fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 47 – GRUDZIEŃ 2003

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Wspaniały start

Fiat Stilo.
Sprzęt dla ekstremalistów.

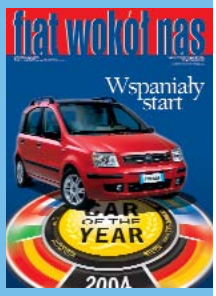
Co budzi w Tobie największe emocje?
Kiedy moc silnika wciśnie Cię w fotel, o asfalt zapiszczą opony, a posłuszna kierownica odda się pod Twoje rozkazy, kiedy zagra muzyka, a wnętrze schłodzi dwustrefowa klimatyzacja pod kontrolą komputera pokładowego z systemem „My car", poczujesz to, za czym pędzisz w dół po stoku.

Dwa lata gwarancji
bez limitu kilometrów.

koszt połączenia
1 jedn. taryfikacyjna TP S.A.
☎ **0 801 19 19 19**

www.fiatstilo.pl

Fiat Stilo. Pełnia życia. FIAT



w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 47 – grudzień 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: 13 000 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
6 Ze świata Fiata
8 Chwila refleksji: Anna Dymna
12 Fiat nagradza za dobre wyniki w nauce
15 Fiat Panda „Samochodem Roku 2004”
22 Czas diesla
24 Specjalistyczne Iveco Daily

10 Giuseppe Morchio w Polsce

18 Kombajn CNH w kilku etapach

26 Nowe roboty Comau
28 Skrzynia biegów Selespeed
31 Autoexpert – samochód od przyjaciela
34 Panda na wodór
36 Fenice ciągle w rozkwicie
38 Wyścigowe Alfy zaliczyły czwarty sezon
41 FAP na Targach Spawalniczych
50 Święta w Internecie
52 Podróże: Motocyklem nad Morze Czarne (cz. 2)
54 Kino: Komizm, muzyka i wzruszenie
55 Książki: Lektury na deser
56 Osobliwości: Kobiety, mężczyźni i... koty
58 Cennik

42 Cinema mon amour

O tym się mówi

Jubileusz CNH

Minęło pięć lat od momentu, kiedy płocka Spółka Bizon, zajmująca się produkcją kombajnów zbożowych, została zakupiona przez New Holland (z grupy kapitałowej FIAT), światowego lidera w produkcji i sprzedaży maszyn rolniczych oraz budowlanych i przyjęła nazwę New Holland Bizon. W 1999 r. nastąpiła fuzja kapitałowa firmy New Holland i amerykańskiego przedsiębiorstwa Case IH, drugiego potentata działającego w tych samych branżach. Od 15 listopada 1999 r. połączone firmy działają w międzynarodowych strukturach grupy FIAT, pod nazwą CNH Global. Fabryka w Płocku, działająca od ubiegłego roku pod nazwą CNH Polska, to jeden z zakładów działających w międzynarodowych strukturach koncernu CNH, a jednocześnie jeden z najnowocześniejszych i największych zakładów regionu północnego Mazowsza. Produkowane są tu: kombajny zbożowe New Holland serii TC, kombajny zbożowe Bizon, prasy do zielonek i słomy, adaptacje do zbioru kukurydzy oraz podzespoły i oprzyrządowanie dla innych fabryk grupy CNH. Obecnie płocka firma oferuje maszyny i urządzenia rolnicze produkowane w Płocku, jak również pochodzące z innych fabryk CNH na świecie, m. in. szeroką gamę kombajnów zbożowych New Holland i Bizon; ciągniki rolnicze o mocy od 14 do 425 KM; adaptacje do kombajnów do zbioru kukurydzy, rzepaku, słonecznika, ryżu, soi; prasy kostkujące i zwijające, ładowarki teleskopowe, sieczkarnie samobieżne oraz inne maszyny do zbioru siana, zielonek oraz słomy.

Premier gratuluje

Gratulacje z okazji zdobycia tytułu Samochód Roku 2004 przez Nowego Fiata Pandę na ręce przedstawicieli władz spółki nadesłał premier Leszek Miller.

Zdaniem szefa rządu, w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego Fiat odegrał szczególną, pozytywną rolę. Premier podkreślił również znaczenie prowadzonych w Polsce inwestycji włoskiego koncernu oraz wyraził przekonanie, iż Nowy Fiat Panda, dzięki kunsztowi włoskich konstruktorów i projektantów oraz pracy polskiej załogi fabryki Fiat w Tychach znajdzie uznanie u setek tysięcy klientów w całej Europie.

PREZES RADY MINISTRÓW
Leszek Miller

Kolejne wyróżnienia dla Fiata Panda

Fiat Panda otrzymał dwa kolejne wyróżnienia. Pierwsze to prestiżowy tytuł Auto Europejskie 2004 roku, przyznawany od 1987 roku przez Związek Dziennikarzy Motoryzacyjnych Włoch samochodom produkowanym w Europie. Decydującym kryterium jest połączenie technologii, ceny i stylu. Drugie zdobyte przez Pandę wyróżnienie to zwycięstwo w trzeciej edycji konkursu „AUTOBEST", w którym o wyborze decyduje jury złożone z 9 dziennikarzy branży motoryzacyjnej, reprezentujących dziewięć rozwijających się krajów europejskich – Bułgarię, Cypr, Chorwację, Macedonię, Republikę Czeską, Rumunię, Słowację, Turcję i Jugosławię. W konkursie „AUTOBEST" jury wybiera zwycięzcę spośród siedmiu finalistów na podstawie trzynastu parametrów, takich jak m. in. design, komfort, ekonomiczna eksploatacja, łatwość w prowadzeniu oraz stosunek ceny do jakości. Właśnie to ostatnie kryterium, razem z doskonałą siecią sprzedaży i obsługi oraz przestrzennym wnętrzem są atutami Pandy, która otrzymała największe poparcie jurorów.

Comau Service otrzymał wyróżnienie międzynarodowe

Za działalność prowadzoną w ośrodku produkcyjnym w Foggi, Comau Service otrzymał nagrodę „Award for Distinguished PM Engineering Contractor" przyznawaną przez Japan Institute of Plant Maintenance. Jest to międzynarodowe wyróżnienie przeznaczone tylko dla spółek świadczących usługi inżynierii utrzymania ruchu. JPM to instytucja japońska promująca od ponad trzydziestu lat rozpowszechnianie metodologii TPM (Total Productive Maintenance) oraz technologii utrzymania ruchu, jako głównych i zasadniczych narzędzi rozwoju gospodarczego oraz przemysłu. Comau Service to jedyna spółka spoza Japonii nagrodzona tym wyróżnieniem.
W tym samym okresie, również klient Comau Service – Iveco, zakład w Foggi – odniósł podobny sukces, uzyskując od JPM TPM Excellence First Category, nagrodę przeznaczoną dla zakładów produkcyjnych.

Multijet na wystawie Eucar Annual Conference

Fiat Auto i Centrum Badań Fiata uczestniczyły w Brukseli w dorocznym spotkaniu Eucar, stowarzyszeniu europejskich producentów motoryzacyjnych, do którego należą Ford, Opel, Porsche, PSA, Renault, Volvo, Volskwagen, BMW i DaimlerChrysler. Równocześnie z konferencją zorganizowano wystawę, której celem, jak co roku, było przedstawienie niektórych wyróżniających się projektów badawczych. Bohaterem stoiska Grupy był silnik Multijet, rezultat prac badawczych Fiata i klejnot w gamie silników Fiat Auto.

Najmłodsi czytelnicy

Do grona naszych czytelników dołączyły ostatnio najmłodsze pociechy. Kubuś wnuczek pani Marii Procyk z Bielska-Białej, który 6 grudnia skończył półtora roku, uwielbia jazdę samochodem. Z rodzicami jeździ Puntem, z babcią – Fiatem Brava. Zainteresowanie, z jakim ogląda Fiata Wokół Nas, upewniło panią Marię, że małemu szczególnie przypadła do gustu nowa Panda.
Odwzajemniamy pozdrowienia.
Dla niespełna rocznej Eleonory Gallino Fiat Wokół Nas stanowi na razie jedną z wielu zabawek. Ale tak to się zaczyna...

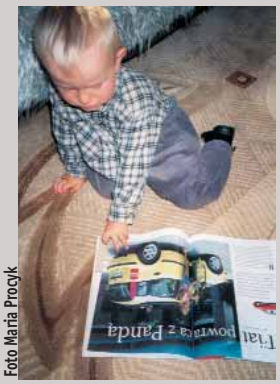


Foto Maria Procyk

Foto Nikola Walda

Życzenia radosnych i spokojnych Świąt Bożego Narodzenia oraz szczęśliwości w Nowym 2004 Roku

składa redakcja Fiata Wokół Nas

1

2

3

1. OPRYSKIWACZ CNH, WYDAJNY I WSZECHSTRONNY

W Racine w stanie Wisconsin (USA), zaprezentowano nowy opryskiwacz Case IH SPX4410 Patriot. Nowy model uzupełnia gamę amerykańskiej Marki CNH i jest wyposażony w silnik sześciocylindrowy o pojemności 8300 cm^3 i mocy 307 KM. Urządzenie, zaprojektowane pod kątem uzyskania maksymalnej wydajności oraz wszechstronności w eksploatacji, stosowane jest do rozprowadzania środków ochrony roślin lub nawozów płynnych, w ilości od 18 do 560 litrów na hektar w zależności od potrzeb. Jest zatem w stanie spełnić wymagania każdego gospodarstwa rolnego.

2. PÓŁ WIEKU LANCII APPIA

Dzisiaj mały, luksusowy samochód, to Lancia Ypsilon. Pięćdziesiąt lat temu opis taki doskonale pasował do modelu Lancii o nazwie Appia z 1953 roku. Wyróżniała go elegancka karoseria wzorowana na modelu Aurelia oraz nowoczesne rozwiązania techniczne: od zastosowania paneli aluminiowych do silnika o pojemności 1100, z lekkiego stopu, czterocylindrowego w układzie widlastym wąskim. W Appii zastosowano najelegantsze materiały, zadbano też o wykończenie elementów. Druga seria, powstała w 1956 roku, posłużyła za podstawę dla eleganckiego coupè Pininfariny oraz limuzyny Zagato.

3. CZYSTE DROGI DZIĘKI EUROCARGO

Angielska spółka Kent Sweeper odebrała pierwszą zamiatarkę wykonaną na podwoziu nowego Iveco Eurocargo. Maszyna rozpocznie pracę w Southampton, w Wielkiej Brytanii. Pojazd jest napędzany silnikiem Tector oraz wyposażony w rowkowane szczotki, przewody rurowe do wody i ruchome ssawki umożliwiające pracę również w pewnej odległości od pojazdu. Dyrektor przedsiębiorstwa Len Smith powiedział: „Nowy design nadał Eurocargo niepowtarzalnego charakteru. Duża część naszej floty (350 zamiatarek) to Iveco Cargo i przyzwyczailiśmy się już do ich niezawodności”.

4

5

6

4. WZOROWY MENEDŻER GRUPY

Gianfranco Molini, 59 letni dyrektor przemysłowy Nanjing Fiat w Nankin (Chiny), spółki joint-venture, utworzonej pomiędzy Fiat Auto a Yue Jin Group, otrzymał odznaczenie „Wzór pracy", przyznawane corocznie osobom, które wyróżniły się w swoim zawodzie. Molini zawdzięcza nagrodę swoim umiejętnościom, przejawiającym się w chęci zrozumienia odległej chińskiej kultury. Molini pracuje w Chinach od 2000 roku i został wybrany spośród wielu kandydatów chińskich, amerykańskich i europejskich pochodzących z wielkich międzynarodowych koncernów.

5. NOWE COUPÈ FERRARI PROJEKTU PININFARINY

Coupè o aerodynamicznej, wrzecionowatej sylwetce, zaprojektowane przez Pininfarinę, nazywa się Ferrari 2+2, a zostanie zaprezentowany w styczniu przez markę z Maranello, podczas Salonu Motoryzacyjnego w Detroit. Następca 456M, to najszybszy samochód czteroosobowy na świecie: ponad 300 km/h, które może osiągnąć dzięki nowoczesnemu silnikowi V12 o mocy 540 KM. Podwozie i nadwozie zbudowano z aluminium. To rozwiązanie daje dużo korzyści związanych z mniejszym ciężarem: przyspieszenie, skuteczność hamowania, zwrotność, bezpieczeństwo aktywne.

6. NIEMIECKI ADAC WYBIERA FIATA

We Frankfurcie (Niemcy), Klaus Fricke, odpowiedzialny za Fiat Automobil AG, przekazał Niemieckiemu Klubowi Samochodowemu ADAC 400 samochodów Fiat Stilo Multi Wagon. Samochody wzmocnią flotę klubu, która obejmuje obecnie 200 Fiatów Stilo, 350 Fiatów Ulysse i 30 Fiatów Multipla Bipower. Samochody służyć będą członkom ekipy ADAC, ale będą też wykorzystane na potrzeby kursów bezpiecznej jazdy oraz jako pojazdy zastępcze dla członków klubu. Umowa pomiędzy Fiatem i ADAC obejmuje także serwis. Na zdjęciu: Klaus Fricke (z lewej) i Hans Reuter, dyrektor sektora Clubmobil ADAC.

Chwila refleksji

Ludzie czystego serca

Anna Dymna

Wokół są inni ludzie, bierz to pod uwagę – tak do mnie mówili rodzice. Teraz ja tak mówię do syna, bo wychowanie wyniesione z domu jest podstawą funkcjonowania człowieka; jak się ktoś przewróci, zawsze pochylam się, by go podnieść...

Jestem osobą publiczną, znaną ze sceny i ekranu – mam tego świadomość. Ale długo nie zdawałam sobie sprawy, że pracuję społecznie. Z Owsiakiem, na przykład, od początku grałam w Świątecznej Orkiestrze – bo w niej grali młodzi, a młodym trzeba pomagać, wspierać ich autorytetem. Robiłam to więc odruchowo. Zwyczajnie. Dopiero order wręczony przez Jurka uprzytomnił, że na tej „zwyczajności" przeszło mi dziesięć lat. Gdy padła komuna, ludzkie nieszczęście rozlało się wielkim oceanem. Kaleki wyszły z domów, ubodzy ruszyli na śmietniki. A ja zaczęłam dostawać zupełnie inne niż wcześniej listy. Od ludzi bezrobotnych, od załamanych, od pokrzywdzonych. Wtedy zdałam sobie sprawę, że na rządzących nie ma co liczyć. Że trzeba wziąć ster we własne ręce i pomagać sobie wzajemnie.

Przypadek zrządził, że parę lat temu ksiądz Tadeusz Zaleski, który prowadzi ośrodek dla niepełnosprawnych przy Fundacji im. Brata Alberta w Radwanowicach, zwrócił się do mnie z prośbą, abym przyjechała na zjazd integracyjny teatrów ludzi niepełnosprawnych z Polski Południowej. Jechałam tam przerażona! Przypomniałam sobie wtedy słowa lekarza, autora książki „O mężczyźnie, który pomylił żonę z kapeluszem". Stwierdził, że najpiękniejszą dla niego nagrodą za ciężką pracę jest kontakt z ludźmi chorymi umysłowo!

Nie rozumiałam wtedy co mogą znaczyć te słowa. Gdy znalazłam się w Radwanowicach, przez pierwsze minuty spotkania z chorymi myślałam, że jestem na samym dnie piekła albo, że to ja zwariowałam. Bo oni mnie otoczyli. Całowali. Śpiewali. Krzyczeli. Płakali. Dotykali. Ściskali tak mocno, że aż posiniaczyli. Ale choć w głowie huczało, to już po chwili pojęłam, że ci ludzie tak spontanicznie reagują dlatego, że mnie kochają. Że mnie znają z telewizji a teraz pragną być jak najbliżej, chcą abym i ja ich kochała. Przytulałam więc, głaskałam. Po kilku godzinach wyjechałam z Radwanowic, ale już wtedy wiedziałam, że kiedyś tam wrócę...

To „kiedyś" nastąpiło szybko. Sprzyjały temu święta, wspólny udział w mszy świętej. Może ja się tym ludziom na coś przydam? – pomyślałam, patrząc jak każdy chory inaczej, po swojemu, w kościele się modlił. I to „przydanie" odniosłam do teatrzyku „Radwanek" prowadzonego przez terapeutki z ośrodka. Ksiądz Zaleski, sprytny półkrwi Ormianin, wiążąc mnie coraz intensywniej z Radwanowicami, nagle przyznał mi Medal Brata Alberta. Zażenowana i zawstydzona postanowiłam na to wyróżnienie naprawdę sobie zasłużyć. Dymna, przecież ty możesz wyciągnąć chorych ludzi z obrzeża życia. Wystarczy tylko przełamać bariery i wciągnąć ich w nasz świat!

fot. G. Kozakiewicz

Anna Dymna – aktorka teatralna i filmowa, związana z krakowskim Teatrem Starym. Popularność przyniosła jej rola w filmowym cyklu o „Samych Swoich". Prywatnie – żona Krzysztofa Orzechowskiego, dyrektora Teatru im. Słowackiego w Krakowie.

fot. G. Kozakiewicz

– pomyślałam już bardziej konkretnie. I skupiłam się na pisaniu scenariuszy dla „Radwanka", wiązaniu z nim coraz większej grupy ludzi z kręgu kultury. Zaczęłam też dążyć by teatrzyk swoje spektakle mógł pokazać w Teatrze im. Słowackiego. Ale dlaczego niby tylko „Radwanek"?

Razem z Krzysztofem Orzechowskim postanowiliśmy: niech będzie festiwal! I tak oto powstał Ogólnopolski Festiwal Twórczości Teatralno – Muzycznej Osób Niepełnosprawnych Umysłowo „Albertiana". Zauważyłam, że jest to chyba najradośniejszy festiwal teatralny w Polsce. Czesław Miłosz pozwolił, aby jego przepiękny wiersz „Miłość" stał się naszym hymnem, muzykę skomponował Abel Korzeniowski, nagrody-maski przygotowują dla zespołów pracownie w Lublinie Legnickim. Wokół nas jest już dużo ludzi dobrej woli.

Może to zabrzmi dziwnie, ale ja często jadę do Radwanowic po to, by sobie... odpocząć. Odetchnąć od świata szaleńczo uganiającego się za pieniądzem i coraz bardziej anonimowego. Moi przyjaciele z ośrodka mają ograniczone umysły – za to czyste serca. Oni potrzebują drugiego człowieka, chcą go dotknąć, wyściskać, przy nim popłakać.

Mijający rok jest Rokiem Osób Niepełnosprawnych. Dla mnie to rok, w którym spotykam się – m. in. za sprawą Ani Wójcik i Niny Terentiew – przed kamerami z ludźmi chorymi, skrzywdzonymi przez los. Współtwórcą, producentem, reżyserem jest Mateusz Dzieduszycki. Telewizja publiczna zaproponowała mi prowadzenie programu, który może choć trochę zbliży do naszego „zdrowego" świata, świat osób niepełnosprawnych. Po prostu rozmawiam z zaproszonymi gośćmi jak z każdym zwyczajnym człowiekiem. Te rozmowy są prowadzone sercem. Ja się dowiaduję o chorym człowieku tyle, ile on chce mi powiedzieć. Jeśli na jakieś pytanie nie odpowiada – ja to szanuję. Nie wszystko jest przecież na sprzedaż. Ale wiem też jedno: nie należy się bać rozmowy ze ślepym o kolorach, z człowiekiem bez nóg o bieganiu, z tym, który umiera o przyszłości.

Po programie otrzymuję dziesiątki listów. Piszą do mnie chorzy i zdrowi, ludzie, którzy potrzebują pomocy i ci, którzy chcą pomagać, tylko nie wiedzą jak. Kontaktuję ich ze sobą, uczę się sama, jak mądrzej to robić. Za ich namową założyłam fundację „Mimo wszystko". Chcę stworzyć warsztaty terapeutyczne, by ratować od beznadziei ludzi niepełnosprawnych umysłowo. Na razie mam puste konto, dużo energii, pomysłów i już wielu przyjaciół. Chcę na krakowskim Rynku zorganizować coroczne święto dla wszystkich niepełnosprawnych, z międzynarodowym festiwalem teatralnym, z konkursem na wiersz, aukcją dzieł sztuki niepełnosprawnych, z zawodami sportowymi. Chcę założyć salon poezji dla ludzi chorych umysłowo, chcę… ale spokojnie! Działać muszę powoli i systemowo. Jeśli uda się z czasem zrealizować choć część szalonych pomysłów, świat na pewno będzie piękniejszy. ■

Zanotowała Teresa Bętkowska

Konto fundacji:

Bank Śląski – 70 1050 1445 1000 0022 7599 1459
„Mimo wszystko" Fundacja Anny Dymnej

Giuseppe Morchio w Polsce

fot. Ireneusz Kaźmierczak

Dyrektor Generalny i Pełnomocny Fiat SpA przebywał z półtoradniową wizytą w Polsce. W Warszawie spotkał się z najwyższymi władzami kraju, odwiedził także zakłady w Tychach i Bielsku-Białej.

W dniu 3 grudnia br. Giuseppe Morchio spotkał się w Warszawie z Prezydentem Rzeczpospolitej Polskiej, Aleksandrem Kwaśniewskim i Prezesem Rady Ministrów, Leszkiem Millerem. W rozmowie z nimi podkreślił strategiczną rolę Polski w działalności Grupy Fiat: „Byliśmy w tym kraju jako jedni z pierwszych – powiedział Morchio – bo już ponad 80 lat temu i nadal tu inwestujemy, ponieważ zamierzamy pozostać wśród głównych protagonistów rozwoju Polski".

Dyrektor Generalny Fiata odwiedził także zakład Fiat Auto Poland w Tychach, gdzie produkowany jest nowy Fiat Panda – zdobywca tytułu Car of the Year 2004 – i Seicento, a w Bielsku-Białej zakład Fiat-GM Powertrain Polska, który całkowicie odnowiono na potrzeby produkcji innowacyjnego silnika Multijet 1.300 cm^3 diesel.

„Polscy dyrektorzy wykonali naprawdę ogromną pracę. Nie mam wątpliwości, że nasze fabryki są w dobrych rękach. Polskie fabryki są niezwykle konkurencyjne,

a najlepszym tego dowodem jest wysoka jakość produkowanych aut" – podkreślił Giuseppe Morchio i dodał: „Panda znajduje się wśród modeli liczących się na rynku europejskim, nie tylko we Włoszech i Polsce. Potwierdzają to wyniki sprzedaży dwóch pierwszych miesięcy, w ciągu których złożono już 100 tysięcy zamówień. Jest to bardzo dobry start. Wkrótce zamierzamy produkować także inne wersje tego modelu. Nowa Panda stała się punktem zwrotnym w sytuacji Grupy.

W Polsce, poza Fiat Auto, działają jeszcze inne sektory Grupy Fiata, jak Iveco, CNH, Magneti Marelli, Teksid, Comau. W sumie 17 spółek i 4 joint venture o rocznych obrotach w wysokości 2,2 miliarda euro i zatrudnieniu wynoszącym około 8.600 osób. ■

Giuseppe Morchio i zarząd Fiat Auto Poland w Tychach, ze Zdzisławem Arletem po lewej

Giuseppe Morchio i Tadeusz Świerczek podczas zwiedzania fabryki Fiat-GM Powertrain Polska w Bielsku-Białej

zbliżenie

Wyrazy uznania za pracę

Po powrocie do Turynu Dyrektor Generalny i Pełnomocny Fiat, Giuseppe Morchio, w listach przesłanych do dyrektorów obydwu zakładów w Polsce (Zdzisława Arleta, dyrektora Zakładu Karoserii FAP w Tychach oraz Tadeusza Świerczka, Dyrektora Fiat-GM Powertrain Polska) wyraził zadowolenie z wizyty i uznanie za wysoki standard produkcji. „Dużą przyjemność sprawiła mi możliwość osobistego przekonania się o wysokim poziomie jakości Waszej produkcji, co jest źródłem nie tylko naszej satysfakcji, ale przede wszystkim naszych klientów" – napisał. Dyrektor Morchio podziękował także wszystkim za zaangażowanie i podkreślił, że „kompetencje i entuzjazm pracowników potwierdza słuszność decyzji o rozwoju działalności Fiat Auto w Polsce". Przy okazji dyrektor pełnomocny złożył wszystkim pracownikom i ich rodzinom najlepsze życzenia z okazji zbliżających się Świąt.

Kim jest dyrektor pełnomocny Grupy Fiat?

Giuseppe Morchio urodził się w Rapallo, w 1947 roku. Jest żonaty, ma dwoje dzieci.

Ukończył Wydział Inżynierii Mechanicznej. Swoją karierę zawodową rozpoczął w Sektorze Okablowania należącym do Grupy Manuli. W 1980 roku przeszedł do Pirelli, gdzie objął funkcję dyrektora logistyki w obszarze opon. Następnie został dyrektorem Manufacturing, Quality and Logistics w Pirelli Tyre Worldwide, a później dyrektorem naczelnym w sektorze opon Pirelli SpA. Kolejne lata spędził za granicą Włoch, najpierw jako prezes i dyrektor pełnomocny Pirelli Neumaticos w Barcelonie, później jako Prezes & CEO w Pirelli Tyre w Ameryce Północnej. Do Italii powrócił w 1993 roku na stanowisko dyrektora generalnego i pełnomocnego Pirelli Cavi SpA Holding. W 1995 roku został prezesem i dyrektorem pełnomocnym Pirelli Cavi i Systemy SpA Worldwide w Energia i Telecomunicazione – była to jego ostatnia funkcja w Grupie Pirelli, w której przepracował w sumie 21 lat. Następnie został mianowany członkiem zarządu ENEL, włoskiej Centrali Energetycznej.

Młodzi, zdolni, spragnieni wiedzy i za skuteczne dążenie do realizacji tych pragnień nagradzani przez Spółki Grupy Fiat. Zakończyła się kolejna edycja wręczania nagród dla dzieci pracowników za szczególne wyniki w nauce.

Otwarci na przyszłość

Tomasz Libich, fot. Maciej Feodorów

Lista nagrodzonych

MATURY

Automotive Lighting Polska Sp. z o.o. Joanna Hućko **Business Solutions Polska Sp. z o.o.** Dorota Fijak, Katarzyna Jeszke, Jolanta Karczmarczyk, Mateusz Kubica, Bartłomiej Pawlus **Comau Poland Sp. z o.o.** Piotr Kaczanowski, Agnieszka Kufelin, Janusz Paluch, Renata Pryszcz, Iwona Skalska **Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.** Agnieszka Konior, Agnieszka Szypuła, Alicja Zioberczyk **Fiat Auto Poland SA** Łukasz Bednarski, Aldona Bodasińska, Joanna Bugajska, Agnieszka Jankowska, Joanna Jaskółka, Barbara Juraszek, Agnieszka Kliś, Tomasz Konieczny, Mateusz Kosek, Ilona Leśnik, Kamila Łabaj, Stanisław Łukawiecki, Andrzej Majewski, Michał Majewski, Jakub Matyśkiewicz, Ewelina Orzeł, Ewa Pająk, Katarzyna Różycka, Konrad Stępień, Olga Świderska, Alina Turek, Michał Wajdeczko, Anna Zalichta, Michał Zrada **ITS-GSA Polska Sp. z o.o.** Krzysztof Chruściński, Robert Gładysz, Artur Hibner, **Teksid Iron Poland Sp. z o.o.** Anna Kałuża, **Sadi Polska - Agencja Celna Sp. z o.o.** Agnieszka Pollak, Agata Zawisza **Fiat Polska Sp. z o.o.** Magdalena Szewczykowska **Sirio Polska Sp. z o.o.** Piotr Góra, Barbara Kościelniak **Magneti Marelli Exhaust Systems Poland Sp. z o.o.** Magdalena Bergier, Jarosław Gawron, Mariusz Gawron, Joanna Królczyk **Magneti Marelli Sospension Systems Poland Sp. z o.o.** Tomasz Winiarski **GM-Fiat Purchasing Poland Sp. z o.o.** Sylwia Chwalik, Iwona Pabis **CNH Polska Sp. z o.o.** Anna Hoffman, Aleksandra Kudła, Karolina Wierzbowska

LICENCJACI – INŻYNIEROWIE

Automotive Lighting Polska Sp. z o.o. Aleksandra Frączkiewicz **Business Solutions Sp. z o.o.** Patrycja Maślanka, Joanna Machulec, Łukasz Then **Comau Poland Sp. z o.o.** Joanna Szalbot, Anna Wawak **Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.** Agnieszka Goliasz, Iwona Kalicińska, Anna Mydlak, Arkadiusz Szczypkowski **Fiat Auto Poland SA** Monika Abramczyk, Radosław Bukowski, Grzegorz Galek, Patryk Hefner, Robert Jenkner,

Zgodnie z coroczną już tradycją w uroczystości dominowała radość, gratulacje, przemówienia i gorące życzenia dalszego poszerzania horyzontów wiedzy. Sto pięćdziesięcioro pięcioro dzieci pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce otrzymało nagrody za dobre wyniki w nauce osiągnięte w roku szkolnym 2001-2002. Nagrody pieniężne, wręczane już po raz siódmy, przyznano w trzech kategoriach: świadectw maturalnych (57 osób), licencjatów i dyplomów inżyniera (34 osoby) oraz dyplomów ukończenia studiów wyższych z tytułem magistra lub lekarza (64 osoby). O nagrodę można było się ubiegać pod warunkiem uzyskania oceny nie niższej niż: 4,75 z egzaminu dojrzałości, bardzo dobrej na dyplomie ukończenia studiów licencjackich oraz dobrej na dyplomie ukończenia studiów inżynierskich, magisterskich lub medycznych. Łączna wartość przyznanych nagród sięgnęła w tym roku kwoty prawie 600 tysięcy złotych.

