fiat wokół nas

CZASOPISMO DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
PAŚDZIERNIK/LISTOPAD 2005

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 9 – NUMER 58

Dzień inny niż zwykle w CNH

Dlaczego nowy Fiat Croma wyposażony jest w silnik Diesla o mocy 200 KM?

A) ponieważ mocne silniki pięknie brzmią
B) ponieważ kierowcy uwielbiają, jak przeciążenie wciska ich w fotel
C) ponieważ zaprojektowali go włoscy konstruktorzy, znani ze swej pasji tworzenia dynamicznych silników

Nowy Fiat Croma. Fiat jak żaden inny.

Odpowiedź C jest prawidłowa. Tak, to włoscy inżynierowie, z pasją projektujący dynamiczne samochody, wyposażyli Fiata Croma w potężny 200-konny silnik Diesla 2.4 Multijet 20v. Natomiast karoserię i przestronne wnętrze auta z nie mniejszą pasją zaprojektował Giorgetto Giugiaro, światowej sławy stylista samochodów. **Fiat Croma – już w salonach!**

FIAT

Infolinia 0 801 19 19 19
koszt 1 jedn. operatora

Multijet

www.fiatcroma.pl

Zużycie paliwa i emisja CO_2: Fiat Croma 2.4 Diesel Multijet 20v – 8,0 l/100 km, CO_2 212 g/km

fiat wokół nas
rok 9
numer 58
październik/listopad 2005

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Tomasz Libich

Wydawca
Satiz Poland Sp. z o.o.
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała

Prezes Zarządu
Jaś Gawroński

Redakcja
Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: gallino@satiz.pl

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 033/813 27 61
gabriela.kolonko@fiat.com

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
12 600 egz.

Oddano do druku:
18 października 2005 r.

o tym się mówi

4 Ze świata Fiata

chwila refleksji

8 Prof. dr hab. Maria Olech

firma

10 Fiat w I półroczu
14 Strategia porozumień Grupy Fiat
16 Pierwsze kroki Grande Punto
19 Doblò Cargo – Van of the Year
20 Alfa 159, auto bez kompromisów
24 Product Day CNH
28 Inwestycyjny sukces Teksidu
32 Grupy zawodowe w FAP: elektronicy ze Spawalni
36 Program Six Sigma w Tychach
38 Co 30 sekund nowy silnik
40 Polo Europa da się lubić

danie specjalne

44 Sztuka projektowania samochodów

rubryki

50 Podróże: Portugalia
52 Rozrywka: Felieton oszczędny
54 Nowości: Wieże dobrego samopoczucia
56 Filmy: Jesienne wieczory przed telewizorem
57 Książki: Sposób na bezsenność
58 Internet: Skype – Rewolucja w komunikacji
60 Cennik samochodów

Fiat Auto Poland wyprodukował 500.000 Fiatów Panda

7 października z linii produkcyjnych Fiat Auto Poland w Tychach zjechał 500 tysięczny Fiat Panda. Jubileuszowy samochód z silnikiem 1,3 Multijet w wersji Emotions i kolorze niebieskim Azzurro Frizzante przeznaczony jest na rynek włoski. Na polski rynek przeznaczono dotychczas 59.130 nowych Pand, a 440.870 wyeksportowano na rynki 55 państw, w tym m.in. do: Włoch 264.918, Francji – 31.738, Niemiec – 31.320, Hiszpanii – 20.471, Holandii – 17.905, Wielkiej Brytanii – 17.001, Grecji – 10.992, Austrii – 5.858, Danii – 4.716, Belgii – 4.676, Japonii – 1.831, pozostałe rynki – 29.444 sztuk. Fiaty Panda jeżdżą także po drogach tak egzotycznych krajów, jak: Gwadelupa, Malezja, Tajwan czy Martynika.

fot. I. Kaźmierczak

Family Day Teksidu

10 września br. Stadion KS „Beskid" Skoczów zapełnił się członkami rodzin i pracownikami Teksid Iron Polska, którzy podczas wspólnej zabawy odchodzili swój Dzień Rodzinny. W tym roku w imprezie uczestniczyło 1400 osób, w tym 600 dzieci. Przygotowano dla nich wiele atrakcyjnych zabaw, konkursy, karuzele, a także stoiska gastronomiczne z gulaszem, kiełbaskami, ciastem regionalnym i napojami. Przed południem rodziny pracowników miały możliwość zwiedzenia zakładu i obejrzenia miejsc pracy swoich najbliższych, z czego skorzystało ponad 150 osób. Sympatycznej atmosferze sprzyjała pogoda, która ostatnimi laty nie rozpieszczała uczestników tej integracyjnej imprezy.

fot. M. Buffa

Fiat Auto Poland przyjacielem muzyki

Spółka Fiat Auto Poland otrzymała wyrazy uznania od władz miasta za wieloletnie wsparcie organizatorów Festiwalu Kompozytorów Polskich w Bielsku-Białej i propagowanie dzieł współczesnej muzyki polskiej.

Jest to najważniejsza impreza muzyczna organizowana w stolicy Podbeskidzia każdego roku, z roku na rok ciesząca się cora większą renomą nie tylko w Polsce, ale i poza jej granicami.

W tym roku dziesiąta, jubileuszowa edycja Festiwalu poświęcona była twórczości Krzysztofa Pendereckiego. Duże uznanie zyskało także wykonanie III Symfonii Henryka Mikołaja Góreckiego przez Kronos Quartet.

Podziękowania i dyplom z rąk prezydenta miasta odebrał Czesław Świstak, członek zarządu Fiat Auto Poland.

fot. Marek Kowalski

Żeglarskie Mistrzostwa Polski

Po raz dziesiąty Żeglarskim Mistrzem Polski w klasie Laser został w połowie września Maciej Grabowski, wspierany w przygotowaniach olimpijskich przez Alfę Romeo. Zawody, rozegrane w Zatoce Gdańskiej w okolicach Pucka, trwały w sumie cztery dni. – Tegoroczne Mistrzostwa Polski to dla mnie wyjątkowe wydarzenie – mówi Grabowski. – Regaty były tym razem dużo cięższe, niż mogą wskazywać na to wyniki. Wymagały ode mnie dużego zaangażowania i koncentracji do samego końca rywalizacji.

Brytyjskie laury dla Iveco Daily

W prestiżowym konkursie transportu motoryzacyjnego w Wielkiej Brytanii Iveco Daily zostało wybrane flotowym samochodem dostawczym 2005 roku. Daily wybrano spośród trzech konkurentów, którzy dostali się do ostatniego etapu konkursu. Werdykt został wydany przez najbardziej wpływowych i poważanych ludzi z branży. Pod uwagę brano zużycie paliwa, niezawodność, ładowność, koszty użytkowania oraz wsparcie udzielone klientowi przez producenta. Iveco Daily oferuje gamę ponad 3000 konfiguracji o masie całkowitej od 3,2 do 6,5 t. Specyfikacja furgonów obejmuje osiem różnych rodzajów przestrzeni ładunkowej – od 7 do 17,2 m^3.

Wicemistrzostwo dla Fiat Selenia Rally Team

Za nami koniec rajdowych emocji – sezon RSMP 2005 przeszedł do historii. Przed startem w Rajdzie Wawelskim Sebastian Frycz i Maciej Wodniak prowadzili w tabeli Super 1600. Ale wypadnięcie na pierwszym odcinku „Wawelskiego" z drogi, a później problemy z nadwerężoną podczas dachowania skrzynią biegów sprawiły, że skończyły się marzenia o mistrzostwie. Sebastian Frycz i Maciej Wodniak zostali rajdowymi wicemistrzami Polski w klasyfikacji Super 1600 (Sebastian Frycz wywalczył drugie miejsce także w kategorii F-2 – samochodów z napędem na jedną oś).

W całym sezonie załoga „Fiat Selenia Rally Team" w swojej klasie wygrała trzy z sześciu rajdów (Polski, Nikon, Warszawski), raz plasując się na trzeciej pozycji (Rajd Rzeszowski).

Z Turynu do Pekinu
za kierownicą „500”

16 tys. km Fiatem 500 z Turynu do Pekinu – tak zakończyła się podróż młodych Włochów Danilo Elia i Fabrizio Bonserio. Pokonując tę trasę chcieli połączyć dwa miasta, w których odbędą się najbliższe zimowe i letnie Igrzyska Olimpijskie. Przejechali tę trasę w niespełna trzy miesiące za kierownicą ponad 30-letniego samochodu, który – choć w bardzo dobrym stanie – musiał jednak pokonać bardzo trudne warunki terenowe, w tym pustynie, góry i lasy.

Fiat nagradza za jakość

Każdego roku Fiat przyznaje swoim najlepszym dostawcom nagrodę Qualitas. W tym roku laureatami została spółka Comau Robotics nagrodzona za nową gamę robotów z zastosowaniem zgrzewania laserowego, spółka Automotive Lighting za wsparcie techniczno-projektowe przy uruchomieniu produkcji tylnych świateł do Grande Punto, a układy Wydechowe Magneti Marelli wyróżnione zostały za wysoki poziom obsługi, najlepsze rozwiązania w redukcji kosztów oraz wysoką niezawodność wyrobów.

