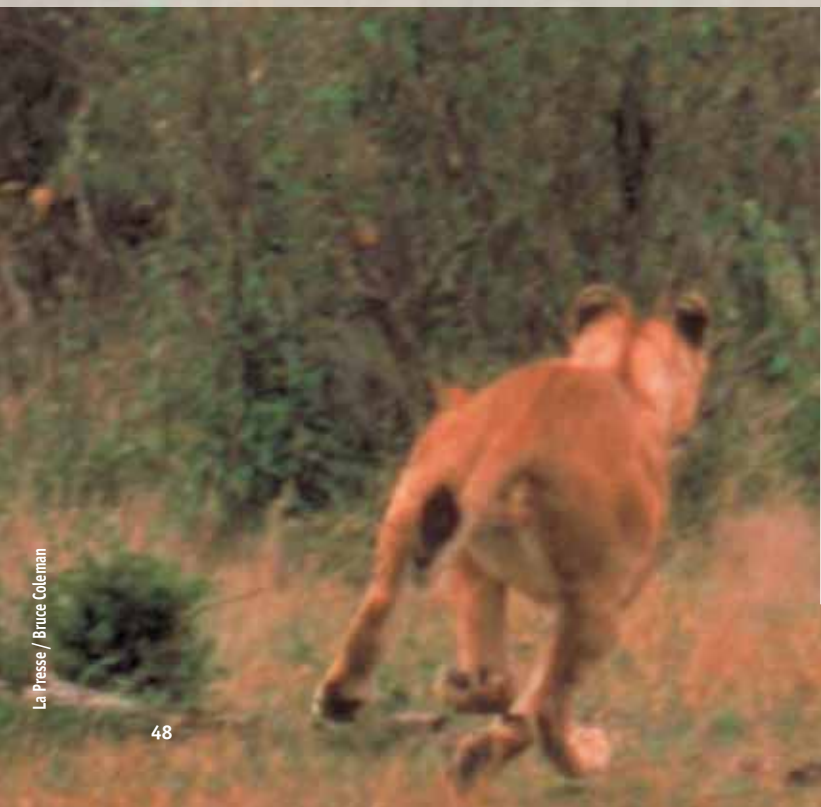
LaPresse / Bruce Coleman

Zwycięski atak grupowy

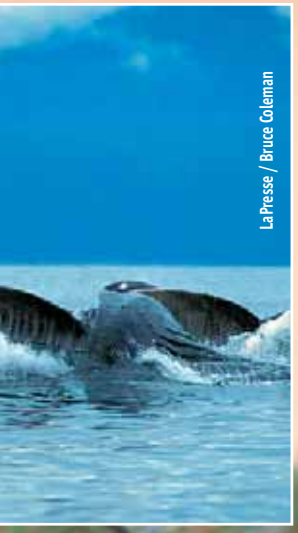
Skoro powiedzenie „w jedności siła” doskonale sprawdza się w przypadku obrony, równie dobrze można je zastosować w ataku. Współpraca podczas polowania pozwala stosunkowo małym zwierzętom na walkę z osobnikami nawet dwunastokrotnie od nich większymi. Typowym przykładem mogą być wilki, które wypracowały prawdziwą taktykę polowania. Wilk, na wzór zawodowego naganiacza, popycha ofiarę w stronę, ustawionych w półokręgu, kolegów ze stada. Jeszcze sprytniejszy bywa *Licaon pictus*, afrykański krewny wilka, który nie zważając na własną masę ciała porównywalną do owczarka niemieckiego, zwycięża zwierzęta o wiele od niego większe. Polowanie odbywa się zawsze w zwartej grupie i nie trwa dłużej niż pół godziny. Przewodnik stada już na samym początku wybiera ofiarę i prowadzi grupę w jej kierunku. Zaletą polowania w grupie jest to, że ofiara podczas ucieczki często porusza się zygzakiem, zaś członkowie stada skutecznie przecinają jej drogę ucieczki. Kiedy zwierzę zostanie schwytane, wilki pospiesznie rzucają się, by zdobyć jak najlepszy kąsek. Wilkowi nie wystarczyłyby sił do powalenia zwierzęcia, które jednym tylko kopnięciem mogłoby go śmiertelnie zranić.

Zostając jeszcze przy terytorium Afryki, zajmijmy się królem dżungli, lwem, jedynym zwierzęciem wśród kotowatych, żyjącym w bardzo skomplikowanej strukturze

LaPresse / Bruce Coleman



La Presse / Bruce Coleman



La Presse / Bruce Coleman

Lwica atakuje żyrafę. Po przeciwnej stronie: stado płetwali, na dole: stado wilków pożerających ofiarę. Wspólne polowanie pozwala na stosowanie skomplikowanej taktyki i pokonanie zwierząt o dużych rozmiarach.

społecznej. Gatunek ten nie rozwinął systemów polowania grupowego w oparciu o stosunek wielkości ciała łowcy i ofiary. Koty te, o podziwu godnych rozmiarach, nie mają żadnych trudności ze schwytaniem zwierząt takich, jak antylopy gnu, czy bawoły.

Problemy pojawiają się po zakończeniu polowania. Jedna lwica z pewnością nie dałaby rady pożreć jednorazowo całej zebry lub antylopy. Na terenach sawanny afrykańskiej wiadomość o upolowanej ofierze długo się nie utrzyma w tajemnicy, już po krótkim czasie wokół samotnej lwicy gromadzą się „sprzątacze": hieny, sępy, szakale, które także żyją w stadzie, aby współzawodniczyć z lwami. Chcąc uniknąć tego typu sytuacji, lwica woli polować i dzielić się zdobyczą z innymi, często własnymi siostrami lub córkami, niż narażać się na ryzyko porwania łupu przez spryciarzy. W środowisku wodnym też możemy zaobserwować ciekawe przykłady współpracy. Płetwale, bardzo przyjaźnie usposobione wieloryby, gdy dostrzegą ławicę ryb, podpływają pod nią całym stadem. Po ogłuszeniu ryb ultradźwiękami, wypuszczają z płuc powietrze wypychając ryby na powierzchnię, w ten sposób chwytając je w rodzaj bąbelkowej sieci. Zaraz potem wieloryby „ściągają" sieć, podpływając do góry z otwartą paszczą i pochłaniają owoce wspólnego i skomplikowanego polowania. ►

W stadzie delfinów obowiązuje silne poczucie solidarności. Na prawo: Likaony podczas polowania kamuflują się wśród traw sawanny. Poniżej: Bóbr przenoszący gałąź. Te wspaniałe gryzonie potrafią organizować się w zespoły w celu budowy skomplikowanych systemów tam. Na sąsiedniej stronie: Efekty pracy bobrów, które zmieniły wygląd kanadyjskiego jeziora.

LaPresse / Bruce Coleman

Bóbr i jego drużyna

Życie i praca zespołowa nie sprawdzają się wyłącznie w chwili polowania lub ucieczki przed drapieżnikami. Wśród bobrów, na przykład, można spotkać prawdziwe grupy robotników, pracujące w doskonałej harmonii pod przewodnictwem lidera. Te sympatyczne gryzonie potrafią modyfikować środowisko naturalne budując obiekty z zakresu inżynierii wodnej. Dla zmylenia napastników nory bobra wyposażone są w kilka wejść podwodnych, a dla zatamowania napływu wody, łączące je tunele biegną pod różnym kątem. Poszczególne zespoły, zgodnie z powierzonym zadaniem, regulują poziom wód, tworząc zapory, sztuczne jeziorka, tamy i kanały. Praca to jednak nie wszystko.

Wspólne życie wytworzyło wzory zachowań wychodzące poza typowy altruizm. Wróćmy na chwilę do *Likaon pictus*, których życie stadne nie ogranicza się tylko do polowania. Współpraca i koordynacja w działaniu członków

LaPresse / Bruce Coleman

stada rozciąga się na wszystkie inne aspekty życia tego gatunku. Wypadek tyle rzadki, co unikalny w naturze, bo likaony po zdobyciu ofiary, przekazują ją młodszym osobnikom. Po zakończonym posiłku uczestnicy uczty wracają do nory i część pokarmu oddają szczeniętom oraz osobnikom, które nie brały udziału w polowaniu. W ten sposób całe stado dba i chroni stare lub dorosłe, lecz chore osobniki. Jeśli jakieś szczenię zostaje osierocone, inne samice przejmują nad nim opiekę. Wśród delfinów, zwierząt o wysoko rozwiniętym instynkcie stadnym, można zaobserwować jeszcze inne zachowania społeczne, przejawiające się w ratowaniu członków stada znajdujących się w opałach. Wielokrotnie zauważono jak zranionego delfina otaczają pozostali członkowie stada i unoszą na powierzchni wody, ułatwiając mu oddychanie. Zachowanie to wyjaśnia także te nieliczne, aczkolwiek udokumentowane przypadki ratowania rozbitków przez delfiny.

W polowaniu, w obronie, w przejawach altruizmu lub interesowności, grupa lub stado jest podstawowym punktem odniesienia zarówno dla ludzi, jak i zwierząt. ■

La Presse / Bruce Coleman

LaPresse / Bruce Coleman

Aleksander Surdej

Na progu poszerzonej Europy

Z ekonomicznego punktu widzenia, Unia Europejska jest strefą wolnego handlu, związkiem celnym i jednolitym rynkiem. Jest strefą wolnego handlu, gdyż kraje, które do niej przystąpiły, zniosły wszelkie cła na import towarów pochodzących z innych krajów członkowskich. Unia Europejska jest związkiem celnym, gdyż jej kraje członkowskie posiadają wspólną taryfę celną, określającą stawki celne na import dóbr i usług z krajów nie będących jej członkami. Unia Europejska jest jednolitym rynkiem, gdyż stworzyła i wprowadziła ujednolicone zasady prowadzenia działalności gospodarczej i handlowej – zasady, które zwiększają konkurencję i zmniejszają przeszkody dla prowadzenia działalności gospodarczej w skali ponadnarodowej.

Teoria ekonomiczna głosi, a praktyka gospodarcza potwierdza, że wolny handel, ujednolicenie taryf celnych i harmonizacja zasad gospodarowania przynosi wymierna korzyści krajom, które takie zasady stosują. Według dostępnych obliczeń, współpraca gospodarcza w ramach UE zwiększyła dochód narodowy obecnych krajów członkowskich o około 6-6,5 procent. Do tych korzyści należy dodać korzyści płynące z wprowadzenia wspólnej waluty i polityki monetarnej.