Enrico Pavoni

Gospodarzem uroczystości byli Mauro Pasquero, wiceprezes ds. międzynarodowych Fiat S. p. A oraz Enrico Pavoni, prezes Fiat Polska Sp. z o. o., który powiedział: „Wręczanie nagród dla najzdolniejszych dzieci pracowników to już nasza tradycja” – mówił do zgromadzonych w Sali Redutowej hotelu „Pod Orłem” w Bielsku-Białej. Populacja absolwentów wyróżnionych w Polsce jest drugą co do wielkości (po Włoszech) spośród wszystkich krajów, w których spółki Grupy Fiat wręczają owe nagrody.

Prezes Pavoni odczytał też list gratulacyjny ministra edukacji narodowej i sportu Krystyny Łybackiej, skierowany do nagrodzonych.

W uroczystości wręczenia nagród, oprócz nagrodzonych absolwentów i ich rodziców, udział wzięli również przedstawiciele władz lokalnych, rektorzy wyższych uczelni technicznych współpracujących z FAP, delegacja Zarządu Fiat S. p. A oraz kierownictwo spółek Grupy Fiat w Polsce biorących udział w tegorocznym konkursie.

„Wasza tutaj obecność świadczy o tym, iż byliście bardzo dobrzy w tym, co na obecnym etapie życia jest waszą pracą – mówił do zgromadzonych Mauro Pasquero. – Dziękuję rodzicom, bo mają w tym swój ogromny udział. Nauka to zajęcie, które – jeśli prowadzi do doskonalenia wyników – oznacza inteligencję, krytyczny umysł, zaangażowanie i pasję”.

Mauro Pasquero

Jak podkreślił Mauro Pasquero, w historii Fiata kształcenie zawsze odgrywało istotną rolę, a bez wybitnych osobistości nie można iść naprzód. Siła postępu kulturowego, czy ekonomicznego jest wprost proporcjonalna do poziomu wykształcenia społeczeństwa. Oto powód, dla którego Fiat zawsze żywo interesował się szkolnictwem oraz współpracował ze środowiskami naukowymi. ►

Anna Kęsoń, Jolanta Knapik, Anna Lulek, Marta Maciejewska, Anna Makuch, Joanna Matuszek, Paweł Mszyca, Michał Muszyński, Dawid Porwit, Anna Wójcik **CNH Polska Sp. z o.o.** Agnieszka Chojnacka, Jacek Jakubowski **Sirio Polska Sp. z o.o.** Bartłomiej Hankus **Teksid Iron Poland Sp. z o.o.** Dariusz Jankowski, Joanna Madzia, Ewa Stanna, Iwona Szostok **Magneti Marelli Exhaust Systems Poland Sp. z o.o.** Agnieszka Czajer **Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.** Justyna Król

MAGISTROWIE/LEKARZE

Automotive Lighting Polska Sp. z o.o. Paweł Dudek, Jolanta Kosmowska-Wojtal, Sylwia Polak, Anita Satława, Edyta Sobczyk **Business Solutions Polska Sp. z o.o.** Agnieszka Dziura, Piotr Gielmuda, Przemysław Kowalewski, Agnieszka Michaluk-Pawłowska, Michał Piekarek, Magdalena Puskarczyk, Robert Warpachowski **Comau Poland Sp. z o.o.** Joanna Dębiec, Arkadiusz Dutka, Anna Gabryś, Sabina Jakimiuk, Aldona Jarzyńska, Agata Kurczewska, Agnieszka Pawłowska **Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.** Patrycja Kawałek, Patrycja Kotowska, Anna Kowalczyk, Adrian Paszek, Krzysztof Piszcz, Anna Plichta, Piotr Waleczek **Fiat Auto Poland SA** Karolina Babiuch, Magdalena Babiuch, Monika Bil, Monika Dudek, Beata Forc, Magdalena Gałka, Sylwia Gęga, Olimpia Głód, Katarzyna Grużlewska-Łosik, Rafael Gwizdoń, Mikołaj Gwóźdź, Arkadiusz Kość, Magdalena Krzemień, Marta Krzemieńska, Monika Książek, Krzysztof Kukla, Joanna Lasek, Anna Liszka, Piotr Maciążka, Bartosz Majewski, Aleksander Pługawko, Anna Tarnowska, Ewa Wójcik, Monika Zajchowska, Agata Żykwińska **Fiat Polska Sp. z o.o.** Dariusz Górnik, Aleksandra Konieczny **GM Fiat WW Purchasing Poland Sp. z o.o.** Dominik Lejawka **Ingest Segim Polska Sp. z o.o.** Teresa Schramel **ITS-GSA Polska Sp. z o.o.** Jarosław Doliński, Dominik Sowa, Aleksandra Wójtowicz **CNH Polska Sp. z o.o.** Daria Domosławska, Sławomir Jastrzębski, Iwona Nadwadowska, Luiza Tarnowska, Małgorzata Tylenda **Sadi Polska - Agencja Celna Sp. z o.o.** Monika Zielińska **Teksid Iron Poland Sp. z o.o.** Jolanta Goliasz

Wśród nagrodzonych znaleźli się przedstawiciele rodzin związanych z 15 spółkami Grupy Fiat w Polsce, bo dzieci pracowników tylu spółek zostały nagrodzone w tegorocznej edycji konkursu.

Sylwia Polak

„Jeszcze zdając maturę nie wiedziałam, co będę dalej robić. W końcu wybrałam Zarządzanie i Marketing – i wkrótce rzeczywiście okazało się, że był to trafny wybór. Już pracuję w gimnazjum, jako nauczyciel informatyki. Ciągle jednak szukam swojego miejsca – i często zdarza się, iż słyszę, że mam za wysokie kwalifikacje. Jestem pewna, że otrzymana nagroda pomoże mi w tych poszukiwaniach".

Dariusz Jankowski

„Skończyłem informatykę, bo od zawsze interesowałem się właśnie zagadnieniami związanymi z komputerami.

Udało mi się odbyć staż i pozyskać doświadczenie pracując dla kilku firm w tej branży. Ponieważ najważniejszą zasadą jest dla mnie ciągle iść naprzód, otrzymaną nagrodę chciałbym przeznaczyć na upgrade sprzętu komputerowego, którego używam. Moim marzeniem jest kreatywne tworzenie czegoś nowego, innowacyjnego – jak Open Source, czy Linux".

Luiza Tarnowska

„Oczywiście każdy lubi otrzymywać nagrody, ale najważniejsze jest to, że nasz wysiłek został dostrzeżony i doceniony. Nie tylko zresztą nasz, także naszych rodziców, ich wkład, a nieraz i poświęcenie, by dzieci zdobyły wykształcenie – dziś widać wyraźnie, że to wszystko nie poszło na marne. A na co przeznaczę otrzymane pieniądze? Zapewne zainwestuję w moje hobby, którym od kilku lat jest fotografowanie".

Bartosz Majewski

„Z całą pewnością należy bardzo podziękować Fiatowi za to, że inwestuje w młodych ludzi, że ugruntowuje ich dążenie do zdobywania wiedzy. A przyznane nagrody nie tylko cieszą. Na pewno, dobrze wykorzystane, pomogą w zdobyciu lepszej pracy, w zainwestowaniu w naszą przyszłość".

„Otwartość umysłu pozwoli skonfrontować się z różnymi kulturami, pracą w grupie, zaznajomić się z transformacją ekonomii i społeczeństw – mówił, kierując swe słowa do nagrodzonych, Mauro Pasquero. – Kreatywność pomoże w procesie wymyślania rzeczy nowych. Starajcie się jednak pozostać młodzi duchem. Ufajcie swoim posunięciom, ale uczcie się też od innych. W ten sposób łatwiej skorzystacie z wielu okazji, które życie wykreuje dla was i dla waszych rodzin". ■

Model godny Oskara

Fiat Panda, wprowadzony na rynek we wrześniu br., zdobył tytuł „Samochód Roku 2004”, przyznany przez międzynarodowe jury. Rynek potwierdził słuszność tego wyboru: w ciągu pierwszych dwóch miesięcy złożono 95 tysięcy zamówień. „To zasługa profesjonalizmu wszystkich pracowników” - mówi Giuseppe Morchio.

Fiat Panda to „Samochód Roku 2004”. Prestiżowy tytuł został przyznany przez jury złożone z 58 dziennikarzy motoryzacyjnych, reprezentujących 22 kraje europejskie. Dzięki 281 głosom Fiat Panda stanął na najwyższym podium. Drugie miejsce zdobyła Mazda 3 ex aequo z Volkswagenem Golfem – na obydwa modele oddano jednakową liczbę głosów (241). Trzecie miejsce przypadło Toyocie Avensis (219 głosów). Panda nie tylko zebrała największą liczbę głosów, ale również została zaliczona do ulubionych modeli przez 55 z 58 dziennikarzy (każdy z nich mógł wskazać siedem modeli). Szesnastu dziennikarzy przyznało Pandzie najwyższą ocenę: 10 punktów.

„Tytuł ten – skomentował Giuseppe Morchio, Dyrektor Generalny Fiata – ma dla nas szczególne znaczenie. Z jednej strony dowodzi, że nasze przedsiębiorstwo umie projektować i produkować nowe, innowacyjne samochody; z drugiej – jest nagrodą za wytężoną pracę Fiata na rzecz uzdrowienia sytuacji firmy i jej dalszego rozwoju”.

Dyrektor Generalny pragnąc podziękować wszystkim pracownikom Fiata za determinację, wykazaną w pracy w tak trudnym momencie dodał. „Ta nagroda – podkreślił – jest uznaniem dla ich umiejętności zawodowych i kompetencji technologicznych. Motywuje nas do tego, by udowodnić, że umiemy i możemy jeszcze więcej”.

Panda to ósmy model Fiata ogłoszony Samochodem Roku. Przed nim tytuł ten zdobyły modele 124, 128, 127, Uno, Tipo, Punto, Bravo/Brava. Wyróżnienie, ustanowione czterdzieści lat temu, przyznano również Lancii Delta i Alfie Romeo 156 oraz 147. Trzy marki Fiata Auto zwyciężyły w sumie jedenaście razy; Renault odniósł pięć takich zwycięstw, Ford cztery, Citroën i Peugeot trzy.

Do sukcesu tego dochodzi tytuł „Samochodu Europejskiego 2004” przyznany przez Włoską Unię Dziennikarzy Motoryzacyjnych. Model Fiata Auto zdobył to wyróżnienie, istniejące od 1987 roku, po raz ósmy.

Panda została przyjęta z uznaniem nie tylko przez prasę motoryzacyjną, ale również przez rynek. W ciągu pierwszych dwóch miesięcy od wejścia do sprzedaży zamówienia w Europie przekroczyły 95 tysięcy. W Polsce od chwili wprowadzenia na rynek była najchętniej kupowanym samochodem, we Włoszech Panda zajmuje drugą pozycję, po Fiat Punto, w kategorii najlepiej sprzedający się samochód. Zachęcające wyniki pozwalają wróżyć wielki sukces temu małemu czterodrzwiowemu modelowi. W ciągu najbliższych miesięcy możemy spodziewać się nowych wersji, na przykład z napędem na cztery koła. Gama Panda stanie się prawdziwą rodziną samochodów, zdolną spełnić oczekiwania również klientów niszowych.

Kulisy polskiego sukcesu

Filippo Gallino, fot. Ireneusz Kaźmierczak

Roboty to nie wszystko. Liczy się także pasja w pracy. To właśnie dlatego pracownikom Fiat Auto Poland w Tychach powierzono produkcję nowej Pandy.

Dzisiaj rywalizują ze sobą kraje, firmy, nawet zakłady w ramach jednego koncernu. Chcąc mieć swój udział w inwestycji na wielką skalę, trzeba sobie na to zasłużyć. Współczesny przemysł oparty jest na organizacji i jakości pracy oraz kwalifikacjach i doświadczeniu ludzi. Takie wymagania spełnia załoga Zakładu Karoserii w Tychach.

Docenienie jakości tyskiej załogi to sukces nie tylko Tych, ale całej Polski. Dzieje się to w czasie, gdy inni światowi producenci samochodów budują nowe zakłady poza Polską. W momencie, gdy wartość naszego eksportu do Unii Europejskiej ma istotne znaczenie w bilansie płatniczym z zagranicą. Od lat ponad 3% polskiego eksportu pochodzi z Tych. W ostatnich dziesięciu latach Fiat Auto Poland wyeksportował blisko półtora miliona samochodów. Dzięki nowej Pandzie, Samochodowi Roku 2004, z pewnością wzrośnie udział Fiata w polskim eksporcie. Zainwestowano 560 mln euro, aby po raz pierwszy we współczesnej historii Polski stworzyć samochód, który przewiduje wersję w 100 procentach wykonaną w Polsce, od karoserii po silnik. Mowa o najbardziej zaawansowanej technologicznie wersji, wyposażonej w nowoczesny silnik diesel 1,3 16v Multijet, produkowany w Bielsku-Białej.

Poza Włochami i Brazylią, Zakład Karoserii w Tychach, jest najważniejszym w świecie przedsiębiorstwem Fiata Auto. Powstanie Fiat Auto Poland w 1992 roku spowodowało napływ do Polski najnowocześniejszych technologii i przyciągnęło światową czołówkę firm wielu branż. Od tego czasu Fiat Auto Poland udowodnił, że inwestycje Grupy Fiat zostały właściwie ulokowane. We wrześniu 1996 roku, Fiat Auto Poland, jako pierwsze w Europie przedsiębiorstwo motoryzacyjne rozumiane jako całość, otrzymało certyfikat zapewnienia jakości na zgodność z normą ISO 9001. W 2002 roku, ponownie jak jedne z pierwszych, uzyskało certyfikat Zintegrowanego Systemu Zarządzania potwierdzającego zgodność zarządzania firmy w zakresie jakości (ISO 9001), ochrony środowiska (ISO 14001) oraz bezpieczeństwa i higieny pracy (PN-N-18001).

Nowy Fiat Panda powstaje w zakładzie, jednym z najlepszych w Grupie Fiat, gdzie umie się pracować w grupie i certyfikować

własną pracę bez konieczności zewnętrznej kontroli, gdzie prewencyjne utrzymanie ruchu urządzeń to codzienna praktyka, gdzie szkolenia, na wszystkich poziomach, są integralną częścią działalności pracowniczej i towarzyszą całemu okresowi ich życia.

Nowy Fiat Panda powstaje w zakładzie, gdzie każdy z pięciu tysięcy części, z których składa się samochód, ma

swój proces badawczy, projektowy, technologiczny i produkcyjny, który zmierza do osiągnięcia najwyższej jakości

Aby ktoś nie powiedział, że to tylko słowa, Fiat Auto Poland utrzymuje pod ciągłą kontrolą wszystkie najważniejsze wskaźniki jakości: Quality Tracking – metodę obserwowania samochodu w trakcie eksploatacji, Initial Customer Perception – wstępną ocenę samochodu przez użytkownika, testy dynamiki funkcjonowania, czy też statystyczne metody kontroli procesu, tzw. Statistical Process Controll.

Nowy Fiat Panda powstaje w zakładzie, gdzie blisko 400 robotów, technologia i metody pracy są ważne, ale nie tylko. Ponieważ w Tychach postawiono na ludzi, na pasję, z jaką podchodzą do swej pracy. Oni dokładnie wiedzą, o co chodzi. Dlatego pracownikom Fiat Auto Poland w Tychach powierzono produkcję nowej Pandy. ■

zbliżenie

Jak powstał zwycięski samochód

Jak powstał samochód cieszący się dużą popularnością? Rozmawiamy o tym z Mauro Pierallini, odpowiedzialnym za „Projekt mini" oraz członkami zespołu, pracującego nad projektem nowej Pandy.

„Zaprojektowanie samochodu małego często jest trudniejsze niż dużego – mówi Pierallini. – Napotyka się ograniczenia dot. wymiarów, kosztów, itp. Produkt musi się też podobać nie „niszy" konsumentów, ale szerokiemu przekrojowi kierowców. Wystartowaliśmy w 1999 r., tworząc pierwsze projekty modelu. Aspektem, który miał nas odróżniać od konkurencji, była estetyka. Pracowaliśmy nad samochodem funkcjonalnym, przestronnym, ale też pięknym. Na początku zainspirował nas studyjny Ecobasic, później przeszedł on przemianę dzięki współpracy Bertone i Centrum Stylu Fiata. Przy rozwoju inżynieryjnym modelu korzystaliśmy z możliwości oferowanych przez systemy informatyczne, symulacyjne i obliczeniowe. Np., po raz pierwszy próba montażu komponentów kabiny była przeprowadzona nie na fizycznych modelach, ale w rzeczywistości wirtualnej. Dzięki komputerom prototypy Pandy zachowywały się tak, jak założono w projekcie. Egzemplarze preseryjne były w zasadzie bez zastrzeżeń: udoskonalenia sprawdzono już w modelach matematycznych. Przy projektowaniu modelu trzeba znaleźć kompromis pomiędzy różnymi wymaganiami. Np. osoba zajmująca się przestrzenią wewnętrzną chciałaby zaprojektować samochód jak wielką bryłę, specjalista od aerodynamiki i zużycia paliwa ma na myśli torpedę. Naszym zadaniem jest wypracowanie kompromisu tak, aby właściwości ustalone w fazie projektu nie zostały naruszone w procesie prowadzącym do produkcji". Oprócz przestronności wnętrza, komfortu i wyposażenia, atutem modelu jest zachowanie się na drodze. Pierallini mówi: „Prowadząc Pandę, kierowca od razu nabiera pewności siebie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę też wysoki poziom bezpieczeństwa (potwierdzony przez crash test) oraz design, to możemy powiedzieć, że zrealizowaliśmy założone cele. Tak twierdzą nie tylko dziennikarze, którzy przyznali Pandzie tytuł Samochodu Roku, ale także klienci. Panda stała się konkurencją również dla samochodów z wyższego segmentu".

M. Pierallini (po prawej) wraz z członkami zespołu

Pracujący w polu żółty kolos rodem z płockiej fabryki CNH Polska najpierw przykuwa uwagę swoją wielkością. Mało kto myśli wówczas o tym, iż ogromny kombajn tak naprawdę powstaje przecież z połączenia mnóstwa o wiele mniejszych podzespołów.

Kombajn w kilku etapach

Tomasz Libich
fot. M. Feodorów

Na siedmiu przykrytych dachem hektarach hali produkcyjnej spółki CNH Polska, na której pracuje około 600 osób, powstają obecnie kombajny linii TC, Bizony – od niedawna – prasy oraz headery zbożowe. W tym numerze „Fiata Wokół Nas" proponujemy krótką podróż wzdłuż linii produkcyjnej najważniejszego (i największego) obecnie produktu płockiej fabryki – kombajnu TC.

Cała produkcja podzielona jest na cztery główne etapy: produkcję detali, spawalnie podzespołów, malarnię i montaż. CNH Polska nie produkuje „na magazyn" – każdy kombajn, już w momencie rozpoczęcia produkcji przypisany jest do konkretnego odbiorcy – przyszłego właściciela. Cały cykl produkcyjny (od zamówienia do dostarczenia produktu klientowi) trwa około trzech miesięcy, sam montaż mniej więcej 100 godzin.

Wszystko rozpoczyna się od kontaktów handlowych z dostawcami krajowymi i zagranicznymi. Elementy potrzebne do produkcji kombajnu powstają głównie w Płocku, choć do fabryki przywożone są także gotowe podzespoły. W przypadku tych pierwszych, początkowym ogniwem są surowce (blachy, pręty, rury, wyroby metalowe), które trafiają do działu produkcji detali. Tutaj następuje plastyczna obróbka tychże surowców, ich cięcie i przetwarzanie na mniejsze elementy. Wysoką precyzję wymiarów i kształtów zapewniają wycinarki laserowe – z podajnika schodzi cały arkusz blachy, a urządzenie wycina poszczególne otwory. Co istotne, technologia ta umożliwia po pierwsze maksymalne wykorzystanie powierzchni arkusza (ilość odpadów sięga maksymalnie 10%), po drugie, jedna maszyna pozwala na obróbkę różnych elementów.

Paweł Rzepka (obsługa wypalarki laserowej)

„Ręcznie następuje tutaj właściwie tylko ładowanie arkusza do maszyny i wyciąganie gotowych, pociętych elementów. Całością zarządza odpowiedni program komputerowy – zakładający na przykład wykorzystanie siedemnastu takich samych arkuszy, a na każdym z nich trzydzieści kilka elementów do wypalenia. I całość przewidywana jest na najbliższe dwanaście godzin pracy. To, co zostało wycięte, przekazane zostaje na prasy – które dokonują gięcia w różnych płaszczyznach, dopasowują krawędzie, przygotowują bardziej skomplikowane kształty itd. Wszystkie maszyny sterowane są numerycznie, co daje gwarancję najwyższej jakości wykonania".

W większości przypadków z tej części hali produkcyjnej pochodzą półprodukty przeznaczone do spawania i zgrzewania, a więc kolejnego ważnego etapu całego procesu.

Mirosław Sulkowski (obsługa robota spawalniczego)

„Również tutaj człowiek jest potrzebny praktycznie tylko do założenia i zdjęcia detalu, po wykonanej przez robota pracy – no i przy ewentualnych awariach. Sam robot jest niesamowicie precyzyjny. Proces spawania trwa różnie, w zależności od detalu (od 7-8 do 40 minut). Od razu na spawalni pracownicy szlifują poszczególne elementy, usuwają nierówności i odpryski spawalnicze.

Największe gabarytowo są ramy od headerów (zespoły tnące kombajnów). Są też podzespoły, które składają się nawet z trzydziestu elementów – jak np. obudowa przenośnika pochyłego".

Prócz własnych potrzeb, CNH Polska produkuje także różne podzespoły dla innych fabryk CNH w Europie np. sita, klepiska, transportery spiralne, przenośniki pochyłe. W niektórych grupach podzespołów firma jest jedynym producentem w koncernie (np. kabiny do kombajnów, zespoły transporterów spiralnych, sit czyszczących do kombajnu). Zamówienia dla firm siostrzanych stanowią znaczącą cześć programu produkcyjnego.

Na każdym poziomie produkcji przeprowadzana jest kontrola jakości poczynając od wyboru dostawców, podczas dostaw i całego procesu produkcyjnego (produkcja części, podzespołów, proces malowania, montaż, odbiór końcowy. W zależności od ważności produktu co określa szczegółowo dokumentacja konstrukcyjna i technologiczna, dokonuje się kontroli statystycznej, stuprocentowej, wyrywkowej, na całą partię itd. Pracę ułatwiają wysokiej klasy maszyny pomiarowe.

Jan Jagielski (obsługa maszyny do pomiaru przestrzennego)

„Po właściwym zaprogramowaniu i zorientowaniu maszyny względem konkretnego podzespołu, przystępuje ona do bardzo dokładnych pomiarów. Efektem końcowym jest wydruk – dzięki któremu porównać można dane zakładane i odchylenie. Jeśli istnieją błędy, na wydziale produkcyjnym wykonuje się korektę i ponownie mierzy cały element. Aż do zadowalających wyników".

Maszyna na całej swojej powierzchni (6 m x 3 m podstawy x 2 m wysokości) może mieć maksymalnie do 0,14 mm błędu. Ale jeżeli ta odległość od punktu do punktu jest mniejsza, to i błąd jest mniejszy – a zatem prawdopodobieństwo niewielkiej nawet pomyłki schodzi praktycznie do zera.

W fabryce CNH Polska do maksimum wykorzystywany jest system transportu podwieszonego pod sufitem hali – by jak najbardziej zniwelować konieczność rozwożenia detali wózkami widłowymi. Na terenie całej hali produkcyjnej są aż trzydzieści dwa punkty adresowe, do których docierają za pomocą tegoż systemu detale i podzespoły. Transporter łączy wszystkie istotne miejsca procesu produkcyjnego poczynając od spawalni poprzez malarnię aż do stanowisk montażowych. Wykonany z odpowiednio pociętych i pogiętych elementów podzespół, po zakończeniu spawania, trafia do kolejnego kluczowego punktu hali – malarni.

Płocki zakład stosuje zasadę czystego montażu – malowane (lub cynkowane) są poszczególne detale, a nie dopiero cały kombajn. Dzięki temu wszystkie powierzchnie są pokryte farbą co znacząco wpływa na odporność na korozję, całość wygląda bardzo estetycznie – czysto i schludnie przebiega także montaż.

Stosowanym w CNH Polska systemem malowania jest kataforeza. Proces ten przebiega kilkuetapowo. Każdy element najpierw trafia do komory, w której jest kilkakrotnie myty i odtłuszczany z użyciem detergentów fosforanowych. Tak przygotowane elementy trafiają do pokrycia powierzchni farbą podkładową – co ma szczególne znaczenie w powłokach antykorozyjnych. Malowanie następuje poprzez zanurzenie danego elementu w farbie – każdy detal ma określony ładunek elektryczny, lakier natomiast ma ładunek przeciwny. Wszystko odbywa się więc na zasadzie idealnego ▶

przyciągania – farbą pokryte zostaje dokładnie tyle powierzchni, ile potrzeba. Nad całą linią, na wypadek awarii, czuwa specjalna służba – sam proces malowania odbywa się jednak automatycznie, bez udziału ludzi. Prędkość przepływu detalu w zanurzeniu jest specjalnie, optymalnie dobrana. Pokryty farbą podkładową element jest suszony w wysokiej temperaturze (180°C).

Następny punkt stanowi komora malowania nawierzchniowego – przez cały czas transporter jest w ruchu, nie zatrzymuje się. Tutaj pracownicy zajmują się ręcznym malowaniem. W fabryce maluje się detale w kilku kolorach: żółtym, dwóch odcieniach czerwonego, niebieskim i ciemnym szarym.

Poszczególne grupy elementów znakowane są przy zawieszaniu na windę – stąd malarze wiedzą w jakim kolorze ma być dany detal. Po drugim z kolei wysuszeniu, w zależności od przeznaczenia, wszystkie elementy trafiają w różne miejsca linii montażowej.

W przypadku samego montażu istnieje kolejny podział na trzy główne obszary – przedmontaż podzespołów, główna linia montażowa, montaż ostateczny i regulacje. Główna linia montażowa składa się z piętnastu stanowisk. Na nich montowane są kolejno: rama dolna kombajnu (plus nadbudowywane poszczególne elementy, podzespoły, wałki, skrzynia biegów mocowana itp.), podsiewacz (zespół czyszczący), koła, układ jezdny, osie napędowe (przód) i sterujące (tył), zespół młócący, wytrząsacz, pomost kierowcy, pierwszy etap hydrauliki, zbiornik ziarna i silnik (pochodzący z Anglii – Ford), pompa hydrostatyczna, przenośnik ziarnowy, kabina operatora i przenośnik kłosowy, zbiornik paliwa (300-400 litrów), układ paliwowy, osłona wylotu słomy i pierwsze osłony, zabudowy mechanizmów, drabinki, barierki, rura wyładowcza i przenośnik pochyły, pokrywa zbiornika ziarna. Na koniec następuje zalewanie układu hydrostatycznego i hydraulicznego ciekami, olejami itd. Wreszcie kontrola i czyszczenie. Taśma montażowa automatycznie przenosi składany kombajn na poszczególne stanowiska. Cykl ustalany jest w zależności od zakładanej liczby montowanych kombajnów dziennie.

Kiedy cały kombajn jest zmontowany, następuje uruchomienie silnika i maszyna opuszcza taśmę. To jednak jeszcze nie koniec – dalej przechodzi ona na gniazdo napraw, usterek i regulacji. Tam następuje drobiazgowe sprawdzanie kombajnu w kabinie diagnostycznej.

Jan Felczak (kontrola jakości)

„Kompleksowo sprawdzamy, czy kombajn spełnia wszelkie wymagania – jako całość oraz w rozbiciu na podzespoły mechaniczne, elektryczne, klimatyzację itd. Tutaj ustalamy także np. obroty kół ponieważ w różnych krajach obowiązują różne przepisy ruchu drogowego dla maszyn rolniczych samobieżnych od 20 do 30 km/h – średnio 25 km/h. Ta operacja również wynika z stosowania różnych, zawartych w specyfikacji zamówienia, wymiarów opon kół przednich, co ma wpływ na prędkość kombajnu. Po tym etapie poprawek i regulacji oklejamy kombajn nalepkami z logo firmy, nazwą itd.