POTRÓJNE ZWYCIĘSTWO
MASERATI MC12

Dzięki sukcesom w trzech ostatnich wyścigach, marka Maserati zdobyła Puchar Konstruktorów w Mistrzostwach FIA GT. Samochody Maserati MC12 zdominowały ostatni wyścig rozegrany na torze w Istambule (Turcja), monopolizując podium wyścigu. Pierwsze miejsce zajął bowiem Maserati MC12 prowadzony przez Niemców Michaela Bartelsa i Timo Scheidera, drugie i trzecie inne samochody spod znaku Trójzębu, prowadzone przez Fabio Bacini i Thomasa Biagi oraz Andreę Bertoliniego i Karla Wendlingera.

CHIŃSKI RAJD
„CZERWONYCH”

Dwa samochody Ferrari 612 Scaglietti przemierzają Chiny, pokonując trasę wynoszącą 15 tysięcy kilometrów. Celem przedsięwzięcia jest stworzenie swoistego pomostu łączącego dwie wielkie imprezy: zimowe igrzyska w Turynie w 2006 roku i igrzyska letnie w Pekinie w 2008 roku. Oba samochody zatrzymują się w najbardziej fascynujących miejscach tego wielkiego kraju: na pustyni Gobi, w Mandżurii, w regionie Kanton. Za kierownicą samochodów zmienia się trzydziestu dziennikarzy.

Irisbus podbija Hiszpanię

Irisbusy Iveco odnotowały w Hiszpanii podwójny sukces: tytuł „Autobus roku 2005” i „Coach roku 2005”. Jeden z tytułów został przyznany autobusowi przegubowemu CityClass, a drugi – EuroRider C 43 Sri. W skład wchodzili nie tylko dziennikarze specjalizujący się w tej dziedzinie, ale również przedstawiciele najważniejszych hiszpańskich firm transportowych. W 2004 roku Irisbus zarejestrował w Hiszpanii 1033 autobusów. Przy 29-procentowym udziale w rynku firma zajmuje pozycję lidera w kraju.

Nowe strony Iveco

W sieci pojawiły się nowe strony Iveco. Oprócz strony instytucjonalnej www.iveco.com aktywne są także strony uzupełniające informacje o wyrobach i inicjatywach firmy. W Australii np. dostępna jest strona www.iveco.co.au, we Włoszech www.iveco.it. Podobne inicjatywy przewidziano w Wielkiej Brytanii, Polsce (pod koniec października uruchomiona będzie także odnowiona strona www.iveco.pl), Hiszpanii, Francji i Niemczech. Nowe strony zawierają oczywiście link do strony instytucjonalnej.

Foto Viglero

W Kalifornii Alfy z epoki

„Konkurs i Tour Elegance” w Pebble Beach w Kalifornii zgromadził w miejscowym Klubie Golfowym 200 samochodów należących do kolekcjonerów z 15 krajów. Alfa Romeo, honorowy gość imprezy, konkurowała z 62 zabytkowymi samochodami, z których siedem na co dzień wystawionych jest w Muzeum Historycznym Alfa Romeo w Arese. Atrakcją 55. edycji konkursu był przejazd na dystansie 17 mil wzdłuż *Scenic Drive* – trasy widokowej wzdłuż wybrzeża między Monterey i Carmel oraz wystawa samochodów i wybory najpiękniejszych modeli.

Alfa Romeo i Luna Rossa

Załoga jachtu, której sponsorem jest Alfa Romeo, osiąga doskonałe wyniki w regatach „Louis Vuitton Act 8 i 9” zaliczanych do Pucharu Ameryki 2007, w których jeden z etapów rozgrywał się na włoskich wodach w Trapani. Może to właśnie włoskie morze i północno-wschodni wiatr sprawiło, że jacht Luna Rossa zajął trzecie miejsce po 66 spotkaniach bezpośrednich Act 8. Sukcesowi towarzyszyła marka Alfa Romeo, która w Trapani, zaprezentowała model 159. Widzowie mogli nie tylko podziwiać samochód, lecz także wypróbować go na drogach łączących Trapani z Marsalą i Erice.

notowała: T. Bętkowska

Nie wolno bać się marzeń

Prof. dr hab. Agata Maria Olech jest członkiem The Explorers Club. Odkryła dla nauki prawie sto nieznanych gatunków porostów, grzybów i glonów. Jest autorką 250 publikacji naukowych i pierwszą w Polsce kobietą-kierownikiem polarnej wyprawy. Pod koniec lat 80. uratowała przed likwidacją stację naukową im. Arctowskiego na Antarktydzie. W Antarktyce do tej pory spędziła osiem sezonów letnich i dwa „zimowania". Nowy Rok 2006 będzie tam obchodzić po raz dziewiąty.

Jestem specjalistką od wytyczania sobie trudnych celów, wchodzenia tam gdzie jest inaczej niż w normalnym świecie. Jeżeli jednak już znajdę się w ekstremalnej sytuacji, to z determinacją szukam wyjścia. Tak było, gdy się wspinałam w górach, gdy penetrowałam jaskinie – tak jest, gdy pracuję na lodowcach.

Jest miejsce, które gorąco pokochałam. Nie od pierwszego wejrzenia, bo przywitało mnie lodowatym wiatrem. Urodę polskiej stacji naukowej im. Henryka Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego zaczęłam doceniać jednak dość szybko. Udobruchały mnie ptaki, foki, słonie morskie. I gapowate pingwiny, zbierające się obok naszej siedziby. Mam słabość do pingwinów od czasu, gdy w dzieciństwie obejrzałam o nich film i zaczęłam marzyć, aby kiedyś pojechać na wyspy, gdzie one mieszkają. Marzenia się spełniły. Dlatego wiem, że marzeń nie wolno się bać! Moja największa pasja – praca przyrodnika w rejonach polarnych – zaczęła się od zaproszenia mnie przez profesora Zdzisława Czeppego do interdyscyplinarnych badań.

Na pierwszą znaczącą wyprawę polarną wyruszyłam w 1982 roku. Zamieszkałam w domku traperskim – bez elektryczności, wody, wygód. Pracowałam prawie 24 godziny na dobę, bo podczas arktycznego lata słońce nie zachodzi. Rok 1985, a właściwie jeden tylko sezon arktyczny spędziłam już w innej „bazie" – na Breinesflyi. W domku raczej dla krasnali niż traperów. Niemniej oba wyjazdy uważam za udane. Badania nad występowaniem i rozmieszczeniem porostów, mszaków i grzybów wniosły bowiem wiele nowego do nauki. Prowadziłam te badania, ale nie opuszczały mnie marzenia o spędzeniu nie sezonu a roku w Arktyce. Roczny pobyt w bazie PAN był wtedy niemożliwy dla kobiet, Akademia doceniała mężczyzn. Mnie się to nie podobało. Skoro nie mogę mieszkać z kolegami, przezimuję samotnie w domku traperskim. Moją desperacką decyzję zaakceptował prof. Stanisław Siedlecki. W 1986 roku, gdy moje przygotowania ruszyły, nieoczekiwanie przyszło zaproszenie od Stanisława Rakusa-Suszczewskiego. Profesor chciał, abym wzięła udział w XI Wyprawie Polarnej Polskiej Akademii Nauk do stacji im. Arctowskiego na Antarktydzie. Polska baza

antarktyczna stała się od tego czasu moim drugim domem...

Lubię powracać na to największe lodowisko Ziemi. Dlatego cieszę się, że jeszcze w tym roku – razem z wyprawą naukowców, którą mam kierować – dotrę do hoteliku i zasiądę do stołu w jadalni urządzonej w stylu schroniska górskiego. Do stojącej pośród skał prześlicznej kapliczki dłuta Krzysia Zubka; do „swoich" (choć nie oswajalnych) pingwinów a przede wszystkim – do porostów. Bo Antarktyka, królestwo roślin zarodnikowych, odkrywa przede mną wciąż nowe ich gatunki i rodzaje. Zimą penetruję ściany skalne w „kominiarce" osłaniającej twarz od wiatru kłującego kryształkami lodu, z plecakiem wspinam się w miejsca trudno dostępne i skuwam młotkiem ze skał bezcenne dla nauki skarby, aby je po powrocie do kraju umieścić w Herbarium porostów, które założyłam w Zakładzie Badań Polarnych Uniwersytetu Jagiellońskiego.

W 1991 roku jako pierwsza kobieta w Polsce, może i w świecie, zostałam wyznaczona do kierowania całoroczną wyprawą arktyczną. Po raz kolejny znalazłam się więc na Wyspie Króla Jerzego. Wylatując samolotem do Ameryki Południowej a stamtąd płynąc statkiem hiszpańskim z 15 uczestnikami ekspedycji, nie miałam sygnałów, że w Zatoce Admiralicji spotka mnie aż tyle niespodzianek! Z rąk kierownika XV wyprawy odebrałam spokojnie symboliczny klucz od placówki, a tu się zaczęło! A właściwie – kończyło. Brak paliwa groził unicestwieniem pracy, a nawet życia w stacji. Ten problem udało się rozwiązać dzięki pomocy kapitana rosyjskiego statku. Z Warszawy dostałam jednak polecenie, aby odesłać ludzi do kraju a stację porzucić. Do Polski wróciły cztery osoby. Pozostałe postanowiły zostać, gdy usłyszały moje oświadczenie, że jestem gotowa samotnie zimować na stacji. Rozpoczęłam z nimi ostrą kampanię w sprawie ratowania stacji. Listy protestujące przeciwko jej zamknięciu otrzymałam od wielu naukowców pracujących wówczas w Antarktyce. Słałam także listy do rodaków w USA... Musiałam zmierzyć się z sobą i nauczyć szybko podejmować decyzje. Musiałam być stanowcza. Bez wytrzymałości fizycznej i odporności psychicznej człowiek nie ma czego szukać na wyprawie. Najtrudniejsze dla mnie wyzwanie trwało 3 miesiące na przełomie 2003-2004 roku – podczas indyjskiej ekspedycji na Antarktydę, kiedy zgodziłam się pokierować grupą osiemdziesięciu Hindusów. Obyczaje i mentalność mieszkańców Indii znałam wcześniej tylko z książek. Co zadecydowało, że zgodziłam się nimi wtedy przewodzić? Los. Chciałam pracować w innych rejonach Antarktyki, więc ucieszyłam się, gdy zaproponowano mi stację rosyjską. Właśnie z Hindusami, którzy potraktowali mnie z rezerwą. Myślałam, że zwariuję – sama wśród obcych! Na szczęście wszystko odmieniło się po pierwszej wspólnej wyprawie w teren. Hindusi zobaczyli mnie przy pracy, docenili doświadczenie, zyskałam ich szacunek i miano... eksperta numer jeden.