Od samego początku prawdopodobnego członkostwa w Unii Europejskiej Polska stanie się formalnym członkiem strefy wolnego handlu, związku celnego i jednolitego rynku. Nawet gdyby jakiś mało prawdopodobny zbieg okoliczności, taki jak odrzucenie ratyfikacji Traktatu Rozszerzeniowego przez parlament któregoś z obecnych krajów członkowskich zatrzymał Polskę na drodze do członkostwa w UE, to i tak w znacznym stopniu Polska jest już rzeczywistym członkiem unijnej strefy wolnego handlu i unijnego jednolitego rynku. Jest tak, gdyż 70 procent wymiany handlowej Polski to handel z obecnymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej, i jest to wymiana wolna od ceł (za wyjątkiem artykułów rolnych). Jest tak, gdyż przygotowując się do wstąpienia do Unii Europejskiej, Polska wprowadziła wiele zmian w regulacjach gospodarczych. Wskutek prowadzonych od 1990 roku przekształceń gospodarczych i dostosowań do UE, Polska faktycznie już się stała uczestnikiem europejskiej przestrzeni gospodarczej, tak jak stała się nim Norwegia, mimo, że jej mieszkańcy wypowiedzieli się w referendum przeciwko przystąpieniu do Unii Europejskiej.

Obecni kandydaci do członkostwa w Unii Europejskiej są znacznie biedniejsi niż kraje z poprzedniego roz-

szerzenia. Gdy w 1973 Irlandia przystępowała do UE, jej dochód narodowy na jednego mieszkańca wynosił 58% średniego dochodu ówczesnych członków UE, dla Grecji w 1981 roku wskaźnik ten wynosił 63%; dla Portugalii w 1986 roku 53% a dla Hiszpanii 70%., podczas gdy obecnie dochód narodowy na jednego mieszkańca wynosi w Słowenii 70%, Czechach 59%, na Węgrzech 53%, Polsce 41%, w Estonii 40% i na Litwie 38%.

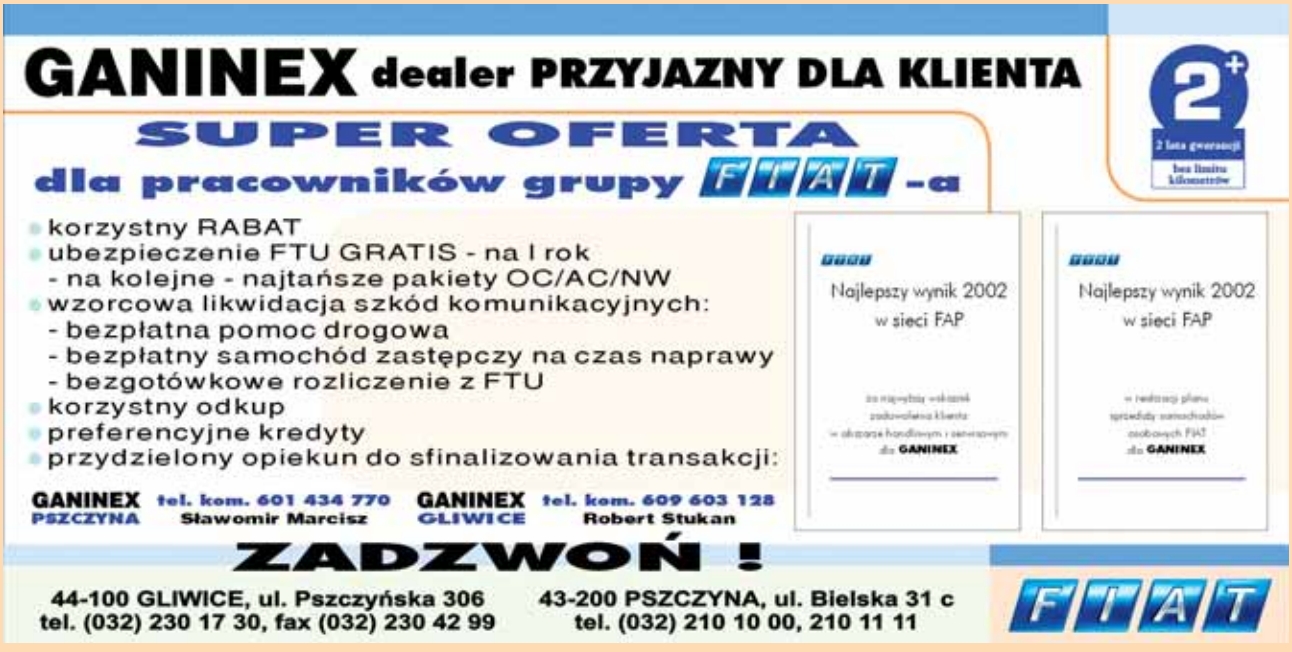
Obecnie dochód narodowy na jednego mieszkańca Irlandii wynosi 115% średniej UE, Hiszpanii 84%, Portugalii 69%, a Grecji 65%. Byłoby nieprawdą, gdyby ktoś twierdził, że przyspieszony rozwój tych krajów był możliwy wyłącznie dzięki uczestnictwu w strefie wolnego handlu, związku celnym i jednolitym rynku. Nie, wszystkie te kraje otrzymywały istotną pomoc od bogatszych krajów członkowskich – pomoc otrzymywaną z budżetu Unii Europejskich w ramach tak zwanych programów strukturalnych czy też działań na rzecz spójności społecznej, czyli zmniejszania różnic rozwojowych. Pomoc ta w niektórych latach sięgała nawet 7% dochodu narodowego Portugalii czy Irlandii.

Pomoc oferowana obecnym krajom przyjmowanym do Unii, będzie znacznie mniejsza niż pomoc udzielana w przeszłości. W przypadku Polski pomoc ta wyniesie w latach 2004-2006 od 06-1.0%, aby wzrosnąć w 2010 roku do około 3,5% dochodu narodowego. Fundusze o maksymalnie takiej wielkości będą przez UE zagwarantowane Polsce i innym krajom kandydującym. Ich wykorzystanie zależy jednak w znacznej części od zdolności danego kraju, do przedstawienia odpowiednich programów rozwojowych i do znalezienia środków na uzupełniające finansowanie.

Można więc powiedzieć, że obecne rozszerzenie spowoduje niższe koszty dla budżetu Unii Europejskiej, że pomoc krajów członkowskich dla krajów nowo przyjmowanych nie będzie tak hojna jak to bywało w przeszłości.

Można oczywiście apelować do poczucia europejskiej solidarności, można wypominać Zachodowi obojętność na los Polski w Jałcie i później, można rysować scenariusze destabilizacji UE w sytuacji, gdyby sprawy społeczne i polityczne w dużym, choć biednym, kraju kandydującym, potoczyły się źle. Nie zmieni to jednak tego, że w Traktacie z Maastricht budżet UE został ograniczony do maksymalnej wielkości 1,27% łącznego dochodu krajów członkowskich, że gospodarka krajów członkowskich UE rozwija się powoli i jest obciążona wysokimi wydatkami na cele socjalne (na przykład zasiłki dla bezrobotnych czy wcześniejsze emerytury) oraz że Niemcy, do niedawna główny dostawca funduszy na cele rozwojowe biedniejszych krajów UE, dokonały swojego bardzo kosztownego rozszerzenia i teraz nie są skłonne obciążać się na rzecz nowych kandydatów.

W takiej sytuacji oferta pomocowa UE jest niestety ofertą typu „proszę brać, to co proponujemy, lub obejść się ze smakiem". Ofertę tę trzeba jednakże postrzegać jako dodatek do zasadniczych korzyści, które płyną z uczestnictwa w gospodarczym związku, jakim jest Unia Europejska. Chyba, że kraj kandydujący, po dokonaniu dostosowań, zachowa się, jak słynny komik Groucho Marx, który zwykł mówić, że nigdy nie wstąpi do klubu, który przyjąłby do siebie kogoś takiego, jak on.



Rozmawiała: Ewa Bal, zdjęcia: Panga Pank Łukasz Woźniak

Należę tylko do siebie

Rozmowa z laureatem Grand Prix, Nagrody Publiczności i Nagrody Dziennikarzy XXIV Przeglądu Piosenki Aktorskiej we Wrocławiu

Widzowie wrocławskiego festiwalu piosenki aktorskiej byli pewnie zaskoczeni, że nagle główny konkurs wygrywa ktoś, kto nie ma wykształcenia muzycznego ani aktorskiego. Skończyłeś przecież historię na Uniwersytecie Jagiellońskim. Kiedy zdecydowałeś się, że będziesz śpiewał zawodowo?

Janusz Radek: Śpiewałem od zawsze. Studiowałem, a jednocześnie zajmowałem się muzyką, najpierw rock and rollem, piosenką poetycką, piosenką aktorską. Później zaprzyjaźniłem się z krakowskimi muzykami jazzowymi i soulowymi. Zaś studia humanistyczne, a szczególnie historia, stwarzają pewne zaplecze, po którym w zasadzie można robić wszystko.

W jakim repertuarze czujesz się najlepiej?

Według mnie nie ma czegoś takiego, jak piosenka aktorska. Po spektaklu Kombinat (z zespołem Republika, Wrocław 2002) doszedłem do wniosku, że każda piosenka tak naprawdę jest teatrem. Bardzo podoba mi się teatr muzyczny, bo nie jest on ograniczony żadną formą, czy stylistyką muzyczną.

Jak to się stało, że dopiero teraz wybrałeś się na festiwal piosenki aktorskiej we Wrocławiu, nie jesteś przecież debiutantem?

Do tej pory byłem po prostu widzem festiwalu i uczestnikiem imprez towarzyszących. Konkurs główny festiwalu to konkurs na najlepszą interpretację piosenki. Aktor może nawet gorzej śpiewać, ale jeśli uda mu się spełnić swój plan przekazu i przekonać do niego widzów, to wygrywa. Przez ostatnie dwa lata nie zamierzałem startować. W tym roku jednak postanowiłem wyrwać z całości spektaklu Opowieści Jedenastu Katów piosenkę „Ja jestem Wamp". Ten utwór rozwija się etapami, ma wiele warstw przyswajalności.

„Królowa nocy", którego premiera odbyła się w czerwcu w Krakowie, to twój pierwszy autorski spektakl. Czy to znaczy, że właśnie taka teatralna forma śpiewania najbardziej cię teraz pociąga?