Ostateczna kontrola następuje podczas próby w ruchu – gdzie przez 30 do 45 minut pracują jednocześnie wszystkie pokładowe napędy. W końcu kombajn trafia do magazynu wyrobów gotowych – z nalepką potwierdzającą kontrolę jakości, a stamtąd – do klienta".

Minimum 2% produkcji poddane jest specjalnemu procesowi kontroli „CQA", co mówiąc bardziej zrozumiałym językiem – oznacza „kontrolę oczami klienta". Jest to szczególny proces kontroli jakości, którego wynik odzwierciedla rzeczywisty poziom jakości wyrobów.

W oddzielonym pomieszczeniu pracownik kontroli z doświadczeniem nie tylko produkcyjnym, ale również z doświadczeniem eksploatacyjnym, sprawdza wybrany losowo kombajn z grupy wyrobów gotowych do sprzedaży. Proces CQA dla kombajnu trwa kilka dni, a jego podstawą jest lista kontrolna zawierająca wszystkie

parametry techniczne, jak również punkty związane z estetyką wykonania. Wynikiem końcowym procesu CQA są punkty karne, które zależą od rodzaju usterek ujawnionych w czasie kontroli.

Patrząc na pracujący podczas żniw kombajn niełatwo wyobrazić sobie, jak daleką przeszedł drogę i z jak wielu małych podzespołów się składa. Z perspektywy płockiej hali produkcyjnej staje się to już dużo bardziej widoczne. ■

zbliżenie

Wielki potencjał

Wywiad ze Stefano Marzoli, dyrektorem personalnym i członkiem Zarządu CNH Polska.

Polska jest krajem o wielkim potencjale, bliskim już wejścia do Unii Europejskiej. Dlatego Case New Holland zdecydowało się postawić na rozwój działalności w tym kraju, wykorzystując jego przewagę konkurencyjną w zakresie wykształcenia zawodowego, siły roboczej i kosztów.

Po roku pracy jestem usatysfakcjonowany osiągniętymi wynikami. Zastałem tutaj dobrze przygotowanych współpracowników, chętnych do doskonalenia swoich umiejętności.

Z punktu widzenia potencjału ludzkiego Polska jest na takim samym, a nawet lepszym poziomie, niż wiele innych krajów Unii Europejskiej. Środowisko pracy jest konstruktywne i otwarte na dialog. Dowodem tego jest zawarte przez nas porozumienie ze związkami zawodowymi na temat elastyczności czasu pracy.

Rynek kombajnów charakteryzuje się wysoką sezonowością, trochę tak jak lody, które sprzedają się przede wszystkim latem. Zamówienia są najliczniejsze w okresie poprzedzającym żniwa. Dlatego uzgodniliśmy ze związkami „przesunięcie" godzin pracy z drugiej na pierwszą połowę roku. Takie rozwiązanie jest korzystne tak dla pracowników, jak i przedsiębiorstwa. Zwłaszcza przedsiębiorstwo jest dzięki temu bardziej elastyczne, potrzebuje mniej kapitału obrotowego i jest w stanie lepiej sprostać zapotrzebowaniu klientów.

Nie uczę się polskiego. Umiem tylko kilka słów. Wielu moich współpracowników zna dobrze włoski i angielski. Oczywiście, gdybym znał polski, „nie ośmieszałbym się" w sklepach. Ale poza tym, nie mam problemów, ponieważ w Warszawie, gdzie mieszkam, łatwo można się porozumiewać po angielsku.

W Polsce podobają mi się piękne krajobrazy, zwłaszcza zimowe. Nie lubię niektórych ponurych osiedli na obrzeżach miast, które są spadkiem po okresie państwa socjalistycznego. Jako że przyjechałem tu z Anglii, będącej krajem bardzo „polite", tzn. o uprzejmych formach, na początku nie mogłem się przyzwyczaić do szorstkich odpowiedzi w sklepach typu „Nie ma". Później zrozumiałem, że nie wynika to z braku grzeczności, ale z miejscowej kultury. My Włosi jesteśmy większymi gadułami i dlatego oczekujemy od sprzedawców czy kelnerów poświęcenia nam odpowiednio dużo uwagi.

fot. B. Ziarko

Czas diesla

Tomasz Libich

Diesle cieszą się ostatnimi czasy ogromną popularnością. Przed włosko-amerykańską spółką joint-venture pojawia się nowa szansa, bo wytwarzany przez nią silnik 1.3 SDE jest bezkonkurencyjny.

Zdaniem Tadeusza Świerczka, dyrektora generalnego spółki Fiat-GM Powertrain Polska, tak użytkownicy samochodów, jak i ich konstruktorzy skupiają coraz więcej uwagi na rodzaju i parametrach stosowanego w pojeździe silnika. Koncerny prześcigają się w poszukiwaniu nowatorskich rozwiązań w tej dziedzinie.

FWN: Czy rzeczywiście spółka dostrzega tendencję wzrostową na rynku silników diesla?

Dyrektor Tadeusz Świerczek: Rynek przez cały czas się zmienia, ale w istocie – ukierunkowanie klientów na diesla jest coraz bardziej odczuwalne. Zainteresowana jest przede wszystkim Europa Zachodnia, choć nie tylko. Producenci samochodów coraz częściej zaczynają wykorzystywać u siebie silniki produkowane w innych firmach. Nasza spółka dostrzega to zwłaszcza w zmieniającej się ilości zamówień. Już dziś zapotrzebowanie jest większe, niż przewidywaliśmy. Dlatego w obecnej chwili wyraźnie przyspieszamy proces zwiększania zdolności produkcyjnej na poszczególnych działach.

Czy to oznacza również powiększenie załogi?

Tak! Już przyjęliśmy ponad 370 nowych pracowników i, jeśli będzie potrzeba, przyjmiemy kolejnych. A że będzie taka potrzeba, jestem przekonany. Ponadto szybciej, niż się spodziewaliśmy, bo już z początkiem grudnia, uruchomiliśmy trzecią zmianę. Wszystko to sprawia, iż nasza spółka jest obecnie największym pracodawcą i największym zakładem produkcyjnym w Bielsku-Białej i regionie.

Ile silników do tej pory wyprodukował Fiat-GM Powertrain Polska?

Z linii montażowej zjechało już ponad 115 tysięcy gotowych silników. Do końca roku będzie ich ponad 135 tysięcy. Równolegle ze zwiększeniem zdolności produkcyjnych, kładziemy też ogromny nacisk na bezpieczeństwo pracy, jakość i ochronę środowiska. Docelowo osiągniemy wynik 2400 silników dziennie – co oznacza, że nowy silnik z taśmy zjeżdżał będzie średnio co 23 sekundy. Silniki dostarczamy do wielu marek samochodów, w tym głównie do firm macierzystych, tj. Fiata i General Motors.

Jakie zmiany pociągnęły za sobą te działania od momentu uruchomienia produkcji?

Jednym z naszych priorytetów było takie zakończenie produkcji silnika 100 GL i skrzyni biegów C 526, aby praktycznie wszyscy pracownicy tam zatrudnieni mogli znaleźć pracę przy produkcji nowego silnika 1.3 SDE. Dokonaliśmy tego inwestując w pracowników poprzez cykle szkoleń, które obejmowały wszystkich zatrudnionych, z dyrek-

torem włącznie. Szkolenia te pozwoliły opanować zastosowane w procesie nowe technologie wytwarzania, zapoznać się z wieloma aspektami produkcji wielkoseryjnej i przede wszystkim wpłynęły na zmianę mentalności załogi polegającej na całkowitym ukierunkowaniu się na klienta. Szkolenia odbywały się w najlepszych zakładach i ośrodkach inżynieryjnych FIAT-GM Powertrain, i obejmowały ćwiczenia teoretyczne, jak również – co jest niezwykle ważne – miały miejsce na stanowiskach pracy. Największa, licząc godzinowo, ilość szkoleń została przeprowadzona w naszym zakładzie w Bielsku-Białej. Najpierw były one prowadzone przez dostawców maszyn, później odbywały się kaskadowo. Cykl

szkoleń trwa nadal i to zarówno ze względu na fakt zatrudnienia przez Spółkę nowych pracowników, ale także z uwagi no to, iż szkolenie jest procesem ciągłym, a nasz zakład chce być organizacją funkcjonującą w oparciu o najwyższe – stosowane w przemyśle motoryzacyjnym – standardy pracy. Nasza firma ma tą dodatkową korzyść, że może korzystać z najlepszych praktyk Grupy Fiata i Grupy General Motors – i wybierać te elementy, które są najlepsze. Najlepszą inwestycją jest zainwestowanie w pracownika, i wydane przez nas prawie 12 mln euro na szkolenia całej załogi przyniosły już wymierne korzyści, o czym świadczą aktualne wskaźniki jakości i wielkości produkcji.

Co miał pan na myśli mówiąc o zmianie mentalności?

Dziś z łatwością zauważamy zmianę w podejściu pracowników do produktu – i była to zmiana konieczna. Nowa technologia z jednej strony, z drugiej zaś – nowi odbiorcy. I to odbiorcy zróżnicowani. Wcześniej zakład miał jedną grupę, a więc wspólny system – teraz mamy różnych klientów, którzy przecież często konkurują ze sobą. Pojawiło się zatem pytanie, jak sprostać oczekiwaniom każdego z nich. Metody zarządcze, odbiorcze, normy, dokumenty – wszystko musieliśmy poznać, bo przecież względem każdego klienta inaczej należy się zachowywać. I nie było to łatwe. Najpierw zmienić się musiał sam dyrektor, musiał zrozumieć, co jest core businessem w tym nowym układzie, jak wykorzystać nowe techniki, metody zarządzania, nowe procesy produkcyjne, a wreszcie zrozumieć nowych odbiorców – pod kątem jakości, ilości, terminowości. I ciągle się uczę, bo proces doskonalenia w skali mikro i makro trwa nieustannie, i nigdy się nie kończy.

Jaki cel stawia pan przed zakładem w najbliższym czasie?

Najważniejsze dla mnie jest teraz to, żeby załoga spokojnie pracowała na wszystkich liniach – przy osiąganiu maksymalnych zdolności produkcyjnych i najwyższej jakości produktu. A najlepszą weryfikację stanowi zawsze stopień zadowolenia klienta i poziom utożsamiania się załogi z zakładem – tak, by każdy był dumny ze swojej pracy. I to nie są mrzonki, już zauważyć można tego symptomy – ludziom bardzo zależy na tym, by nasz produkt był najwyższej jakości. I na co dzień to okazują.

Stąd zmiany o charakterze organizacyjnym wśród załogi?

Tak, postawiliśmy na zupełnie nowy concept team. Dotychczasowy „zespół technologiczny", skupiony na swoim zadaniu, pracuje teraz w pięciu obszarach – bezpieczeństwa, jakości, produktywności, rozwoju człowieka i kosztów. Jak już wspominałem, przejęliśmy najlepsze praktyki z firm należących do naszej grupy z całego świata – ale wybór poszczególnych elementów dokonywany był przez samych pracowników. Dlatego oni sami dobrze się w tym czują – a korzyści odczuwa cały zakład.

Firmie udało się też zdobyć nowy certyfikat...

ISO 14001, 9001, 9002 oraz 9002 w nowej wersji mieliśmy już wcześniej. Teraz do tego grona dołączył TS 16949. Jest to również certyfikat dotyczący zarządzania jakością, ale w nowym systemie, bardzo „ostrym", o najwyższych wymaganiach. W trakcie realizacji (na zaawansowanym etapie) jest u nas kolejna certyfikacja – PN-N 18001, czyli związana z normami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy.

Gaszą, ratują, rozwożą słone przekąski

Anna Borsukiewicz, Foto: Jerzy Kozierkiewicz

Specjalistyczne samochody Iveco Daily uroczyście przekazano w grudniu klientom Iveco Poland – Państwowej Straży Pożarnej i firmie Frito Lay Poland, których zadowolenie zachęca do dalszej współpracy.

Czerwony samochód ratowniczo-gaśniczy i biały, oznakowany symbolami Frito Lay, stojące w nadarzyńskiej hali firmy UNI-TRUCK Sp. z o.o. były tłem dla ceremonii symbolicznego wręczenia kluczyków do kilkudziesięciu pojazdów zakupionych przez strategicznych klientów Iveco Poland. W uroczystości ich przekazania uczestniczyli wiceprezes Iveco Franco Fenoglio i prezes Iveco Poland Sp. z o.o. Natale Rigano.

Z obiema firmami Iveco łączą długotrwałe więzi. Jest to bardzo ważne, bo, jak podkreślił prezes Natale Rigano, klienci tworzący floty swoich pojazdów z samochodów Iveco, mają dla firmy ogromne znaczenie. Nabywając i eksploatując pojazdy przyczyniają się do umacniania ich marki na polskim rynku. Takim klientem strategicznym jest właśnie Frito Lay Poland Sp. z o. o. – czołowy producent chipsów, chrupek i innych słonych przekąsek, któremu w ciągu 10 lat Iveco przekazało już 200 samochodów. Równie duże znaczenie ma dla Iveco Państwowa Straż Pożarna eksploatująca 100 pojazdów. Kolejne zakupy świadczą o tym, że klienci są zadowoleni z ich jakości i obsługi serwisowej. Jednocześnie stanowi to zobowiązanie do dalszych wysiłków w pogłębianiu współpracy ze strony Iveco.

Uroczyste przekazanie kluczyków, wręczenie ozdobnych talerzy z pamiątkowymi napisami i wspólne zdjęcia

Oznakowane symbolami Frito Lay samochody Iveco przed salonem w Nadarzynie

Samochody ratowniczo-gaśnicze wyposażono w wyciągarki

Na stronie obok: Jeden z samochodów ratowniczo-gaśniczych kupionych przez Państwową Straż Pożarną

przy pojazdach, były też okazją do rozpoczęcia konkretnych rozmów na temat dalszej współpracy. Nadbrygadier Zygmunt Politowski, zastępca komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej, określając nowe Iveco Daily jako samochód, o którym marzy każda komenda powiatowa, powiedział, że straż pożarna powinna kupować rocznie około 400 pojazdów tego typu i, choć obecnie nie można tego osiągnąć, w przyszłości na pewno tak się stanie. Dodał też, że w kraju jest 500 jednostek ratowniczych i powstał program zastąpienia samochodami Iveco innych wozów ratownictwa drogowego. Liczy więc na propozycje pozwalające przeprowadzić kolejne transakcje. W odpowiedzi Franco Fenoglio stwierdził, że Iveco jest gotowe szybko spotkać się ze swymi partnerami i wspólnie ułożyć jak najlepsze plany współpracy między strażą pożarną a Frito Lay. ■

Samochody bezpieczne i sprawne

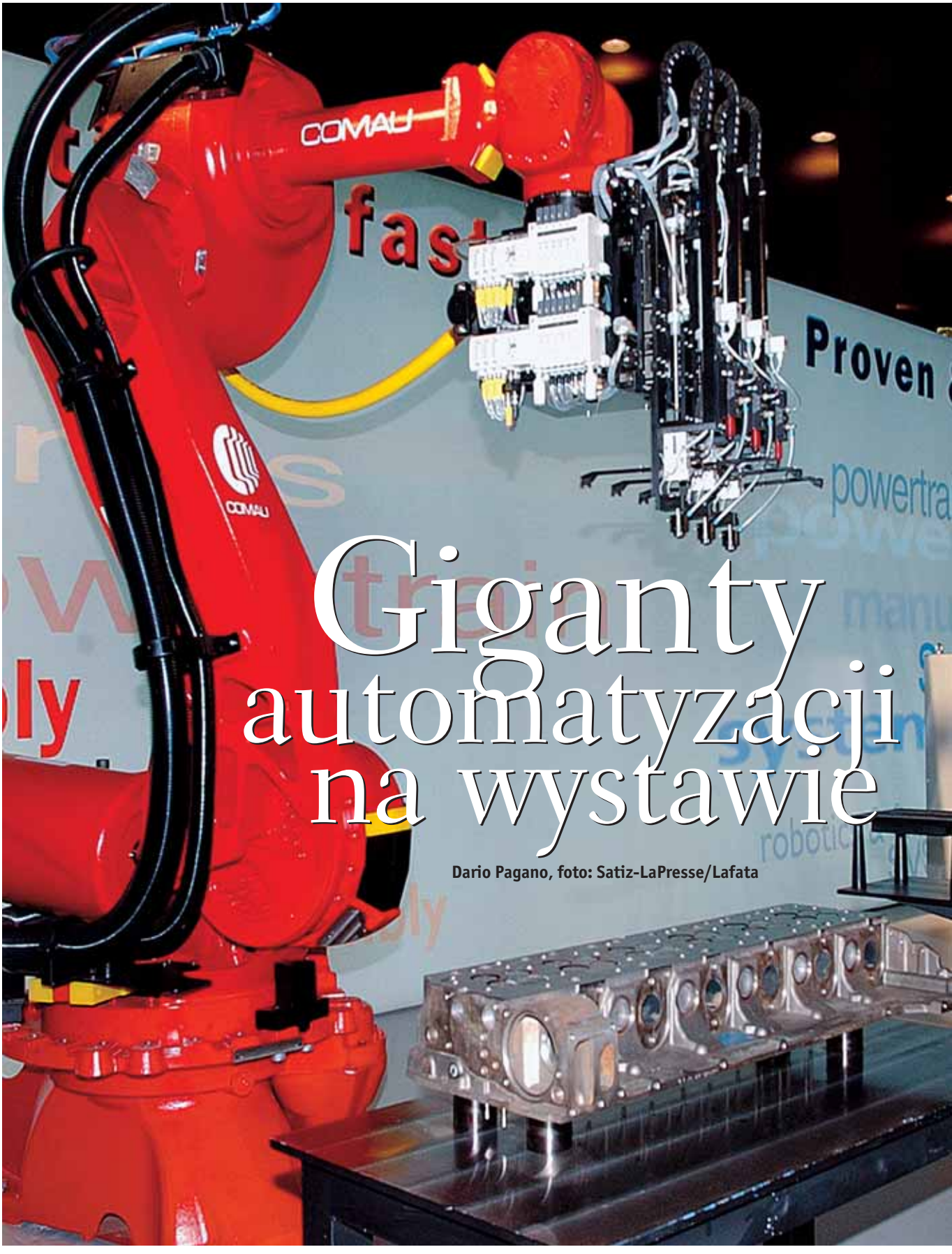
Barbara Baluta
Krajowy kierownik ds. wsparcia sprzedaży Frito Lay Poland

Frito Lay Poland jest liderem na polskim rynku słonych przekąsek. Codziennie dostarczamy je do tysięcy naszych odbiorców na terenie całego kraju. Dowozimy je właśnie samochodami Iveco Daily specjalnie przystosowanymi przez firmę do naszych potrzeb – wyposażonymi w regały, specjalne miejsca na drukarkę i kasę fiskalną, a także materiały reklamowe i kartonowe opakowania wielokrotnego użytku.
Frito Lay współpracuje z Iveco już od 1993 r. Tak długa współpraca najlepiej świadczy o tym, że jest to firma innowacyjna i profesjonalna. Samochody Iveco oceniamy jako bezpieczne i sprawne – to dla naszych biznesowych celów zaleta kluczowa. Oprócz tego korzystamy też z ich serwisowania na terenie całego kraju, co z punktu widzenia użytkownika jest bardzo ważnym aspektem współpracy.

Pierwszy w Ełku

Brygadier Mirosław Hołubowicz
Komendant powiatowy
PSP z Ełku

Iveco Daily, który otrzymaliśmy to lekki samochód ratowniczo-gaśniczy, służący do działań przy wypadkach drogowych i gaszeniu niewielkich pożarów. Auto jest wyposażone w zbiornik wody o pojemności 1 m^3 i pompę wysokociśnieniową o ciśnieniu 35-40 atm, maszt oświetleniowy z agregatem prądotwórczym, radiotelefony i latarki do ustawiania na drodze. Z przodu ma wyciągarkę linową. Bardzo cieszy nas prezent od Iveco – gumowe poduszki pneumatyczne do podnoszenia ciężkich elementów. Jedna po nadmuchaniu może unieść ciężar do 12 ton, a druga nawet do 20 ton.
My do tego dołożymy jeszcze nasze wyposażenie ratownicze – zestaw medyczny z noszami ortopedycznymi i komplet narzędzi hydraulicznych, pilarki do drewna oraz betonu i stali, aparaty powietrzne, chemikalia do usuwania plam oleju na drodze, a także miotły. To pierwszy taki pojazd w Ełku. Zastąpi używany do tej pory samochód przeznaczony tylko do ratownictwa drogowego, zbudowany na bazie Lublina II.



Giganty automatyzacji na wystawie

Dario Pagano, foto: Satiz-LaPresse/Lafata

Wśród produktów COMAU zaprezentowanych na „Emo 2003”, przeglądzie światowej produkcji obrabiarek, który odbył się w Mediolanie, pojawiły się dwie nowe rodziny robotów, świadczące o nowej jakości w technice.

Mechaniczne ramię wznosi się w powietrze, zatrzymuje na moment, a następnie precyzyjnie wykonuje spawanie. Od lat roboty Comau przyzwyczajają nas do takich widoków, teraz już powszechnych we wszystkich zakładach świata.

Tylko pozornie niezgrabne i niezręczne, te niemal trzymetrowe giganty są klejnotami technologicznymi. Dziś gama robotów Comau wzbogacona zostaje o dwie nowe i bardziej nowoczesne rodziny. Firma bowiem, rozwinęła serie Smart NH i Smart NS, które wraz z C4G – jednostką sterującą charakteryzującą się niezrównaną zdolnością obliczeniową - zostały zaprezentowane na „Emo 2003”,

światowym przeglądzie obrabiarek, odbywającym się w dniach od 21 do 28 października na Targach w Mediolanie. Przegląd, zorganizowany po raz pierwszy w 1975 roku przez „Europejski Komitet Współpracy Przemysłowej w zakresie Obrabiarek”, jest najważniejszą wystawą technologicznych innowacji.

„Cztery podstawowe modele z rodziny Smart NH, o nośności od 130 do 220 kilogramów, odzwierciedlają aktualny poziom kunsztu mechaniki, ukierunkowanej na osiąganie jak najlepszych wyników w zakresie szybkości, precyzji, solidności oraz rzetelności – wyjaśnia Eugenio Spinolo odpowiedzialny za Business Unit Robotic&Final Assembly Comau. – W porównaniu z poprzednimi modelami, nowa rodzina NH została całkowicie przeprojektowana, całkowicie zweryfikowano także strukturę maszyny. Wyniki są doskonałe i przyniosły znaczny wzrost jakości wykonywanej pracy oraz precyzji”.

Wraz z modelem Smart NH4, jedynym tego typu robotem na świecie, zostaje potwierdzona technologia, której cechą charakterystyczną jest fakt, że wszystkie przewody robocze wbudowane są w ramię, co umożliwia wygodniejszą obsługę, ułatwia konserwację oraz zapewnia większą efektywność i elastyczność. Smart NH4 został zaprojektowany z myślą o przemyśle samochodowym – wkrótce będzie stosowany przez Fiata Auto do zgrzewania punktowego oraz przez Renault do montażu silników. Natomiast jego „młodsze rodzeństwo” – NH1 i NH2 może być stosowane także w innych sektorach. Roboty te bowiem mają zastosowanie także w małych jednostkach przemysłowych, ponieważ „jednostka sterująca”, czyli komputer, staje się coraz łatwiejsza w obsłudze. „Szczególną charakterystyką gamy NH – twierdzi Spinolo – jest kontakt człowiek-maszyna, który jest bardziej zrozumiały i łatwiejszy w obsłudze: to sprzyja jego rozpowszechnieniu na rynku”.

Dla robotów z rodziny Smart NS zaprojektowano nośność od 8 do 16 kilogramów: „Różne modele tej gamy umożliwiają zrobienie ważnego kroku naprzód w zakresie technologii spawania łukowego, manipulacji, montażu, a także wszystkich czynności, które wymagają jak największej zręczności i precyzji” – wyjaśnia dalej Spinolo.

Business Unit Robotics & Final Assembly ma 180 pracowników – większość w Beinasco, koło Turynu. Są zaangażowani przy projektowaniu i produkcji robotów. Roczne obroty BU sięgają 65-70 mln euro. „Dzięki wprowadzeniu dwóch nowych rodzin maszyn, wśród których jest NX1, myślimy o podwojeniu produkcji na przestrzeni najbliższych trzech lat” – twierdzi szef Business Unit.

Na mediolańskim przeglądzie Sektor przedstawił ponadto trzy inne nowości, zrealizowane przez Oddział Systemy Mechaniczne (Powertrain Systems). Mowa o nowym szybkoobrotowym module obróbczym 1gZ, wyprodukowanym w Gugliasco i przeznaczonym do obróbki stopów lekkich; a także o dwuwrzecionowym centrum obróbczym, z silnikami liniowymi „Urane 225”, które wykonano w Castres (Francja) do różnych typów obróbek mechanicznych oraz o stanowisku do prób silników samochodowych wykonanym w Royal Oak w USA.

Jeździć jak Schumacher

Dario Pagano
Zdjęcia Satiz/LaPresse/Lobera

Z Formuły 1 do jazdy miejskiej. Skrzynia biegów Selespeed, jest wynikiem prac badawczo-rozwojowych Fiata. Wyprodukowana w Magneti Marelli i zastosowana w Formule 1, uzyskała aprobatę najważniejszych producentów motoryzacyjnych. Łącznie z samą śmietanką tej branży: Ferrari, Maserati, Aston Martin.

„Automatyczna skrzynia biegów? To dobre dla tych, co nie potrafią jeździć". Przez długi okres takie, pełne uprzedzeń podejście, nie sprzyjało popularności automatycznej przekładni wśród kierowców krajów europejskich. Jednak od kilku lat, dzięki zastosowaniu sekwencyjnych skrzyni w Formule 1 i w szybkich samochodach Gran Turismo, nieufność nieco się zmniejszyła. Jednocześnie zanotowano wzrost sprzedaży modeli wyposażonych w automatyczne skrzynie biegów: w 1993 r. we Włoszech stanowiły one zaledwie 0,82% całości, natomiast w 2002 r. procent ten wyniósł 4,16, dzięki prawie stu tysiącom nowo zarejestrowanych pojazdów z taką właśnie skrzynią.

Boom sekwencyjnych skrzyni to sukces Grupy Fiat, która może się pochwalić dwoma ważnymi prymatami. Pierwszy, to narodziny przekładni Selespeed (od Selection Speed) powstałej w laboratoriach Ośrodka Badawczego Fiata,

Cesare Sola jest odpowiedzialny w Magneti Marelli za projekt Selespeed. Niżej, ostatnia obróbka wykańczająca części do sekwencyjnej skrzyni biegów, a po prawej, dźwignia wybierania biegów w Fiat Punto.
Na stronie obok: Selespeed w Maserati przeznaczony na rynek angielski

której Magneti Marelli dało serce, czyli system elektroniczny i hydrauliczny. Kolejny to Alfa 156 2.0 Selespeed: pierwszy na świecie samochód seryjny (naprawdę pierwszym był Ferrari F355 F1), w którym zastosowano mechaniczną skrzynię ze sterowaniem elektrycznym w kierownicy, naśladując w ten sposób rozwiązania z bolidów Formuły 1.

Zmiana opinii kierowców przyniosła korzyści również tradycyjnej skrzyni automatycznej z hydraulicznym konwertorem momentu, oferującej wysoki komfort jazdy. Jednak największe perspektywy rozwoju posiada system sekwencyjny: idealny dla samochodów małolitrażowych, modeli sportowych i „supercar" Gran Turismo. Sekwencyjna skrzynia automatyczna preferowana jest ze względu na mniejsze koszty produkcji, niskie zużycie paliwa (silnik pracuje w warunkach najlepszej sprawności) oraz szybkość zmiany z jednego biegu na drugi, co przyciąga miłośników jazdy sportowej.

Zasada działania Selespeed jest prosta: jest to normalna skrzynia mechaniczna wyposażona w mechanizmy wspomagające, które uruchamiają sprzęgło i włączają biegi, oraz w elektroniczną centralkę sterującą. Kierowca decyduje, czy sterować ją przyciskami w kierownicy, czy też drążkiem typu joystick, umieszczonym na tunelu. Zamiast sterować wrzucaniem biegów, może zdać się na elektroniczną centralkę, która potrafi sterować skrzynią w sposób automatyczny, wybierając samodzielnie przełożenia.

W praktyce wygląda to tak, jakbyśmy mieli dwa różne rodzaje przekładni: w zależności od warunków jazdy (ruch na drodze, droga górska itd.) można zadecydować, czy pozostawić wszystko automatyce, czy też spróbować ręcznego sterowania. Poza tym Selespeed posiada dwie dodatkowe zalety: wyraźnie większą szybkość reakcji i software zapobiegający mechanicznemu przeciążeniu silnika, sprzęgła i kół zębatych przekładni. ▶

Cesare Sola jest odpowiedzialnym w Magneti Marelli za Selespeed – projekt, nad którym pracuje około 150 osób w ośrodku badawczym w Venaria (koło Turynu), w zakładach w Bolonii (małe serie) oraz w Bari (duże serie). Wyjaśnia: „Pomysł sekwencyjnej skrzyni biegów, wyposażonej w mechanizmy wspomagające, ma już przynajmniej sześćdziesiąt lat. Mniej więcej tak, jak przekładnia automatyczna z hydraulicznym konwertorem momentu. Z tym, że ta ostatnia od razu odniosła sukces, przede wszystkim w Ameryce Północnej, a pomysł skrzyni sekwencyjnej urzeczywistniono dopiero dzisiaj, dzięki elektronice".