Wyprawa dookoła Bieguna Północnego po nocach śniła się Januszowi Kurbielowi i jego żonie Joelle – chcieli się skupić na badaniach naukowych, ale też udowodnić, że jako pierwsi pokonają akweny wokół Arktyki na drewnianej łodzi. Nie wiedziałam, że i mnie ich „szaleństwo" się udzieli. Zaprosili mnie do Paryża (Janusz wykładał na Sorbonie) – potem gościłam ich w Krakowie. W 1999 znalazłam się na jachcie „Vagabond'elle" dowodzonym przez kpt. Kurbiela. Jeśli jednak trzech członków załogi ciekawiło to, co w wodzie i powietrzu – ja pontonowym „bączkiem" docierałam do lądu i tam, pośród lodów, szukałam porostów. Okazy wniesione na pokład starannie suszyłam, potem konserwowałam w formalinie; koperty z porostami wieszałam na sznurku, wreszcie umieszczałam w wodoszczelnych beczkach, aby dotarły do uniwersyteckiego zielnika – dziś bodaj największego na świecie. Klimat w ciągu ostatnich dziesięciu lat ocieplił się o 1,5°C. Lodowce wycofują się, topnieją – i to w sposób widoczny dla ludzkiego oka. Wokół stacji im. Arctowskiego sama dostrzegam wyraźne już zmiany. Krawędź lodowca rocznie przesuwa się prawie o 50 metrów. Jak tak dalej pójdzie, Warszawa będzie leżała nad Bałtykiem....

LaPresse/Coleman

Fiat w natarciu

fot. I. Kaźmierczak

Zakończenie pierwszego półrocza zbiegło się z przyspieszeniem procesu ożywienia we wszystkich obszarach Grupy.
Dzięki zdecydowanej poprawie wyników ekonomicznych za drugi kwartał, Grupa postanawia umocnić swoją pozycję na rynku proponując nowe modele. Premiera Grande Punto, o której piszemy na kolejnych stronach, jest tylko częścią szerokiego Planu rozwoju Fiata Auto.

Dla tej ważnej strategii określono cele, inwestycje, lokalizacje produkcyjne i zasady realizacji. Uwaga Fiata skierowana na Turyn doprowadziła do porozumienia z lokalnymi instytucjami piemonckimi, co pozwoli na podniesienie znaczenia obszaru przemysłowego Mirafiori, wsparcie sektora samochodowego i będzie sprzyjać szkoleniom personelu i działalności w zakresie badań i rozwoju technologii.

Zdecydowana poprawa

Fiat ma się coraz lepiej. W pierwszym półroczu 2005 roku wynik Grupy był dodani. Rezultat uzyskany z zarządu zwyczajnego podwoił się do poziomu 407 mln euro pomimo spadku obrotów o 1% w stosunku do analogicznego okresu 2004 roku. Zysk netto wyniósł 510 mln euro, w porównaniu do straty 638 mln z ubiegłego roku. Wzrost jest wynikiem poprawy w zarządzie zwyczajnym, mniejszych zobowiązań finansowych i odszkodowania w wysokości 857 mln po opodatkowaniu uzyskanego od GM.

Dobre wyniki w pierwszej połowie roku są efektem zdecydowanego przyspieszenia, jakie Grupa odnotowała w drugim kwartale 2005 roku. O ile obroty w tym okresie pozostały niezmienione (nieco powyżej 12 mld euro), to wynik z zarządu zwyczajnego wzrósł podwójnie w stosunku do tego samego okresu poprzedniego roku (z 181 do 360 mln euro). Lepszy o 463 mln euro jest także wynik netto, który – dzięki nadzwyczajnym wpływom w wysokości 254 mln euro – ze straty 246 mln w ubiegłym roku zmienił się w zysk wynoszący 217 mln. Do 9,2 mld euro zmalało zadłużenie przemysłowe netto, które w stosunku do sytuacji z 31 marca ubiegłego roku, spadło do 900 mln.

Wyniki te uzyskano dzięki poprawie we wszystkich sektorach oraz kontynuacji procesu ożywienia sektora Fiat Auto, który w drugim kwartale 2005 roku zmniejszył o 2/3 stratę z zarządu zwyczajnego: z –238 do –88 milionów. To oznacza, że Sektor jest na dobrej drodze, by w 2005 roku zredukować straty z zarządu zwyczajnego o 500 milionów euro.

Sektor CNH uzyskał w drugim kwartale obroty w wysokości 2,8 mld euro utrzymując poziom z ubiegłego roku. Wynik z zarządu zwyczajnego wyniósł 10% przychodów, o 33 mln euro więcej w porównaniu do ubiegłego roku.

W drugim z rzędu kwartale wzrost odnotował również sektor Iveco, zarówno pod względem przychodów (+2,6%), jak i zarządu zwyczajnego (+23,6%), gdzie wynik jest dodatni na 110 mln, co stanowi 4,5% przychodów.

Sektor Produkcji Komponentów zwolnił tempo z powodu zmian zakresu działalności w Magneti Marelli i Comau, dla których częściową przeciwwagą była dobra passa Teksidu.

Grupa może patrzeć na przyszłość z ostrożnym optymizmem. Fiat Auto ma jeszcze dużo do zrobienia, a w pozostałych sektorach są jeszcze spore możliwości poprawy.

Premiera nowej Cromy, oczekiwania związane z wejściem na rynek Alfy 159 i przekonanie, że Grande Punto (które zaprezentowano niedawno w Europie a w Polsce do sprzedaży trafi w styczniu przyszłego roku) oraz Alfa Brera zdobędą sobie europejskich klientów, potwierdzają te przewidywania.

NOWA GAMA WYROBÓW FIAT AUTO

	2005	2006	2007	2008
FIAT	**CROMA**	**PRZYSZŁY MODEL SEGM. C**	NOWY SAMOCHÓD SEGMENTU A (500)	**PRZYSZŁY MODEL JEDNOBRYŁOWY**
	GRANDE PUNTO	MULTIPLA MY	**D200**	**MINICARGO PANORAMA**
	SUV		PANDA FL	GRANDE PUNTO FL
	DOBLÒ PANORAMA FL		IDEA FL	CROMA FL
LANCIA		SUV	NOWY MODEL SEGMENTU C/D	
		YPSILON FL	MODEL NISZOWY	
			PHEDRA MY	
			MUSA FL	
ALFA ROMEO	**159 BERLINA**	GT FL	**PRZYSZŁY MODEL SEGMENTU C**	PRZYSZŁY SAM. Z NAJWYŻ. SEGMENTU
	BRERA			159 BERLINA i SW FL
	159 SPORTWAGON			BRERA FL
	BRERA SPIDER			BRERA SPIDER FL
FIAT SAMOCHODY DOSTAWCZE	IDEA VAN	**PRZYSZŁE SCUDO**	PRZYSZŁY MODEL SEGMENTU C VAN	PRZYSZŁY VAN JEDNOBRYŁOWY
	DOBLÒ CARGO FL	**PRZYSZŁE DUCATO**	**MINICARGO**	GRANDE PUNTO VAN FL
		GRANDE PUNTO VAN	PANDA VAN FL	
		STRADA FL	IDEA VAN FL	
		MULTIPLA VAN MY		

NOWE MODELE **MODELE JESZCZE NIE ZAPOWIEDZIANE**

Plan rozwoju

Dwadzieścia nowych modeli i 23 operacje restylingu do końca 2008 roku, 10 miliardów na inwestycje, w tym 4 na badania i rozwój, podjęcie decyzji o nie zamykaniu żądnego zakładu we Włoszech. Oto kluczowe elementy Planu Fiata Auto, który rządowi, organizacjom związkowym i instytucjom lokalnym przedstawił na początku sierpnia dyrektor generalny i pełnomocny Fiata, Sergio Marchionne.

Program mówi o nowych modelach, określa zakłady, w których będą produkowane, informuje o niezbędnych inwestycjach i warunkach realizacji.