Wraz z Łukaszem Czujem i Haliną Jarczyk wpadliśmy na pomysł, by do spektaklu zebrać gamę około 20 piosenek, różnych artystów. Ja wcielać się będę w wiele ról męskich i kobiecych. W spektaklu nie chodzi jednak o udawanie kobiety lub o przebieranie się za kogoś innego. Chodzi raczej o stworzenie uniwersalnej postaci, współczesnego człowieka, który traci swoją tożsamość.

Powiedz coś o swoim hobby? Czy dobrze zgaduję, że są nim samochody?

Zdałem egzamin na prawo jazdy dopiero dwa lata temu i od tego czasu razem z żoną dostaliśmy kręćka na punkcie aut. Na począt-

ku kupiliśmy sobie Fiata Bravo. Pamiętam, że kiedy ja prowadziłem auto, żona wychodziła na światłach, żeby je oglądać, a potem się zmienialiśmy, ona prowadziła, a ja oglądałem. Piękne auto. Jesteśmy poza tym pasjonatami silników turbo diesel z systemem Common Rail. Uważam, że są to najlepsze silniki na świecie. Fiat produkuje naprawdę dynamiczne auta. Teraz mam Alfę Romeo 147, w kolorze grafitowym. Prześliczny. Oboje

Na scenie nic nie może mi przeszkodzić – mówi o sobie Janusz Radek.

z żoną uwielbiamy nim jeździć. I rzeczywiście podróżujemy bardzo dużo, bo robimy rocznie około 50.000 km. Miłością do Alfy Romeo zaraził mnie Ryszard Rynkowski, który kupił Alfę 156 SW, z dwulitrowym silnikiem. Jak odjechała spod domu, po prostu się przeraziłem. Przez jakiś czas jeździliśmy tym autem na koncerty, i muszę przyznać, że było niesamowicie wygodne i funkcjonalne.

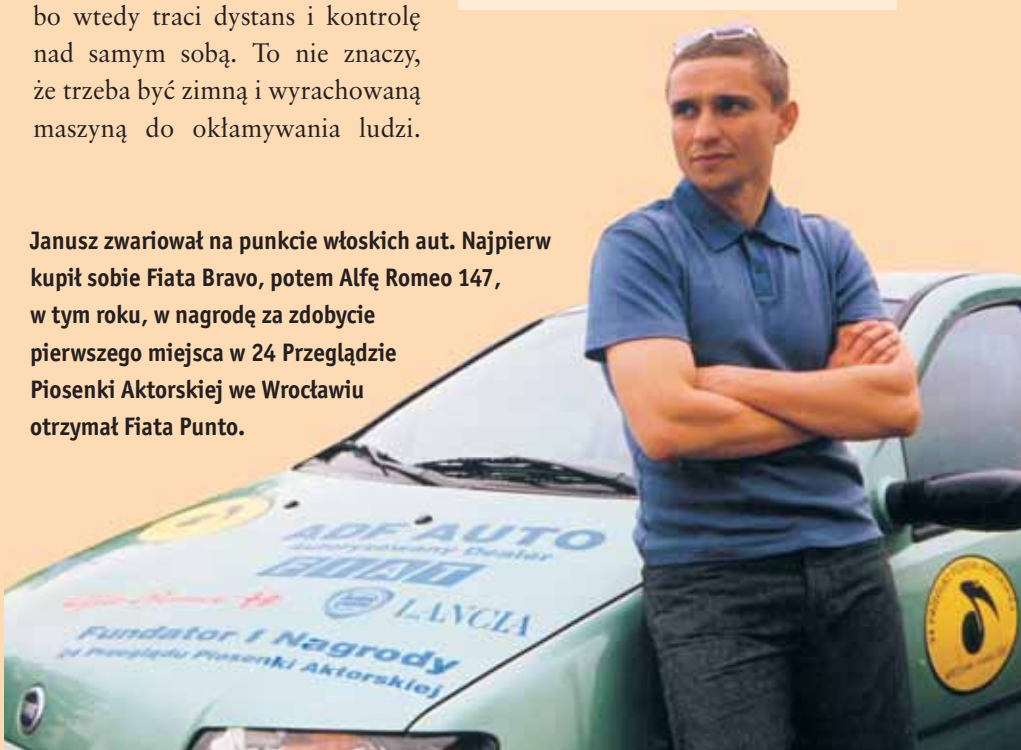
W nagrodę za zdobycie Grand Prix Festiwalu Piosenki Aktorskiej we Wrocławiu otrzymałeś Fiata Punto. Jak sobie dasz radę z dwoma samochodami?

Nie wiem, jak to będzie, bo różnica w silnikach jest po prostu kolosalna. Oczywiście obydwa auta mają różne przeznaczenie. Kto wie, może za jakiś czas, zamiast tych aut, które teraz posiadam, zapragnę kupić sobie Alfę Romeo 166, to też cudowny samochód.

Jesteś artystą o głosie, który publiczność zawsze nagradza oklaskami, schlebiasz swoim zachciankom, lubisz szybkie auta. Na scenie śpiewasz w jednej z piosenek „Ja nie wiem, do kogo należę i sądzę, że tylko do siebie". Czy zgadzasz się z tymi słowami?

Myślę, że tak. Na scenie bardzo siebie lubię i nic nie może mi przeszkodzić. Mikrofon nawali? – nie ma sprawy, będę śpiewał bez mikrofonu. Z drugiej jednak strony, jak powiedziała kiedyś Olga Szwajgier, prawdziwego profesjonalistę na scenie poznać po tym, że nie oddaje się bez reszty publiczności, bo wtedy traci dystans i kontrolę nad samym sobą. To nie znaczy, że trzeba być zimną i wyrachowaną maszyną do okłamywania ludzi. Chodzi oto, aby nie pozwalać sobie na histerię. Niektórzy artyści dochodzą na scenie do takich emocji i spazmów, że zapominają, iż mieli coś do przekazania. Ja zawsze pamiętam o tym, aby występując nie sprzedawać tych 10 % samego siebie. ■

Janusz Radek, ur. w 1968r. wokalista i aktor.
Nagrywał m. in. ze Zbigniewem Preisnerem, Ryszardem Rynkowskim i Andrzejem Mogielnickim, zagrał kilka ważnych ról w spektaklach muzycznych: Judasz w Jesus Christ Super Star (Teatr Rozrywki w Chorzowie, 1999), Kaspar Beil w Opowieściach Jedenastu Katów i Berlińskiej Rewii Kabaretowej (Teatr Ludowy w Krakowie, 2000 i 2002), Puk w Śnie nocy letniej (Teatr Muzyczny w Gdyni, 2001), brał udział w przedstawieniach Kombinat z zespołem Republika (XXV PPA, Wrocław, 2002).
Bywa artystą Piwnicy pod Baranami. Laureat Grand Prix, Nagrody Publiczności i Nagrody Dziennikarzy XXIV Przeglądu Piosenki Aktorskiej we Wrocławiu, 2003.



Janusz zwariował na punkcie włoskich aut. Najpierw kupił sobie Fiata Bravo, potem Alfę Romeo 147, w tym roku, w nagrodę za zdobycie pierwszego miejsca w 24 Przeglądzie Piosenki Aktorskiej we Wrocławiu otrzymał Fiata Punto.

Joanna Polak

Odrabiamy zaległości

Mimo, że zbliżają się wakacje, dystrybutorzy filmowi wcale nie korzystają z urlopu. Dla zwolenników hiszpańskojęzycznej twórczości nie lada gratką będzie obsypany licznym nagrodami „Amores perros". Trzeba jednak uprzedzić, że film nie należy do łatwego w odbiorze. Brutalne sceny mają jednak swoje uzasadnienie. Historia meksykańskiej ulicy przedstawiona jest bowiem nadzwyczaj realistycznie. Łatwo wyobrazić sobie, że slumsy na przedmieściach wyglądają dokładnie tak, jak w „Amores perros". Młodzi ludzie bez perspektyw utrzymują się z handlu narkotykami i nielegalnych walk psów. Na szczęście w tym twardym świecie jest jednak miejsce na uczucie. Nie jest to żadna sielanka, raczej miłość niespełniona i nieodwzajemniona.

Po poważnym, psychologicznym ładunku, warto zwrócić się ku czemuś lżejszemu i rodzimemu. Są takie obrazy w polskiej historii dziesiątej muzy, które nigdy się nie starzeją. Do takich należą filmy Janusza Kondratiuka. „Hydrozagadkę" przypomniała parę tygodni temu TVP, ale kto jeszcze nie obejrzał historii tajemniczego Asa, musi naprawić ten błąd. To parodia komiksu i PRL-owskich filmów sensacyjnych, okraszona sporą dawką groteski. Kanwą opowieści jest tajemnicze znikanie wody w Warszawie. Zagadkę kradzieży podejmuje się wyjaśnić wspaniały As – nasz rodzimy odpowiednik amerykańskiego Supermana. „Hydrozagadka" bawi od lat coraz to nowe pokolenia. Absurdalny humor jest na tyle uniwersalny, że film Kondratiuka ma zapewnioną nieśmiertelność, na co w pełni zasługuje.

Do gatunku lekkich, romantycznych komedii należy „Kate i Leopold". W głównej, kobiecej roli, obsadzono mistrzynię tego gatunku – Meg Ryan. Fabuła opiera się na pomyśle wykorzystywanym już wielokrotnie w kinematografii – podróży w czasie. Tytułowy Leopold to książę urodzony w wiktoriańskiej Anglii, przypadkiem przeniesiony w realia współczesnego Manhattanu. Jak można się domyśleć, powoduje to niesłychane perturbacje, zwłaszcza na niwie uczuciowej. Zderzenie skrajnych charakterów i tradycji to świetny materiał na komedię pomyłek. Uroczy i relaksujący film dla całej rodziny. Warto zaznaczyć, że doskonałą piosenkę przewodnią, skomponował Sting. ■

Premiery

„Dark Blue". Kolejny film twórców „Tajemnic Los Angeles" i „Dnia próby". Tym razem Kurt Russel, jako jeden z nielicznych sprawiedliwych na tym świecie, wprowadza „żółtodzioba" w tajniki brutalnej rzeczywistości. Miastem rządzi skorumpowana policja, która nie jest w stanie wyjaśnić serii brutalnych morderstw. Reż.: Rod Shelton, obsada: Jim Cody Williams, Kurt Russel.

„Oni". Ma opinię jednego z najbardziej przerażających filmów sezonu. Grupę ludzi łączy jedno – traumatyczne przeżycia z przeszłości, które pozostawiły w ich umyśle paniczny strach przed ciemnością. Kiedy jeden z nich popełnia samobójstwo, zaczyna się prawdziwy horror. Reż.: Robert Harmon, obsada: Laura Regan, Marc Ethan Embry.