Zadebiutowała w Formule 1, w 1988 roku, na pokładzie bolida Ferrari, a następnie zastosowano ją we wszystkich wyścigowych samochodach. „Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Fiata i Magneti Marelli przestudiował, jak przenieść urządzenie z samochodów wyścigowych do samochodów seryjnych, dostosowując je do potrzeb codziennej jazdy" – dodaje Sola. Cel ten udało się osiągnąć. Dzisiaj bowiem Magneti Marelli dostarcza Selespeed nie tylko do Ferrari, Maserati, Fiat, Lancia i Alfa Romeo, ale również do Aston Martin, BMW, Mercedesa i Renault oraz pracuje nad wersją dla Lamborghini, Peugeota i Opla.

Produkcja na skalę przemysłową tak złożonego systemu nie jest łatwa. Jedna rzecz, to wyprodukować urządzenia odpowiednie dla Formuły 1, a inna – zaprojektować je pod kątem masowej produkcji, nie przekraczającej rozsądnego poziomu kosztów i w taki sposób, aby uzyskane osiągi były bardziej niż satysfakcjonujące. „Prowadzenie z taką skrzynią jest łatwe – zapewnia Sola – a w mieście, w porównaniu do analogicznego modelu z mechaniczną skrzynią biegów, można oszczędzić zużycie paliwa nawet o 8%".

Za kierownicą zaczynamy doceniać Selespeed już od pierwszych kilometrów. W trybie „ręcznym" możemy sobie pozwolić na bardziej sportowe prowadzenie, zmieniając bieg w mgnieniu oka, nie odrywając rąk od kierownicy i nie naciskając sprzęgła. Natomiast w „trybie automatycznym" Selespeed gwarantuje bardziej spokojne prowadzenie, idealne w ruchu miejskim. Prace nad skrzynią sekwencyjną będą prowadzone jeszcze przez najbliższe lata i może zastąpi ona całkowicie skrzynie tradycyjne. Sola dodaje: „Pracujemy nad centralką nowego typu. Będzie miała mniejsze rozmiary, a zdolność obliczeń, trzy razy większą niż obecnie". ■

zbliżenie

Dwa oblicza Selespeed

Jak się prowadzi z Selespeed? Jakiś czas temu mieliśmy okazję wypróbować nowy rodzaj skrzyni na torze w Varano de Melegari.
Kilka okrążeń, ale wystarczających do wyrobienia sobie zdania na temat jej możliwości.
Z miejsca kierowcy od razu można zauważyć brak pedału sprzęgła, tak jak w samochodach z automatyczną skrzynią biegów. Bieg wybieramy albo za pomocą drążka na tunelu ruchem w przód – w tył, przypominającym ruch wahacza w motocyklu, albo przy pomocy dźwigienek w kierownicy – rozwiązanie takie przeniesione zostało z Formuły 1. Informacja na ekranie przypomina nam o włączonym biegu.
Ruszamy delikatnie, bez szarpnięcia.
By włączyć wyższy bieg nie trzeba zwalniać pedału gazu: centralka elektroniczna zadba o zamknięcie przepustnicy na ułamek sekundy. Zmiana następuje szybko zarówno na bieg niższy, jak i wyższy. Elektronika zapobiega błędom, które mogłyby uszkodzić części mechaniczne. W praktyce można jadąc na trzecim biegu „włączyć" drugi zanim jeszcze zdejmiemy nogę z pedału gazu. Centralka „rejestruje" nasze polecenie i wykona je, jak tylko prędkość spadnie poniżej progu bezpieczeństwa. Dzięki temu możemy skoncentrować się na hamowaniu: Selespeed zadba o zmianę biegu na niższy.
Gdy się już do tego przyzwyczaimy, możliwość zmiany biegów bez odrywania rąk od kierownicy przekłada się na szybsze kierowanie i lepsze panowanie nad pojazdem. Selespeed, w zakresie jazdy sportowej oceniony na celująco, również pod względem komfortu nie ma sobie równych. Wystarczy nacisnąć przycisk i działa już tak, jak doskonała automatyczna skrzynia biegów. Bez opóźnień i strat mocy właściwych dla hydraulicznego konwertora momentu.
Przy obecnym natężeniu ruchu przyjemność jazdy w systemie „automatycznym" jest nieoceniona, a Selespeed daje się w pełni zaznać również miłośnikom jazdy sportowej. Bez wyrzeczeń i kompromisów.

Giancarlo Riolfo

Autoexpert – samochód od przyjaciela

Tomasz Libich

Nowy, czy używany? – przed takim dylematem stają często osoby planujące kupno samochodu. Naprzeciw oczekiwaniom tych, którzy wybiorą to drugie rozwiązanie, wychodzi zyskujący popularność Program Autoexpert.

Program ten powstał głównie jako odpowiedź na zapotrzebowanie ze strony klientów, którzy wyraźnie dawali sygnały, iż oczekują profesjonalnych i kompleksowych rozwiązań w tym zakresie. Klientów poszukujących z jednej strony dobrego samochodu, z drugiej umiarkowanej ceny, a jednocześnie gwarancji dobrego stanu technicznego kupowanego auta.

Wszyscy, którzy zdecydują się skorzystać z oferty programu Autoexpert mogą być o ów stan techniczny spokojni – zostaje on jasno i przejrzyście określony w specjalnym Certyfikacie, a jego rękojmię stanowi dodatkowo Gwarancja Autoexpert®. Nie ma więc mowy o przysłowiowym kupowaniu kota w worku.

„Niewątpliwą zaletą programu – mówi Arkadiusz Jankowski, przedstawiciel działu „Sprzedaży specjalnej i flotowej – samochody używane" – są również bardzo korzystne warunki udzielania kredytów oraz leasingu na oferowane przez nas samochody używane – na zasadach identycznych, jak w przypadku aut nowych. Podobnie jest w przypadku pakietów ubezpieczeń komunikacyjnych. Tak więc klient korzystający z naszych usług może być pewien, iż zostaje obsłużony kompleksowo". ▶

Uczestnikami programu Autoexpert jest obecnie dziewięćdziesięciu dealerów Fiata Auto Poland – którzy w ramach programu sprzedali dotąd ponad 20 000 używanych samochodów. Zdaniem Arkadiusza Jankowskiego, popularność programu wynika przede wszystkim z wysokiej jakości usług, które pozwalają na szybkie i bezpieczne przeprowadzenie transakcji – z czego zadowoleni są zarówno Klienci, jak i sprzedawcy.

Samochód kupiony w systemie Autoexpert charakteryzuje kilka istotnych cech, gwarantowanych przez usługodawcę – wiek auta nigdy nie przekracza sześciu lat, a przebieg nie jest wyższy niż 120 tys. km. Prócz tego, samochód posiada wspomniany wyżej certyfikat jakości, dokładnie określający jego aktualny stan techniczny – może to być certyfikat Autoexpert Silver (wystawiony przez doświadczonego sprzedawcę, przeszkolonego przez międzynarodową firmę rzeczoznawczą Dekra i służby FAP) lub Autoexpert Gold (wystawiony przez samą Dekrę).

Niezwykle ważnym elementem, poprawiającym jeszcze poczucie bezpieczeństwa klienta jest „Gwarancja Autoexpert®", czyli specjalna, dwuletnia polisa ubezpieczeniowa pokrywająca koszty ewentualnych napraw mechanicznych oraz usługi Assistance 24h. Ponad trzysta Autoryzowanych Stacji Obsługi oferuje możliwość bezgotówkowej naprawy samochodu z taką Gwarancją.

Co warte podkreślenia – mówi Arkadiusz Jankowski – Klient nabywający samochód w ramach programu Autoexpert staje się automatycznie klientem globalnej sieci Fiata. Może więc liczyć na kompleksową obsługę w pełnym zakresie spraw związanych z samochodem i jego funkcjonowaniem – takich jak naprawy, montaż dodatkowego wyposażenia czy wybór sposobu finansowania zakupu.

Jubileuszowy koncert z okazji 5-lecia Programu Autoexpert odbył się w Teatrze Studio Buffo w Warszawie

Podczas kupna samochodu w programie Autoexpert skorzystać można z atrakcyjnego kredytu, który udzielany jest przez Fiat Bank Polska – na identycznych warunkach, jak odbywa się to w przypadku samochodów nowych. Prócz tego klient może także oddać samochód, którym jeździ do tej pory (prywatny, firmowy lub poleasingowy) w rozliczeniu.

Osoba, która zdecyduje się sprzedać samochód w programie Autoexpert, skorzystać może również z unikalnego pakietu usług: samochody używane oferowane do dalszej odsprzedaży są kupowane przez dealerów Fiat Auto Poland na własność – a dzięki temu przyszły nabywca może być spokojny o całkowity brak ewentualnych wad prawnych.

A jakie są różnice pomiędzy ofertą sprzedaży samochodów używanych u jakiegokolwiek innego dealera samochodowego, a korzystającego z programu Autoexpert?

„Jest to przede wszystkim skala przedsięwzięcia – podkreśla Arkadiusz Jankowski. – Żadna zorganizowana sieć sprzedaży samochodów z drugiej ręki nie jest obecnie w stanie zapewnić dziewięćdziesięciu autoryzowanych punktów sprzedaży w Polsce oraz całej sieci obsługi na terenie Europy".

Od momentu, gdy w ramach programu Autoexpert zawarta została pierwsza transakcja, upłynęło już pięć lat. Przez ten czas sprzedanych zostało blisko 135 000 samochodów używanych w sieci Fiat Auto Poland, w tym ponad 20800 samochodów Autoexpert. Zgodnie z Raportem Eurotax sieć Fiat Auto Poland zajmuje pierwsze miejsce w rankingu sieci dealerskich pod względem sprzedaży samochodów używanych. 60% samochodów sprzedawanych przez sieci dealerskie w Polsce objętych raportem Eurotax jest sprzedawanych przez sieć Fiata. Aż 7 na 10 samochodów używanych z certyfikatem i gwarancją to samochody Autoexpert.

20 000 autem sprzedanym w ramach programu był Fiat Punto w wersji Sound z sierpnia 2002 roku, o przebiegu 14 000 km. ■

Wszystkie osoby, które chciałyby się zapoznać z aktualną ofertą programu Autoexpert mogą skorzystać z interaktywnej bazy na stronie internetowej **www.autoexpert.pl**. Prócz zdjęć znaleźć tam można dokładne informacje na temat oferowanych na terenie całej Polski używanych samochodów – w tym dane na temat roku produkcji, przebiegu i ceny.
Jest to metoda bardzo wygodna, gdyż wszystkie potrzebne informacje uzyskać można nie ruszając się z miejsca – przy pomocy kilku zaledwie kliknięć (w tym także na temat możliwości skorzystania z kredytu na zakup używanego auta lub warunków leasingu).
Według szacunków ponad 30% transakcji w ramach programu Autoexpert dokonywanych jest właśnie za pośrednictwem tej strony internetowej.

zbliżenie

Vademecum klienta

Główne zasady, którymi należy się kierować podczas kupna używanego samochodu:

► Określenie sumy pieniędzy, którą jesteśmy w stanie przeznaczyć na zakup. W przypadku nabywania samochodu zawsze należy przewidzieć określoną kwotę (1000-2000 zł w zależności od marki i wieku samochodu) na ewentualne naprawy. Należy także przewidzieć wydatki związane z koniecznością ubezpieczenia samochodu (około 8 – 12% wartości samochodu w zależności od regionu zamieszkania) oraz wniesienia opłat manipulacyjnych i podatku od czynności cywilno-prawnych (2% wartości samochodu). U dealera samochód sprzedawany jest na podstawie faktury i to dealer wnosi opłaty.

► Wybór wielkości pojazdu, jaki będzie nam potrzebny. Np. dla osób samotnych, które poruszają się głównie w mieście, właściwym rozwiązaniem będzie mały, trzydrzwiowy hatchback. Dla dużych rodzin, często wyjeżdżających na wakacje, lepszym rozwiązaniem będzie zapewne kombi.

► Właściwy wybór miejsca zakupu. Może być to giełda samochodowa, ogłoszenia drobne w prasie, czy Internecie - albo też poszukiwanie samochodów w komisach. Jednak żadne z tych źródeł nie gwarantuje jakości, którą zapewnia dealer. Dealer wystawia fakturę (co stanowi najlepsze zabezpieczenie klienta pod kątem bezpieczeństwa zakupu) i nie odkupuje samochodów niepewnych pod względem prawnym.

► Wybór konkretnego samochodu. Tu sprawy się komplikują, ponieważ w zależności od wieku i przebiegu, a przede wszystkim od stanu technicznego samochody tego samego typu mogą się różnić własnościami użytkowymi - bezpieczeństwem, ekonomiką jazdy, estetyką, czy przeznaczeniem. Generalną zasadą w przypadku nabywania samochodów jest ta, iż każdy samochód używany jest inny i nie można wyprodukować samochodu używanego pod konkretne zamówienie. Ich zaletą jest oczywiście niższa cena.

► Dobór marki. Wyspecjalizowanie samochodów produkowanych obecnie, różnice w wymiarach, zużyciu paliwa, a nawet bezusterkowości (w raportach Dekry, czy ADAC) są tak niewielkie, że wreszcie można się kierować kolorem, kształtem, czy właściwościami użytkowymi samochodu. W przypadku samochodu używanego ważniejsze jest kierowanie się stanem technicznym, wiekiem i przebiegiem, niż marką.

Zastosowanie wodoru jako paliwa zdaje się być idealnym rozwiązaniem dla samochodu przyszłości. Prototypy takie zrealizowane zostały przez Fiata Auto przy współpracy Centrum Badawczego Fiata (CRF) oraz włoskiego Ministerstwa Ochrony Środowiska.

Panda na wodór czysta energia

Giancarlo Riolfo

Wyobraźcie sobie czyste paliwo: zero zanieczyszczeń, bez najmniejszego śladu kłębów spalin". Wyobraźcie sobie, że jest ono dostępne w nieograniczonych ilościach. To sen? Nie, paliwo takie naprawdę istnieje: jest nim wodór, najbardziej rozpowszechniony pierwiastek we wszechświecie, obecny na Ziemi w każdej cząsteczce wody, a także w węglowodorach. Niestety, stosowanie wodoru jako paliwa nie jest proste. Przede wszystkim trzeba uzyskać go w sposób opłacalny z ekonomicznego punktu widzenia, następnie znaleźć sposób na jego magazynowanie oraz dystrybucję i, oczywiście, na zastosowanie go w samochodach.

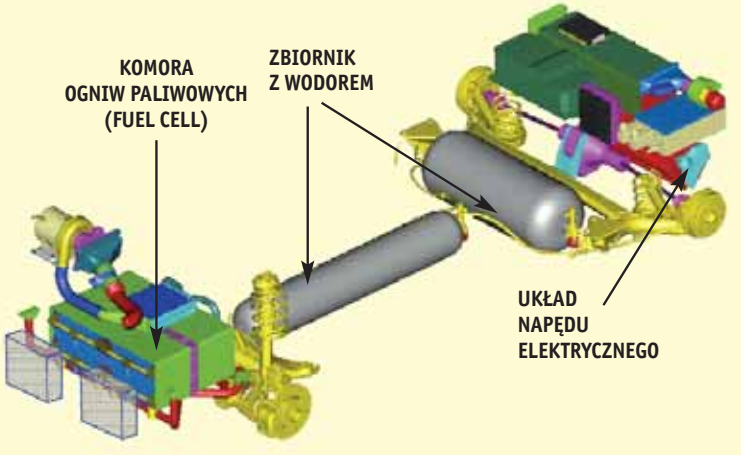
Fiat, podobnie jak wszyscy najważniejsi producenci, zaangażował się także w przeprowadzanie eksperymentów i zaprezentował ostatnio dwa prototypy samochodu na wodór, wykonane przy współpracy z Ministerstwem Ochrony Środowiska i w oparciu o technologię „ogniw paliwowych" (*fuel cell*). Pierwszy prototyp, Fiat Seicento Hydrogen, z powodzeniem przeszedł liczne próby, a teraz przekazuje pałeczkę nowej Pandzie Hydrogen. Kilka egzemplarzy modelu napędzanego wodorowymi ogniwami paliwowymi posłuży do oceny nowej technologii w codziennym zastosowaniu.

Fuel cell zrodziły się w branży pojazdów kosmicznych. Po raz pierwszy zostały zastosowane w statku kosmicznym Gemini 5. W 1965 roku, zostały wykorzystane jako źródło energii w statkach Apollo, a następnie w Space Shuttle. Teoretycznie ich działanie jest proste. W wyniku procesu odwrotnego do elektrolizy (większość czytelników zna to doświadczenie ze szkoły), wodór łączy się z tlenem, wytwarzając energię elektryczną, wodę i ciepło.

Samochód z *fuel cell* ma zatem napęd elektryczny pobierający energię nie z akumulatorów, które mogą być ponownie naładowane, lecz wytwarza ją samodzielnie, wykorzystując wodór ze zbiornika i tlen z powietrza. „Sercem" systemu jest stack, czyli komora, w której zachodzi reakcja chemiczna. Istnieje kilka rodzajów takich komór, niektóre mogą służyć nawet za małe elektrownie. W samochodach stosowane są głównie komory z membraną polimeryczną, a jedyną substancją emitowaną do atmosfery jest para wodna.

Po lewej: Nowy prototyp Panda Hydrogen. Poniżej: Fiat Seicento Hydrogen wykonany przez Centrum Badań Fiata i objęty intensywnym programem prób. Ten mały samochód ma cztery miejsca i osiąga prędkość 130 km/h. Po prawej: Rozmieszczenie urządzeń mechanicznych w Pandzie Hydrogen. Gaz znajduje się w specjalnych butlach wykonanych z materiałów umieszczonych pod nadwoziem. Napełnienie ich wodorem zajmuje kilka minut.

Fiat już w 2001 roku, przy współpracy z ministerstwem środowiska, wykonał pierwszy prototyp samochodu na wodór – Seicento Elettra H2 Fuel Cell. Samochód – tylko z dwoma miejscami – wyposażony był w ogniwa paliwowe o mocy 7 kW, mające na celu umożliwienie doładowania akumulatora oraz zwiększenie zasięgu. „Doświadczenie to – mówi Paolo Delzano, odpowiedzialny za projekt w Centrum Badań Fiata – posłużyło nam do rozwoju Seicento Hydrogen, który wykorzystuje energię z *fuel cell* o mocy 20 kW, dostarczoną bezpośrednio do napędu. Samochód ma cztery miejsca oraz zasięg (ponad 200 kilometrów) i osiągi (maksymalna prędkość wynosi 130 kilometrów na godzinę) dużo większe od poprzedniego prototypu”.



Następnym krokiem jest Panda Hydrogen. W porównaniu z Seicento, wzrosła moc ogniw paliwowych – 40 kW – i zwiększyła się przestrzeń użytkowa. Dzięki dwóm zbiornikom z wodorem, wykonanym z materiałów złożonych i zainstalowanym pod bagażnikiem samochodu, przestrzeń samego bagażnika jest całkowicie wolna.

„Panda Hydrogen – mówi Salvatore Corso, odpowiedzialny w Fiat Auto za ochronę środowiska – będzie pierwszym samochodem z ogniwem paliwowym, który będzie posiadał osiągi i przestronność porównywalne z modelami tradycyjnymi. Eksperymentalna flota pozwoli na ocenę tej technologii i, co równie istotne, wszystkich aspektów związanych z utworzeniem infrastruktur niezbędnych do dystrybucji wodoru”.

Infrastruktura stanowi rzeczywiście jeden z największych problemów, który musi być rozwiązany przed uruchomieniem procesu napędzania samochodów na wodór. Kolejnym problemem są koszty. Dzisiaj ceny *fuel cell* są wysokie, ale trwają prace nad ich produkcją na skalę przemysłową. I choć spotkanie z wodorem jest jeszcze odległe, Fiat nie zamierza się na nie spóźnić.

Fenice ciągle w rozkwicie

Tomasz Libich
fot. Maciej Feodorów

Pięć lat minęło odkąd Fenice Poland przejęła zarządzanie multiutilities od Fiata Auto Poland. W tym czasie zyskała nowych klientów, ciągle się rozwija i coraz aktywniej uczestniczy w życiu społecznym Bielska-Białej.

Fenice Poland na przełomie lat 1998/1999 rozpoczęła długie i żmudne przygotowania do przejęcia obszarów energetyki i ekologii w zakładach Fiata Auto Poland w Bielsku-Białej i Tychach. Wydzielenie majątku związanego z tymi obszarami oraz outsourcing usług w tym zakresie, pozwolił na nawiązanie ścisłej i stałej współpracy z dużo większym od siebie partnerem.

„To właśnie te pozytywne, trwałe relacje z Fiatem Auto Poland oraz duży wysiłek wszystkich pracowników – mówił dyrektor Fenice Poland, Jerzy Prokopowicz podczas uroczystości w bielskim Zamku Sułkowskich – pozwoliły nam wypracować taki model biznesowy i taki model partnerstwa, który stał się dla nas niewątpliwie źródłem przewagi konkurencyjnej i dźwignią dla dalszego rozwoju firmy".

Bardzo szybko bowiem, jak na dopiero powstałą firmę, udało się Fenice Poland pozyskać nowych, poważnych klientów. Wkrótce do ich grona dołączyły m. in. spółki Teksid Aluminium Poland, Teksid Iron Poland, Delphi Krosno i Avio Polska. I to jeszcze nie koniec – prezes Prokopowicz podkreśla, iż nieustannie trwają dalsze, zakrojone na szeroką skalę działania handlowe, mające na celu zbudowanie partnerskich relacji z kolejnymi potencjalnymi klientami przemysłowymi. W ubiegłym roku Fenice SpA z Turynu, spółka-matka Fenice Poland, weszła w skład międzynarodowego koncernu Electricite de France, co przyniosło jeszcze większą stabilizację i poprawiło konkurencyjność oraz jakość usług firmy.

Po pięciu latach funkcjonowania na rynku, rozwój Fenice Poland jest bardzo wyraźny – pięciokrotnie wzrosły przychody i konsolidacji uległ pozytywny standing

finansowy, w Polsce niezwykle istotny w sytuacji, gdy przeprowadza się operacje outsourcingu.

„Dziś widzimy już, że nasza firma ma ugruntowaną pozycję, jest znana i ceniona w swoim obszarze działań – podkreślał Franco Corazzari, prezes zarządu Fenice Poland. – Czujemy się na siłach, by stawić czoła kolejnym wyzwaniom, a entuzjazm i potencjał naszych ludzi jest przez cały czas bardzo wysoki. Naszym klientom

▶ Gratulacje od dyrektora Zdzisława Arleta.
▼ Jerzy Prokopowicz odbiera certyfikat PN-N-18001 z rąk Stanisława Patera (TÜV Polska).

Franco Corazzari

dziękuję i obiecuję, że będziemy coraz lepsi. Naszym przyszłym klientom życzę, byśmy jak najszybciej zaczęli razem pracować".

W ostatnich latach Fenice Poland coraz aktywniej angażuje się również w życie społeczne Bielska-Białej. Przejawem tego jest na przykład projekt iluminacji zabytkowego Zamku Sułkowskich – znanego symbolu stolicy Podbeskidzia – który to projekt Fenice we współpracy z bielskim Muzeum kilka miesięcy temu przedstawiła Fundacji Electricite de France w Paryżu, która podjęła się sponsorowania tej iluminacji.

Jubileusz pięciolecia istnienia stał się dla Fenice Poland także okazją do odebrania kolejnych certyfikatów uzyskanych w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania – tym razem dotyczącego Bezpieczeństwa i Higieny Pracy (zgodnego z normą PN-N-18001) oraz prewencji w zarządzaniu ryzykiem przemysłowym (zgodnie ze standardami Factory Mutual Global).

W uroczystości brał także udział Pietro Pomodoro, dyrektor zarządzający i pełnomocny Fenice SpA. Jego zdaniem polski rynek jest ciągle rozwojowy i wciąż chłonny.

Pietro Pomodoro

„Naszym największym atutem jest to, że podchodzimy do zagadnienia w sposób kompleksowy – mówił w rozmowie z FWN Pietro Pomodoro. – Oferujemy naszym klientom zarządzanie wszystkimi czynnikami energetycznymi i ekologicznymi. I tego tak naprawdę oczekują klienci przemysłowi. Jeśli przedsiębiorstwo decyduje się na outsourcing, to chce dokonać tego w pełnym zakresie danej działalności, dobierając sobie partnera, który zagwarantuje dalszy rozwój technologiczny przejętego obszaru".

Chodzi nie tylko o to, by znaleźć przedsiębiorstwa, od których przejęte zostanie zarządzanie określonym obszarem na kilka lat, ale też o to, by to zarządzanie na bieżąco modernizować i ulepszać w zależności od tego, jak zachowuje się konkurencja, podwyższając stale standardy jakości.

Według szacunków prezesa Fenice S. p. A na europejskim rynku usług świadczonych przez Fenice następował będzie wzrost w tempie około 15-20% rocznie. ■

Skończył się niezwykle interesujący sezon z Pucharem Alfa Romeo, który w tym roku przyniósł wiele emocjonujących momentów. Zacięta rywalizacja sprawiła, że mogliśmy się cieszyć tym widowiskiem niemal do ostatnich metrów.

Wyścigowe Alfy zaliczyły czwarty

Marek Kowalski

Inauguracja Pucharu Alfa Romeo 156 odbyła się w 2000 roku. Po raz kolejny, po Pucharze Cinquecento rozgrywanym od początku lat 90., inicjatywa Fiata Auto Poland uratowała Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski. W pucharowych zmaganiach nigdy nie brakowało emocji. Formuła rozgrywek zakładała starty zawodników w równych 2-litrowych Alfach 156.

Seryjne samochody zostały specjalnie przygotowane do wyścigów we włoskiej firmie Fiat Auto Corse (dawniej Abarth). Zamontowano sztywne, wyczynowe zawieszenie, zmieniono na sportowy układ wydechowy oraz elektronikę sterującą silnikiem. Auto wyposażono w klatkę bezpieczeństwa, specjalny fotel kierowcy, sportowe 5-punktowe pasy bezpieczeństwa, główny wyłącznik prądu oraz gaśnicę. Wszystko to dla zapewnienia bezpieczeństwa zawodników. Dla zmniejszenia masy wnętrze „wyścigówki" pozbawiono wszelkich wygłuszeń, tapicerkę drzwi zastąpiło bardzo lekkie i wytrzymałe włókno węglowe.

Wszyscy uczestnicy używali takich samych wyczynowych opon firmy DUNLOP. Jednak ich liczba była ograniczona regulaminem do 6 szt. nowych i 4 szt. używanych na jedną rundę.

Każda runda składała się z dwóch wyścigów – sprintu na 6 okrążeń i wyścigu głównego na 15. Między nimi zaledwie 15-minutowa przerwa serwisowa. To czas dla mechaników na zmianę kół i wykonanie ewentualnych szybkich napraw.

Oprócz wymiaru sportowego Puchar Alfa Romeo stał się także wydarzeniem towarzyskim. Przez cztery lata na polskich torach pojawiali się znakomici goście, aby

podziwiać zmagania zawodników. Na przykład bramkarz polskiej kadry w piłce nożnej, Jerzy Dudek, który tak skomentował wyścigi: – „Znakomicie sobie radzą kierowcy startujący w pucharze. Po sprincie miałem okazję rozmawiać z zawodnikami i okazuje się, że również w tej dyscyplinie sportu, tak jak w piłce nożnej, przed tym głównym startem, napięcie i stres udziela się wszystkim. Jednak gdy „bomba" rusza w górę, wszyscy walczą o jak najlepszy wynik".

Podczas jednej z eliminacji na trybunie zasiadał Enrico Pavoni prezes FAP: – „Jestem zachwycony tym, jak zawodnicy znakomicie walczą o miano najlepszego. Cieszą tłumy

sezon

kibiców. Interesująca jest też postawa Karoliny Czapki, jedynej kobiety wśród kierowców wyścigowych". W ubiegłym sezonie na wyścigach w Poznaniu pojawił się znany aktor Bogusław Linda. Jednak najczęstszym gościem był mistrz olimpijski i mistrz świata w rzucie młotem – Szymon Ziółkowski. Prywatnie jeżdżący Alfą 156, nigdy nie ukrywał swojej fascynacji pucharowymi wyścigami.