Zacznijmy od celów produkcyjnych poszczególnych zakładów, które – dla wygody czytelników – przedstawione zostały w tabeli. Dotyczą jedynie 2005 i 2006 roku, ponieważ decyzje związane z działalnością Fiat Auto w kolejnych latach podjęte zostaną w przyszłości. Tylko wtedy będzie bowiem możliwe uwzględnienie takich czynników jak stopień wykorzystania zakładów, poziom konkurencyjności, podobieństwa między platformami, optymalizacja inwestycji i lepsze wykorzystanie siły roboczej. Firma zapowiedziała, że jeden z modeli produkowany będzie w 2008 roku w zakładzie Mirafiori, a przyszły samochód z segmentu A (500) powstanie w Tychach.

Fiat Auto zainwestuje ponadto 150 mln euro w modernizację linii lakierniczych, co obniży ogólną zdolność produkcyjną, która utrzyma się jednak na poziomie wystarczającym do zaspokojenia potrzeb rynku.

Firma z determinacją buduje swoją przyszłość – taki wniosek można wysnuć z Planu gamy wyrobów na lata 2005-2008, który obejmuje marki Fiat, Lancia, Alfa Romeo i Fiat/ Samochody dostawcze. Przewidziano aż 20 całkowicie premierowych lub właśnie wylansowanych modeli, a oprócz tego 23 restylingi istniejących samochodów. Ponadto pięć nowości zaplanowano już wcześniej.

By wesprzeć te intensywne prace rozwojowe Fiat Auto zainwestuje w ciągu czterech lat około dziesięć miliardów euro, z czego cztery przeznaczy na badania i rozwój. Liczba ta jest tym bardziej znacząca, gdy weźmiemy pod uwagę, że w tym samym okresie (2005-2008) ogólne inwestycje Grupy wyniosą około 18 miliardów.

Na rynku pojawią się nie tylko nowe modele, ale także nowe silniki. Fiat Powertrain Technologies opracuje bowiem nową jednostkę napędową Fire 1.4 16v, która od 2007 roku produkowana będzie w Termoli. Oprócz tego pojawi się silnik Diesla wyposażony w cztery cylindry, który od 2007 roku produkowany będzie w Pratola Serra i sześciobiegowa skrzynia biegów do samochodów dostawczych, której produkcja rozpocznie się w 2006 roku w Termoli. Obecnie trwają także prace nad ekologicznym silnikiem z dwoma lub trzema cylindrami i zastosowaniem technologii Multair z elektronicznym sterowaniem zaworów, co zmniejszy zużycie paliwa i poziom emisji spalin. Jak widać proces integra-

DZIAŁALNOŚĆ ZAKŁADÓW FIATA AUTO W 2005-2006 ROKU

MIRAFIORI (IT)	• ZATWIERDZENIE PRODUKCJI JEDNOBRYŁOWEGO AUTA RODZINNEGO L_0/L_1 I PRODUKCJA AUT Z „GÓRNEGO SEGMENTU GAMY”
	• KONTYNUACJA PRODUKCJI OBECNEGO PUNTO
	• **WPROWADZENIE GRANDE PUNTO (W ZWIĄZKU Z REALIZACJĄ POROZUMIENIA ZAWARTEGO Z LOKALNYMI INSTYTUCJAMI)**
MELFI (IT)	• URUCHOMIONA PRODUKCJA GRANDE PUNTO
CASSINO (IT)	• URUCHOMIONA PRODUKCJA CROMY
	• KONTYNUACJA PRODUKCJI STILO
	• **ZATWIERDZENIE PRODUKCJI PRZYSZŁEGO MODELU MARKI FIAT Z SEGMENTU C**
POMIGLIANO (IT)	• ZATWIERDZENIE PRODUKCJI ALFY 147 I ALFY GT
	• **URUCHOMIONA PRODUKCJA ALFY 159 BERLINA**
	• **ZATWIERDZENIE PRODUKCJI ALFY 159 SPORTWAGON**
TERMINI IMERESE (IT)	• POTWIERDZONA PRODUKCJA YPSILON
SEVEL Val di Sangro (IT)	• **ZATWIERDZONA PRODUKCJA PRZYSZŁEGO DUCATO**
TYCHY (PL)	• PRODUKCJA SEICENTO
	• PRODUKCJA PANDY

cji Fiata Auto z nowym sektorem, w którym zgromadzono wiedzę z zakresu projektowania i produkcji silników i skrzyń biegów, będzie przebiegać etapami.

Chcąc w pełni zrealizować Plan trzeba poszukiwać rozwiązań organizacyjnych pozwolających zoptymalizować zatrudnienie oraz zakładów, które jak najlepiej wykorzystają istniejące struktury. Uruchomienie Planu rozwoju wymaga ponadto całej serii czynników ekonomicznych i operacyjnych oraz ingerencji większej ilości podmiotów. Z punktu widzenia pozyskiwania zasobów finansowych, wszystko zależy od zdolności Grupy do generowania rentowności niezbędnej do uzyskania dostępu do kredytów, dotacji państwowych oraz realizacji specjalnych programów, tak jak w przypadku Mirafiori.

Aby stawić czoła konkurencji, firma zastosuje rozwiązania zwiększające konkurencyjność pod względem ograniczenia kosztów, elastyczności w wykorzystaniu zakładów i produktywności. Do osiągnięcia tych celów niezbędne jest wsparcie związków zawodowych.

POLSKA

Perspektywy dla Tych

Nowa wersja Fiata 500 produkowana będzie w fabryce w Tychach. Decyzja w tej sprawie została już podjęta przez najwyższe władze w Turynie i przekazana do publicznej wiadomości przez Sergio Marchionne, dyrektora pełnomocnego Fiat Auto SpA.

Nie tylko wśród kadry zarządzającej, ale i pracowników linii produkcyjnej z Tychów usłyszeć można wyrazy zadowolenia z tego powodu. Podjęta decyzja oznacza bowiem nie tylko utrzymanie obecnego stanu zatrudnienia i produkcji, ale ich dalszy rozwój i perspektywy na przyszłość.

„Ostatnio usłyszeć można opinię, iż nasz zakład wybrany został do produkcji następcy Seicento ze względu na stosunkowo niski koszt robocizny – mówi Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Fiat Auto Poland w Tychach. – Tyle, że przecież można by produkować jeszcze taniej, tak pewnie byłoby w innych krajach rozwijających się – ale samochodów takich nikt nie chciałby kupować. Dlatego też chciałbym wyraźnie podkreślić, że to nie jedyny czynnik – w ogromnej mierze decyduje także wysoka jakość wykonania i niezawodność powstających w Tychach aut. Produkując Seicento i Pandę wyrobiliśmy sobie markę firmy, w której powstają wyroby o wysokim stopniu niezawodności, porównywalne pod tym względem nie tylko z Europą Zachodnią, ale i Japonią”.

Zakład produkuje około 1200 samochodów na dobę, przy czym maksymalne moce produkcyjne fabryki to tylko o pięćdziesiąt egzemplarzy więcej. Jak podkreślają specjaliści od statystyki, nie ma drugiego takiego zakładu, który w trzecim roku produkcji danego modelu notowałby tak wysoką jego sprzedaż. Decydują o tym z całą pewnością cechy samej Pandy – auta wygodnego, niezawodnego i wysoce użytecznego.

Obecnie zamówienia spływające do tyskiej fabryki wyprzedzają produkcję o około półtora miesiąca. Weryfikacja rynkowa jest zdaniem dyrekcji najlepszym dowodem najwyższej jakości powstających w tym zakładzie samochodów.

„Produkcja nowego modelu Fiata z pewnością trafi w dobre ręce, niezawodne i sprawdzone – dodaje Zdzisław Arlet. – Dla mnie to przede wszystkim dowód, że starania tej załogi o jak najwyższą jakość końcową produktu zostały dostrzeżone. A przy okazji swoisty stabilizator dla całej fabryki, ponieważ w 2007 roku będziemy tu produkować i Seicento, i Pandę, i nową »pięćsetkę«”.

Zapytany o wygląd nowego samochodu, dyrektor Arlet nie chciał za wcześnie zdradzać szczegółów. „Mogę tylko powiedzieć – zażartował – że o ile Panda jest bardzo ładna, o tyle nowa »pięćsetka« będzie samochodem ślicznym”. ■

Strategia porozumień

fot. Satiz Poland

Zawarte ostatnio porozumienia z Fordem w sprawie produkcji przyszłego modelu 500 oraz z indyjską firmą Tata Motors Limited w celu zbadania możliwości współpracy w produkcji samochodów, są częścią polityki przewidującej dla Fiata partnerów, wśród których są również PSA Peugeot Citroën, Tofas i Suzuki.
Celem tej strategii jest wzmocnienie Sektora Samochodowego Grupy poprzez ukierunkowane sojusze przemysłowe.