„Sekretarka". Objawienie festiwalu kina niezależnego w Sundance. Historia zwariowanej miłości postrzelonego prawnika i jego sekretarki, która właśnie opuściła mury szpitala psychiatrycznego. Uczucie nie budzi akceptacji otoczenia, co powoduje niezliczone komplikacje. Reż.: Steven Sheinberg, obsada: Maggie Gylenhad, James Spader.

Dark Blue

Joanna Polak

Kuchnia, duchowość i fikcja

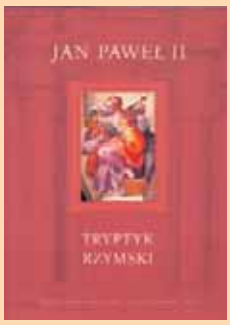
Tessa Capponi-Borawska jest jedną z najbarwniejszych postaci naszego życia kulturalnego (spokojnie można tak powiedzieć, bowiem mimo włoskiego pochodzenia, od wielu już lat mieszka w Polsce i wykłada na Uniwersytecie Warszawskim). Niezwykłe połączenie śródziemnomorskich korzeni i niełatwej do przyswojenia polskiej rzeczywistości (szczególnie tej z lat osiemdziesiątych), czyni osobę Tessy niepodważalnie interesującą. Książkę czyta się jednym tchem, bowiem kulinarne przepisy są jedynie pretekstem do fascynującej opowieści o dorastaniu w arystokratycznej, włoskiej rodzinie. Poznajemy więc bogatą tradycję tamtejszego establishmentu – barwną toskańską wieś i dość ponury, zimny pałac we Florencji. Do najbardziej niesamowitych fragmentów należą te, które mówią o oswajaniu się autorki z abstrakcyjnym (szczególnie dla kogoś z Zachodu) PRL-owskim życiem. Dla kogoś, kto w swoim kraju w zasięgu ręki miał pyszne pomidory, brokuły, fenkuły i setki rodzajów pasty, przyzwyczajenie się do tego, że jedynym dostępnym produktem jest ocet i musztarda, graniczy z cudem.

Tessa Caponi-Borawska: Moja kuchnia pachnąca bazylią. Rosner&Wspólnicy. Warszawa 2003.

* * *

„Tryptyk Rzymski" – książka, która jeszcze przed wydaniem zapowiadała się jako niezaprzeczalny bestseller. Wzruszające podsumowanie związku Człowieka z Bogiem. Papież stawia się w sytuacji prostego Bożego Sługi, który pochyla głowę przed wielkością Pana. Nie da się streścić „Tryptyku Rzymskiego" w kilku zdaniach, trzeba go po prostu przeczytać i przemyśleć.

Dodatkową zachętą do kupna jest dołączona do książeczki płyta, na której Krzysztof Globisz czyta poezję Jana Pawła II. Ciekawostką jest fakt, że to sam autor wybrał na wydawcę małe, katolickie wydawnictwo. Zabiegał też o to, by cena była odpowiednio niska.



Jan Paweł II: Tryptyk Rzymski. Wydawnictwo św. Stanisława. Kraków 2003.

Dalszy ciąg przygód tajemniczego prota z planety k-pax. Wyjaśnia się pochodzenie tego zagadkowego pacjenta szpitala psychiatrycznego. Trzeba przyznać, że autor utrzymał wysoki poziom pierwszej części, co zdarza się nieczęsto. „Na promieniu światła" jest jednak bardziej osadzone w szarej rzeczywistości, niż w fantastycznej ułudzie. Zwolennicy tej drugiej będą niestety zawiedzeni. Ci natomiast, którzy nie dali się zwieść fantasmagorii, powinni się poczuć usatysfakcjonowani. Pojawiają się ci sami, co poprzednio, bohaterowie szpitalnych korytarzy. Wielu z nich zaczyna nowe życie, ale poznajemy również nowe, ciekawe i tragiczne przypadki zaburzeń mentalnych. Niektóre są naprawdę przerażające. Bardzo przyjemna lektura na chłodny, deszczowy wieczór. Zanosi się na to, że jest to niestety ostatnia część historii prota. Na pocieszenie można żywić nadzieję, że na podstawie książki powstanie równie dobry film, jak w przypadku „k-pax".

Gene Brewer: Na promieniu światła. Znak. Kraków 2003.

Głodny w pod

Robert Makłowicz, fot. J. Zych

Głodny kierowca jest kierowcą złym – prawda to znana powszechnie i ludzkość zna wiele sposobów, by zaspokoić głód automobilistów. Niedawno wpadła mi w ręce absolutnie kuriozalna książka kucharska, wydana w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Jest to niezwykły przewodnik po częściach silnika z uwzględnieniem ich przydatności do sprokurowania poszczególnych potraw. Autorzy pokazują, gdzie pod maską najlepiej wybić jajka, by pięknie je usmażyć, w którym miejscu upieką się steki i gdzie też wysoka temperatura utrzymuje się na tyle długo, by móc zrobić pieczeń. Wszystko na poważnie: miejsce do smażenia jajek wyłożyć trzeba folią aluminiową, mięso również w folię zawinąć, podane są czasy i fachowe nazwy poszczególnych części silnika wraz z dotyczącymi ich przepisami. Rzecz ma tylko jedną wadę – dzieło wydano w latach sześćdziesiątych, gdy motory aut nie były jeszcze, jak dziś, błyszczącymi, aluminiowymi skrzynkami. Na dzisiejszych motorach piec i smażyć się nie da, więc głód w trasie zaspokajać trzeba bardziej tradycyjnymi metodami, korzystając z usług przydrożnych barów i restauracji.

Karmienie kierowców to niezwykle dochodowy, ale i trudny interes. Wieści rozchodzą się szybko, wystarczy kilka wpadek, a parking przed restauracją pustoszeje. Zwłaszcza kierowcy zawodowi doskonale orientują się w jedzeniowej materii, we Francji postanowiono więc podglądać ich upodobania. Tak powstał przewodnik kulinarny *Guide de Routiere*, przez wielu uznawany za najbardziej przydatny ze wszystkich we Francji wychodzących. Już od dawna co roku ukazuje

róży

się kolejna jego edycja, ogłaszając najlepsze adresy, jakie znaleźć można w trasie. Nie są to lokale snobistyczne i drogie, bowiem kierowcy ciężarówek nie lubią przepłacać, kuchnia w nich zawsze jest treściwa i obfita – plakietka z przewodnikową rekomendacją na frontonie restauracji informuje, że zjemy tu godnie za stosunkowo niewielkie pieniądze. Nic dziwnego, że z informacji *Guide de Routiere* korzystają wszyscy, nie tylko tirowcy. Jakże przydałoby nam się podobne wydawnictwo!

Jedzenie przy polskich drogach to w dalszym ciągu prawdziwa loteria, choć trzeba przyznać, że epoka barakowozów, w których odgrzewano w mikrofalówce garmażeryjne szaszłyki, odchodzi powoli do przeszłości. ■

Z Robertem Makłowiczem podróżowała rodzina Roberta Zabłockiego, właściciela firmy INTERMOT z Bytomia, dealera Fiata, który do sesji fotograficznej udostępnił samochód Fiat ULYSSE.

INTERMOT
41-914 BYTOM
ul. Strzelców Bytomskich 60
tel. (32) 389 00 96, (32) 386 98 22, (32) 387 37 61
e-mail: F75420s@dealer.fiat.pl

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Zabawy z duchami, ale...

Zagadnienia życia duchowego interesowały ludzi od niepamiętnych czasów. Świadczą o tym wykopaliska, z których najstarsze odkryto w jaskini Gargos w Pirenejach. Są to malowidła naścienne pochodzące z okresu środkowo – oriniackiego. Wiara w duchy i ich kontakty z żywymi trwała i rozwijała się przez cały okres paleolitu, neolitu, brązu i żelaza. W najstarszych zachowanych pismach pojawiają się wzmianki o przenikaniu dwóch światów: żywych i umarłych. W starożytnych Indiach wyznaczano określone dni, które były poświęcone wywoływaniu duchów. W starożytnym Egipcie kapłani – nawiązując kontakt z duchami – używali do tego celu mediów, co doskonale zostało opisane w jednym z najstarszych pomników piśmiennictwa egipskiego – „Księdze Umarłych". Ciekawe były również praktyki spirytystyczne dawnych Greków. Przywiązywali oni wielką wagę do wyroczni i wskazówek udzielanych przez duchy. W miejscach specjalnie przez nie nawiedzanych, urządzano tajemne i dostępne jedynie dla wybranych obrzędy spirytystyczne, a były to Figalia w Arkadii oraz Heraklea nad Pontem. Jednak pierwszeństwo w rozwoju kultu zmarłych należy przyznać Efezowi. Mieszkańcy tego miasta byli do tego stopnia pochłonięci praktykami spirytystycznymi, że św. Paweł Apostoł zaniepokojony tym sta-

nem rzeczy, wystąpił z płomiennymi kazaniami potępiającymi te obrzędy. W efekcie mieszkańcy Efezu wszystkie dzieła i formułki magiczne spalili na wielkim stosie. Nie inaczej postąpili Rzymianie, którzy, jak wspomina Swetonius, spalili na rozkaz cezara Augusta około 2 tys. dzieł spirytystycznych.

Fala fenomenów spirytyzmu, jaka miała miejsce w drugiej połowie XIX w. i w początkach XX w., spowodowała zarazem różne jego interpretacje – od typowo mistycznych (C. Rival, prof. astronomii i fizyki w Paryżu występujący pod pseudonimem Allan Kardec, autor „Księgi Duchów"), aż do prób wprowadzenia spirytyzmu do nauk przyrodniczych. Zagadnieniami tymi zajmowali się światowej sławy uczeni, tacy jak Charles Richet – profesor fizjologii – laureat nagrody Nobla; prof. fizyki Oliver Lodge – również laureat nagrody Nobla, Kamil Flamarion – jeden z najsłynniejszych astronomów świata, Max Weber – twórca psychologii eksperymentalnej, Maria Skłodowska – Curie, Bolesław Prus, dr Juliusz Ochorowicz oraz jeden z najwybitniejszych fizyków i chemików na świecie – prof. Wiliam Crooks. Problemami spirytyzmu zainteresowały się również instytucje naukowe i społeczne. W 1882 r. założono Towarzystwo Badań Psychicznych w Cambridge, które postawiło sobie za cel rzetelne badanie tych dziwnych i niewytłumaczalnych zjawisk. Jego prezesem został wspomniany już prof. Oliver Lodge. W 1919 r. w Paryżu powołano do życia instytut Metapsychiczny, a w 1940 r. założone zostało Laboratorium Parapsychologiczne na Uniwersytecie w Duke, które stanowi do dziś najaktywniejszy ośrodek badań w tym zakre-

sie. W Polsce badaniem spirytystycznych zjawisk zajmowali się m. in. Leszek Szuman, prof. Stefan Manczarski, Bogdan Grzywna, a obecnie bada je doc. dr Roman Bugaj.