W sezonie 2003 startowało 20 zawodników, co czyniło z Pucharu Alfa Romeo najliczniejszą klasę w cyklu WSMP. Rozegrano sześć eliminacji na torach w Poznaniu, Kamieniu Śląskim koło Opola i w Miedzianej Górze pod Kielcami. Przed ostatnią rundą szansę na końcowy sukces miało jeszcze trzech zawodników: – Jakub Golec, Marcin Bartkowiak i Robert Kisiel. W najlepszej sytuacji punktowej był Golec. W najgorszej Bartkowiak, który bezpardonowo ▶

Oficjalni sponsorzy Pucharu Alfa Romeo w sezonie 2003

FL POLAND (SELENIA)
ALFA LEASING
FIAT UBEZPIECZENIA
DUNLOP
JVC

Klasyfikacja Pucharu Alfa Romeo po VI eliminacjach

1. Jakub GOLEC, A. Wielkopolski, 280 pkt.
2. Robert KISIEL, A. Polski, 273 pkt.
3. Marcin BARTKOWIAK, A. Wielkopolski, 254 pkt.
4. Jakub WYSOKI, A. Polski, 206 pkt.
5. Zbigniew SZWAGIERCZAK, A. Wielkopolski, 178 pkt.
6. Maciej TOMASZEWSKI, A. Polski, 161 pkt.
7. Maciej GARSTECZKI, A. Wielkopolski, 135 pkt.
8. Karolina CZAPKA, A. Wielkopolski, 118 pkt.
9. Rafał RULSKI, A. Polski, 118 pkt.
10. Adam BACHLEDA-CURUŚ, A. Polski, 97 pkt.
11. Jacek SZURGOT, A. Wielkopolski, 85 pkt.
12. Jarosław CZUB, A. Polski, 81 pkt.
13. Piotr SOJA, Taboss Kart, 74 pkt.
14. Kamil ZADOLNY, A. Polski, 72 pkt.
15. Wojciech ŚMIECHOWSKI, A. Rzemieślnik, 73 pkt.
16. Michał BARAŃSKI, A. Polski, 70 pkt.
17. Tomasz MITUTA, AMK Gliwice, 51 pkt.
18. Piotr KAŹMIERCZAK, A. Polski, 48 pkt.
19. Dariusz NOWICKI, A. Wielkopolski, 26 pkt.
20. Radosław KRĘT, A. Chełmski, 3 pkt.

▲ **Enrico Pavoni i Robert Kisiel**
◀ **Karolina Czapka**

staranowany przez Kisiela, nie ukończył poprzedniej eliminacji. Było to tym bardziej przykre, że prowadził przez cały wyścig i na ostatnim okrążeniu został wypchnięty z toru.

Finał pucharowych zmagań odbył się 3 i 4 października w Miedzianej Górze. Decydujący o polach startowych trening czasowy zdecydowanie wygrał Marcin Bartkowiak. Na następnych pozycjach mieli stanąć kolejno: Robert Kisiel, Jakub Wysocki, Rafał Rulski, Maciej Garstecki i walczący o tytuł Jakub Golec. Sprint przebiegał spokojnie. Pierwsza trójka nie zmieniła swoich miejsc, czwarty przyjechał Golec, piąty Garstecki. Przed wyścigiem głównym szansę na końcowe zwycięstwo zachowali tylko Golec i Kisiel.

Po przerwie serwisowej zawodnicy ruszyli do drugiego biegu. Przez cały dystans niezagrożony prowadził Marcin Bartkowiak. Kolejność pierwszej piątki nie uległa zmianie. Czwarta pozycja Jakuba Golca wystarczyła mu do zdobycia tytułu mistrzowskiego w sezonie 2003. ■

zbliżenie

Alfa 156 mistrzem Europy

Alfa Romeo 156 pokazała swoją klasę na Mistrzostwach Europy w klasie turystycznej zdobywając tytuł najlepszego pilota dla Gabriela Tarquiniego. Sukces ten przypieczętowuje pierwszeństwo Alfy Romeo w klasie pojazdów konstrukcyjnie zbliżonych do produkcji seryjnej. To zresztą już czwarte z rzędu zwycięstwo w zawodach o mistrzostwo Europy, wywalczone z konkurencją. Team BMW za wszelką cenę próbował wydrzeć zwycięstwo włoskiemu zespołowi. Aby sprostać temu zadaniu bawarski zespół zaangażował najbardziej znanych kierowców:
Jorga i Dirka Mullera, Anglika Priaulxa, Hiszpana Giarcię oraz pięciokrotnego zwycięzcę mistrzostw, dwóch we Włoszech i trzech w Europie, Włocha Fabrizia Giovanardiego, którego dosłownie wyszarpano z teamu Alfy.
Alfa Romeo w oficjalnym zespole Autodelta wystawiła trzech włoskich pilotów: Nicolę Lariniego, Gabriela Tarquiniego oraz Roberta Colciago.
W sumie zespół zaliczył aż dziesięć zwycięstw, z czego sześć przypada na Tarquiniego.
Walka w zawodach w klasie turystycznej jest zazwyczaj bardzo zacięta. Regulamin zakłada bowiem dwa wyścigi w każdych zawodach. W pierwszym wyścigu ustawienie zawodników na starcie zależy od czasów zarejestrowanych podczas kwalifikacji. Zaś w drugiej rozgrywce, najlepszych ośmiu zawodników z pierwszego wyścigu ustawia się w porządku odwrotnym. Zwycięzca pierwszego biegu staje zatem w czwartym rzędzie na ósmej pozycji. Finaliści poprzedniego biegu obciążeni są dodatkowym balastem, co wpływa na niepewność ostatecznego wyniku. W takim kontekście wygrana Alfy Romeo nabiera jeszcze większego znaczenia. Pilot zespołu Autodelta był najbardziej obciążony balastem zwycięstwa z pierwszego biegu.
Ostatnie, decydujące o zwycięstwie Alfy zawody rozegrano na torze w Monzy, w obecności 30 tysięcy widzów.
Zwycięstwo to jest sześćdziesiątym ze 127 wyścigów rozegranych przez Alfę 156, która może pochwalić się także dwoma zwycięstwami w Mistrzostwach Włoch w klasie Superturismo oraz czterema w Europejskich Mistrzostwach klasy turystycznej.

Giorgio Gianuzzi

FAP na Targach Spawalniczych

Tomasz Libich
fot. Maciej Feodorów

Stosowaną przy produkcji Nowego Fiata Pandy technologię spawania karoserii prezentował Fiat Auto Poland podczas tegorocznych Międzynarodowych Targów Spawalniczych w Katowicach. Zainteresowanie przeszło oczekiwania.

Zainteresowanie zwiedzających było bardzo duże. Na stoisku Fiata nieustannie przewijały się tłumy ludzi. Na wysokim „rusztowaniu" okazale prezentowała się kompletna spawana karoseria Nowego Fiata Panda, jak podkreślali przedstawiciele FAP, nie żadna makieta, a autentyczny wyrób spawalni na potrzeby tego modelu samochodu.

Zbigniew Dąbrowski

„Chcemy pokazać przede wszystkim sposób i metody zgrzewania oraz jakość wykonania nadwozia" – podkreślał Zbigniew Dąbrowski, pracownik działu spawalni z tyskiej fabryki Fiata. Nie brakowało pytań ze strony odwiedzających – czy nadwozie jest ocynkowane, czy będzie dochodziło do korozji, w jaki sposób i jaką technologią jest spawane (w osłonie mieszanki argonu z CO_2, metoda jest bardzo bezpieczna, gdyż nie ma procesów utleniania) itd.

„Chociaż być może na pierwszy rzut oka niełatwo to dostrzec, ponad dziewięćdziesiąt procent nadwozia jest ocynkowane – wyjaśniał Zbigniew Dąbrowski. Nie cynkowane są tylko te elementy, które ze względu na umiejscowienie w nadwoziu, nie są narażone na korozję. Dzięki temu nadwozie praktycznie nie koroduje".

W wyniku zastosowania nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych nadwozie uzyskało bardzo wysoki współczynnik bezpieczeństwa.

Punkty zgrzewcze wykonywane są w nadwoziu Nowej Pandy w stu procentach przez roboty, co zapewnia ich najwyższą jakość, a przy tym doskonałą powtarzalność. Ponadto cały proces składania blach odbywa się również na zrobotyzowanych przyrządach. Poszczególne detale i segmenty nadwozia poddawane są pomiarom na laserowych urządzeniach kontrolnych, co zapewnia najwyższą precyzję wymiaru i dopasowania poszczególnych elementów.

„Obecność nasza na targach była jak najbardziej wskazana – podkreśla Zbigniew Dąbrowski. – Pokazujemy bardzo ładny, nowoczesny, przystępny cenowo samochód, co potwierdza liczba zainteresowanych".

Klienci odwiedzający stoisko Fiata na Targach Spawalniczych bardzo żywo zainteresowani byli pokazywanym na billboardzie procesem zgrzewania nadwozia w FAP Tychy, jak również samym samochodem, jako gotowym produktem – co jest kolejnym świadectwem dużej popularności najnowszego dziecka tyskiej fabryki. ■

Emanuela Chiappero

Cinema

LaPresse/Dpa

Od początku swoich narodzin kino zrewolucjonizowało nasz świat. W ciągu ponad jednego wieku nadało kształt marzeniom, pragnieniom i emocjom. Wiele filmów dostarczyło niezapomnianych chwil przedstawiając dziejowe wydarzenia, historie miłosne i przygody w świecie fantazji. Na następnych stronach prezentujemy kadry z tej wielkiej epopei. Od arcydzieł najznamienitszych reżyserów, po ostatni odcinek sagi Harry'ego Pottera. Opowiemy także o filmach kręconych w toskańskich krajobrazach oraz o małych wielkich maniach gwiazd kina.

mon amour

Jest rok 1898. W swoim paryskim studio iluzjonista Georges Meliés jest świadkiem niebywałego przedstawienia zorganizowanego przez przyjaciela Augusta Lumiére pod tytułem: „Zdjęcie w ruchu". Jest nim oszołomiony. I tak przypadkowo, jak to najczęściej bywa w przypadku wielkich odkryć, rodzi się dziesiąta muza: kino. Wynalazek od początku skazany jest na zrewolucjonizowanie świata kultury, show biznesu i marzeń wielu pokoleń ludzi.

August Lumiére, który pracuje z bratem Louisem, jest od początku świadomy, że jego fantastyczne odkrycie nie jest tylko faktem czysto technicznym, ale może stać się zjawiskiem masowym. Scena z pociągiem wjeżdżającym na stację La Ciota, wywołuje ogromne wrażenie na widzach: publiczność jest wstrząśnięta widokiem lokomotywy, która w pierwszoplanowym ujęciu zdaje się ją przytłaczać. Tak rodzi się mit kina. ▶

Od tamtego czasu dziesiąta muza przedstawiła dzieje, marzenia i obawy człowieka językiem, który wyjątkowo przemawia do naszej wyobraźni. Opowiedziała wszystko i o wszystkich czyniąc to tak doskonale, że nieraz mamy do czynienia z niezapomnianymi arcydziełami kina i postaciami, które stają na równi z wielkimi bohaterami literackimi.

W latach kina niemego projekcje filmów (prawie zawsze dramatycznych) uzupełniane są krótkometrażówkami humorystycznymi zwanymi „komiką końcową". Absolutnymi mistrzami tej sztuki są Charlie Chaplin, bracia Marx i duet Oliver&Harry (Flip i Flap). Producentów jednak fascynuje film akcji oraz gatunek przygodowy. Pierwsze filmy, na razie jeszcze krótkie, opowiadają naiwne historyjki oparte na motywach zazdrości, przestępstwach, historycznych postaciach. W 1912 roku we Włoszech powstaje ekranizacja *Quo Vadis?* w reżyserii Guazzoniego. W filmie tym nie ma jeszcze imponujących scenografii i wielkich skupisk ludzkich, tak charakterystycznych dla późniejszych superprodukcji.

1914 to rok powstania filmu *Cabiria*. Giovanni Pastrone z Asti reżyseruje film, w którym opisy ▶

Od lewej:
popularni Flip i Flap,
John Wayne, Woody Allen
na tle kamery filmowej,
Alfred Hitchcock
i Federico Fellini
na planie filmowym

KLASYKA KINA

DYLIŻANS (*Stagecach*, USA, 1939) Johna Forda.
Obsada: John Wayne, Claire Trevor, John Carradine, Thomas Mitchell

PRZEMINĘŁO Z WIATREM (*Gone with the wind*, USA 1939) Victora Fleminga.
Obsada: Vivien Leight, Clark Gable, Olivia de Havilland.

OBYWATEL KANE (*Citizen Kane*, USA 1941) Orsona Wellesa.
Obsada: Orson Welles, Joseph Cotten, Dorothy Comingore, Everett Sloane.

NAJWIĘKSI Z NAJWIĘKSZYCH:

INGMAR BERGMAN: *Siódma pieczęć, Tam gdzie rosną poziomki, Persona, Twarzą w twarz, Fanny i Aleksander*

LUIS BUÑUEL: *Piękność dnia, Dyskretny urok burżuazji, Mroczny przedmiot pożądania*

REINER WERNER FASSBINDER: *Strach zżera duszę, Querelle, Małżeństwo Marii Braun, Die Sehnsucht der Veronike Voss, Berlin Alexanderplatz*

ALFRED HITCHCOCK: *Notorious, Ptaki, Psychoza, Intryga rodzinna, M jak Morderstwo, Urzeczona, Okno na podwórze, Człowiek, który wiedział za dużo*

JOHN HUSTON: *Sokół Maltański, Asfaltowa dżungla, Afrykańska królowa, Sędzia z Teksasu*

STANLEY KUBRICK: *Lolita, Mechaniczna pomarańcza, 2001: Odyseja Kosmiczna, Barry Lyndon*

RIDLEY SCOTT: *Pojedynek, Obcy, Łowca Androidów, Thelma&Louise, Gladiator*

FRANCOIS TRUFFAUT: *Czterysta batów, Jules i Jim, Noc amerykańska, Miłość Adeli H., Kobieta z sąsiedztwa*

ORSON WELLES: *Obywatel Kane, Dama z Szanghaju, Proces, Makbet, Falstaff*

BILLY WILDER: *Ognista kula, Stracony weekend, Świadek oskarżenia, Pół żartem, pół serio, Bulwar Zachodzącego Słońca*

MICHELANGELO ANTONIONI: *Przygoda, Noc, Blow-up, Powiększenie, Zabriski Point*

BERNARDO BERTOLUCCI: *Ostatnie tango w Paryżu, Wiek XX*

LUIGI COMENCINI: *Chleb, miłość i fantazja, Wszyscy do domu*

FEDERICO FELLINI: *La strada, Dolce Vita, 8 i ½, Amarcord, Casanova*

SERGIO LEONE: *Za garść dolarów, Brudni, źli i brzydcy, Pewnego razu na Dzikim Zachodzie, Dawno temu w Ameryce*

PIER PAOLO PASOLINI: *Ewangelia według Św. Mateusza, Włóczykij, Ptaki i ptaszyska, Dekameron*

DINO RISI: *Biedni, ale piękni, Drogi papa, Zagubione dusze*

FRANCESCO ROSI: *Ręce nad miastem, Salvatore Giuliano*

ROBERTO ROSSELLINI: *Rzym miasto otwarte, Paisà, Generał della Rovere, Podróż do Włoch, Stromboli*

ETTORE SCOLA: *Dramat zazdrosci, Balkon, Bal, Szczególny dzień*

LUCHINO VISCONTI: *Ziemia drży, Lampart, Rocco i jego bracia, Zmierzch bogów, Śmierć w Wenecji*

LaPresse/ZUMA

PÓŁ ŻARTEM PÓŁ SERIO (*Some Like It Hot*, USA 1959) Billy'ego Wildera. Obsada: Tony Curtis, Jack Lemmon, Marilyn Monroe, George Raft

DOLCE VITA (Włochy 1960) Federico Felliniego. Obsada: Marcello Mastroianni, Anita Ekberg, Anouk Aimée, Alain Cuny

PSYCHOZA (USA 1960) Alfreda Hitchcocka. Obsada: Antony Perkins, Janet Leigh i Vera Miles

JULES I JIM (*Jules et Jim*, Francja 1962) Francoisa Truffaut. Obsada: Jeanne Moreau, Oscar Werner, Henri Serre, Marie Dubois

MECHANICZNA POMARAŃCZA (*A Clockwork Orange*, USA 1971) Stanleya Kubricka. Obsada: Malcolm McDowell, Patrick Magee, Michael Bates, Warren Clark

MIŁOŚĆ I WOJNA (*Love and Death*, USA 1975) Woody'ego Allena. Obsada: Woody Allen, Diane Keaton, Harold Gould, Alfred Lutter, John Beck

TAKSÓWKARZ (*Taxi Driver*, USA 1976) Martina Scorsese. Obsada: Robert de Niro, Jodie Foster, Harvey Keitel, Cybill Shepherd

CZAS APOKALIPSY (*Apocalypse Now* USA 1979) Francisa Forda Coppoli. Obsada: Martin Sheen, Marlon Brando, Robert Duvall

zdjęć pisze Gabriele D'Annunzio. Film kosztował milion lirów w czasach, kiedy przeciętne budżety filmowe wynosiły 50.000 lirów. *Cabiria* jest najbardziej ambitnym przedsięwzięciem włoskiego kina. Obok efektownej rzymskiej retoryki, nowatorstwem jest sposób posługiwania się przez Pastrone kamerą i wózkami oraz wprowadzenie panoramicznych ujęć.

W międzyczasie na peryferiach Los Angeles, w miasteczku Hollywood, znanym z wiecznie turkusowego nieba i przejrzystego powietrza (istotne elementy przy kręceniu filmów w plenerze) powstają studia filmowe, z których wyjdzie wiele kunsztownych dzieł kinematografii. Jako pierwsze zacytować można wyszukane komedie lat 30.: *Ich noce* Franka Capry i *Susanna* Howarda Hawksa.

W latach trzydziestych kino wciąga już wszystkich ze względu na prostotę przekazu i staje się sztuką masową. Niedługo po tym w kinematografii następuje prawdziwy przełom w technice produkcji taśm. Powstaje możliwość uzupełniania obrazu dźwiękiem oraz technikolor, wynalazek, który pozwala na odczytanie w kolorze obrazów wcześniej wyświetlanych tylko jako czarno-białe.

Wśród filmów, które poszczycić się mogą tymi cudami techniki, są dwie produkcje USA, należące już do klasyki filmu światowego: *Królewna Śnieżka i Siedmiu Krasnoludków* (pierwszy film długometrażowy Walta Disneya) oraz *Przeminęło z wiatrem* Victora Fleminga.

O ile niekwestionowaną gwiazdą kina niemego był Charlie Chaplin to z nastaniem epoki dźwięku króluje Orson Wells. Jego umiejętności – tak przed, jak i za kamerą – wprowadzają nowe pojęcie ▶

Od lewej: kadry z filmu *Przeminęło z wiatrem* i *Pół żartem, pół serio*, Tom Cruise i Steven Spielberg, Greta Garbo i fotos z filmu *Uczta Babette*

KAPRYSY NA PORZĄDKU DZIENNYM

Wspięcie się na szczyty sławy wymaga dzisiaj nie lada poświęceń, ale jest także źródłem wielu przywilejów. Bycie gwiazdą na fali sukcesu pozwala korzystać z nieskończonej serii apanaży, które uzupełniają i tak już konkretne „wynagrodzenie podstawowe". Czy mowa o aktorach czy też o piosenkarzach, zasada jest ta sama: chodzi o nietykalnych, którym wszystko wolno.
Nie jest nowością, że za każdą podróżą gwiazdy na promocje filmu, koncertu czy innych kryje się drobiazgowa organizacja skrupulatnie opracowana w najmniejszych szczegółach. Chodzi o to, aby gwiazdy nie urazić i spełnić wszelkie jej oczekiwania. Im gwiazda sławniejsza, tym bardziej zdziwaczała z ekstrawaganckimi manierami i ekscentrycznymi wymaganiami. Pracuje dla niej cały sztab menedżerów, osobistych współpracowników, doradców od wizerunku i ochrona osobista, mocno zaangażowanych w to, aby w każdych okolicznościach i podczas każdego wyjazdu wszystko odbyło się bez zastrzeżeń zgodnie z „jej" oczekiwaniami. Wszyscy muszą być przygotowani na niespodziewane zmiany podyktowane nagłym kaprysem gwiazdy.

KLAPS: GOTUJEMY

„Gdybym Państwu zdradził składniki, nie zjedlibyście tego" z ironicznym uśmiechem mówi swoim gościom perfidny Antony Hopkins na początku filmu *Red Dragon*. Jest to ostatnia część sagi o Hannibalu-Kanibalu. Doroczna kolacja w domu Lectera według opinii jej uczestników jest wyborna i gdybyśmy nie wiedzieli, że najbardziej cenione danie sporządzone zostało z biednego członka orkiestry, to i my mielibyśmy ślinkę w ustach. Także potrawy mają swoją kinową ewolucję. Były filmy, w których jedzenie było prawdziwą obsesją a potrawy w centrum narracji. Wspomnienie filmów o wysokim poziomie cholesterolu może być okazją do przypomnienia przepisów na słynne dania. I oto na przykład wyborne przepiórki sporządzone przez Stephne Audran w kultowym filmie 1987 roku *Uczta Babette*. Kunszt, z jakim główna bohaterka przygotowuje potrawy i nastrój towarzyszący kolacji, osiągają kulminację w chwili podania dania głównego: przepiórki faszerowanej pasztetem i truflami.
W nieco innym środowisku, równie jednak dewocyjnym, toczy się akcja *Chocolat*. Jest to manifest ku rozkoszy

Weźmy na przykład duet, który ostatnio przyleciał do Rzymu na premierę *Minority report*. Tom Cruise i Steven Spielberg. Odtwórca głównej roli i reżyser zażyczyli sobie dwa piętra w Hotel de Russie. Przesadna była też towarzysząca im ekipa: 18 osób. Cruise dodatkowo zażyczył sobie prywatną salę gimnastyczną. Madonna natomiast ma obsesję zdrowej żywności. Podczas każdego wyjazdu życzy sobie wyłącznie owoce i nowalijki z krajów ich pochodzenia. Nie ma mowy o zwykłym śniadaniu. I pomyśleć, że wyrosła w kraju hot dogów oblewanych ketchupem.

spożywania czekolady, którą Vianne (Juliette Binoche) odkrywa wraz z przepisami inspirowanymi aztecką tradycją. Celebrowanie potraw to także temat dominujący w filmie *Vatel* z udziałem Gerarda Depardieu: przedstawiona została trzydniowa uczta na cześć przyjazdu króla Francji na zamek w Chantilly, gdzie na tę okazję główny bohater przygotowuje krem o tej samej nazwie. Cała słodycz fantastycznego świata Amelii kryje się natomiast w chrupiącej skorupce przypalonej śmietanki, którą bohaterka uwielbia łamać łyżeczką.

HOLLYWOOD NAD TYBREM

Kamień węgielny pod miasteczko filmowe został położony 26 stycznia 1936 roku. Dokładnie 15 miesięcy później nastąpiła inauguracja Cinecitta w obecności Benito Mussoliniego. Powstało wówczas 16 studiów kinematograficznych (dziś jest ich 22), na powierzchni ponad 400 tysięcy metrów kwadratowych, prawie tyle co powierzchnia Watykanu. Najbardziej imponujące jest studio numer 5, które mierzy 3.200 metrów kwadratowych i jest największym w Europie. Najmniejsze ma 450 metrów kwadratowych.
Cinecitta została zamknięta w latach 1943-1946 z powodu wojny. W latach 50. znowu przeżywała okres wielkiego rozkwitu dzięki takim realizacjom jak *Ben Hur* czy *Quo vadis?* Największą jednak produkcją tu zrealizowaną była *Kleopatra*: film nakręcony w latach 1961-1962, we wszystkich studiach.
W 1999 roku Martin Scorsese zrealizował tu superprodukcję *Ganges of New York*. Przy tej okazji wybudowano dziewięć osiedli północnoamerykańskiego miasta, tak jak wyglądały w XIX wieku.

UJĘCIA W TOSKANII

Anglicy nazywają ja „Chantishire" niczym hrabstwo lordów. Jest to, jak wiadomo, rejon wspaniałych winnic i urokliwych krajobrazów. To wzgórza na południe od Florencji wzdłuż drogi, która prowadzi do Sieny: pola pszenicy, źródła siarkowe, zielone aleje cyprysów i drzew oliwnych. Tu znajduje się posiadłość Brolio, wiejski dom, w którym w 1996 roku przygotowano scenografię do *Io ballo da sola*.
Już w połowie lat 50. kino odkryło piękno Toskanii. Tutejsze miasta są prawdziwymi teatrami, lasy parkami a pola ogrodami. Wystarczy dziesięć charakterystycznych miejsc, które dostarczą nieskończonych scenografii dla wydarzeń z przeszłości jak i teraźniejszości.
Ziemia ta zauroczyła nie tylko Bertolucciego, ale także innych znanych reżyserów, jak Anthony Mighella i Ridley Scott. Pierwszy z nich wybrał klasztor Sant'Anna w Val d'Orcia jako miejsce akcji *Angielskiego pacjenta*. Drugi, po nakręceniu części filmu *Hannibal we Florencji*, powrócił do Toskanii, aby nakręcić słynnego *Gladiatora*. Tu bowiem znalazł ciepłe światło i intensywne kolory, jakich poszukiwał na potrzeby realizacji filmu. Przeniósł zatem generała Maximusa w interpretacji Russela Crow i całą ekipę z Malty, gdzie kręcone były inne sceny.
Arystokratyczne wille rejonu Lucchi z ogrodami i salonami dekorowanymi freskami stanowią natomiast tło do filmu Jane Campion *Portret damy*.
W Arezzo, w 1997 roku, nakręcone zostało arcydzieło Roberta Benignego *Życie jest piękne*: nagrodzony wieloma nagrodami film, który rozbawił w wzruszył niemal cały świat.

Od lewej: widok na Cinecitta w Rzymie. Scena z filmu *Władca Pierścieni* i Russel Crowe, odtwórca głównej roli w filmie *Gladiator*.

CYKL FANTASY

Bohaterami tej dziedziny kinematografii są dziś najsłynniejszy czarodziej Harry Potter i Hobbici ścigani przez potwory, elfy i latające miotły i ludzie żyjący w wirtualnej rzeczywistości maszyn cyfrowych. Drugi odcinek przygód Harry'ego Pottera, pod tytułem *Komnata tajemnic*, pobił rekordy kasowości. Po małym magiku, który wyszedł spod pióra angielskiej pisarki Joanne Rowling, w styczniu wejdzie na ekrany trzecia seria *Władcy pierścieni*: *Powrót króla*, superprodukcja inspirowana sagą Tolkiena.

Gorączka dochodzi zenitu i podczas gdy sklepy wypełniają się gadżetami, sale kinowe atakowane są nie tylko przez dzieci, ale i ich rodziców. Bohaterowie innych, baśniowych światów pasjonują bowiem także dorosłych. Powstają prawdziwe fan kluby Tolkiena interesujące się dawnymi legendami i muzyką celtycką.

W dzisiejszych czasach żywe jest pragnienie zagłębienia się w bajkowych meandrach. Czy jest to ucieczka od rzeczywistości? A może pragnienie pozostania młodym? A może fantastyka ta pozwala schronić się przed trudną

dzisiejszą codziennością, przede wszystkim ze względu na motyw walki dobra ze złem. W fantazji bowiem źli są naprawdę źli, a dobrzy zawsze zwyciężają.

Dziś mit dobrego wojownika, który rozwiązuje wszystkie, nawet te najbardziej skomplikowane problemy, jest jak nigdy dotychczas, fascynujący.

Dlatego właśnie wróżki i czarownice, ale także elfy i potwory, wkraczają z filmu i książki także do świata muzyki i gier. Nadchodząca zima proponuje nam pełne zanurzenie się w świecie magii i fantazji.

kinematografii. I tak powstaje *Obywatel Kane*, przez wielu uznany za dzieło filmowe wszechczasów.

Kiedy w Ameryce kino przybiera rozmiarów gigantycznego biznesu (jeszcze dziś zajmuje czołową pozycję na liście przemysłowego eksportu), we Włoszech rodzi się ideologiczna riposta: neorealizm. Gatunek ten opisuje ubóstwo codziennego życia w powojennych Włoszech, posługując się naturalistycznym językiem. De Sica, Visconti i Rossellini tworzą swoje arcydzieła. Światową sławę zdobywają Sofia Loren, Anna Magnani, Gina Lolobrigida, Macello Mastroianni. Niedługo potem w świecie kinematografii pojawi się najsławniejszy reżyser świata – Federico Fellini.

Na fali emocji, jakie powszechnie wzbudzają wyprawy w kosmos, powstaje gatunek filmów fantastyczno-naukowych. Gatunek, który w 1969 roku zaowocuje kunsztownym arcydziełem *2001: Odyseja kosmiczna* Stanleya Kubricka.