Najpierw była długa i intensywna kuracja uzdrawiającą. Potem, by ożywić firmę, opracowano Plan Rozwoju, który przewiduje wprowadzenie do 2008 roku 20 nowych modeli i 23 operacje restylingu marek Fiat, Lancia i Alfa Romeo. Trzecim obszarem jest zawieranie porozumień dla wzmocnienia strategicznych segmentów. Plan, dzięki któremu Fiat Auto wychodzi z kryzysu, realizowany jest na kilku płaszczyznach w oparciu o 10-miliardowe inwestycje (w tym 4 miliardy przeznaczone na badania i rozwój).
Potwierdził to ostatnio dyrektor generalny i pełnomocny Sergio Marchionne, który nawiązując do sytuacji całej Grupy powiedział: „Teraz, z majątkiem w wysokości 10 miliardów i 5-miliardowym zadłużeniem przemysłowym, sytuacja jest całkowicie odmienna od tej sprzed zaledwie kilku miesięcy. Dlatego możemy skoncentrować się na rozwoju przemysłu i na samym wyrobie".
W kwestii sojuszy droga, jaką wybrał sektor Fiat Auto, oparta jest na ukierunkowanych umowach: „Fiat Auto – twierdzi Marchionne – będzie samodzielnie działającym przedsiębiorstwem zawierającym sojusze dotyczące pojedynczych projektów tam, gdzie jest to przydatne i możliwe do zrealizowania". Ta precyzyjnie opracowana strategia w centrum uwagi stawia nowe wyroby, takie jak Croma i Grande Punto. Częścią tego programu intensywnego odnowienia gamy jest także model z segmentu A, który będzie produkowany razem z Fordem. W tym celu, prowadzone są dalece zaawansowane rozmowy między inżynierami i szefami obydwu spółek. Wzajemne kontakty doprowadziły do podpisania memorandum, które określa ogólną charakterystykę projektu.

W 2007 roku Fiat i Ford zaczną produkować w Tychach dwa małe modele wyraźnie różniące się stylem, gdyż dla Fiata będzie to przyszły model 500, a dla Forda spadkobierca Ka. Synergie uzyskane z projektów w fazie opracowania dotyczą redukcji kosztów rozwoju, wyposażenia zakładu i materiałów. Obie firmy będą miały zatem większe możliwości oferowania wyrobów po bardziej konkurencyjnych cenach.
Podstawową motywacją skłaniającą firmę do zawierania umów przemysłowych jest możliwość uzyskania synergii, które z kolei przekładają się na korzyści technologiczne i ekonomiczne. Wpływ mają także potencjalne korzyści handlowe i możliwości zdobycia nowych rynków. W tej szerszej perspektywie mieści się kolejna ważna umowa zawarta w ostat-

Zakład Fiat Auto Poland w Tychach zatrudnia ponad 3,5 tysiąca osób. Dziś produkuje Pandę i Seicento. Za dwa lata z taśm fabryki ma zjechać Fiat 500 oraz następca Forda Ka.

nich tygodniach. Fiat Auto podpisał memorandum z indyjskim koncernem Tata Motors Limited na temat zbadania możliwości współpracy w zakresie rozwoju, produkcji, komponentów, zakupów i dystrybucji. W oparciu o to porozumienie obie spółki utworzą grupę roboczą, która ustali możliwości oraz szczegóły współpracy, zarówno krótko jak i długoterminowej. W wypadku pozytywnego wyniku, w najbliższych miesiącach zostaną podpisane ostateczne umowy.

Dyrektor Sergio Marchionne, komentując te przedsięwzięcia powiedział: „Porozumienie zawarte z koncernem Tata jest kolejnym krokiem w naszej strategii poszukiwania ukierunkowanych porozumień dla sektora samochodowego. Jej wyrazem jest owocna współpraca z PSA Peugeot Citroën i Suzuki oraz memorandum zawarte z Fordem".

Zawieranie sojuszy przemysłowych rozpoczęto kilka miesięcy temu poprzez porozumienie popisane z francuską grupą PSA Peugeot Citroën i z turecką firmą Tofas w sprawie wspólnego opracowania i produkcji lekkiego samochodu dostawczego. Natomiast porozumienie z Suzuki przewiduje wspólne prace nad produkcją małego modelu typu SUV, który zadebiutuje na Zimowej Olimpiadzie w Turynie w 2006 roku. Niedawno Fiat Auto zawarł także porozumienie z firmą Zastava dotyczące montażu modelu na licencji Punto w zakładzie w Kragujevac, położonym na południowy-wschód od Belgradu i jego sprzedaży w krajach Europy Wschodniej. ■

Pierwsze kroki alla grande

Oficjalna premiera w Turynie i debiut na Salonie we Frankfurcie: wrzesień określi przyszłość Fiata Grande Punto. W oczekiwaniu na pojawienie się na polskich drogach, przedstawiamy jego pierwsze kroki na światowym rynku.

Nazywa się Grande Punto i od razu widać dlaczego: wystarczy spojrzeć na dane techniczne pojazdu, by przekonać się, że następca najlepiej sprzedającego się pojazdu w Europie ma 403 cm długości, 168 cm szerokości, 149 cm wysokości oraz rozstaw osi liczący 2,51 m. Jeśli nie przemawiają do was liczby, dodamy jeszcze, że są to wymiary porównywalne z Multiplą, znacznie przekraczające średnią wielkość modeli dawnego segmentu C.

„Dzisiaj nareszcie możemy powiedzieć głośno: Fiat powrócił na światowe rynki w wielkim stylu. To zasługa Grande Punto, wyjątkowej technologii produkcji zakładu w Melfi oraz najstarszej siedziby Fiata w Mirafiori". Tymi słowami rozpoczął swe przemówienie na deskach sceny Palavela w Turynie Luca Cordero di Montezemolo, prezes Grupy Fiat, rozpoczynając prezentację nowego modelu Grande Punto szacownemu gronu 1000 osób, wśród których znalazło się aż 800 dziennikarzy z całego świata.

Montezemolo ujął to zwięźle: „To pojazd rewolucyjny". W tym momencie na ekranie pojawiły się obrazy video w systemie 3D Eyeliner (największym na świecie systemie trójwymiarowej projekcji, z ekranem o powierzchni 128 metrów kwadratowych), które wzbudziły u gości niekłamany zachwyt. Montezemolo wyjaśnia: „To pojazd niezwykle ważny dla wszystkich, którzy pośrednio lub bezpośrednio związani są z wielką rodziną Fiata. W czasach, gdy tyle mówi się o globalizacji, zależało nam na tym, aby nowy model zaprezentowano właśnie w Turynie, w sercu włoskiego przemysłu. I myślę, że żadna inna marka na świecie, oprócz Fiata, nie może poszczycić się tak silnym związkiem z jednym konkretnym miastem".

Po kolacji, na której podawano piemonckie przysmaki (menu wypisane było na biletach w formie Fiata Grande Punto), odbył się ciąg dalszy prezentacji. „Dzisiaj rynek domaga się

Poniżej: Luca Cordero di Montezemolo, dyrektor generalny i pełnomocny Grupy Fiat.

przede wszystkim pięknego wyrobu – mówi Montezemolo. – Myślę, że w motoryzacji naszą uwagę przyciąga najpierw uroda pojazdu. A Fiat Grande Punto jest jak urodziwa włoska kobieta, piękna dama ubrana przez wielkiego włoskiego projektanta mody, Giorgetto Giugiaro. Grande Punto, oprócz zalet estetycznych, posiada jeszcze cały szereg innych ważnych cech. Mam na myśli jego właściwości techniczne, osiągi, zużycie paliwa, a przede wszystkim jakość i bezpieczeństwo. I możemy czuć się dodatkowo usatysfakcjonowani, bo właśnie dzisiaj rano otrzymaliśmy pięć gwiazdek bezpieczeństwa od EuroNCAP". ■

O Grande Punto napisali:

AUTOZEITUNG

Powszechnie wiadomo, że Włosi uwielbiają rzeczy wyjątkowe. Dlatego wśród wielu nacji wiodą prym w nowatorskim designie. Ale gdy pojawi się na rynku nowy Fiat Grande Punto, trzeba będzie wziąć pod uwagę jeszcze jedną ważną włoską cechę: jakość".

THE DAILY TELEGRAPH

Włoska firma pokazała, że potrafi produkować świetne samochody.
Fiat Grande Punto, powstały we współpracy Giugiaro z Centro Stile Fiat, wygląda jak małe Maserati".

AUTOCAR

Nowy Fiat Grande Punto to auto godne zaufania – mówi Richard Bremner. „Whump" – taki dźwięk wydają przy zamykaniu drzwi nowego Grande Punto. I jeśli najlepsza jakość nie dźwięczy jak „whump", to moja wina, że nie wybrałem w tym celu lepszego określenia. Bo to naprawdę solidny, dobrze zrobiony wóz, który od razu wzbudza zaufanie. Ale kiedy po raz pierwszy znajdziecie się w środku Grande Punto, jeszcze inna rzecz przyjdzie wam do głowy, porwie was jego wielki, czysto włoski i sportowy styl.

AUTO ŚWIAT

Samochód, który przez cały okres produkcji zdobył ponad 25 nagród, doczekał się następcy – auta, które ma definitywnie zakończyć problemy finansowe koncernu. Nadwozie pojazdu zostało opracowane wspólnie przez Centro Stile Fiata i znanego projektanta Giorgetto Giugiaro. Z przodu Grande Punto jest bardzo podobne do Maserati z charakterystycznym, zaokrąglonym wlotem powietrza w dolnej części zderzaka oraz łezkowatymi reflektorami. Ale długi, pozbawiony jakichkolwiek załamań przód to nie tylko efekt zamysłu projektanta, lecz także konieczność spełnienia norm ochrony pieszego podczas kolizji. Trzeba przyznać designerom, że zabieg pogodzenia modnej stylistyki z wymogami technicznymi powiódł się doskonale, a w teście zderzeniowym Euro-NCAP Punto otrzymało 5 gwiazdek. /.../ Pierwsze wrażenia z jazd wskazują, że nadzieje pokładane w Grande Punto nie są płonne. Koncernowi rzeczywiście udało się zbudować pojazd, który ma szansę na silną pozycję w segmencie.