W czasie seansów spirytystycznych występują różne ciekawe zjawiska, które możemy podzielić na:

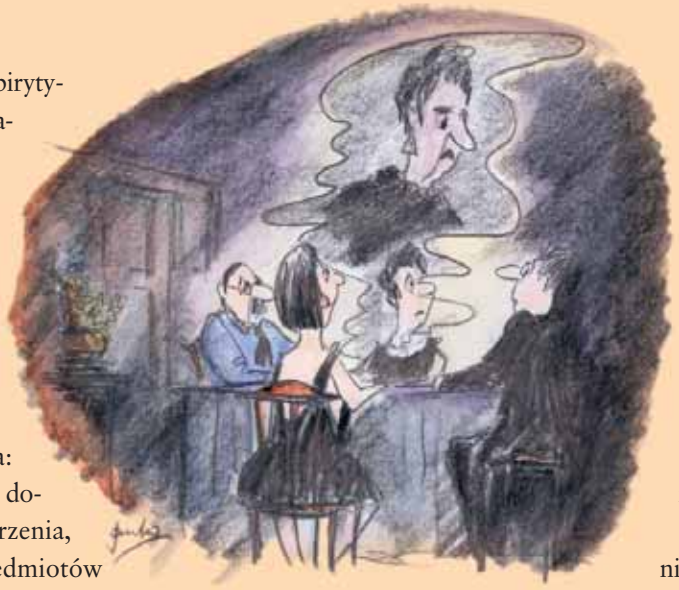
Kinetyczne – powiewy, dotknięcia, muskanie, uderzenia, przenoszenie się przedmiotów z miejsca na miejsce przy ich dotykaniu (np. stolik wirujący), unoszenie się oraz przemieszczanie stolików i innych przedmiotów bez ich dotykania, przenoszenie się przedmiotów spoza pomieszczenia, układanie się słów i zdań, otrzymywanie odlewów i odcisków w materiałach plastycznych, pismo i rysunki, zmiana wagi przedmiotów, medium i uczestników.

Akustyczne – szelesty, szmery, drapania, pukania, trzaskania, dźwięki instrumentów, głos i mowa o różnym natężeniu.

Cieplne i świetlne – zmiana temperatury pomieszczenia, zmiana temperatury medium i uczestników, światełka i lśnienia fosforyczne, materializacja częściowa lub całkowita, fotografie zjaw.

Psychiczne – inkarnacja, opanowanie medium przez obcą istotę, eksterioryzacja, wyłonienie się z ciała medium bioplazmy kształtującej się w inne formy, bilokacja, występowanie sobowtóra (fantoma).

W większości seansów spirytystycznych uczestniczy medium odgrywające rolę pośrednika pomiędzy zebranymi a zjawiskami. Cechami charakterystycznymi osób posiadających zdolności medialne są niespokojne sny, niczym nie uzasadniona



bezsenność, sypianie twarzą do ściany – najlepiej w kierunku północnym, zasypianie na prawym boku, mówienie przez sen. Ludzie ci spanie z kimś w łóżku odczuwają jako udrękę. Nie tolerują tłoku, wąskich i ciasnych pomieszczeń, nie lubią jazdy konnej, podawania innym ręki, a już szczególnie ściskania i potrząsania dłonią. Są bardzo ruchliwe i żywe. Denerwują się bezustannym, monotonnym ruchem, takim jak obroty koła czy wahanie się wahadła zegara.

Seanse spirytystyczne odbywają się zawsze w przyciemnionych i cichych pomieszczeniach, przy zasłoniętych oknach. Oświetleniem może być tylko świeca, a w niektórych seansach tylko fosforyzujące światło specjalnej tablicy lub lampki oliwnej z fosforem. Niezbędnym sprzętem dla każdego seansu jest okrągły stolik, najlepiej o trzech nogach. Najodpowiedniejsze są godziny nocne pomiędzy 22: 30 a 1: 00 po północy, a ilość osób uczestniczących od 4 do 10.

Najpopularniejszymi technikami bez udziału medium są: seans ze szklanką, seans ze spodkiem i seans ze stolikiem wirującym (pukającym), zaś z jego udziałem: trans samorzutny, trans hipnotyczny, seans materializacyjny, otrzymywanie odcisków części ciała zjaw, pismo automatyczne oraz seans inkarnacyjny.

Seansów spirytystycznych nie powinno się organizować bez odpowiedniego przygotowania mentalnego i psychicznego, bo jeszcze do końca nie jest poznana sfera zjawisk, z którymi obcuje się w trakcie tego typu eksperymentów (pojawianie się zjaw, manifestacje psychokinetyczne, itp.). Wiąże się to bowiem z dużym ryzykiem, zwłaszcza dla osób o słabej lub wrażliwej psychice nie mających dotychczas do czynienia ze zjawiskami paranormalnymi – bo tak naprawdę nie wiadomo do końca, jakie energie uwalniają się podczas takich seansów. ■

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)
Actual	**187.143.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**21.960,00**
Active	**187.243.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.210,00**
ACTIVE BRUSH	**187.741.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.210,00**
DYNAMIC	**187.244.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**26.010,00**

09 - ABS zł 1.890,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.150,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb zł 405,00 • 030 - Przyciemniane szyby aterm. zł 270,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 135,00 • 097 - Lampy p. mgielne zł 450,00 • 108 - Felgi alum. zł 1.125,00 • 112 - Wpomaganie elektryczne kierownicy zł 1440 • 174 - Szyby boczne odchyl. zł 180,00 • 195 - Siedz. tylne dzielone zł 360,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tyln. zł 45,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 923 • 213 - Autoalarm zł 900,00 • 228 - Elektr. blokada drzwi zł 315,00 • 313 - Autoradio zł 1.170,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 882,00 • 399 - Dach otwierany elektr. - długi zł 1.890,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.305,00 • 457- Zderzaki w kolorze nadwozia zł 450,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 810,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 990,00 • 564 - Radio z CD zł 1.440,00 • 718 - System audio hi - fi zł 540,00 • 802 - Lakier sportowy zł. 360 • 833 - Przystos. do telefonu zł 270,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 135

** w standardzie zawiera opcje: 380,457, 564, 718*

PUNTO

nowa gama 2003

1,2 ACTUAL	**188.010.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**27.810,00**
1,9 D ACTUAL	**188.011.2**	**1910/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**37.710,00**
1,2 ACTIVE	**188.510.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**31.410,00**
1,9 JTD ACTIVE	**188.517.2**	**1910/85**	**173**	**4,9**	**3-drzwiowy**	**42.210,00**
1,2 SOUND (wersja specjalna)	**188.120.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**34.110,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.210.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**34.110,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.213.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**3-drzwiowy**	**36.540,00**
1,2 ACTUAL	**188.040.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**28.980,00**
1,9 D ACTUAL	**188.041.2**	**1910/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**38.880,00**
1,2 ACTIVE	**188.540.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**32.580,00**
1,9 JTD ACTIVE	**188.547.2**	**1910/85**	**172**	**4,9**	**5-drzwiowy**	**43.380,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.240.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**35.280,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.243.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**5-drzwiowy**	**37.620,00**
1,2 CLASS (wersja specjalna)	**188.290.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**35.010,00**

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zamyk. zł 405,00 • 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regul. układ kierow. + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dodat. reflektory p. mgielne zł 585,00 • 112 - Wspomag. elektr. kierownicy zł 1.710,00 • 195 - Tylna kanapa dzielona zł 360,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 286 - Dojazdowe koło zapasowe (zamiast opcji 980) • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.485,00 • 315 - Radio z CD zł 1.620,00 • 386 - Wbud. nawigator zł 5.535,00 • 400 - Dach otwierany elektr. zł 1.980,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb boczn. drzwi przed. + zamek centralny zł 1.350,00 • 431 - Felgi alumin. + poszerz. opony zł 1.485,00 • 451 - Autoradio kasetowe Blaupunkt Hi-Fi zł 1.260,00 • 472 - System nawig. bazowy zł 4.950,00 • 499 - Pakiet Fix&Go (zamiast opcji 980) • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszki boczne zł 990,00 • 543 - Trzeci zagłówek i 3. pas bezp. zł 450,00 • 564 - Radio z CD zł 1.845,00* • 565 - Zmieniarka CD zł 1.148 • 614 - Boczne poduszki pow. i chron. głowę zł 990,00 • 802 - Kolory sportowe zł 495,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 324,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 239

* cena opcji jestpomniejszana o cene niniejszego radia, jeśli wchodzi ono w skład wyposażenia standardowego danej wersji

ALBEA

1,2 16v EL	**172.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
1,2 16v HL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.910,00**
1,6 16v HL	**172.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**4-drzwiowy**	**38.610,00**

• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbud. radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00

PALIO WEEKEND

PALIO WEEKEND 1,2 EL	**173.262.2**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**35.730,00**
PALIO WEEKEND 1,2 16v EL	**173.263.2**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**37.530,00**
PALIO WEEKEND 1,2 16v HL	**173.273.0**	**1243/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**41.130,00**
PALIO WEEKEND 1,6 16v HL	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**43.830,00**

• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.305,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbudowane radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00

SAMOCHODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 1 kwietnia 2003 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)
STILO						
1,2 16v ACTUAL	**192.3VY.1**	**1242/80**	**172**	**6,3**	**3-drzwiowy**	**41.310,00**
1,6 16v ACTUAL	**192.3VX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**3-drzwiowy**	**44.910,00**
1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.3V7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**3-drzwiowy**	**48.780,00**
1,6 16v ACTIVE	**192.3JX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**3-drzwiowy**	**49.410,00**
1,9 JTD 80 ACTIVE	**192.3J7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**3-drzwiowy**	**53.280,00**
1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.3J8.1**	**1910/115**	**192**	**5,3**	**3-drzwiowy**	**56.520,00**
1,6 16v DYNAMIC	**192.32X.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**3-drzwiowy**	**53.190,00**
1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.328.1**	**1910/115**	**192**	**5,3**	**3-drzwiowy**	**60.300,00**
2,4 20v ABARTH	**192.334.1**	**2446/170**	**215**	**9,7**	**3-drzwiowy**	**85.860,00**
1,2 16v ACTUAL	**192.5VY.1**	**1242/80**	**172**	**6,3**	**5-drzwiowy**	**43.110,00**
1,6 16v ACTUAL	**192.5VX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**5-drzwiowy**	**46.710,00**
1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.5V7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**50.580,00**
1,6 16v ACTIVE	**192.5JX.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**51.210,00**
1,9 JTD 80 ACTIVE	**192.5J7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**55.080,00**
1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.5J8.1**	**1910/115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**58.320,00**
1,6 16v DYNAMIC	**192.54X.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**54.990,00**
1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.548.1**	**1910/ 115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**62.100,00**

• 023 - Klimatyzacja/ Szyby elektr. podnoszone tylne zł 810,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 140 - Atomat. klim. dwustrefowa zł 5.850,00 • 140 - Atomat. klim. dwustref. (dopłata do OPT 025) zł 1.800,00 • 200 - Dodatkowy podgrzewacz temp. wnętrza /dla silnika diesla/ zł 450,00 • 205 - Autonom. ogrzewacz Webesto zł 3.600,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.791,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.400,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.700,00 • 245 - Skórzana kierow. z 6 przyciskami zł 540,00 • 256 - Pojemnik CARGO w bagażn.zł 135,00 • 278 - 2 zintegr. foteliki dziec. zł 900,00 • 295 - Sidzenie pasaż. składane w stolik zł 315,00 • 320 - Kierow. pokryta skórą zł 405,00 • 350 - Pakiet zimowy 1.080,00 • 43X - Pakiet zimowy II (elektrycznie sterowany, podgrzewany fotel kierowcy z funkcją pamięci + podgrzewane przednie fotele, podgrzewane spryskiwacze szyby przedniej oraz spryskiwacze reflektorów) zł 4.950,00 • 392 - ESP – kontrola stabilności poj. zł 2.610,00 • 400 - Dach otwierany elektr. SKY WINDOW zł 3.600,00 • 412 - Tempomat radarowy CRUISE CONTROL zł 3.600,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 1.800,00 • 431 - Felgi alumin. i poszerzone opony 205/55/16 zł 1.800,00 • 434 - Felgi alum. i poszerz. opony 205/55/16 91V 5 szt. zł 2.250,00 • 435 - Felgi alum. i poszerz. opony 215/45/17 zł 2.700,00 • 451 - Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.170,00 • 469 - Siedzenia tylne pochyl. i przesuw. niezal. zł 1.440,00 • 4C6 - Pakiet sportowy (felgi alum. i opony 215/45/17 87W + spojler tylny dachowy + spojlery boczne) – tylko dla wersji 3-drzwiowych zł 3.240,00• 501 - Elektr. ster. siedzenia przednie z funkcją pamięci zł 4.320,00 • 505 - Boczne poduszki pow. zł 1.170,00 • 510 - Tylne poduszki boczne zł 1.350,00 • 564 - Radio z CD zł 1.620,00 • 41A - Radio z CD i MP3 zł 2.070,00 • 41A - Radio z CD i MP3 (dopłata do radia z CD) zł 450,00 • 565 - Zmieniacz CD w schowku przed pasażerem zł 1.260,00 • 579 - Easy Go zł 1.530,00 • 614 - Kurtyny pow. zł 1.170,00 •709 - Skórzana kierownica z 11 przyciskami zł 720,00 • 711 - Sterowanie głosem systemem audio zł 900,00 • 718 - System Hi-Fi z subwooferem zł 1.350,00 • 802 - Lakier sportowy zł 540,00 • 903 - System CONNECT NAV zł 5.400,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetl. kolorowym 7" zł 7.200,00 • 914 - Pakiet COMFORT 1/czujnik parkowania, deszczu, i automat. światła zł 1.170,00 • 923 - Spoilery tylny dachowy zł 450,00 • 926 - Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzwiowej) zł 450,00

STILO MW							
1,6 16v ACTUAL	**192.7VX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**5-drzwiowy**	**49.410,00**
1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.7V7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**53.280,00**
1,6 16v ACTIVE	**192.7JX.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**53.910,00**
1,8 16v ACTIVE	**192.7J2.1**	**1747/133**	**200**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**57.690,00**
1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.7J8.1**	**1910/115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**61.020,00**
1,6 16v DYNAMIC	**192.74X.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**57.690,00**
1,8 16v DYNAMIC	**192.742.1**	**1747/133**	**200**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**61.470,00**
1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.748.1**	**1910/ 115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**64.800,00**

• 40K - Niezależnie otwierana szyba bagażnika zł 800

BARCHETTA							
NAXOS 1,8	**183.500.0**	**1747/130**	**200**	**8,4**	**2-drzwiowy**	**74.250,00**

• 025 - klimatyzacja zł 4.230,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 630,00 • 105 - Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 6.120,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.260,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.130,00 • 213 - Autoalarm zł 1.530,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 495,00 • 382 - Dach metalowy w kolorze nadwozia zł 6.885,00 • 767 - Centralny zamek i elektr. sterowane lusterko zewn. zł 810,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 855,00 • 925 - Wind stop zł 990,00

DOBLÒ

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2 Bz SX	119.510.0	1242/65	142	7,7	4-drzwiowy	39.510,00
1,6 16v SX	119.511.0	1596/103	168	8,6	4-drzwiowy	44.010,00
1,9 D SX	119.512.0	1910/63	141	7,7	5-drzwiowy	44.910,00
1,9 JTD SX	119.513.0	1910/63	141	7,7	5-drzwiowy	48.510,00
1,6 16v ELX	119.711.0	1596/103	168	8,8	5-drzwiowy	46.710,00
1,9 D ELX	119.712.0	1910/63	141	7,2	5-drzwiowy	47.610,00
1,9 JTD ELX	119.713.0	1910/100	141	7,2	5-drzwiowy	51.210,00
1,9 JTD Malibu	119.813.0	1910/100	141	7,2	5-drzwiowy	61.110,00

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Reg. wysokość kolumny kier. zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.260,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna lampa podn. do góry (z wycieraczką szyby tylnej) zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 297 - Siedz. przed.z reg. zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przes. dach zł 1.395,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy p. błotne przed. zł 180,00 • 747 - Fartuchy p. błotne przed. zł 162,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00

MULTIPLA

1.6 16v ACTIVE	186.211.0	1581/103	170	8,6	5-drzwiowy	57.510,00
1.9 JTD ACTIVE	186.231.0	1910/105	170	6,4	5-drzwiowy	64.710,00
1.9 JTD DYNAMIC	186.431.1	1910/105	170	6.4	5-drzwiowy	67.410,00

• 023 - Szyby tylne ster. elektr. zł 800,00 • 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 720,00 • 205 - Dod. ogrzew. ster. pilotem zł 3.600,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 213 - Autoalarm z pilotem zł 1.080,00 • 245 - Ster. radiem z kierow. zł 630,00 • 263 - Connect zł 4.950,00 • 269 - Nawigacja sateliterna zł 5.850,00 • 320 - Kierow. i gałka biegów obszyte skórą zł 450,00 • 392 - ESP zł 2.250,00 zł 765,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.620,00 • 441 - Lusterka zew. składane zł 360,00 • 465 - Lodówka (zamiast środkowego fotela w I rzędzie) zł 360,00 • 499 - Pakiet Fix&Go zł 90,00 • 505 - Poduszki pow. boczne przed. zł 1.080,00 • 508 - Czujnik parkowania zł 720,00 • 553 - Stopień ułatw. wsiadanie zł 360,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.260,00 • 564 - Radio z CD (dopł. do radia CC) zł 540,00 • 576 - Podwójny otwierany el. dach zł 4.050,00 • 614 - Poduszki chron. głowę (przed.) zł 1.080,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (zawiera op. 339, 469, 658) zł 450,00 • 903 - Connect NAV zł 9.900,00 • 980 - Pełnowym. koło zapas. zł 90,00 • 989 - Pakiet dla palących (popieln. i zapaln.) zł 45,00

ULYSSE

ULYSSE ACTIVE 2.0 16v	179.111.0	1997/136	185	9,1	5-drzwiowy	89.910,00
ULYSSE ACTIVE 2,0 JTD 16v	179.115.0	1997/109	174	7,0	5-drzwiowy	98.010,00
ULYSSE DYNAMIC 2,2 JTD 16v	179.617.0	2179/128	182	7,4	5-drzwiowy	121.950,00
ULYSSE ADMIRAL 3.0 V6 24v	179.743.0	2179/128	182	7,4	5-drzwiowy	140.310,00

• 064 - Superblokada zł 270,00 • 070 - Zaciemniane tylne szyby zł 450,00 • 087 - 3 rząd siedzień (2+3+2 razem 7 miejsc) zł 2.340,00 • 102 - Spryskiwacze reflektorów zł 900,00 • 108 - Felgi aluminiowe 15" zł 1.350,00 • 119 - Siedzenie kierownicy el. regul. podgrzew. z pamięcią zł 1.440,00 • 131 - Sztywna półka z tyłu (dla 6,7 lub 8 miejsc) zł 450,00 • 140 - Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa zł 1.170,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.800,00 • 211 - Skórzane siedzenia - przed. obrotowe i podgrzewane zł 5.400,00 • 224 - Superblokada + system antynapadowy zł 990,00 • 230 - Reflektory ksenonowe i spryskiwacze reflektorów zł 2.610,00 • 320 - Kierownica i gałka zmiany biegów pkryta skórą zł 270,00 • 359 - Relingi dachowe poprzeczne zł 630,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej zł 450,00 • 392 - ESP - kontrola stabilności pojazdu + ASR + MSR zł 2.250,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 720,00 • 433 - Felgi aluminowe 15" zł 2.250,00 • 440 - Fotele przednie obrotowe zł 990,00 • 447 - Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami aluminiowymi) zł 450,00 • 452 - Przednie fotele podgrzewane zł 540,00 • 493 - Elektrycznie regulowane drzwi boczne zł 2.700,00 • 508 - Czujnik parkowania zł 1.800,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.350,00 • 628 - Potrójne elektryczne okno dachowe zł 4.950,00 • 632 - Szyby elektryczne dla 2 rzędu, elektr. blokada drzwi zł 810,00 • 659 - Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i dla tylnej szyby zł 180,00 • 897 - Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.070,00 • 903 - System CONNECT NAV zł 4.050,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetlaczem kolorowym 7" zł 6.300,050 • 965 - Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 2.340,00* • 40E - Pakiet superwidoczność zł 1.350,00 • 40F - Pakiet skórzano-elektyczny zł 6.300,00