Jest to także okres napięć społecznych i w wielu krajach powstają filmy, których tematem jest bunt: *Dyskretny urok burżuazji* Luisa Bunuela (Francja 1973), *Mechaniczna pomarańcza* Stanleya Kubricka, *Absolwent* Mike'a Nicholsa z niezapomnianym Dustinem Hoffmanem i *Taksówkarz* Martina Scorsese. Na te lata przypada także realizacja jednej z największych superprodukcji kina światowego: *Czas apokalipsy* Coppoli. Akcja filmu, odwołująca się do powieści Conrada *Jądro ciemności*, rozgrywa się w Wietnamie i jest aktem oskarżenia wojny, zrealizowanym w kunsztownym stylu i z dużym rozmachem. Stanie się prawdziwą perłą kinematografii także za sprawą doskonałej interpretacji Marlona Brando, jednego z „wielkich" kina światowego.

Są to lata obfitujące w niezwykłe realizacje filmowe, w których debiutują aktorzy stanowiący po dziś dzień elitę kina: Robert De Niro, Al Pacino, Jodie Foster, Harrison Ford, Dustin Hoffman, Gerard Depardieu.

Ostatnią rewolucję w kinematografii wprowadza informatyka. Możliwość wykorzystania komputerów otwiera nieskończone i spektakularne możliwości. *Gwiezdne wojny* Georgesa Lucasa (1977) to zapowiedź nowego kierunku w kinematografii, kontynuowanego po dziś dzień z coraz to bardziej zaskakującymi efektami. Są one świadectwem milowego kroku, jakiego dokonały fotogramy braci Lumiere. ■

Marcin Matuzik

Święta w Internecie
Przepis na karpia w sieci

Co zrobić, gdy brak nam pomysłu na świąteczne danie lub nie pamiętamy tekstów ulubionych kolęd? Jak wybrnąć z klasą z sytuacji, gdy zapomnieliśmy wysłać do kogoś kartkę świąteczną? Z pomocą przychodzi niezawodny Internet.

Najwięcej serwisów w Internecie to poradniki kulinarne oraz zbiory kolęd. Na stronie http://www.wigilia.pl/ oprócz przepisów na potrawy i opisu tradycji świątecznej znajdziemy także link umożliwiający zaproszenie przez Internet św. Mikołaja do domu w dowolnym miejscu Polski lub kupno prezentu świątecznego. Jest także galeria żartów rysunkowych na temat świąt. Na stronie http://www.bombka.piwko.pl/ oprócz przepisów i tekstów kolęd, można znaleźć także kolekcje świątecznych kursorów do komputera oraz dużą kolekcję kolęd w plikach muzycznych w formacie midi. W polskim Internecie można znaleźć także inne strony, dzięki którym można zorganizować mikołajową zabawę.

Swoje serwisy świąteczne posiadają także portale internetowe. Wirtualna Polska (http://swieta.wp.pl/ ma skromny serwis będący zarazem reklamą sieci Plus GSM.

Serwis portalu Interia.pl – Choinka http://choinka.interia.pl/ poświęcony jest nie tylko Bożemu Narodzeniu. Znajdziemy w nim także informacje dotyczące tradycji św. Mikołaja i Nowego Roku. Możemy się dowiedzieć np. w jakim terminie obchodzi się Nowy Rok w poszczególnych kulturach, np. według kalendarza juliańskiego, opis tradycji z dawnych wieków oraz noworoczne wiadomości. W serwisie znajdziemy oczywiście także świąteczne kartki wirtualne. Można także przeczytać propozycje SMS-ów świątecznych, obejrzeć galerię szopek oraz przeczytać bożonarodzeniowy horoskop. Nie brakuje opisu tradycji świątecznych oraz przepisów na ciasta i inne dania. Ciekawostkę są wigilijne opowieści VIP-ów. Z kolei w portalu Gazeta.pl w serwisie świątecznym http://www2.gazeta.pl/swieta znajdziemy opis zwyczajów adwentowych i zbiór tapet na ekrany komputerów. Temu serwisowi patronuje inny operator telefonii komórkowej – Idea. W części poświęconej zwyczajom sylwestrowym możemy się zapoznać z wróżbami, jakie tego dnia były robione w dawnych czasach oraz ich znaczeniem. W serwisie Christmas pod adresem http://www.mojastrona.com.pl/christmas/, oprócz typowych porad świątecznych można przeczytać także naukowe rozprawy o świętym

Mikołaju, żarty świąteczne oraz przepisy na drinki sylwestrowe. Z kolei o przysłowiach noworocznych, o tym dlaczego życzymy sobie dosiego roku i o dawnym sposobie witania nowego roku, przeczytamy na stronie Z nowym rokiem pod adresem http://republika.pl/k_sidorczuk/z_nowym.htm.

Internet może być pomocny w odnowieniu tradycji śpiewania kolęd przez całą rodzinę. W globalnej sieci można znaleźć wiele stron z tekstami, nutami lub chwytami gitarowymi potrzebnym do zaśpiewania kolędy. Jednym z nich jest serwis Kolęda on line pod adresem http://www.koleda.kdm.pl/. Oprócz tekstów i linków do innych stron kolędowych, są także umieszczone na stronie nagrania gotowych utworów. To na wypadek, gdyby zadanie samodzielnego wykonania kolędy przerosło internautę.

Dla zwolenników nowoczesnych trendów muzycznych są w sieci kolędy w stylu hip-hop. Raperzy z Gdyni: Pereł i Kisiel, pod adresem http://www.rojo.art.pl/koledyrapowe oferują możliwość ściągnięcia utworów na twardy dysk komputera w formacie MP3. Z kolei uczący się języka angielskiego pod adresem http://republika.pl/christmastime/ znajdą opisy zwyczajów i teksty kolęd po angielsku.

Oprócz typowych poradników kulinarnych i serwisów kolędowych są poważne strony historyczno-teologiczne. Na stronie fundacji Opoka, pod adresem http://www.opoka.org.pl/varia/bn/ znajdziemy nie tylko wszelkie potrzebne na święta porady, np. dotyczące robienia ozdób świątecznych i sposobów ich wieszania na choince oraz przepisy kulinarne i instrukcję jak urządzić świąteczny stół. Są na niej również teksty kolęd i życzeń świątecznych. Jest to również prawdziwe kompendium wiedzy o świętach. Serwis zawiera zbiór wierszy wybitnych polskich poetów na temat Bożego Narodzenia oraz teksty teologiczne objaśniające ich istotę. Oprócz tego w serwisie znajdziemy vademecum tradycji świątecznych, znaczenia poszczególnych symboli bożonarodzeniowych. Nie brakuje też wirtualnych kartek. Innym serwisem utrzymanym w poważnym tonie jest świąteczna część portalu chrześcijańskiego Mateusz, pod adresem http://www.mateusz.pl/duchowosc/bn2000/. Strona jest czymś w rodzaju biblijnego repetytorium na temat nocy sprzed 2000 lat.

W katalogach portali Internetowych można znaleźć także wiele propozycji turystycznych na Sylwestra i święta oraz oferty balów sylwestrowych. ■

Świąteczne adresy stron WWW:

Przepisy kulinarne
http://www.kuchnia.com.pl/DiD/boznar.html

Kolędy
http://www.rojo.art.pl/koledyrapowe
http://www.koleda.kdm.pl
http://www.samisobie.clan.pl/koledy.htm
http://republika.pl/christmastime

Tradycje świąteczne
http://zaborowscy.webpark.pl/wigilia
http://www.wigilia.pl
http://swieta-swieta.webpark.pl
http://www.opoka.org.pl/varia/bn
http://www.arka.cad.pl/wigilia
http://www.mateusz.pl/duchowosc/bn2000
http://www.bombka.piwko.pl

Portale
http://choinka.interia.pl
http://www2.gazeta.pl/swieta/0,0.html
http://swieta.wp.pl

Sylwester
http://republika.pl/k_sidorczuk/z_nowym.htm
http://www.mojastrona.com.pl/christmas

tekst i zdjęcia: Artur Biedroń

Motocyklem nad Morze Czarne cz. II

Aby dostać się z Rumunii na Ukrainę, trzeba przejechać przez dwukilometrowy odcinek Mołdawii. Innej drogi nie ma. Są natomiast dwa przejścia graniczne. Dojeżdżamy do pierwszego i... klops. Aby wjechać do Mołdawii potrzeba mołdawskiej wizy. Na przejściu nie ma celnika, nie ma więc sposobu aby uzyskać wizy. Nie pomagają tłumaczenia, że za 2 km opuścimy ten kraj. Musimy jechać do innego przejścia wskazanego przez życzliwych Mołdawian.

Ruszamy do przejścia w Oancea, po drodze mijając osady, w których panuje skrajna bieda. Domy mieszkalne zbudowane są ze słomy zlepionej wysuszoną gliną, i po każdej większej ulewie, ci biedni ludzie muszą je naprawiać.

Aby przekroczyć granicę spędzamy ponad trzy godziny na wypełnianiu mnóstwo papierów, zaświadczeń, ubezpieczeń, dokumentów, a przede wszystkim zdobyciu upragnionych wiz po 30$ od sztuki! Mołdawskie służby graniczne sprawiają dobre wrażenie, są uprzejmi, mili i mówią po angielsku. Niemniej jednak, biurokracja panująca na przejściu posunięta jest do granic absurdu. Pierwsze miasto to obrazki spalonego wraku samochodu, w tle budynek przypominający opuszczoną fabrykę, który ma wybite wszystkie szyby. Ulice są wymarłe, kilka dzieci bawi się na skraju jezdni. Dziury w centrum miasta są tak wielkie i gęste, że przycieramy rurami wydechowymi o pozostałości asfaltu. Niestety nie ma żadnych znaków, drogowskazów, ani nazw ulic. W przeciwieństwie do miast widać, że w wioskach mieszkają ludzie. Niektórzy podbiegają do płotów, inni zamierają, gdy przejeżdżamy. Na

Port towarowy w Odessie

Pasaż handlowy w Odessie

drogach raczej słabej kondycji, spotkać można lśniące amerykańskie krążowniki. Gdzie oni tym jeżdżą? Rozdźwięk między biedą a bogactwem, który widzieliśmy w Rumunii jest łagodnym niedostosowaniem w porównaniu z tym, co widać w Mołdawii.

Odessa – przed hotelem „Jedność"

Wreszcie Ukraina. Największą zaletą tego kraju są koszty. Litr bardzo dobrej benzyny kosztuje 1,50 PLN, najtańszy hotel, w jakim nocowaliśmy, 5,60 PLN za noc. Warunki sanitarne opłakane, ale cena jest ceną. Na tamtejszych stacjach sprzedawana jest benzyna 76 oktanowa. My, tankujący 95-kę, wyraźnie rzucaliśmy się w oczy. Ukraińcy podobnie jak Rumuni nie należą do osób pławiących się w przepychu. Prawdopodobnie również z tego powodu są otwarci i gościnni dla przybyszów. Zbyszek, który sam z żoną Gosią jechał na spotkanie z nami do Odessy, został dwukrotnie przygarnięty, przenocowany i nakarmiony przez przypadkowo spotkanych Ukraińców. Nie sądzę, aby w Polsce takie przypadki miały miejsce, a to ponoć my boimy się jeździć na wschód, gdyż Ukraina i Rosja kojarzą nam się z mafią, gangami, złodziejami i wszystkim, co najgorsze.

Celem naszej podróży była Odessa, gdzie odwiedziliśmy założyciela naszego klubu, Vlada Litvinowa. Oprócz Vlada i jego żony Ludy, po Odessie oprowadzał nas przyjaciel Azteca – Alex. Dzięki nim, Odessa nie była dla nas tylko zbiorem pięknych i starych budynków, ale także tym wszystkim, co daje poznawanie historii i ciekawostki związane z każdym zakamarkiem tego miasta.

Gorąco polecam każdemu podróż na wschód i południowy wschód Europy. Nie warto wierzyć w powszechnie panujące opinie. Trzeba to wszystko zobaczyć na własne oczy i przekonać się, że nic złego nie czyha tam na podróżujących. Nie polecam jedynie wycieczki przez Mołdawię. Stan dróg wyraźnie odbiega od norm istniejących w Europie Zachodniej. Po przekroczeniu granicy pomiędzy Ukrainą a Polską w Hrebennem, wychwalaliśmy polskie drogi pod niebiosa. Kto nie wierzy, tego zapraszam do północnej Rumunii lub zachodniej Ukrainy.

Była to ostatnia część opisu podróży motocyklistów, w której uczestniczył Artur Biedroń z Fiat Bank Polska SA.

Pełną relację z tej i innych wypraw klubu Strangers, można znaleźć na stronie internetowej www.strangers.riders.pl.

Joanna Polak

Komizm, muzyka i wzruszenie

Wytrawnego kinomana nie trzeba namawiać do pozostania wiernym swojej pasji. Dziesiąta Muza nie jest zbyt wymagająca, należy jedynie pożyczyć dobry film i bawić się, wzruszać lub drżeć ze strachu. Warto zacząć od komedii. „Johny English" to film z uwielbianym na całym świecie Jasiem Fasolą. Film jest zręczną parodią serii Bondów. Oprócz komizmu sytuacyjnego, mnóstwo zabawnych dialogów. Mrożące krew w żyłach zadanie szpiegowskie zostaje wykonane między innymi przy udziale pięknej pani agent, granej przez piosenkarkę Natalie Imbruglia. Złoczyńcę dybiącego na światowy pokój, zagrał z podziwu godnym dystansem do swych dotychczasowych ról dramatycznych, John Malkovich. Obsada jest wystarczającą zachętą do obejrzenia „Johny English". Jeśli ktoś pragnie poćwiczyć umysł, musi obejrzeć „Osiem kobiet" Francoisa Ozona. Film zrobił globalną karierę, zresztą zupełnie zasłużenie. Historia skomplikowanych związków rodzinnych to jeden z najlepiej napisanych scenariuszy ostatnich lat. Autorzy obrazu posłużyli się konwencją musicalu, przeżywającą ostatnio prawdziwy renesans. Na planie zebrano najlepsze francuskie aktorki, wystarczy wymienić Catherine Deneuve czy Fanny Ardant. „Osiem kobiet" to połączenie filmu psychologicznego, kryminału, thrillera i wspomnianego już musicalu. Pikanterii fabule dodaje fakt, że cała akcja nie wychodzi poza granice zasypanego przez śnieg, starego, przerażająco tajemniczego domu.

Osiem kobiet

„Wiek niewinności" Francisa Forda-Coppoli to już klasyka kina. Jest to jedna z najpiękniej i najsubtelniej zbudowanych historii miłosnych. Romans to nietypowy, bo do końca niespełniony. Kreacje Michelle Pfeifer i Daniela Day-Lewisa to niezapomniane role. Film był nominowany do Oscara w kilku kategoriach, zdobył statuetkę za kostiumy. Coppola pokazał środowisko wielkomiejskiej elity, która spętana konwenansami celuje w krytykanctwie i intrygach. Na tle tej społeczności uczucie, jakie połączyło bohaterów, z miejsca skazane było na porażkę. Gra pozorów zwycięża, ale realia nie pozwoliły kochankom na podjęcie innej decyzji. Ostracyzm towarzyski równał się niemal śmierci fizycznej. ■

Premiery

„24 godziny" – Historia oszustów, którzy zajmują się naciąganiem bogatych rodzin. Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie wybrali sobie na ofiary niewłaściwej familii. Akcja dopracowana w szczegółach zaczyna się wymykać spod kontroli... Reż.: Luis Manoki, wyst.: Charlize Theron, Kevin Bacon, Courtney Love.

24 godziny

„Krótka piłka" – Gwiazda „Matrixa" Keanu Reeves tym razem gra trenera drużyny baseballowej, który próbuje w ten sposób spłacić hazardowe długi. Jak można się domyślić, chłopcy z murzyńskiego getta nie są zbyt łatwymi podopiecznymi. Reż.: Brian Robbins, wyst.: Keanu Reeves, Diane Lane, John Hawkes.

„Ministranci" – Opowieść o grupie chłopców, którzy uciekając przed rzeczywistością, stwarzają sobie własny, komiksowy świat. Ich głównym wrogiem jest jednonoga siostra zakonna grana przez Jodie Foster. Reż.: Peter Care, wyst.: Jodie Foster, Vincent D'Onofrio.

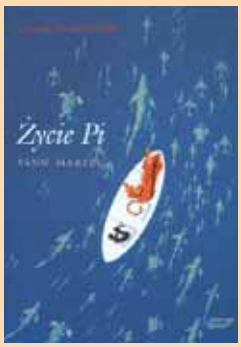
Joanna Polak

Lektury na deser

Zabawne felietony tej pary autorów publikowane są na bieżąco w tygodniku „Wprost". Zebranie całego zbiorku w jedną całość było jednym z najlepszych pomysłów wydawniczych ostatniego roku. Jeśli komuś udało się otrzymać „Dialogi" w prezencie świątecznym, jest prawdziwym szczęściarzem. Karnawał jest równie dobrym okresem na robienie i otrzymywanie podarków, dlatego jeśli ktoś zamarudził, zawsze można stratę odrobić. A ta książka jest naprawdę warta posiadania. Dowcip i błyskotliwe spostrzeżenia obu panów potrafią czasem doprowadzić niemal do łez. Oczywiście ze śmiechu. Jawne zachwyty nad tzw. „niezdrowym jedzeniem", a przede wszystkim zabawna seria zdjęć, do których bohaterowie pozują w przedziwnych sytuacjach, wszystko to wpływa na ciepłą i familiarną atmosferę, którą wyczuwa się na kartach książki.

Robert Makłowicz, Piotr Bikont: Dialogi języka z podniebieniem. Znak. Kraków 2003.

Ta książka w zasadzie nie wymaga już reklamy. Jest to niekwestionowany bestseller, który od kilku tygodni znajduje się w czołówkach wszelkich rankingów czytelniczych. Yann Martel nie jest nowatorem, motyw życia-podróży jest na tyle często wykorzystywanym tematem, że wydaje się, iż nic nowego w podobnej konwencji nie można powiedzieć. Na szczęście Martel jest młodym i inteligentnym pisarzem, zaskakuje nas mądrością i filozoficznym przesłaniem swego tekstu. „Życie Pi" jest pierwszą od lat książką, której reklamę można było oglądać jakiś czas temu w telewizji. Może to dobry, choć nie do końca, sposób na przekonanie czytelnika do kupienia danego tytułu. My zachęcamy Państwa przede wszystkim do czytania, bo to piękny, a zanikający nawyk.



Yann Martel: Życie Pi. Znak. Kraków 2003.

Wrocław, jako miasto, przeżywa ostatnio prawdziwy renesans. Zupełnie zasłużenie zresztą. Pisał o nim ostatnio choćby sam Norman Davies. A nasz rodzimy Marek Krajeński, swoim debiutem rzeczywiście zabłysnął. Młody filolog klasyczny włożył w napisanie „Śmierci w Breslau" mnóstwo pracy i jego wysiłek daje czytelnikowi prawdziwą radość z obcowania z tekstem. Mroczna historia w stylu „Imienia Róży" miesza arcyciekawe wątki historyczne z obrazem Wrocławia lat dwudziestych, miasta, które istniało jako zlepek wielu kultur. Jeśli ktoś jest zwolennikiem ciekawie poprowadzonych fabuł kryminalnych, osadzonych w konkretnych realiach historycznych, nie ma dla niego bardziej wymarzonego sposobu spędzenia karnawałowego wieczoru. Nie będzie mógł się oderwać nawet na chwilę i bilet na bal może przepaść.

Marek Krajewski: Śmierć w Breslau. Wydawnictwo Dolnośląskie. Wrocław 2003.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Kobiety, mężczyźni i... koty

Kobieta i mężczyzna są sobie równi. Nie oznacza to jednak, że tacy sami. Kobiety idą do wojska, mężczyźni wychowują dzieci. I w porządku. Tyle że nie do takich ról przygotowywała nas trwająca od tysiącleci ewolucja...

Mężczyźni przez tysiące lat byli łowcami. Nauczyli się dostrzegać zwierzynę na horyzoncie i skupiać na niej uwagę. Kobiety tymczasem pilnowały dzieci i czuwały, aby nie podkradły się do nich drapieżniki. Oznaczało to, że musiały mieć „oczy dookoła głowy". Dlatego wzrok kobiet w wyniku ewolucji wyspecjalizował się w tzw. patrzeniu obwodowym i obejmuje niemal 180 stopni, podczas gdy mężczyzn o wiele mniej. Z tego samego powodu mężczyźni, aby obejrzeć ładną kobietę na ulicy, muszą przekręcać głowę. To irytujące zachowanie nie dotyczy kobiet, bo im wystarczy jedynie rzucić okiem na idącego z naprzeciwka mężczyznę, aby go ocenić. Może dla mężczyzn będzie to zaskakujące, ale kobiety wcale nie rzadziej niż oni zwracają uwagę na przedstawicieli płci przeciwnej, tyle że, dzięki ewolucji, nie muszą tego robić ostentacyjnie!

Dlaczego po mężczyznach od razu widać, że kłamią? Po kobietach też widać. Jednak mężczyźni w ogóle tego nie zauważają! Sami tymczasem przyłapywani bywają za każdym razem, kiedy coś kręcą. I tutaj znowu kłania się ewolucja. Obrończynie rodzin musiały nauczyć się wychwytywać najdrobniejsze zmiany w zachowaniu swoich bliskich. Kiedy z kimś rozmawiają, wyłapują zarówno informacje zawarte w słowach, jak i w wyglądzie czy zachowaniu. Analizują wszystkie dopływające do nich sygnały i bez trudu potrafią wychwycić sprzeczności między sygnałami werbalnymi i niewerbalnymi. Mężczyźni posiedli tę umiejętność w stopniu znikomym – po prostu zbyt mało czasu spędzali z rodziną. Kobiety błyskawicznie rozpoznają zmianę nastroju u bliskich i zmianę ich zachowania. Dlatego bardzo trudno je okłamać. Mężczyzn za to można bujać prawie bezkarnie. To prawie pewne, że niczego nie zauważą. Czy wobec tego może dziwić fakt, że tak wiele kobiet z powodzeniem udaje orgazm?

Mężczyźni mówią znacznie mniej niż kobiety. Dawno, dawno temu, jako łowcy, musieli zachowywać się jak najciszej. Inaczej nie upolowaliby zwierzyny. Po polowaniu,

zmęczeni, wracali do jaskini i patrzyli milcząco w ogień. To ich odprężało. Wbrew pozorom, życie współczesnych mężczyzn niewiele się zmieniło od zamierzchłych czasów. Wychodzą na łowy (do pracy), przynoszą zwierzynę (pensję), i patrzą w ogień (telewizor). W takiej sytuacji wypowiadają dziennie nie więcej niż 7000 słów. Kobiety tymczasem mówią trzy razy więcej! I na dodatek z innych powodów niż mężczyźni. Stąd tyle między nami nieporozumień. Mężczyźni najczęściej mówią skrótami wydając z siebie komunikaty i polecenia np. „Podaj gazetę". Kobiety natomiast poprzez mowę, podtrzymują więzi z bliskimi. To dlatego gadają, kiedy np. oglądają film.

Problemy na linii kobieta – mężczyzna pojawiają się zazwyczaj wieczorem, kiedy to mężczyzna wyczerpał już zapas swoich słów, a kobiecie pozostało ich mnóstwo do wypowiedzenia (bo przez cały dzień nie miała się do kogo odezwać). Wówczas zaczyna się dramat. Słowa z ust kobiety płyną i płyną. Mężczyzna robi się coraz bardziej znużony. Czuje się zagadany na śmierć. Zastanawia się, dlaczego kobieta nie

zamilknie i nie zostawi go w spokoju. On przecież jest tylko „łowcą". Przez cały dzień ścigał „zwierzynę". Teraz pragnie jedynie pogapić się w „ogień". A prawda jest taka, że kiedy mężczyzna gapi się w ogień, kobieta natychmiast czuje się niekochana. A z kobietą, która czuje się niekochana, nie da się spędzić przyjemnie nocy...

W pewnych dziedzinach mężczyźni biją kobiety na głowę. Przewagę mają tam, gdzie trzeba się wykazać dobrą wyobraźnią przestrzenną. Wytrenowali ją podczas polowań. Kobiety, siedząc w jaskiniach, nie miały takiej możliwości. Może jednak pocieszyć płeć piękną fakt, że ich wyobraźnia przestrzenna czasem się poprawia. Jest to związane z cyklem miesiączkowym i poziomem jednego z hormonów – estrogenu. W dni, gdy kobieta ma niski poziom estrogenu, ma gorszą wyobraźnię przestrzenną, a za to mówi płynnie i dużo. Natomiast w dni o podwyższonym poziomie estrogenu ma drobne kłopoty z wymową, ale za to jej wyobraźnia przestrzenna jest nadzwyczaj dobra.

I jeszcze jedno porównanie. Psycholog, Helene Karmasin z wiedeńskiego Instytutu Badań nad Motywacją po przebadaniu tysiąca kobiet stwierdziła, że cechy jakie przypisuje się kotom, dokładnie odpowiadają współczesnemu modelowi kobiecości. Duże kocie oczy i mały nosek odpowiadają kobiecemu ideałowi piękności. Kobiety cenią sobie niezależność, jaką przecież charakteryzują się koty. Wspólne dla kobiet i kotów jest również zamiłowanie do czystości i pielęgnacji urody. Kobiety pragną być tak zgrabne i zwinne jak koty, próbują się nawet poruszać jak one. Również skłonność do pieszczot jest wspólna kotom i kobietom. Dla odmiany w mężczyznach mało jest cech typowych dla kotów. Nie są oni tak spragnieni pieszczot jak koty, ani tym bardziej nie wykazują aż takiego zamiłowania do czystości. Stąd pewnie u mężczyzn tak trudno jest znaleźć miłośników kotów. Jednak mężczyźni nie powinni zupełnie odżegnywać się od tych przemiłych zwierząt, bo jak mówi stare chińskie przysłowie: „Mężczyzna, który nie lubi kotów, nie znajdzie pięknej żony".