(Rafał Sękalski)

MOTOR

Nie szukaj ładniejszego auta tej klasy. I tak nie znajdziesz. Już samo lusterko wsteczne można spokojnie eksponować w prestiżowym nowojorskim Muzeum Sztuki Nowoczesnej. /.../ Zawieszenie sprężyście tłumi niedoskonałości dróg, układ kierowniczy jest z tych precyzyjniejszych. Owacja na stojąco za fantastycznie wyprofilowaną kierownicą. Zwłaszcza na godzinie 10.10.

(Krzysztof Wojciechowski)

SUPER EXPRESS

Nowe punto rzeczywiście zasługuje na dodanie wyróżnika grande, bowiem rozmiarami przewyższa wszystkich swoich konkurentów. Uważam, że jest też najładniejszym samochodem tego segmentu. /.../ Pod względem technicznym, wykończenia i wyposażenia jest porównywalny z najgroźniejszymi rywalami. /.../ Szkoda, że punto nie mogło znaleźć się na liście tegorocznej edycji konkursu Car of the Year.

(Wojciech Sierpowski, członek jury „Car of the Year")

DZIENNIK BAŁTYCKI

Włosi uznali, że będzie to wielki samochód, chociaż jest mały. Fiat może spodziewać się handlowego sukcesu.
Po Pandzie byłby to drugi sukces. /.../
Tak więc Fiat wraca do światowej czołówki producentów.

(Jerzy Iwaszkiewicz)

DZIENNIK ZACHODNI

Trzeba przyznać, że grande punto ma sportową linię, ale i wiele elegancji. Co ważne, elegancja i piękno to także pierwsze wrażenia z jego wnętrza. /.../. Atutem jest niebywała różnorodność materiałów, faktur i kolorów tapicerki i ozdobnych elementów wykończenia. W sumie mamy do dyspozycji 35 wersji wnętrza, a do tego 13 kolorów nadwozia, 7 silników i dwie wersje nadwozia. Takiej możliwości wyboru nie dają nawet wielki, drogie limuzyny.

(Piotr Myszor)

Doblò Cargo
Van of the Year 2006

Międzynarodowe jury, złożone z dziennikarzy pochodzących z 19 krajów europejskich, 13 października przyznało samochodowi Fiat Doblò Cargo tytuł „International Van of the Year 2006”.

Wręczenie nagrody odbyło się podczas inauguracji „The European Road Transport Show 2005” w Amsterdamie, w czasie której przewodniczący jury Pieter Wieman wręczył to prestiżowe trofeum szefowi Brandu Samochodów Dostawczych Fiata, Lorenzo Sistino (na zdjęciu powyżej). W nowym samochodzie dostawczym Fiata, zaprezentowanym po raz pierwszy właśnie podczas holenderskiego Salonu, na uznanie zasługują przede wszystkim liczne i ważne nowości techniczne, jak: nowy design, zwiększona ładowność, nowe wersje z długim rozstawem osi, wspaniałe silniki diesel Multijet oraz specjalna wersja Natural Power o minimalnym wpływie na środowisko.

Uwagę jury przyciągnęły także dwa silniki turbo diesel: 1.9 Multijet o mocy 105 KM oraz rewolucyjny, 16-zaworowy 1.3 Multijet o mocy 75 KM. Ten ostatni, perełka inżynierów z Fiat Auto, zachwycił jury swoimi niezwykłymi osiągami w stosunku do niewielkich rozmiarów. W programie na przyszły rok przewidziane są następne nowości, jak na przykład wprowadzenie nowych silników Multijet wyposażonych w turbosprężarkę o zmiennej geometrii (będzie to pierwszy przypadek ich zastosowania w samochodach dostawczych).

Fiat Doblò Cargo – do dziś wyprodukowany w ilości około 310.000 szt. – plasuje się na szczycie w swojej kategorii dzięki wygodnemu dostępowi do przestrzeni ładunkowej, wydajności i dużej ładowności użytkowej, a również dzięki wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa, komfortowi, ergonomii, ekonomicznemu zużyciu paliwa i kosztom eksploatacji. A wszystko to za bardzo konkurencyjną cenę. Jury podkreśliło również wielkie doświadczenie i profesjonalizm fiatowskiej Sieci Sprzedaży i Obsługi, które są uznawane za jedne z najlepszych w Europie. ■

Stefania Castano

Alfa 159
Auto bez kom

Nowy samochód, którego celem jest zdobycie klientów z górnej półki w segmencie D, zamierza pobić konkurencję z tego sektora dzięki zastosowaniu wyrafinowanych rozwiązań technicznych oraz urządzeń zapewniających maksymalny komfort, bezpieczeństwo i niezawodność. Uwagę przywiązywano także do dynamicznej linii i łatwości prowadzenia samochodu.

Samochód, który u wielu pasjonatów aut sportowych wzbudzi miłość od pierwszego wejrzenia, można oglądać u dealerów już od października. Nowa Alfa 159 styl i projekt odziedziczyła po 156, a „zadziorny" wygląd od dawniejszych Alf Romeo, podobnie jak urok, hamulce i silnik. Ale to właśnie dzięki tym cechom nowy model wraz z awangardowymi rozwiązaniami technicznymi zajmuje miejsce na szczycie segmentu i oferuje prowadzącemu maksymalną jakość, komfort i bezpieczeństwo. Przy tym w żadnej dziedzinie nie idzie na kompromis.

„Dziewięćset milionów euro na inwestycje i 300 osób zatrudnionych na pełnym etacie przez prawie 50 miesięcy. W takich warunkach narodził się samochód Alfa 159 – mówi Carlo Fugazza, dyrektor techniczny marki. – Od początku staraliśmy się stworzyć samochód, który mógłby zdominować górną część segmentu D (znajdują się w nim samochody Audi A4 i BMW seria 3), do którego należą klienci wymagający nie tylko pięknego stylu i dużej mocy silników, ale również komfortu pod względem akustyki, temperatury oraz dynamiki. A ponadto bezpieczeństwa pasywnego, jakości i niezawodności. Jesteśmy przekonani, że Alfa 159 ma wszystkie atuty, by konkurować z samochodami niemieckimi. Miejsce europejskiej prezentacji nowego modelu, w Monachium w Bawarii, ojczyźnie BMW, nie jest więc przypadkowe".

Wprowadzając model na rynek, rzuciliśmy wyzwanie najbardziej renomowanym konkurentom. Zobaczmy, jaką bronią Alfa 159 zamierza z nimi wygrać.

Trzy lata bez trosk

Wylansowanie Alfy 159 na terenie całej Polski odbyło się w połowie października. Cena samochodu zawiera super gwarancję obejmującą pierwsze trzy lata lub 120 tysięcy przejechanych kilometrów.

promisów

Mocny jak skała

Alfa 159 powstała na całkowicie nowej platformie, opracowanej wspólnie z General Motors, dla samochodów z segmentu D i E marek Alfa Romeo, Saab i Cadillac. Później, od 2002 roku, Alfa Romeo już sama rozwijała projekt.

Pierwszym krokiem prowadzącym do powstania samochodu cichego i bezpiecznego jest zaprojektowanie wytrzymałego nadwozia. „Alfa 159 – mówi Fugazza – charakteryzuje się doskonałą sztywnością skrętną (180 tysięcy daNm/rad), która czyni z niej samochód mocny, cichy i pewnie trzymający się drogi. Aby uzyskać takie wyniki zastosowaliśmy materiały o wysokiej wytrzymałości. Należy do nich stal „dual phase", która podczas walcowania jest ponownie hartowana dla zwiększenia jej wytrzymałości. Ponadto korzystanie z blach o zróżnicowanej grubości, laserowe połączenia dachu z bokami i szkieletem drzwi oraz zwiększenie liczby punktów skoncentrowanych w pobliżu węzłów strukturalnych spowodowało, że samochód stał się lżejszy; poprawiła się też relacja masa-sztywność skrętna nadwozia".

Komfort na wysokim poziomie

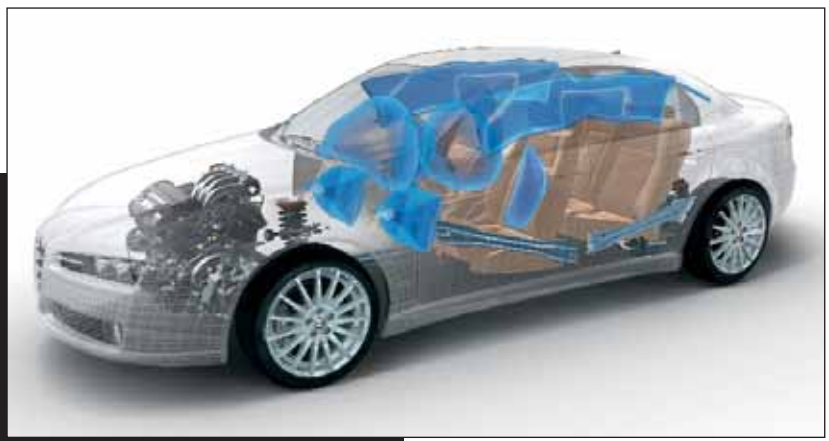
Specjaliści Alfy skupili się również na aerodynamice oraz wyciszeniu wnętrza. W rezultacie „współczynnik głośności" osiągnął najlepszy wynik w segmencie (75 na sto przy 120 km/h), co oznacza, że nawet przy jeździe z dużą prędkością, można rozmawiać nie podnosząc głosu.