**dostępne w późniejszym terminie*

SEICENTO VAN

1100 MPI	287.970.1	1108/54	145	5,6	3-drzwiowy	24.210,00

• 025 - Klimatyzacja zł 3.150,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 405,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 270,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 135,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 450,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.440,00 • 213 - Autoalarm zł 900,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 315,00 • 313 - Autoradio zł 1.170,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 810,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 270,00

PUNTO VAN

	kod	pojemność cylindrów cm³ / moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2 Bz	288.830.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	30.690,00
1,9 D	288.831.0	1910/60	155	5,7	3-drzwiowy	37.710,00
1,9 JTD	288.837.0	1910 /85	173	4,9	3-drzwiowy	40.410,00

• 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dod. reflektory p. mgielne zł 585,00 • 104 - Wspom. elektr. kierownicy zł 585,00 • 112 - Wspom. elektr. kierownicy 1.710,00 • 197 - Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 45,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 414 - Radio samochodowe zł 1.080,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.350,00 • 472 - System nawigacji bazowy zł 4.950 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 524 - Zaślepka w kolorze sam. zł 585,00 • 526 - Zaślepka okien bocz. zł 405,00 • 927 - Listwy ochr. drzwi zł 238,50

PALIO WEEKEND VAN

1,2 EL van 4 miej.	277.312.1	1242/60	153	6,8	5-drzwiowy	36.810,00
1,2 16v EL van 4 miej.	277.313.1	1242/80	167	6,8	5-drzwiowy	38.610,00
1,2 16v HL van 4 miej.	277.323.1	1243/80	167	6,8	5-drzwiowy	42.210,00
1,6 16v HL van 4 miej.	277.324.0	1596/103	186	8,0	5-drzwiowy	44.910,00

• 009 - ABSz EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.350,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regulowane mech. zł 270,00

DOBLÒ CARGO

1,2	223.110.0	1242/65	142	7,7	3-drzwiowy	38.970,00
1,2 przeszklony	223.210.0	1242/65	142	7,7	3-drzwiowy	40.140,00
1,9 D	223.112.0	1910/63	141	7,2	3-drzwiowy	44.100,00
1,9 JTD	223.113.0	1910/100	168	6,4	3-drzwiowy	47.790,00
1,9 D przeszklony	223.212.0	1910/63	141	7,2	3-drzwiowy	45.270,00
1,6 16v SX	223.311.0	1596/103	168	8,6	4-drzwiowy	45.810,00
1,9 D SX	223.312.0	1910/63	141	7,7	4-drzwiowy	46.710,00
1,9 JTD SX	223.313.0	1910/100	168	6,4	4-drzwiowy	50.400,00
1,6 16v SX przeszklony	223.411.0	1596/103	168	8,6	4-drzwiowy	46.980,00
1,9 D SX przeszklony	223.412.0	1910/63	141	7,7	4-drzwiowy	47.880,00
1,9 JTD SX przeszklony	223.413.0	1910/100	168	6,4	4-drzwiowy	51.570,00
Combi 1,6 16v SX	223.611.0 *	1596/103	168	8,6	4-drzwiowy	46.710,00
Combi 1,9 D SX	223.612.0 *	1910/63	141	7,7	4-drzwiowy	47.790,00
Combi 1,9 JTD SX	223.613.0 *	1910/100	168	6,4	4-drzwiowy	51.480,00

* Combi 5 - miejsc. VAN z komologacją ciężarową i powyższoną ładownością do 675 kg

• 008 - Zdalne ster. otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Regul. wys. kol.y kierow. zł 315,00 • 025 - Klimat. zł 4.410,00 • 041 - Elektr. podgrzew. lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dod. drzwi boczne przes. zł 1.260,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy p. mgielne zł 585,00 • 139 - Krótkie przeł. szkrzyni biegów zł 0,00 • 148 - Tylna klapa podn. o góry (z wyc. tylej szyby i podgrzew.) zł 378 • 194 Krata zabezp. kierowcę przed przem. się ładunk. zł 360,00 • 197 lub 678 - Fartuchy p. błotne tylne zł 45,00 • 201 - Ruchoma, dziel. przegroda do wys. pasa bezp. zł 648,00 • 210 - Lakier metal. zł 1.080,00 • 297 - Siedz. przed. pasaż. z regul. zł 450,00 • 313 - Autoradio AM/FM z odtwarz. kaset zł 1.395,00 • 360 - Podwyższ. dach zł 3.690,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby (028) + centr. zamek (228) zł 990,00 • 453 - Ogrzewane siedz. kierowcy (tylko dla siedz. opt. 627) zł 423,00 • 502 - Poduszka pow. pasaż. zł 1.080,00 • 505 - Poduszka pow. boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspom. przy parkowaniu zł 900,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydł., asymetr., oszkl. zł 288,00 • 523 - Drzwi boczne przes. zł 1.035,00 • 564 - Autoradio z odtw. płyt kompakt. zł 1.710,00 • 585 - Przes. dach zł 1.395,00 • 621 - Składane siedz. pasaż. z oparciem, po złożeniu, tworzące stolik zł 423,00 • 627 - Siedz. kierowcy z podłokietn. (dawniej opcje 132 + 626) zł 405,00 • 748 - Fartuchy p. błotne przed. zł 180 • 798 - Wykładz. przestrz. ładunk. zł 288,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00 • 876 - Zderzaki w kol. nadw. zł 360,00 • 943 - Zwiększ. ładown. 800 kg zł 990,00

SCUDO

FURGON 1,9 D EL	222.245.0	1867/69	138	8,0	10q furgone	61.650,00
FURGON przeszklony 1,9 D EL	222.445.0	1867/69	138	8,0	10q furgone	63.810,00
FURGON 2,0 JTD	222.284.0	1997/109	165	6,4	10q furgone	71.550,00
FURGON przeszkl. 2,0 16v EL	222.415.0	1997/136	175	9,0	10q furgone	63.810,00

• 008 - Zdalne sterow. otw./zam. drzwi zł 405,00 • 009 - ABS zł 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. zł 495,00 • 041 - Elektr. podnośnik szyb + lusterka boczne elektr. i podn. zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflekt. zł 513,00 • 186 - 3 miejsce w kabinie zł 450,00 • 205 - Auton.ogrzewacz WEBASTO zł 2.340,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 630,00 • 415 - Cruise Control zł 1.170,00 • 451 - Autoradio zł 1.170,00 • 452 - Przed. siedz. podgrzew. zł 378,00 • 500 - Pod. pow. kierowcy zł 1.440,00 • 502 - Poduszka pow. kier. i pasażera/ów zł 1.170,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przes. zł 1.305,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszkl. zł 198,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przes. i oszklone zł 198,00 • 521 - Para bocznych drzwi przes. i oszkl. zł 1.440,00 • 627 - Siedzenie kier. z podłokiet. zł 342,00 • 647 - Szyby boczne przes. zł 243,00 • 717 - Autoradio Extraseria zł 1.485,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przed. zł 162,00 • 950 - Regul. poj. siedz. pasaż. zł 198,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedn. części przestrz. ładunk. zł 198,00

DUCATO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
FURGON						
2,0 BZ 11Q KRÓTKI 2850mm	**244.3L1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**63 720,00**
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	**244.3L2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**67 770,00**
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	**244.3L3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**72 630,00**
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**71 280,00**
2,3 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**75 330,00**
2,0 JTD 11Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**74 160,00**
2,3 JTD 11Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**78 210,00**
2,0 BZ 15Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**69 480,00**
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**73 530,00**
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**77 580,00**
2,0 BZ 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**72 360,00**
2,0 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**76 410,00**
2,3 JTD 15Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**80 460,00**
2,8 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**245.4G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**83 160,00**
2,8 JTD 15Q POD. DACH 4x4 ŚREDNI 3200mm	**245.4G6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**109 620,00**
2,0 BZ 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**244.5G1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**75 060,00**
2,3 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**244.5G3.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**83 160,00**
2,8 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**244.5G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**85 860,00**
2,3 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**245.4G3.0**	**2286/110**	**149**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**84 870,00**
2,8 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**245.4G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**86 760,00**
2,3 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**245.5G3.0**	**2286/110**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**87 570,00**
2,8 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**245.5G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**88 920,00**
CABINATO						
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm	**243.3C2.0**	**1997/84**	**128**	**8,7**	**2-drzwiowy**	**61 650,00**
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200 mm	**243.4C2.0**	**1997/84**	**128**	**8,7**	**2-drzwiowy**	**64 350,00**
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	**244.4C2.0**	**1997/84**	**128**	**9,0**	**2-drzwiowy**	**67 410,00**
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	**244.4C3.0**	**2286/110**	**143**	**8,1**	**2-drzwiowy**	**71 460,00**
2,3 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	**245.5C3.0**	**2286/110**	**143**	**-**	**2-drzwiowy**	**75 870,00**
2,8 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	**245.5C5.0**	**2800/127**	**148**	**-**	**2-drzwiowy**	**78 390,00**
2,8 JTD DOPPIA CABINA MAXI DŁUGI 3700 mm	**245.5D5.0**	**2800/127**	**148**	**-**	**2-drzwiowy**	**81 540,00**
2,8 JTD MAXI PRZEDŁUŻONY 4050 mm	**245.6C5.0**	**2800/127**	**148**	**9,6**	**2-drzwiowy**	**80 280,00**
OSOBOWY/AMBULANS						
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	**243.3P4.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**83 250,00**
2,8 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	**243.3P6.0**	**2800/127**	**152**	**9,3**	**4-drzwiowy**	**85 680,00**
2,3 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	**244.4Q4.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**91 080,00**
2,8 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	**244.4Q6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**93 510,00**
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	**244.4Y6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**82 710,00**
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4K4.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**83 160,00**
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4K6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**85 680,00**
2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4J4.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**85 230,00**
2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4J6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**87 750,00**
2,8 JTD MAXI 3700 mm 15 os.	**245.5M6.0**	**2800/127**	**152**	**-**	**4-drzwiowy**	**106 200,00**

Powyższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

• 007 Aut. skrz. biegów zł 8.955,00 • 008 Stały zaczep otw./zam. zł 450,00 • 015 ASR zł 540,00 • 016 ABS zł 2.205,00 • 023 Klimat. man. zł 3.600,00 • 025 Klimat. man. dla wer. osob. zł 9.000,00 • 028 Elektr. podn. szyb przed. zł 657,00 • 029 Szyba tylna dyf. zł 495,00 • 030 Szyby przed. zł 315,00 • 033 Wskaź. poz. oleju silnik. zł 135,00 • 036 Kit mont. 2200 mm zł 180,00 • 041 Dwa lust. elektr. reg. zł 810,00 • 042 Kit mont. 2350 mm zł 180,00 • 50B Klimatyzacja do wer. Minibus zł 13.500,00 • 50E Siedzenie CARTER zł 180,00 • 055 Drzwi boczne przes. po stronie kier. zł 1.125,00 • 062 Zaw. tylne extra seria zł 540,00 • 065 Wzmocniony alternator zł 0,00 • 077 Zaw. tylne z podw. resorami zł 720,00 • 078 Czujnik martwego pola w lust. bocz. zł 1.350,00 • 081 Przyst. do mont. dodatk. akumul. zł 225,00 • 082 Ins. do radia /kable+antena+głośnik/ zł 324,00 • 089 Alternator wzmoc. + HEAT FLANGE zł 630,00 • 097 Światła przeciwmg. zł 558,00 • 102 Sprysk. refl. zł 558,00 • 108 Felgi alum 15" zł 2.205,00 • 133 Autom. ogrz. WEBASTO z progr. zł 2.340,00 • 141 Opony wzmoc./do trans. ciężk./ zł 369,00 • 143 Opony do CAMPING CAR zł 720,00 • 169 Red. biegów zł 7.290,00 • 197 Fart. przeciwbł. kół tyln. 45,00 • 200 Dod. ogrz. zł 684,00 • 204 Dod. klim. zł 4.500,00 • 205 Ogrz. WEBESTO zł 3.240,00 • 208 Felgi alum. 16" zł 2.385,00 • 210 Lakier metal. zł 1.125,00 • 213 Autoalarm wol. zł 1.080,00 • 245 Ster. radioodt. w kierow. zł 369,00 • 263 Syst. telemat. /L1/ zł 5.130,00 • 269 Radionaw. /L2/ zł 6.120,00 • 288 Skrz. do CABINATO zł 5.940,00 • 309 Wył. akum. 666,00 • 316 Kamera do widoku wst. zł 1.485,00 • 358 Cow Bar (orurowanie ochronne) zł 450,00 • 360 Podw. dach zł 2.700,00 • 381 Zab. przest. ład. zł 1.440,00 • 414 Autoradio HIGH zł 1.395,00 • 416 Cruise control zł 1.170,00 • 428 Elektr. podn. szyb przed. + centr. zamek zł 1.170,00 • 451 Autoradio podst. zł 1.125,00 • 453 Podg. siedz. kier. 414,00 • 465 Lodówka zł 1.305,00 • 467 Dod. schow. pom. siedz. kier. i pas. zł 459,00 • 475 Uchwyt na drab. i osł. szyb tyl. zł 405,00 • 502 Pod. pow. pas. zł 1.170,00 • 505 Bocz. pod. pow. zł 1.170,00 • 508 Syst. wsp. przy park. zł 855,00 • 520 Drzwi bocz. przes. i oszkl. zł 189,00 • 526 Wyp. okien bocz. zł 189,00 • 527 Drzwi bocz. przes. elektr. zł 2.700,00 • 553 Chow. st. dla p. drzwi bocz. przes. zł 1.800,00 • 619 Drzwi tylne otw. 270° zł 720,00 • 633 Szyby bocz. przes. /3 rząd/ zł 720,00 • 640 Siedz. kier. amort. zł 1.800,00 • 644 Szyby bocz. przes. /2 rząd/ zł 360,00 • 650 Tachograf zł 2.295,00 • 728 Tapic. wel. zł 450,00 • 747 Fart. p. błot. kół przed. zł 162,00 • 782 Akum. wzm. zł 90,00 • 802 Lakier extraseria do zam. flot. zł 900,00 • 923 Gniazdo 12V w przes. ład. zł 45,00 • 833 Inst. pod tel. kom. zł 180,00 • 839 Kieszeń po str. pas. zł 45,00 • 845 Zam. schow. w des. rozd. zł 90,00 • 878 Kołpaki zł 162,00 • 903 Syst. tel. z naw. pikt. /L3/ zł 7.020,00 • 904 Syst. tel. z naw. kartogr. /L4/ zł 9.000,00 • 916 Ogran. przes. zł 135,00 • 939 Blokada dyf. zł 2.700,00 • 965 3 rząd siedz. z poch. oparc. zł 1.800,00 • 983 Drążek stab. zł 180,00

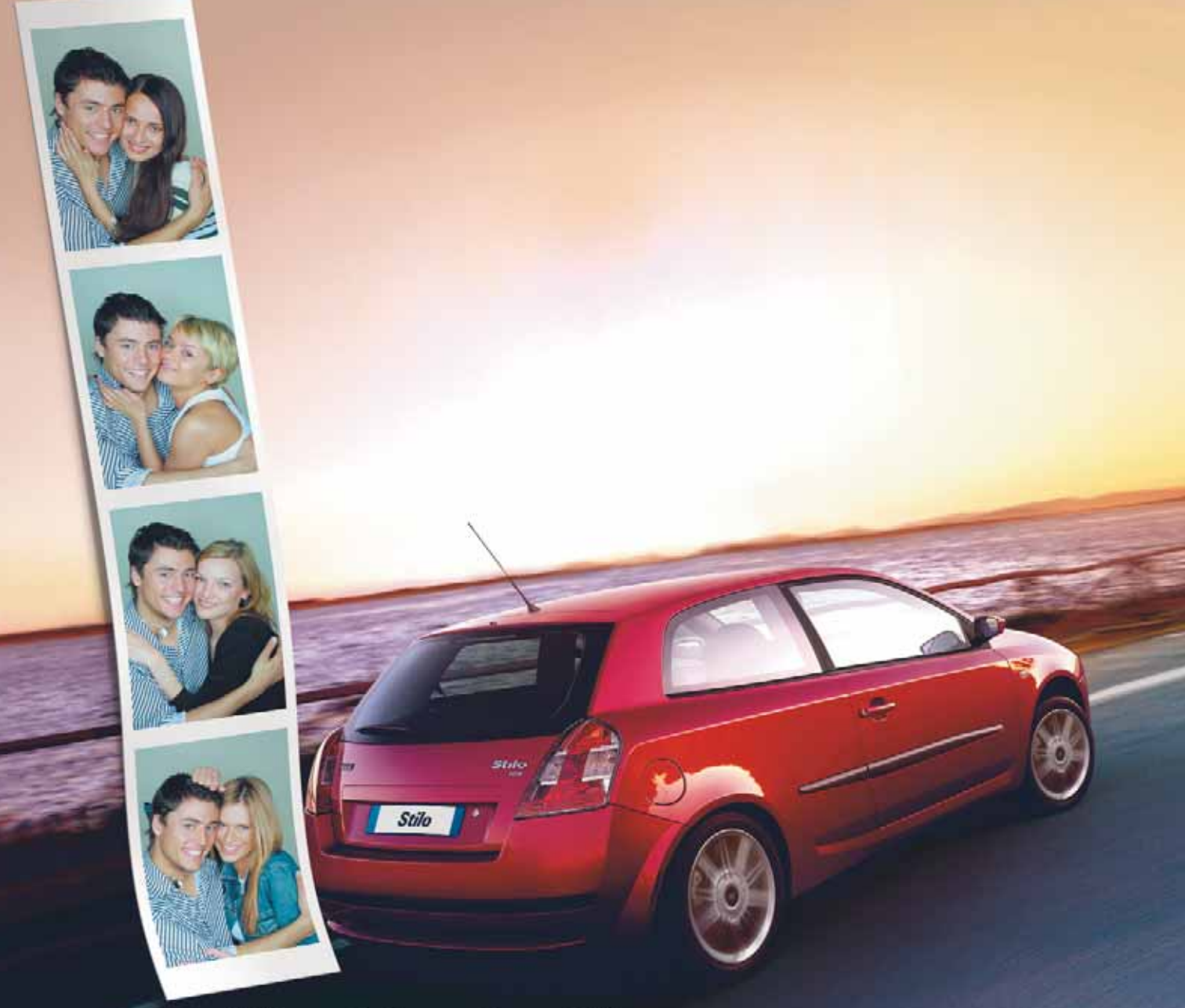
Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 1 lipca 2003 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: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	Ul. Ciężarowa 49, Skoczów Tel. (0-33) 8538215, Fax (0-33) 8532964 Prezes: Giovanni Sella	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska 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. 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
10. FiatAvio Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134012, Fax (0-33) 8132128 Prezes Zarządu: Leonardo Caroni	prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych
11. 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
12. 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
13. 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
14. Ingest Segim Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134018, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
15. Sadi Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
16. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
17. 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
18. 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
19. 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
20. 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
21. MIDAS Polska Sp. z o. o.	Ul. Żwirki i Wigury 81, 02-091 Warszawa Tel. (0-22) 6686431, Fax (0-22) 6686437 Prezes Zarządu: Jerzy Kaczmarek	naprawa samochodów i sprzedaż części zamiennych

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) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Ralf Hünerfeld	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów



Wierny tylko mojemu Stilo.

Poszukujesz dla siebie samochodu wyjątkowego, z pełnym wyposażeniem? W Fiacie Stilo w wersji Abarth znajdziesz to, czego szukasz: odtwarzacz MP3, sensor przeszkód przy cofaniu, komputer pokładowy z systemem „My Car", automatyczną klimatyzację dwustrefową, dynamiczny silnik z sekwencyjną skrzynią biegów „Selespeed" o pojemności 2,4 l i mocy 170 KM oraz system kontroli trakcji. To nie wszystko. Pamiętaj o odważnej, agresywnej sylwetce i poszerzonych felgach z oponami o wymiarach 205/55/16. Możesz być pewien, że Stilo Abarth zrobi wrażenie nie tylko na Tobie. Dlatego tak łatwo się w nim zakochać.

Dwa lata gwarancji bez limitu kilometrów.

koszt połączenia:
1 jedn. taryfikacyjna TP S.A.

☎ **0 801 19 19 19**

Warunki oferty dostępne w salonach Fiata.

www.fiatstilo.pl

Fiat Stilo. Pełnia życia. FIAT