Różnice w psychice kobiety i mężczyzny są ogromne. I nic na to nie poradzimy. Tak stworzyła nas natura. Dlatego, aby harmonijnie współżyć we wspólnym związku musimy zaakceptować te odmienności u swojego partnera, a nie obrzucać go pretensjami za to, że czasami reaguje inaczej niż my na te same sytuacje życiowe. Znajdźmy też czas na dłuższą, spokojną i rzeczową rozmowę. Może ona dużo wyjaśnić, a już na pewno pomoże rozwiązać nawarstwiające się z czasem problemy. A sprzyjać temu będzie czas świąteczny. Bo przecież w czasie świąt mężczyźni nie „polują". ■

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**	**22.491,00**
ACTIVE	**187.243.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.291,00**
ACTIVE LOOK (wer. specj. opt 363)	**187.143.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.291,00**
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**	**26.091,00**

• 009 - 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 1.440,00 • 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 923,00 • 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 135,00

** cena opcji jest pomniejszana o cenę niższego radia, jeśli wchodzi ono w skład wyposażenia standardowego danej wersji*

PANDA

ACTUAL	**169.010.0**	**1108/54**	**150**	**5,7**	**5- drzwiowy**	**24.210,00**
ACTIVE	**169.022.0**	**1108/54**	**150**	**5,7**	**5- drzwiowy**	**25.650,00**
ACTIVE PLUS	**169.022.0**	**1108/54**	**150**	**5,7**	**5- drzwiowy**	**26.910,00**
DYNAMIC	**169.033.0**	**1242/60**	**155**	**5,6**	**5- drzwiowy**	**29.250,00**
DYNAMIC PLUS	**169.033.0**	**1242/60**	**155**	**5,6**	**5- drzwiowy**	**32.310,00**

• 008 - Zamek centr. ster. pilotem zł 270,00 • 009 - ABS zł 1.890,00 • 011 - Reg. wys. kierow. zł 360,00 • 025 - Klimat. man. zł 3.150,00 • 041 - Elektr. ster. lusterka zł 450,00 • 082 - Instal. radia zł 315,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 450,00 • 112 - Wpom. elektr. kierow. zł 1.575 • 140 - Klimat. automat. zł 4.950,00 • 195 - Siedz. tylne dziel. 50/50 zł 360,00 • 198 - Regul. wys. pasów przedn. zł 90,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.080,00 • 245 - Ster. radiem z koła kier. zł 315,00 • 273 - 3 punkt. pas środk. i 3 zagłówek zł 270,00 • 295 - Siedz. pasaż. ze zint. schowkiem zł 180,00 • 357 - Relingi dach. zł 540,00 • 365 - Czujn. ciśnienia pow. zł 315,00 • 392 - ESP zł 2.250,00 • 399 - Elektr. ster. szklany dach SKYDOME zł 2.250,00 • 407 - Skrzynia autom. Dualogic zł 5.400,00 • 428 - Elektr. ster. szyby przednie i centr. zamek zł 810,00 • 431 - Felgi alum. zł 1.350,00 • 451 - Zintegr. radio kasetowe zł 1.080,00 • 469 - Przes. i dzielona tylna kanapa zł 900,00 • 499 - Pakiet Fix&GO! zł 90,00 • 502 - Poduszka pow. pasaż. zł 900,00 • 505 - Boczne pod. pow. zł 900,00 • 508 - Czujn. park. zł 630,00 • 564 - Zint. radio z odtwarz. CD zł 1.350,00 • 565 - Zmien. CD zł 900,00 • 614 Kurtyny pow. zł 900,00 • 626 - Reg. wys. siedz. kierowcy zł 360,00 • 717 - Zintegr. radio z odtw. CD i MP3 zł 1.620,00 • 718 - System audio Hi-Fi (głośniki i subwoofer) zł 585,00 • 823 - Gniazdko 12V zł 45,00 • 833 - Inst. do mont. telefonu zł 270,00 • 903 - System CONNECT NAV zł 5.400,00 • 904 - System CONNECT NAV+ zł 6.300,00 • 927 - Ochr. listwy boczne zł 180,00 • 989 - Pakiet dla palących zł 90,00 • 50G - Pakiet Hi- Fi (zawiera opcje 008, 041, 097, 245, 357, 564, 718, 927) zł 3.600,00 • 50K - Pakiet Sky (zawiera opcje 008, 097, 357, 399, 50X, 927) zł 3.600,00 • 50Y - Pakiet Class (zawiera opcje 008, 025, 357, 50X, 927) zł 3.600,00

** cena opcji jest pomniejszana o cenę niższego radia, jeśli wchodzi ono w skład wyposażenia standardowego danej wersji*

PUNTO

1,2 ACTUAL	**188.010.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**28.710,00**
1,2 ACTIVE	**188.110.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**31.860,00**
1,3 Multijet 16v ACTIVE	**188.111.4**	**1248/70**	**164**	**4,5**	**3-drzwiowy**	**41.760,00**
1,2 8v SOUND (wersja specjalna)	**188.120.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**34.560,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.210.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**34.560,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.213.4**	**1242/80**	**172**	**6,0**	**3-drzwiowy**	**36.990,00**
1,4 16v DYNAMIC	**188.219.4**	**1368/95**	**178**	**6,1**	**3-drzwiowy**	**38.970,00**
1,3 Multijet 16v DYNAMIC	**188.211.4**	**1248/70**	**164**	**4,5**	**3-drzwiowy**	**44.460,00**
1,2 ACTUAL	**188.040.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**29.880,00**
1,2 ACTIVE	**188.140.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**33.030,00**
1,3 Multijet 16v ACTIVE	**188.141.4**	**1248/70**	**164**	**4,5**	**5-drzwiowy**	**42.930,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.240.4**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**35.730,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.243.4**	**1242/80**	**172**	**6,0**	**5-drzwiowy**	**38.160,00**
1,4 16v DYNAMIC	**188.249.4**	**1368/95**	**178**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**40.140,00**
1,3 Multijet 16v DYNAMIC	**188.241.4**	**1248/70**	**164**	**4,5**	**5-drzwiowy**	**45.630,00**

• 007 - Sekw. autom. szkrz. biegów (tylko 1,2) zł 4.050,00 • 008 - Centralny zamek ster. z pilota zł 405,00 • 009 - ABS zł 1.800,00 • 025 - Klimatyzacja i filtr przeciwpyłkowy zł 4.050,00 • 063 - Regul. układ kierow. + reg. siedzenia kierow. zł 495,00 • 097 - Dodat. reflektory p. mgielne zł 450,00 • 112 - Wspomag. elektr. kierownicy Dual drive zł 1.710,00 • 140 - Auto. klimat. 2-stref. zł 4.950,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 360,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 245 - Ster. radiem z kierown. zł 405,00 • 263 - System CONNECT zł 4.950,00 • 269 - System nawigacji zł 5.400,00 • 286 - Dojazdowe koło zapasowe zł 0,00 • 315 - Radio z CD zł 1.350,00 • 320 - Kierow. i gałka skrz. bieg. pokryte skórą zł 270,00 • 347 - Czujnik deszczu zł 270,00 • 392 - ESP (tylko z 1.3 JTD 16v i 1.4 16v) zł 2.610,00 • 400 - Dach otwierany elektr. zł 1.800,00 • 407 - Autom. skrz. biegów MTA (dot. 1.2 8v i 1.3 JTD 16v) zł 3.600,00 • 416 - CRUISE CONTROL (tylko 1.4 16v) zł 1.350,00 • 428 - Elektr. otw. szyb i centr. zamek zł 1.080,00 • 431 - Felgi alumin. Elegant + opony 185/60-H14 zł 1.350,00 • 432 - Felgi alumin. Elegant 15" + opony 185/55H15 (dla 1.2 16v i 1.4 16v) zł 1.800,00 • 431 - Felgi alumin. Sport + opony 185/55H15 zł 1.980,00 • 451 - Radiomagnetofon kasetowy zł 900,00 • 499 - Pakiet Fix&Go zł 45,00 • 505 - Boczne poduszki pow. zł 900,00 • 508 - Czujn. parkow. zł 540,00 • 543 - Trzeci zagłówek tylny i 3. pas bezp. zł 450,00 • 565 - CD Changer VANO DIN zł 1.080 • 614 - Kurtyny pow. zł 1.620,00 • 717 - Autoradio CD MP3 + subwoofer zł 1.800,00 • 718 - Subwoofer zł 450,00 • 802 - Lakier sportowy zł 495,00 • 833 - Przyst. do mont. telefonu zł 180,00 • 876 - Zderz. w kol. nadwozia zł 450,00 • 923 - Spoiler dach. zł 360,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 180,00

** cena opcji jest pomniejszana o cenę niższego radia, jeśli wchodzi ono w skład wyposażenia standardowego danej wersji ** ze skrzynią biegów Dualtronic*

ALBEA

1,2 16v ACTUAL (EL)	**172.263.0**	**1242/80**	**162**	**7,0**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
1,2 16v ACTIVE (HL)	**172.273.0**	**1242/80**	**162**	**7,0**	**4-drzwiowy**	**35.910,00**
1,6 16v ACTIVE (HL)	**172.274.0**	**1596/103**	**180**	**8,3**	**4-drzwiowy**	**39.240,00**

• 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 zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00

SAMOCHODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 11 września 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)
PALIO WEEKEND	**1,2 ACTUAL (EL)**	**173.262.0**	**1242/60**	**153**	**7,0**	**5-drzwiowy**	**35.730,00**
	1,2 16v ACTUAL (EL)	**173.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**37.530,00**
	1,2 16v ACTIVE (HL)	**173.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**41.130,00**
	1,6 16v ACTIVE (HL)	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,1**	**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

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**	**170**	**6,5**	**5-drzwiowy**	**43.110,00**
	1,6 16v ACTUAL	**192.5VX.1**	**1596/103**	**183**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**46.710,00**
	1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.5V7.1**	**1910/80**	**170**	**5,5**	**5-drzwiowy**	**50.580,00**
	1,6 16v ACTIVE	**192.5JX.1**	**1596/103**	**183**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**51.210,00**
	1,9 JTD 80 ACTIVE	**192.5J7.1**	**1910/80**	**170**	**5,5**	**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**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**54.990,00**
	1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.548.1**	**1910/ 115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**62.100,00**
STILO MW	**1,6 16v ACTUAL**	**192.7VX.1**	**1596/103**	**183**	**7,6**	**5-drzwiowy**	**49.410,00**
	1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.7V7.1**	**1910/80**	**170**	**5,6**	**5-drzwiowy**	**53.280,00**
	1,6 16v ACTIVE	**192.7JX.1**	**1596/103**	**183**	**7,6**	**5-drzwiowy**	**53.910,00**
	1,8 16v ACTIVE	**192.7J2.1**	**1747/133**	**200**	**8,3**	**5-drzwiowy**	**57.690,00**
	1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.7J8.1**	**1910/115**	**190**	**5,6**	**5-drzwiowy**	**61.020,00**
	1,6 16v DYNAMIC	**192.74X.1**	**1596/103**	**183**	**7,6**	**5-drzwiowy**	**57.690,00**
	1,8 16v DYNAMIC	**192.742.1**	**1747/133**	**200**	**8,3**	**5-drzwiowy**	**61.470,00**
	1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.748.1**	**1910/ 115**	**190**	**5,6**	**5-drzwiowy**	**64.800,00**

• 023 - Szyby elektr. podn. 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 - Dod. podgrzewacz temp. wnętrza /dla silnika diesla/ zł 450,00 • 205 - Autonom. ogrzewacz Webesto zł 3.600,00 • 210 - Lakier metal. 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 - Kierow. pokryta skórą z 6 przyciskami zł 540,00 • 256 - Pojemnik CARGO w bagażn.zł 135,00• 295 - Siedzenie pasaż. składane w stolik zł 315,00 • 320 - Kierow. pokryta skórą zł 405,00 • 350 - Pakiet zimowy zł 1.080,00 • 43X - Pakiet zimowy II (elekt. sterowany, podgrzew. fotel kierowcy z funkcją pamięci + podgrzew. przednie fotele, podgrzew. spryskiwacze szyby przed. oraz spryskiwacze refl.) zł 4.950,00 • 392 - ESP – kontrola stabilności poj.+ ASR + MSR + Brake Assist 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 91V 4 szt. 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 87W 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 - Kierow. pokryta skórą 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 - Spoiler tylny dachowy zł 450,00 • 926 - Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzwiowej) zł 450,00 • 40K - Otwierana tylna szyba zł 720,00 • 070 - Zaciemnione tylne szyby (od tylnych drzwi + bagażnik) zł 720,00

BARCHETTA	**NAXOS 1,8**	**183.500.0**	**1747/130**	**200**	**8,4**	**2-drzwiowy**	**74.250,00**
	1,8 DYNAMIC	**183.520.1**	**1747/130**	**200**	**8,4**	**2-drzwiowy**	**78.210,00**

• 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 i gałka zmiany biegów 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 ACTUAL (SX)	119.510.0	1242/65	142	7,7	4-drzwiowy	39.510,00
1,6 16v ACTUAL (SX)	119.511.0	1596/103	168	8,6	4-drzwiowy	44.010,00
1,9 D ACTUAL (SX)	119.512.0	1910/63	141	7,2	4-drzwiowy	44.910,00
1,9 JTD ACTUAL (SX)	119.513.0	1910/100	168	6,4	4-drzwiowy	48.510,00
1,9 JTD ACTUAL (SX) (+opt. 57X)	119.513.0	1910/105	168	6,4	4-drzwiowy	48.870,00
1,6 16v ACTIVE (ELX)	119.711.0	1596/103	168	8,6	5-drzwiowy	46.710,00
1,9 D ACTIVE (ELX)	119.712.0	1910/63	141	7,7	5-drzwiowy	47.610,00
1,9 JTD ACTIVE (ELX)	119.713.0	1910/100	168	6,4	5-drzwiowy	51.210,00
1,9 JTD ACTIVE (ELX) (+opt. 57X)	119.713.0	1910/105	168	6,4	5-drzwiowy	51.570,00
1,9 JTD MALIBU	119.813.0	1910/100	168	6,4	5-drzwiowy	61.110,00
1,9 JTD MALIBU (+opt. 57X)	119.813.0	1910/105	168	6,4	5-drzwiowy	61.470,00

• 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 podgrz. lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dod. drzwi boczne przesuwne zł 1.260,00 • 57X - Wersja JTD o zwięk. mocy do 105KM zł 360,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 423,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi alu. 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna klapa podn. do góry (z wycier. szyby tylnej i podgrz.) zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metal. zł 1.305,00 • 297 - Siedz. przed. pasaż. z reg. zł 450,00 • 313 - Radioodtw. kas. zł 1.395,00 • 360 - Podw. dach (zawiera 519) zł 3.690,00 • 453 - Ogrz. siedzenie kierowcy (tylko z opt 627) zł 423,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka pow. boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspom. przy parkowaniu zł 900,00 • 564 - Radio z odtwarzaczem CD zł 1.710,00 • 585 - Przes. dach zł 1.395,00 • 627 - Siedz. kierowcy z podłok. zł 405,00 • 747 - Fartuchy p. błotne przednie zł 180,00 • 748 - Fartuchy p. błotne zł 162,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00

** cena opcji jest pomniejszana o cenę niższego radia, jeśli wchodzi ono w skład wyposażenia standardowego danej wersji*

MULTIPLA

1.6 16v ACTIVE	186.211.0	1581/103	170	9,0	5-drzwiowy	57.510,00
1.9 JTD ACTIVE	186.231.0	1910/110	173	6,4	5-drzwiowy	64.710,00
1.9 JTD DYNAMIC	186.431.1	1910/110	173	6,4	5-drzwiowy	67.410,00

• 023 - Szyby tylne ster. elektr. zł 810,00 • 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 (NAV) zł 5.850,00 • 320 - Kierow. i gałka zmiany biegów obszyte skórą zł 450,00 • 392 - ESP zł 2.250,00 • 431 - Felgi aluminiowe i opony 195/60 15" zł 1.620,00 • 441 - Lusterka zew. składane zł 360,00 • 465 - Lodówka (5 siedzeń) zł 360,00 • 499 - Pakiet Fix&Go zł 90,00 • 505 - Poduszki pow. boczne przednie 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 Wszechstronny (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 (popielnizka i zapalniczka) 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	2946/204	205	11,5	5-drzwiowy	142.110,00

• 064 - Superblokada zł 270,00 • 070 - Zaciemniane tylne szyby (tylko z pakietem Superwidoczność) 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 (w poł. z opcją 659) 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 pokryte skórą zł 270,00 • 359 - Relingi dachowe poprzeczne zł 900,00 • 365 - Czujnik ciśnienia pow. (tylko z felgami alum.) zł 450,00 • 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 16" zł 2.250,00 • 440 - Fotele przednie obrotowe zł 990,00 • 447 - Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami alu.) 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, osłony przeciwsłoneczne zł 1.080,00 • 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 6.300,00 • 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-elektryczny zł 6.300,00

**dostępne w późniejszym terminie*

SEICENTO VAN

1,1 MPI	287.970.1	1108/54	150	6,0	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 - Światła przeciwmgielne zł 450,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.440,00 • 213 - Autoalarm zł 900,00 • 228 - Centralny zamek zł 315,00 • 313 - Radio z odtwarzaczem kasetowym 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

PANDA VAN

1,1	271.091.0	1108/54	150	5,7	5-drzwiowy	26.280,00

• 008 - Zamek centr. ster. pilotem zł 270,00 • 011 - Reg. wys. kierownicy zł 360,00 • 025 - Klimat. manualna zł 3.150,00 • 029 - Tylna szyba ogrzew. zł 0,00 • 041 - Elektr. ster. lusterka zł 450,00 • 082 - Instalacja radia zł 315,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 450,00 • 101 - Wycieraczka tylnej szyby zł 0,00 • 104 - Osłona przestrz. bag. – od wiosny 2004 zł 135,00 •112 - Wpom. elektr. kierownicy – od I 2004 zł 1.575 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.080 • 295 - Siedzenie pasażera ze zintegr. schowkiem zł 180,00 • 357 - Relingi dachowe zł 540,00 • 365 - Czujniki ciśnienia pow. (TMPS) zł 315,00 • 428 - Elektr. ster. szyby przednie i centralny zamek zł 810,00 • 451 - Zintegrowane radio kasetowe zł 1.080,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 900,00 • 508 - Czujniki parkowania – od 17.11.2003 zł 630,00 • 564 - Zintegrowane radio z odtwarzaczem CD zł 1.350,00 • 626 - Regulacja wysokości siedzenia kierowcy zł 360,00 • 729 - Katalizator zł 0,00 • 823 - Gniazdko 12V zł 45,00 • 833 - Instalacja do montażu telefonu zł 270,00 • 868 - Woskowanie zł 0,00 • 876 - Zderz. w kolorze nadw. zł 450,00 • 903 - System CONNECT NAV– od X 2004 zł 5.400,00 • 927 - Ochronne listwy boczne zł 180,00 • 989 - Pakiet dla palących zł 90,00

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PUNTO VAN	**1,2 Bz**	**288.010.1**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**31.140,00**
	1,3 JTD	**288.011.1**	**1248/70**	**164**	**4,5**	**3-drzwiowy**	**39.510,00**
	1,9 JTD	**288.017.1**	**1910/86**	**173**	**4,9**	**3-drzwiowy**	**40.860,00**

• 009 - ABS zł 1.800,00 • 025 - Klimatyzacja i filtr przeciwpyłkowy zł 4.050,00 • 063 - Regulacja wys. kierownicy i siedz. kierowcy zł 495,00 • 082 - Przystosow. do mont. radia zł 180,00 • 097 - Dod. reflektory przeciwmgielne zł 450,00 • 104 - osłona przestrz. bagażowej zł 585,00 • 197 - Fartuchy przeciwbł. tylne zł 45,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.080,00 • 451 - Radiomagnetofon kasetowy zł 900,00 • 495 - Zderzaki czarne (nielak.) zł 0,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 900,00 • 524 - Zaślepka w kolorze sam. zł 495,00 • 526 - Zaślepka okien bocz. zł 225,00 • 876 - Zderzaki w kolorze nadw. zł 450,00 • 927 - Listwy ochr. drzwi zł 180,00

PALIO WEEKEND VAN	**1,2 ACTUAL EL van 4 miejsc.**	**277.312.1**	**1242/60**	**153**	**7,0**	**5-drzwiowy**	**36.810,00**
	1,2 16v ACTUAL EL van 4 miejsc.	**277.313.1**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**38.610,00**
	1,2 16v ACTIVE HL van 4 miejsc.	**277.323.1**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**42.210,00**
	1,6 16v ACTIVE HL van 4 miejsc.	**277.324.1**	**1596/103**	**186**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**44.910,00**

DOBLÒ CARGO	**1,2**	**223.110.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**38.970,00**
	1,9 D	**223.112.0**	**1910/63**	**138**	**7,9**	**3-drzwiowy**	**44.100,00**
	1,9 JTD	**223.113.0**	**1910/100**	**165**	**6,7**	**3-drzwiowy**	**47.790,00**
	1,9 JTD (+opt. 280)	**223.113.0**	**1910/105**	**168**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**48.150,00**
	1,2 przeszklony	**223.210.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**40.140,00**
	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**	**165**	**6,7**	**4-drzwiowy**	**50.400,00**
	1,9 JTD SX (+opt. 280)	**223.313.0**	**1910/105**	**168**	**5,8**	**4-drzwiowy**	**50.760,00**
	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**	**7,2**	**4-drzwiowy**	**47.880,00**
	1,9 JTD SX przeszklony	**223.413.0**	**1910/100**	**168**	**6,7**	**4-drzwiowy**	**51.570,00**
	1,9 JTD SX przeszkl. (+opt. 280)	**223.413.0**	**1910/105**	**168**	**5,8**	**4-drzwiowy**	**51.930,00**
	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 1,9 JTD SX (+opt. 280)	**223.613.0***	**1910/105**	**168**	**5,8**	**4-drzwiowy**	**51.840,00**

• 008 - Centralny zamek ster. z pilota zł 621,00 • 009 - ABS z czterema czujnikami zł 3.195,00 • 011 - Regul. wys. kol. 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 1.035,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 333,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 585,00 • 139 - Krótkie przeł. szkrzyni biegów zł 0,00 • 148 - Tylna klapa podnoszana zł 378,00 • 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 • 280 - Wersja 1.9 JTD o zw. mocy do 100KM zł 360,00 • 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 - Przesuwny dach nad przestrzenią załad. (dla drzwi tyl. dwuskrzydł) 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 180,00 • 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

* Combi 5-miejscowy VAN z homologacją ciężarową i powyższoną ładownością do 735 kg

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	144	13,0	4-drzwiowy	63.720,00
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	244.3L2.0	1997/84	136	13,0	4-drzwiowy	67.770,00
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	244.3L3.0	2286/110	149	13,0	4-drzwiowy	72.630,00
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	244.4L2.0	1997/84	136	9,0	4-drzwiowy	71.280,00
2,3 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	244.4L3.0	2286/110	149	7,8	4-drzwiowy	75.330,00
2,0 JTD 11Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G2.0	1997/84	130	9,0	4-drzwiowy	74.160,00
2,3 JTD 11Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G3.0	2286/110	147	8,3	4-drzwiowy	78.210,00
2,0 BZ 15Q ŚREDNI 3200mm	244.4L1.0	1998/110	144	13,0	4-drzwiowy	69.480,00
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	244.4L2.0	1997/84	136	9,0	4-drzwiowy	73.530,00
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	244.4L3.0	2286/110	149	7,8	4-drzwiowy	77.580,00
2,0 BZ 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G1.0	1998/110	144	13,0	4-drzwiowy	72.360,00
2,0 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G2.0	1997/84	130	9,0	4-drzwiowy	76.410,00
2,3 JTD 15Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G3.0	2286/110	147	8,3	4-drzwiowy	80.460,00
2,8 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G5.0	2800/127	150	9,8	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	140	13,0	4-drzwiowy	75.060,00
2,3 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G3.0	2286/110	145	8,3	4-drzwiowy	83.160,00
2,8 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G5.0	2800/127	150	9,6	4-drzwiowy	85.860,00
2,3 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G3.0	2286/110	143	8,6	4-drzwiowy	84.870,00
2,8 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G5.0	2800/127	150	9,6	4-drzwiowy	86.760,00
2,3 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	245.5G3.0	2286/110	145	8,4	4-drzwiowy	87.570,00
2,8 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	245.5G5.0	2800/127	150	9,6	4-drzwiowy	88.920,00
KABINOWY						
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	145	7,8	2-drzwiowy	71.460,00
2,3 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	245.5C3.0	2286/110	143	8,1	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 PODW. KABINA 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	8,1	4-drzwiowy	85.410,00
2,8 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	243.3P6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	87.840,00
2,3 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	244.4Q4.0	2286/110	147	8,4	4-drzwiowy	95.130,00
2,8 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	244.4Q6.0	2800/127	150	9,8	4-drzwiowy	98.010,00
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4Y6.0	2800/127	150	9,6	4-drzwiowy	82.710,00
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4K4.0	2286/110	149	7,8	4-drzwiowy	83.160,00
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4K6.0	2800/127	150	9,5	4-drzwiowy	85.680,00
2,3 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4J4.0	2286/110	147	8,1	4-drzwiowy	85.230,00
2,8 JTD 15Q 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 dla 15 os.	245.5M6.0	2800/127	150	9,2	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.

• 008 - Aut. skrz. bieg. zł 8.955,00 • 008 - Ster. zdalne gwar. 2 szt. zł 450,00 • 015 - ASR zł 540,00 • 016 - ABS zł 2.205,00 • 025 - Klimat. man. zł 4.500,00 • 025 - Klimat. man. dla wersji osob. (025 + 204) zł 5.700,00 • 028 - Elektr. podn. szyb przed. zł 657,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. zł 495,00 • 030 - Szyby atерm. zł 315,00 • 033 - Wskaź. poz. oleju silnik. zł 135,00 • 036 - Zwiększony rozstaw lusterek (2509 mm) zł 180,00 • 041 - Boczne lusterka reg.elektr. i podgrz. zł 810,00 • 042 - Zwiększony rozstaw lusterek (2657 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 - Zawieszenie tylne Extraseria (seria do transp. ciężkiego) zł 540,00 • 065 - Wzmocniony alternator zł 0,00 • 077 - Zaw. tylne z podwójnymi resorami zł 720,00 • 078 - Czujnik martwego pola w lust. bocz. zł 1.350,00 • 081 - Przyst. do mont. dodatk. akumul. + skrzynka na bezp. 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 - Auton. ogrz. WEBASTO (automat.) zł 2.340,00 • 141 - Opony wzmoc./do trans. ciężk./zł 369,00 • 143 - Opony do CAMPING CAR zł 720,00 • 168 - Nadkola/fartuchy p. błotne tylne luzem (CABINATO) zł 0,00 • 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 - Auton. ogrz. WEBESTO z programat. zł 3.240,00 • 208 - Felgi alum. 16" zł 2.385,00 • 210 - Lakier metal. zł 1.125,00 • 213 - Autoalarm wolum. 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 (wersja pick up) zł 5.940,00 • 309 - Wył. akum. zł 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 - Zabez. przest. ład. zł 1.440,00 • 414 - Autoradio HIGH zł 1.395,00 • 416 - Cruise control zł 1.170,00 • 428 - Elektr. podn. szyb przednich + 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. kier. i pasażera/ów zł 1.170,00 • 505 - Bocz. pod. pow. (w siedzeniach) zł 1.170,00 • 508 - Syst. wsp. przy park. (czujnik+syg. akust.) 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. stopień dla p. drzwi bocz. przes. zł 1.800,00 • 619 - Drzwi tylne otw. 270° zł 720,00 • 633 - Szyby bocz. przesuwne /3 rząd/ zł 720,00 • 640 - Siedz. kier. amort. zł 1.800,00 • 644 - Szyby bocz. przesuwne /2 rząd/ zł 360,00 • 650 - Tachograf zł 2.295,00 • 728 - Tapicerka welurowa zł 450,00 • 747 - Fart. p. błot. kół przed. zł 162,00 • 782 - Akum. wzm. zł 90,00 • 802 - Lakier Extraseria do zamów. flot. zł 900,00 • 823 - 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 dyfer. zł 2.700,00 • 965 - 3 rząd siedz. z poch. oparc. zł 1.800,00 • 983 - Drążek stab. zł 180,00

LISTA CEN 1/10/2003 DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH MARKI LANCIA
OBOWIĄZUJE OD 17 listopada 2003 r.