Ale komfort to także, na przykład, cieszenie się dużą przestronnością wewnątrz samochodu. W tym względzie Alfa 159 jest wyjątkowa. Aby zrozumieć o czym mówimy, należy wyobrazić sobie Alfę 156 i dodać 22 cm do długości, prawie dziewięć do szerokości i powiększyć rozstaw osi o dziesięć centymetrów. Otrzymamy wtedy samochód Alfa 159, berlinę, w której na przednich fotelach mogą siedzieć osoby o wzroście około 190 cm, a na tylnych 180 cm. Również bagażnik jest większy: 400 litrów w porównaniu z 320 litrami w starej berlinie.

Także temperatura w samochodzie zapewnia dobre samopoczucie kierowcy i pasażerów. Dlatego wybrano dwu – i trzystrefową automatyczną klimatyzację, dzięki której bardzo szybko osiągana jest żądana temperatura. Nowa Alfa jest ponadto pierwszym samochodem w Europie, w którym zastosowano technologię „film valve": rodzaj „fali", która pozwala na regulację dystrybucji powietrza.

Maksymalne bezpieczeństwo

Od komfortu do bezpieczeństwa pasywnego – również w tej dziedzinie Alfa 159 nie jest skłonna do ustępstw, dlatego ubiega się o pięć gwiazdek przyznanych przez EuroNCAP (New Car Assessment Programme), zunifikowany europejski program crash-test, do którego włączyli się wszyscy producenci samochodów. To zasługa nowego nadwozia oraz wielu urządzeń zabezpieczających pasażerów. Należą do nich: osiem poduszek powietrznych – z czego dwie chronią kolana oraz pasy bezpieczeństwa najnowszej generacji z napinaczami w zaczepach i ogranicznikami obciążenia w celu zmniejszenia do minimum nacisku na klatkę piersiową. Siedzenia przednie tak skonstruowano, by zminimalizować wysunięcie się pasażera podczas zderzenia czołowego; zadbano też o to, by w tym momencie nastąpiło odłączenie zespołu pedałów, nie dopuszczające do kontuzji stopy i kostki.



Alfa 159 wyposażona jest w osiem poduszek powietrznych i wiele innych urządzeń z zakresu bezpieczeństwa.

Przyjemność prowadzenia

„Komfort, jakość i bezpieczeństwo pasywne – kontynuuje Fugazza – są sprawami ważnymi dla Alfy Romeo. Ale nie możemy zapominać o elementach, które zawsze były mocnymi punktami Marki, a więc przede wszystkim o dynamicznym zachowaniu. Ogólnie rzecz biorąc, aby uzyskać optymalne parametry prowadzenia, trzeba się dostosować do niezbyt komfortowych zawieszeń ze sprężynami i amortyzatorami sztywnymi. Natomiast w samochodzie Alfa 159 udało nam się pogodzić wysoki komfort ze zdolnością do manewrowania na pierwszym miejscu. Dla mostu przedniego wybraliśmy schemat wysokiego czworoboku – typ zawieszenia z pewnością droższy od stosowanego w samochodach produkowanych seryjnie, lecz idealny do precyzyjnego sterowania ruchem kół (tym bardziej, że stosowany jest w Formule 1). Natomiast dla mostu tylnego wybraliśmy schemat multilink, który pozwala na przeciwstawienie się w sposób zróżnicowany siłom działającym na koła. Dzięki temu, na przykład, można uzyskać dużą sztywność przy ruchach poprzecznych dla zapewnienia doskonałego trzymania się drogi, przy jednoczesnym utrzymaniu wystarczająco miękkich sprężyn, zapewniających komfort na odpowiednim poziomie".

Potwierdzeniem dokonania optymalnego wyboru był test na torze: maksymalna prędkość, z jaką możliwa była nagła zmiana kierunku jazdy, przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa, wynosiła 135 km/h. Ponadto Alfa 159, najlepszy samochód w segmencie, może osiągnąć prawie 1g przyspieszenia bocznego na zakręcie, podobnie jak najlepsze samochody klasy granturismo.

Przyklejona do asfaltu

Bezpieczeństwo i przyjemność prowadzenia stanowiły również kryterium wyboru napędu zintegrowanego, który będzie dostępny w samochodzie Alfa 159 już niebawem. W tym przypadku specjaliści Alfy Romeo mieli przed sobą wybór. W pierwszym rozwiązaniu – stosowanym w prawie wszystkich samochodach z napędem zintegrowanym – przewiduje się dwa koła stale napędzane z przegubem hydraulicznym sterowanym elektronicznie, który przekazuje moment na drugą oś w przypadku utraty przyczepności. Drugą możliwością było zastosowanie czterech kół stale napędzanych oraz jednego centralnego mechanizmu różnicowego Torsen. Urządzenie to, całkowicie mechaniczne, pozwala na rozdzielenie momentu na most przedni i tylny zgodnie z ustalonym wstępnie przełożeniem. Jednak podczas jazdy rozdział ten jest automatycznie zmieniany w zależności od przyczepności kół i przy zmianie procentowego rozdziału momentu napędowego na koła przednie i tylne, urządzenie Torsen automatycznie koryguje podsterowność i nadsterowność.

„Dla samochodu Alfa 159 – mówi Fugazza – wybraliśmy drugi schemat, który sprawdził się już doskonale w samochodzie Alfa Crosswagon. Mimo że rozwiązanie jest zdecydowanie droższe, pozwala na uzyskanie lepszego dynamicznego zachowania się zarówno na asfalcie, jak i na podłożach o małej przyczepności. Samochód traci niewiele na maksymalnej prędkości i zużyciu paliwa, ale w zamian zyskuje bardzo wiele na przyjemności prowadzenia i bezpieczeństwie. I nie tylko. W normalnych warunkach, 57% momentu napędowego przekazywane jest na most tylny. I dzięki temu berlina charakteryzuje się lekką nadsterownością, cenioną przez kierowców doświadczonych i kierowców samochodów sportowych”.

Duma Alfy

Bezpieczeństwo dynamiczne samochodów Alfa Romeo jest przysłowiowe. Podobnie jak, od zawsze, powodem dumy jest technologia silników. Silniki Alfy 159 zostały zaprojektowane, aby zapewnić maksymalną przyjemność prowadzenia: zdolność do ruszenia bez konieczności korzystania ze skrzyni biegów oraz duży zapas mocy, który jest potrzebny zwłaszcza przy bezpiecznym wyprzedzaniu. Można je podzielić na trzy rodziny: cztero- i pięciocylindrowe silniki diesla, czterocylindrowe silniki benzynowe i sześciocylindrowe silniki benzynowe. „W dziedzinie silników diesla – mówi Fugazza – Fiat Auto jest liderem. W samochodzie Alfa 159 zastosowaliśmy czterocylindrowe silniki 1.9 JTDM z 8 i 16 zaworami oraz silniki 2.4 JTDM z 20 zaworami i pięcioma cylindrami w układzie rzędowym, które mają rekordową moc 200 KM. We wszystkich tych silnikach stosowany jest system Multijet najnowszej generacji oraz filtr cząsteczek stałych DPF „for life”, który nie wymaga ani konserwacji, ani nie musi być wymieniany. Jest to urządzenie, które jest zgodne z przyszłą normą Euro 5. Jeśli chodzi o silniki benzynowe, w czterocylindrowych silnikach 1.9 i 2.2 zastosowano korpus z aluminium, produkcji General Motors, lecz pozostałe elementy są produkcji Alfy Romeo i zostały zaprojektowane w Arese. Podobnie w przypadku silnika 3.2 V6, skonstruowanego w Australii przez firmę Holden. Cała technologia jest wyłączną własnością Alfy Romeo, od wtrysku bezpowietrznego stechiometrycznego do podwójnego regulatora faz, który pozwala na uzyskanie dużych mocy przy wyjątkowej elastyczności jazdy”. ■

Nowy silnik 3.2 V6 ma rekordową moc 260 KM. Poniżej: Carlo Fugazza, dyrektor techniczny Alfa Romeo.

Tomasz Libich, fot. Satiz Poland

Kilka rodzajów wyspecjalizowanych traktorów i wielki kombajn pracujący w polu. Spółka CNH Polska zorganizowała dla swoich pracowników efektowną prezentację produktów.

Product Day w szczerym polu

Była to jedna z cyklu podobnych imprez organizowanych we wszystkich zakładach związanych z markami Case i New Holland w całej Europie. „Główną ideą naszego Product Day jest zapoznanie pracowników zakładów produkcyjnych z wyrobami, na rzecz których codziennie pracują – wyjaśnia Serena Bisacca z Działu Komunikacji Wewnętrznej koncernu CNH. – Okazuje się bowiem, że zapatrzeni w swoje monitory, cyferki, tabelki nie zawsze zdajemy sobie do końca sprawę z tego, jak wygląda końcowy produkt, któremu służymy. Każda impreza z tego cyklu jest oczywiście zindywidualizowana pod kątem danego zakładu".

Polska edycja zorganizowana została w miejscowości Osięciny, niedaleko Włocławka. To tutaj mieści się Ośrodek Hodowli Zarodowej „Osięciny" – jedno z największych polskich gospodarstw rolnych, a zarazem ważny klient spółki CNH Polska. Najpierw pracownicy płockiego zakładu, oprowadzani przez prezesa Stanisława Wyrębskiego, mieli możliwość zwiedzenia gospodarstwa oraz zapoznania się między innymi z najnowocześniejszymi metodami hodowli krów. Następnie, na jednym z pól, wszyscy obecni obejrzeć mogli kombajn pracujący przy zbiorze kukurydzy oraz samodzielnie przetestować jeden z kilku specjalistycznych ciągników z oferty handlowej CNH Polska.