LANCIA Y

	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 8V	**101.030.0**	**1242/60 KM**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**42.255,00**
1.3 JTD	**101.031.0**	**1248/70 KM**	**164**	**4,5**	**3-drzwiowy**	**52.155,00**
1.2 8V Argento	**101.230.0**	**1242/60 KM**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**44.460,00**
1.4 16V Argento	**101.233.0**	**1368/95 KM**	**178**	**6,1**	**3-drzwiowy**	**47.835,00**
1.3 JTD Argento	**101.231.0**	**1248/70 KM**	**164**	**4,5**	**3-drzwiowy**	**54.360,00**
1.4 16V Platino	**101.333.0**	**1368/95 KM**	**178**	**6,1**	**3-drzwiowy**	**54.135,00**
1.3 JTD Platino	**101.331.0**	**1248/70 KM**	**164**	**4,5**	**3-drzwiowy**	**60.660,00**

• 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 041 - Lusterka zewn. elektr. ust. i podgrz. zł 468,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 504,00 • 102 - Sprysk. refl. zł 1.720,00 • 140 - Autom. klimat. zł 4.950,00 • 241 - Lakier met. zł 990,00 • 245 - Przyciski ster. radiem na kier. zł 810,00 • 273 - Kanapa tylna trzymiejscowa zł 0,00 • 320 - Koło kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze zł 450,00 • 347 - Czujnik deszczu zł 540,00 • 384 - Czujnik zapachów (AQS) zł 630,00 • 385 - Czujnik zapar. szyb zł 630,00 • 392 - System stab. toru jazdy ESP zł 2.160,00 • 40Y - Reg. lędź. fotela kier. zł 135,00 • 400 - Elektr. otwier. szklany dach Sky window zł 2.700,00 • 416 - Tempomat zł 1.080,00 • 431 - Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie 1 zł 1.530,00 • 432 - Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie 2 zł 1.800,00 • 505 - Bocz. pod. pow. zł 1.260,00 • 508 - Czuj. parkowania zł 630,00 • 563 - Zmien. CD w bagaż. zł 1980,00 • 564 - Radioodtw. CD zł 1.620,00 • 58B - Lakier opalizujący zł 630,00 • 631 - Uchwyty tylne fot. dla dzieci ISOFIX zł 180,00 • 717 - Radioodtw. CD MP3 zł 1.530,00 • 718 - System audio HiFi Bose zł 3.150,00 • 727 - Tapicerka Alcantara zł 1.440,00 • 728 - Tapicerka Microfibra Madras zł 1.260,00 • 802 - Lakier Extraserie (kość słoniowa pastel) zł 540,00 • 803 - Małe koło zapasowe zł 135,00 • 927 - Listwy przeciwuderzeniowe zł 180,00 • 989 - Kit dla palących zł 180,00

LANCIA LYBRA

LYBRA 1.6 LS Plus	**109.321.1**	**1581/103**	**185**	**8,4**	**4-drzwiowy**	**80.280,00**
LYBRA 1.8 LS Plus	**109.322.1**	**1747/130**	**201**	**8,3**	**4-drzwiowy**	**82.170,00**
LYBRA 1.9 JTD LS Plus	**109.337.1**	**1910/115**	**187**	**5,9**	**4-drzwiowy**	**91.440,00**
LYBRA 2.0 EMBLEMA	**109.225.1**	**1998/150**	**210**	**9,8**	**4-drzwiowy**	**96.930,00**
LYBRA 1.9 JTD EMBLEMA	**109.295.1**	**1910/115**	**190**	**5,9**	**4-drzwiowy**	**103.230,00**
LYBRA 2.4 JTD EMBLEMA	**109.255.1**	**2387/150**	**212**	**6,6**	**4-drzwiowy**	**119.340,00**
SW 1.6 LS Plus	**109.661.1**	**1581/103**	**185**	**8,6**	**5-drzwiowy**	**82.530,00**
SW 1.8 LS Plus	**109.662.1**	**1747/130**	**201**	**8,7**	**5-drzwiowy**	**84.420,00**
SW 1.9 JTD LS Plus	**109.677.1**	**1910/115**	**187**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**93.690,00**
SW 2.0 EMBLEMA	**109.825.1**	**1998/150**	**210**	**10,0**	**5-drzwiowy**	**99.180,00**
SW 1.9 JTD EMBLEMA	**109.895.1**	**1910/115**	**187**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**105.480,00**
SW 2.4 JTD EMBLEMA	**109.855.1**	**2387/150**	**212**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**121.590,00**
Van SW 1.8 LX	**109.862.1**	**1747/130**	**201**	**8,7**	**5-drzwiowy**	**88.920,00**
Van SW 2.0 LX	**109.865.1**	**1998/150**	**210**	**10,0**	**5-drzwiowy**	**93.420,00**
Van SW 1.9 JTD LX	**109.877.1**	**1910/115**	**190**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**94.410,00**
Van SW 2.4 LX	**109.888.1**	**2387/150**	**214**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**109.710,00**

• 006 - Tylne zaw. samopoz. Nivomat (Lybra SW) zł 1.800,00 • 030 - Szyby aterm. zł 0,00 • 070 - Tylne szyby przyc. zł 450,00 • 102 - Spryskiwacze refl. zł 810,00 • 108 - Koła ze stopów lekkich zł 1.360,00 • 117 - Rel. dachowe (Lybra SW) zł 1.080,00 • 140 - Autom. klimat. zł 2.970,00 • 195 - Tylne siedz. dziel. zł 720,00 • 205 - Dod. ogrzew. Webasto zł 2.430,00 • 211 - Tapic. skórz. zł 6.750,00 • 213 - Alarm z czujn. podn. zł 1.440,00 • 230 - Refl. ksen. zł 3.960,00 • 241 - Lakier metal. zł 1.800,00 • 303 - Ster. radiood. na kier.zł 540,00 • 347 - Czuj. deszczu reg. szybkość pracy wycier. zł 540,00 • 351 - Nawigacja sat. + telefon GSM wbud. w deskę rozdz. zł 8.550,00 • 381 - Siatka rozdz. część pasaż. od bagaż.(Lybra SW) zł 585,00 • 385 - Czujnik zapar. szyb zł 540,00 • 392 - ESP - system stabilizacji toru jazdy zł 2.700,00 • 400 - Przeszkl. dach otwierany elektr. zł 3.060,00 • 410 - Wewn. lusterko autom. przyciemn. zł 450,00 • 416 - Tempomat zł 1.440,00 • 431 - Felgi alum. + poszerzone opony 205/60 R15 zł 2.160,00 • 441 - Lusterka boczne składane elektr. zł 630,00 • 452 - Fotele przednie podgrz. elektr. zł 900,00 • 501 - Pamięć ustaw. fotela kierowcy i lusterek zł 6.570,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.980,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00 • 631 - Uchwyty fotelika dla dzieci ISOFIX zł 108,00 • 718 - System audio BOSE zł 2.520,00 • 728 - Tapicerka Extraserie 1* zł 2.250,00 • 802 - Lakier dwukol. zł 2.070,00 • 833 - Gniazdo radiotel. zł 441,00 • 980 - Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 180,00 • 982 - Koło zap. z felgą alum. zł 540,00 • 991 - Koło zap. z felgą alum. + posz. opona zł 630,00

** chwilowo niedostępne dla wersji Emblema* *Domawianie opcji dla wersji LX SW Van jest niemożliwe, za wyjątkiem opcji 241*

Cena w Euro z VAT

LANCIA THESIS

2.0 Turbo 20v Executive 6m	**115.368.0**	**1998/185**	**224**	**11,1**	**4-drzwiowy**	**38.340,00**
2.0 Turbo 20v Emblema 6m	**115.468.0**	**1998/185**	**224**	**11,1**	**4-drzwiowy**	**42.750,00**
2.4 20v Executive 6m	**115.364.0**	**2446/170**	**217**	**10,9**	**4-drzwiowy**	**42.210,00**
2.4 20v Emblema 6m	**115.464.0**	**2446/170**	**217**	**10,9**	**4-drzwiowy**	**46.620,00**
2.4 20v Executive A/T	**115.374.0**	**2446/170**	**217**	**10,9**	**4-drzwiowy**	**43.920,00**
2.4 20v Emblema A/T	**115.474.0**	**2446/170**	**217**	**10,9**	**4-drzwiowy**	**48.420,00**
2.4 JTD 10V Executive 6m	**115.365.0**	**2387/110**	**206**	**8,2**	**4-drzwiowy**	**42.930,00**
2.4 JTD 10V Emblema 6m	**115.465.0**	**2387/110**	**206**	**8,2**	**4-drzwiowy**	**47.430,00**
3.0 V6 Executive A/T	**115.376.0**	**2959/215**	**234**	**13,6**	**4-drzwiowy**	**49.950,00**
3.0 V6 Emblema A/T	**115.476.0**	**2959/215**	**234**	**13,6**	**4-drzwiowy**	**54.360,00**

• 070 - Przyciemniane tylne szyby boczne € 290,70* • 103 - Osłona tylna sterowana elektrycznie € 363,60* • 108 - Koła ze stopu 215/60/16", styl elegancki € 388,80* • 205 - Dodatkowe ogrzewanie programowane, zdalnie sterowane € 1.213,20 • 223 - Zabezpieczenie przeciwkradzieżowe wolumetryczne, z czujnikiem podnoszenia i alarmem € 533,70 • 241 - Lakier metalizowany € 848,70 • 291 - Pokrowiec na narty € 218,70 • 317 - Telewizor z wykorzystaniem wyświetlacza CONNECT € 1.431,00 • 356 - Mapa Portugalii € 436,50 • 368 - Ogrzewanie foteli tylnych € 582,30 • 386 - Dynamiczny system nawigacji € 1.819,80* • 400 - Dach otwierany z ogniwami słonecznymi € 1.674,00 • 412 - Cruise control adaptacyjny (tylko dla wersji A/T)*** € 1.406,70 • 435 - Koła ze stopu 225/55/17", styl sportowy € 703,80*/945,90** • 452 - Ogrzewanie foteli przednich (tylko dla wersji Executive) € 679,50* • 496 - Słuchawka telefonu z klawiaturą i wyświetlaczem € 290,70 • 501 - Pamięć ustawień i ogrzewanie foteli przednich € 1.455,30* • 503 - Panel sterowania klimatyzacją dla pasażerów z tyłu € 387,90* • 508 - Czujniki parkingowe przednie/tylne € 703,80 • 525 - Lusterka wewnętrzne/zewnętrzne elektrochromatyczne € 460,80 • 530 - Mapa Włoch € 436,50 • 533 - Mapa Niemiec € 436,50 • 534 - Fotele przednie Comfort € 4.342,50*/3.857,40** • 535 - Fotele tylne Comfort € 2.159,10*/1.674,00** • 537 - Mapa Francji € 436,50 • 538 - Mapa Belgii € 436,50 • 540 - Mapa Holandii € 436,50 • 542 - Mapa Szwajcarii € 436,50 • 548 - Mapa Austrii € 436,50 • 560 - Szyby antywłamaniowe € 703,80 • 563 - Zmieniarka CD (tylko dla wersji Executive) € 460,80* • 574 - Mapa Hiszpanii € 436,50 • 579 - PASSIVE ENTRY I KEY/LESS GO*** € 460,80 • 718 - System Hi-Fi BOSE € 1.431,00* • 732 - Tapicerka skórzana Poltrona Frau € 2.401,20*/1.431,00**

* dla wersji Executive ** dla wersji Emblema *** dostępna w późniejszym terminie A/T - tylko z automatyczną skrzynią biegów

LISTA CEN NR 3 - ALFA ROMEO
DLA SAMOCHODÓW IMPORTOWANYCH MARKI ALFA ROMEO
OBOWIĄZUJE OD 05 września 2003

ALFA ROMEO 147

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
147 1.6 TS 105 KM Impression	**190.531.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**3-drzwiowy**	**55.350,00**
147 1.6 TS 105 KM Progression	**190.031.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**3-drzwiowy**	**60.030,00**
147 1.6 TS 105 KM Distinctive	**190.231.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**3-drzwiowy**	**65.250,00**
147 1.6 TS 120 KM Distinctive	**190.431.0**	**1598/120**	**195**	**8,2**	**3-drzwiowy**	**67.950,00**
147 2.0 TS Distinctive	**190.335.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**3-drzwiowy**	**79.110,00**
147 2.0 TS Selespeed Distinctive	**190.835.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**3-drzwiowy**	**85.320,00**
147 1.9 JTD 100 KM Impression	**190.533.0**	**1910/100**	**183**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**65.700,00**
147 1.9 JTD 115 KM Progression	**190.134.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**72.450,00**
147 1.9 JTD 115 KM Distinctive	**190.434.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**76.950,00**
147 1.9 JTD 16v Progression	**190.136.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**3-drzwiowy**	**75.600,00**
147 1.9 JTD 16v Distinctive	**190.436.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**3-drzwiowy**	**80.100,00**
147 1.6 TS 105 KM Impression	**190.551.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**57.150,00**
147 1.6 TS 105 KM Progression	**190.051.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**61.830,00**
147 1.6 TS 105 KM Distinctive	**190.251.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**67.050,00**
147 1.6 TS 120 KM Distinctive	**190.451.0**	**1598/120**	**195**	**8,2**	**5-drzwiowy**	**69.750,00**
147 2.0 TS Distinctive	**190.355.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**80.910,00**
147 2.0 TS Selespeed Distinctive	**190.855.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**87.120,00**
147 1.9 JTD 100 KM Impression	**190.553.0**	**1910/100**	**183**	**5,8**	**5-drzwiowy**	**67.500,00**
147 1.9 JTD 115 KM Progression	**190.154.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**5-drzwiowy**	**74.250,00**
147 1.9 JTD 115 KM Distinctive	**190.454.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**5-drzwiowy**	**78.750,00**
147 1.9 JTD 16v Progression	**190.156.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**5-drzwiowy**	**77.400,00**
147 1.9 JTD 16v Distinctive	**190.456.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**5-drzwiowy**	**81.900,00**

• 015 - ASR zł 900,00 • 025 - Klimatyzacja manualna zł 4.950,00 • 058 - Pakiet Ti dla wersji Progression zł 10.800,00/Pakiet Ti dla wersji Distinctive zł 8.910,00 • 082 - Przystosowanie do montażu radia zł 450,00 • 205 - Ogrzewanie dodatkowe (tylko JTD) zł 900,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 4.050,00 • 213 - Alarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.520,00 • 270 - Lakier perłowy zł 6.750,00 • 277 - Connect Nav zł 7.200,00 • 302 - Głośniki wysokoton. tylne zł 270,00 • 303 - Przyciski sterujące radiem w kierownicy zł 540,00 • 320 - Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów obszyta skórą zł 540,00 • 321 - Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów wykończona drewnem zł 810,00 • 51Y - Pakiet Komfort zł 630,00 • 56B - Pakiet Zimowy zł 1.620,00 • 392 - VDC dla wersji 190.136/436/156/456 zł 1.710,00/dla wersji 190.431/134/434/451/154/454 zł 2.610,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.700,00 • 415 - Felgi aluminiowe Sport 15" opony 195/60/15" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156 zł 1.980,00/dla wersji 190.231/ 251/431/451/434/454/436/456 oraz wersji 190.335/355/835/855 - bez dopłaty • 431 - Felgi aluminiowe Elegant 15" opony 195/60/15" dla wersji 190.031/051/134/154/136/ 156/531/551/533/553 zł 1.980,00/ dla wersji 190.335/190.355 - bez dopłaty • 432 - Felgi aluminiowe Sport 16" opony 205/55/16" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 2.700,00/dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 900,00/dla wersji 190.335.0/190.355.0 - bez dopłaty • 433 - Felgi aluminiowe Selespeed 17" opony 215/45/17" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 3.150,00 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 2.250,00 dla wersji 190.335/355/835/855 zł 1.800,00• 435 - Felgi aluminiowe Elegant 16" opony 205/55/16" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 2.700,00 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 900,00 • 439 - Felgi aluminiowe Supersport 17" opony 215/45/17" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 3.150,00 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 2.250,00 dla wersji 190.335/355/835/855 zł 1.800,00 • 451 - Radio z odtwarzaczem CC dla wersji Distinctive - bez dopłaty, dla wersji 190.531/551/533/553 zł 1.350,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.350,00 • 564 - Radio z odtwarzaczem CD zł 540,00, dla wersji 190.531/551/533/553 zł 1.890,00 • 709 - Przyciski sterujące telefonem w kierownicy zł 720,00 • 711 - Moduł obsługi głosowej telefonu z Voice Memo zł 450,00 • 712 - Connect Nav+ zł 8.100,00 • 718 - BOSE System zł 2.340,00 • 732 - Fotele sportowe, skórzane zł 4.500,00 • 740 - Pakiet Klimatyzacja zł 1.170,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 720,00 • 980 - Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 180,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00

ALFA ROMEO 147 GTA

147 GTA	**190.638.0**	**3179/250**	**246**	**12,1**	**3-drzwiowy**	**128.610,00**
147 GTA Selespeed	**190.938.0**	**3179/250**	**246**	**12,1**	**3-drzwiowy**	**137.610,00**

• 210 - Lakier metalizowany zł 1 620,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 4.050,00 • 213 - Alarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 1.980,00 • 270 - Lakier perłowy zł 6.750,00 • 277 - Connect Nav zł 7.200,00 • 56A - Pakiet Komfort zł 630,00 • 56B - Pakiet Zimowy zł 1.080,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.700,00 • 499 - Zestaw do naprawy opon - bez dopłaty • 563 - Zmieniarka CD zł 1.350,00 • 709 - Przyciski sterujące telefonem w kierownicy zł 720,00 • 711 - Moduł obsługi głosowej telefonu z Voice Memo zł 450,00 • 712 - Connect Nav+ zł 8.100,00 • 718 - BOSE System zł 2.340,00 • 740 - Pakiet Klimatyzacja zł 1.170,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 720,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00

ALFA ROMEO 156

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
156 1.6 TS Impression	116.121.2	1598/120	200	8,2	4-drzwiowy	67.500,00
156 1.6 TS Progression	116.221.2	1598/120	200	8,2	4-drzwiowy	74.610,00
156 1.8 TS Impression	116.123.2	1747/140	208	8,5	4-drzwiowy	69.660,00
156 1.8 TS Progression	116.223.2	1747/140	208	8,5	4-drzwiowy	76.770,00
156 2.0 JTS Progression	116.375.2	1970/165	220	8,6	4-drzwiowy	82.170,00
156 2.0 JTS Distinctive	116.075.2	1970/165	220	8,6	4-drzwiowy	93.870,00
156 2.0 JTS Selespeed Progression	116.374.2	1970/165	220	8,6	4-drzwiowy	86.220,00
156 2.0 JTS Selespeed Distinctive	116.074.2	1970/165	220	8,6	4-drzwiowy	97.920,00
156 2.5 V6 Distinctive	116.429.2	2492/192	230	11,8	4-drzwiowy	117.630,00
156 2.5 V6 Q-System Distinctive	116.439.2	2492/192	227	11,9	4-drzwiowy	123.930,00
156 1.9 JTD Impression	116.146.2	1910/115	191	5,8	4-drzwiowy	72.900,00
156 1.9 JTD Progression	116.246.2	1910/115	191	5,8	4-drzwiowy	80.010,00
156 1.9 JTD Distinctive	116.286.2	1910/115	191	5,8	4-drzwiowy	91.710,00
156 1.9 JTD 16v Impression	116.156.2	1910/140	209	5,9	4-drzwiowy	76.500,00
156 1.9 JTD 16v Progression	116.546.2	1910/140	209	5,9	4-drzwiowy	83.610,00
156 1.9 JTD 16v Distinctive	116.586.2	1910/140	209	5,9	4-drzwiowy	95.310,00
156 2.4 JTD 20v Progression	116.257.2	2387/150	212	6,6	4-drzwiowy	103.230,00
156 2.4 JTD 20v Distinctive	116.457.2	2387/150	212	6,6	4-drzwiowy	114.930,00

ALFA ROMEO 156 SW

156 SW 1.6 TS Impression	116.721.2	1598/120	200	8,3	5-drzwiowy	71.100,00
156 SW 1.6 TS Progression	116.621.2	1598/120	200	8,3	5-drzwiowy	78.210,00
156 SW 1.8 TS Impression	116.773.2	1747/140	208	8,6	5-drzwiowy	73.260,00
156 SW 1.8 TS Progression	116.723.2	1747/140	208	8,6	5-drzwiowy	80.370,00
156 SW 2.0 JTS Progression	116.675.2	1970/165	220	8,9	5-drzwiowy	85.770,00
156 SW 2.0 JTS Distinctive	116.175.2	1970/165	220	8,9	5-drzwiowy	97.470,00
156 SW 2.0 JTS Selespeed Progress.	116.674.2	1970/165	220	8,9	5-drzwiowy	89.820,00
156 SW 2.0 JTS Selespeed Distinct.	116.174.2	1970/165	220	8,9	5-drzwiowy	101.520,00
156 SW 2.5 V6 Distinctive	116.929.2	2492/192	230	11,8	5-drzwiowy	121.230,00
156 SW 2.5 V6 Q-System Distinct.	116.939.2	2492/192	227	11,9	5-drzwiowy	127.530,00
156 SW 1.9 JTD Impression	116.746.2	1910/115	191	6,0	5-drzwiowy	76.500,00
156 SW 1.9 JTD Progression	116.646.2	1910/115	191	6,0	5-drzwiowy	83.610,00
156 SW 1.9 JTD Distinctive	116.686.2	1910/115	191	6,0	5-drzwiowy	95.310,00
156 SW 1.9 JTD 16v Impression	116.756.2	1910/140	209	6,1	5-drzwiowy	80.100,00
156 SW 1.9 JTD 16v Progression	116.846.2	1910/140	209	6,1	5-drzwiowy	87.210,00
156 SW 1.9 JTD 16v Distinctive	116.886.2	1910/140	209	6,1	5-drzwiowy	98.910,00
156 SW 2.4 JTD 20v Progression	116.657.2	2387/150	212	6,7	5-drzwiowy	106.830,00
156 SW 2.4 JTD 20v Distinctive	116.847.1	2387/150	212	6,7	5-drzwiowy	118.530,00

• Pakiet Impression I (opcje 097, 320, 564) zł 2.475,00 • Pakiet Impression II (opcje 320, 431, 890) zł 2.475,00 • Pakiet Progression (opcje 245, 421) zł 2.475,00 • 023 - Elektryczne podnośniki szyb tylnych zł 810,00 • 058 - Pakiet Ti (dla wersji Progression) zł 9.000,00/Pakiet Ti (dla wersji Distinctive) zł 4.500,00 • 075 - Tylne zawieszenie NIVOMAT zł 1.440,00 • 082 - Przystosowanie do mont. radia zł 450,00 • 499 - Reflekt. p. mgielne zł 630,00 • 102 - Spryskiwacze reflektorów zł 630,00 • 104 - Roleta bagażnika zł 450,00 • 108 - Felgi alum. 15", dla wersji 116.375/374/257/675/674/657 zł 1.620,00 • 200 - Ogrzewanie dod. (tylko JTD) zł 1.800,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.800,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 4.050,00 • 213 - Alarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.700,00 • 231 - Fotelik dla dziecka Isofix zł 990,00 • 245 - Przyciski sterujące radiem w kierownicy zł 540,00 • 263 - Connect zł 6.300,00 • 269 - Radionawigator zł 4.500,00 • 270 - Lakier perłowy zł 7.650,00 • 320 - Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów w skórze zł 540,00 • 321 - Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów w drewnie zł 810,00 • 357 - Relingi dachowe zł 1.080,00 • 375 - Relingi dachowe aluminiowe zł 1.350,00 • 392 - VDC zł 2.610,00 • 400 - Elektr. otwierany dach zł 2.700,00 • 416 - Tempomat zł 900,00 • 415 - Felgi aluminiowe 16" opony 205/55/16 dla wersji 116.221/223/246/257/375/374/546/621/657/646/674/675/723/846 zł 2.700,00 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 450,00 • 421 - Felgi aluminiowe 16" opony 205/55/16 dla wersji 116.221/223/246/257/375/374/546/621/657/646/674/675/723/846 zł 2.700,00 • 431 - Felgi aluminiowe 15" opony 205/60/15 dla wersji 116.121/123/146/156/221/223/246/546/621/646/721/723/746/756/773/846 zł 1.800,00 • 432 - Felgi aluminiowe 15" opony 205/60/15 dla wersji 116.121/123/146/156/221/223/246/546/621/646/721/723/746/756/773/846 zł 2.250,00 dla wersji 116.374/375/257/675/674/657 zł 1.980,00 • 433 - Felgi aluminiowe 16" opony 205/55/16 dla wersji 116.221/223/246/257/375/374/546/621/657/646/674/675/723/846 zł 2.700,00 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 450,00 • 435 - Felgi aluminiowe 16" opony 205/55/16 dla wersji 116.221/223/246/257/375/374/546/621/657/646/674/675/723/846 zł 2.700,00 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 450,00 • 439 - Felgi aluminiowe 17" opony 205/45/17 dla wersji 116.221/223/246/257/375/374/546/621/657/646/674/675/723/846 zł 3.600,00 dla wersji 116.074/075/286/ 429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 1.800,00 • 451 - Radio z odtwarzaczem CC dla wersji Impression zł 1.350,00 • 451 - Radio z odtwarzaczem CC dla wersji Progression/Distincive - bez dopłaty • 499 - Zestaw do naprawy opon zł 0,00 • 508 - Czujniki parkowania tylne zł 900,00 • 511 - Trzeci tylny zagłówek zł 450,00 • 55X - Pakiet Leisure zł 900,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.620,00 • 564 - Radio z odtwarzaczem CD dla wersji Impression zł 1.890,00 • 587 - Pakiet zimowy zł 1.440,00 • 718 - BOSE system zł 2.700,00 • 728 - Tapicerka Alfatex zł 450,00 • 751 - Pakiet Sport zł 2.700,00 • 762 - Siatka trzymająca bagaże zł 450,00 • 788 - Fotele sportowe skórzane zł 4.500,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 720,00 • 890 - Pakiet Komfort zł 720,00 • 903 - Connect Nav zł 9.810,00 • 923 - Tylny spoiler zł 720,00 • 980 - Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 180,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 554 - Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.620,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
ALFA ROMEO 156 GTA						
156 GTA	**116.042.1**	**3179/250**	**250**	**12,1**	**4-drzwiowy**	**149.850,00**
156 GTA Selespeed	**116.048.1**	**3179/250**	**250**	**12,1**	**4-drzwiowy**	**158.850,00**
156 SW GTA	**116.192.1**	**3179/250**	**250**	**12,1**	**5-drzwiowy**	**154.350,00**
156 SW GTA Selespeed	**116.198.1**	**3179/250**	**250**	**12,1**	**5-drzwiowy**	**163.350,00**

• 210 - Lakier metalizowany zł 1.800,00 • 231 - Fotelik dla dziecka Isofix zł 990,00 • 263 - Connect zł 6.300,00 • 269 - Radionawigator zł 4.500,00 • 270 - Lakier perłowy zł 7.650,00 • 400 - Elektrycznie otwierany dach zł 2.700,00 • 416 - Tempomat zł 900,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.620,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 720,00 • 903 - Connect Nav zł 9.810,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 554 - Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.620,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00

ALFA ROMEO 166						
166 2.0 TS Progression	**136.152.0**	**1970/150**	**211**	**9,7**	**4-drzwiowy**	**118.710,00**
166 2.5 V6 Progression	**136.156.0**	**2492/188**	**225**	**11,9**	**4-drzwiowy**	**141.210,00**
166 2.5 V6 Distinctive	**136.356.0**	**2492/188**	**225**	**11,9**	**4-drzwiowy**	**150.210,00**
166 3.0 V6 Distinctive	**136.757.0**	**2959/220**	**241**	**12,5**	**4-drzwiowy**	**170.910,00**
166 3.0 V6 Distinctive Sportronic	**136.857.0**	**2959/220**	**236**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**177.210,00**
166 2.4 JTD Progression	**136.154.0**	**2387/150**	**204**	**7,6**	**4-drzwiowy**	**134.010,00**
166 2.4 JTD Distinctive	**136.354.0**	**2387/150**	**204**	**7,6**	**4-drzwiowy**	**143.010,00**

• 102 - Spryskiwacze reflektorów zł 900,00 • 108 - Felgi aluminiowe 16", opony 205/55/16"do wersji 136.354/156/356/757/857 - bez dopłaty • 113 - Przednie siedzenia podgrzewane zł 3.150,00 • 135 - Przednie siedzenia elektrycznie regulowane i podgrzewane zł 5.400,00 • 205 - Dodatkowe ogrzewanie zł 3.150,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 2.520,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.130,00 • 213 - Alarm zł 1.980,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.880,00 • 253 - Ogrzewanie części przedniej szyby przy wycieraczkach zł 810,00 • 270 - Lakier perłowy zł 9.450,00 • 321 - Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów wykończona drewnem zł 900,00 • 386 - System nawigacji zł 7.200,00 • 400 - Elektrycznie otwierany dach zł 3.600,00 • 410 - Lusterko wewnętrzne elektrochromatyczne zł 450,00 • 431 - Felgi aluminiowe 16", opony 215/55/16" do wersji 136.152/154 zł 900,00 • 435 - Felgi aluminiowe 17", opony 225/45/17" do wersji 136.152/154 zł 2.250,00 do wersji 136.156 zł 1.350,00 do wersji 136.354/356/757/857 - bez dopłaty • 563 - Zmieniarka CD zł 1.800,00 • 564 - Radio HI-FI, zmieniarka CD zł 4.050,00 • 728 - Tapicerka skórzana Blue/Red Style zł 6.930,00 • 863 - Wbudowany telefon komórkowy zł 2.700,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 554 - Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.620,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00

ALFA ROMEO GTV						
GTV 2.0 JTS	**163.515.1**	**1970/165**	**220**	**9,2**	**2-drzwiowy**	**117.810,00**
GTV 3.2 V6 24V	**163.516.1**	**3179/240**	**255**	**13,2**	**2-drzwiowy**	**140.310,00**

ALFA ROMEO SPIDER						
SPIDER 2.0 JTS	**163.315.1**	**1970/165**	**215**	**9,2**	**2-drzwiowy**	**126.810,00**
SPIDER 3.2 V6 24V	**163.316.1**	**3179/240**	**242**	**13,2**	**2-drzwiowy**	**149.310,00**

• 109 - Dach składany elektrycznie zł 9.000,00 • 113 - Siedzenia regulowane elektrycznie zł 4.950,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.800,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 4.050,00 • 269 - System nawigacji zł 5.400,00 • 270 - Lakier perłowy zł 7.200,00 • 321 - Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów wykończona drewnem zł 720,00 • 435 - Felgi aluminiowe 17", opony 225/45/17"do wersji 163.515/315 zł 1.350,00 do wersji 163.516/316 - bez dopłaty • 439 - Felgi aluminiowe 17", opony 225/45/17" do wersji 163.515/315 zł 1.350,00 • 499 - Zestaw do naprawy opon - bez dopłaty • 563 - Zmieniarka CD zł 1.800,00 • 728 - Tapicerka skórzana Blue/Red Style do wersji 163.515/315 zł 5.850,00 do wersji 163.516/316 zł 1.800,00 • 751 - Pakiet aerodynamiczny zł 2.700,00 • 803 - Koło zapasowe dojazdowe - bez dopłaty • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 900,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.620,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.620,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.620,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.620,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.620,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.620,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.620,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.620,00 • 554 - Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.620,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.620,00 • 356 - Mapa Portugalii zł 1.620,00

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.

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 grudnia 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 Dyrekcja Generalna	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	koordynacja działalności Magneti Marelli w Polsce
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	produkcja części samochodowych – oświetlenie
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 – układy wydechowe
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 – zawieszenia
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. 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
11. 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
12. Ingest Facility 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
13. 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
14. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074900, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
15. Fidis Faktoring Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074921, Fax (0-22) 6074853 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe
16. 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
17. 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
3. Fiat Bank Polska SA	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
4. Fidis Leasing Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074973-74, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi leasingowe
5. 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
6. 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

I kto tu jest mały?

Samochód roku 2004.

Zaczęło się całkiem nieźle – blisko 10 000 sprzedanych samochodów w Polsce! A teraz... Tytuł „Samochód roku 2004"! Najbardziej prestiżowa nagroda, jaką może otrzymać nowy samochód, przyznawana przez gremium europejskich dziennikarzy, specjalistów w dziedzinie motoryzacji. Ten rodzaj uznania to obiekt westchnień i marzeń wszystkich nowych samochodów. No cóż, wszystko to utwierdza mnie w przekonaniu: Tak! Jestem wielki! Możesz do mnie mówić „Samochód roku 2004"!!!

CAR OF THE YEAR 2004

Tylko nie mów do mnie „mały".

www.fiatpanda.pl

Nowa Panda FIAT