„W każdym kraju jest naturalnie bardzo wielu chętnych do wzięcia udziału w tej prezentacji – potwierdza Sonia Piccablotto z CNH Wielka Brytania, pomysłodawczyni Product Day. – Ale staramy się zawsze, by nie było to więcej, niż 50 osób. Ażeby naprawdę każdy uczestnik imprezy miał możliwość wypróbowania przynajmniej jednej maszyny”.

Podczas kilkugodzinnego wykładu, pracownicy spółki, którzy na co dzień zapewne rzadko zaglądają do hali produkcyjnej fabryki, mieli okazję zapoznać się dokładnie z asortymentem produktów oferowanych obecnie na naszym rynku przez CNH Polska. Przedstawiciele dyrekcji omówili również pokrótce politykę handlową spółki oraz plany na najbliższą przyszłość.

„Bardzo się cieszymy, że możemy was tutaj dzisiaj gościć – powiedział Paweł Tomaszewski, dyrektor ds. zasobów ludzkich CNH Polska. – To naprawdę doskonała okazja do tego, by nie tylko wypróbować produkty, na sukces których wszyscy codziennie pracujemy, lecz także zobaczyć je w nieco innej scenerii. Nie stojących w jednym rzędzie w salonie sprzedaży, ale w sytuacji, do której zostały stworzone, czyli pracy w polu”.

Sonia Piccablotto

Osięciny najlepsze w Polsce

Ośrodek Hodowli Zarodowej „Osięciny” Sp. z o.o. jest laureatem Nagrody Gospodarczej Prezydenta Rzeczypospolitej dla Najlepszego Gospodarstwa Rolnego w Polsce z 2002 roku. Położony w centralnej części Kujaw, na trasie Włocławek – Radziejów, gospodaruje na obszarze 3016 ha użytków rolnych. Spółka należy do przodujących w kraju w zakresie hodowli bydła i trzody chlewnej. O kontaktach z CNH Polska prezes OHZ Stanisław Wyrębski wyraża się bardzo pozytywnie:

„Współpracujemy od kilku lat, coraz więcej sprzętu tej marki pracuje w naszym gospodarstwie. Mamy już kilkanaście New Hollandów. O wyborze tej marki decyduje przede wszystkim charakterystyka sprzętu, ale nie ukrywam, że również cena. A także to, że New Holland ma swoją siedzibę w Polsce, dużo łatwiej więc o części, szybką likwidację awarii itp. Z całą pewnością bardzo pomaga to w codziennym zarządzaniu tak dużym gospodarstwem, jak nasze”.

Marek Lau

Zbigniew Grzelka

Marta Lipińska

Całe spotkanie zwieńczył wspólny piknik, podczas którego dla wszystkich chętnych zorganizowane zostały m.in. zawody w przejeździe ciągnikiem na czas, po specjalnie wyznaczonym torze.

Zdecydowanym zwycięzcą okazał się Marek Lau, kierowca z działu Human Resources w CNH Polska. „Zostałem zawodowym kierowcą, bo cztery kółka mam we krwi – mówił sam o sobie śmiejąc się, w chwilę po odebraniu głównej nagrody. – Widocznie miałem to już od wieków zapisane w gwiazdach, bo urodziłem się w karetce pogotowia. Jazda to moja pasja. Startowałem m.in. w amatorskich rajdach samochodowych, między innymi Mistrzostwach Okręgu Warszawskiego. Inicjatywa taka, jak Product Day, to naprawdę świetny pomysł – dodaje. Oby organizowano ich więcej, bo to naprawdę bardzo atrakcyjna możliwość dla wszystkich tych, którzy pracują w zakładzie, a nie mają kontaktu z tymi maszynami.

Na mnie największe wrażenie robią ciągniki – technika poszła niesamowicie do przodu. I nie tylko chodzi mi o klimatyzację w kabinie, czy radio stereofoniczne, ale na przykład odpięcie „łyżki" od ciągnika trwa dziś może ze dwie minuty, podczas gdy jeszcze kilka lat temu potrzeba było ponad kwadrans".

„Jestem kierownikiem Malarni – mówi Zbigniew Grzelka, który zajął drugie miejsce. – Prezentacja taka jak ta, to szansa na złapanie dobrego kontaktu między ludźmi z produkcji, a pracownikami umysłowymi. W swoich zawodowych zainteresowaniach łączą się, poznają, integrują. Wreszcie mogliśmy oderwać się od pracy i w tym samym towarzystwie, w którym na co dzień pracujemy, trochę się odprężyć. Duże wrażenie zrobił na mnie kombajn w akcji. Znam szczegóły techniczne, ale tylko w teorii – teraz widziałem go w polu. A efekt jego pracy to coś, czego nie da się zobaczyć w fabryce".

Marta Lipińska z działu handlowego długo była faworytką wyścigu, w efekcie zajęła jednak trzecie miejsce. Jej zdaniem uczestnictwo w Product Day motywuje do pracy. „Na pewno dzięki temu mamy większe pojęcie o wyglądzie kombajnu, łatwiej później rozmawiać z klientem i nie dać się zaskoczyć jakimś szczegółowym pytaniem. To szansa na spojrzenie z innej strony. Pracuję w dziale sprzedaży, zajmuję się ściąganiem należności z sieci dealerskiej. Z tego względu mój kontakt z tym sprzętem nie jest częsty, dziś jeździłam na traktorze bodaj drugi raz (wcześniej na spotkaniu z dealerami w Mrągowie). Czas, jaki uzyskałam w zawodach był rzeczywiście niezły, ale przyznam, że przyjechałam tu dziś rano i trochę ćwiczyłam". ■

Inwestycyjny sukces Teksidu

Tomasz Libich, fot. Satiz Poland

Dużą modernizację jednej z linii produkcyjnych ma za sobą odlewnia żeliwa w Skoczowie. Ta poważna inwestycja była pierwszą realizowaną przez pracowników Teksid Iron Poland całkowicie samodzielnie.

Modernizacji uległa tzw. linia „B”. Całość polegała na dobudowaniu specjalnego, kilkupoziomowego magazynu na trasie konwejera, czyli przenośnika transportującego zalane formy.

„Wymóg technologiczny mówi, że od momentu zalania żeliwem do wybicia formy musi minąć odpowiednio długi czas – wyjaśnia Andrzej Lewandowski, główny specjalista ds. inwestycji w Teksidzie. – Naszym głównym założeniem było powiększenie owego czasu „studzenia” żeliwa bez wydłużania linii. I to się udało, nie ma tu mniejszej szybkości, ale zyskaliśmy dłuższy czas przebywania detalu w formie, przy tej samej długości linii i nieco większej wydajności. Wcześniej detale przebywały w formie trzydzieści pięć minut, teraz ponad pięćdziesiąt. Pomimo, że możemy teraz zalewać do stu osiemdziesięciu form na godzinę, każda z nich przebywa w nowym magazynie o prawie pół godziny dłużej, zanim zostanie przekazana do wybicia detali”.

123

Powyżej: Andrzej Lewandowski i Karol Kałuża przez cały czas czuwali nad prawidłowością realizacji inwestycji.
Obok: Fragmenty zmodernizowanej linii podczas zalewania form.

Teraz stosowane tu rozwiązania są podobne jak na linii A, zmodernizowanej w latach 1999-2000. Tam odlewane jest głównie żeliwo sferoidalne, często w produkcie finalnym zastępujące stal, a na linii B – szare, bardziej podatne na obróbkę cierną. Ale już w przyszłym roku i tu żeliwo sferoidalne stanowić będzie większość.

„Muszę przyznać, że czujemy dużą satysfakcję – mówi Karol Kałuża, szef służb utrzymania ruchu i inwestycji – bo rzeczywiście dobrze nam to wyszło. Termin (dwa i pół miesiąca) był od początku bardzo ambitny, a nie spóźniliśmy się nawet o jeden dzień.

Dyrektor zakładu nam zaufał i analizując projekt inwestycji, zdecydował – robimy to sami. A to rzeczywiście olbrzymie wyzwanie i pewnie nikt by się specjalnie nie zdziwił, gdyby ściągnął specjalistów z Włoch. Dlatego duże podziękowania należą się absolutnie wszystkim – całej kadrze inżynieryjno-technicznej zakładu, począwszy od kierowników i specjalistów po szeregowych pracowników linii ze służb utrzymania ruchu”.

Marek Kanafek

Głównym wykonawcą robót przy jej realizacji inwestycji była spółka Mostostal Czechowice.

„Nie była to typowa inwestycja nastawiona na odzyskanie środków i szybkie na niej zarobienie – podkreśla Marek Kanafek, dyrektor Teksid Iron Poland. – Jej celem było przygotowanie zakładu do zwiększonej produkcji i zalewania detali cięższych, a zatem wymagających dłuższego czasu studzenia. Coraz więcej klientów żąda bowiem, aby detal był gotowy od razu z form i nie wymagał dodatkowej obróbki cieplnej”.

Elementem pośrednim, ale wartym podkreślenia jest także wzrost wydaj-

ności o około 8% na całej linii. W tym roku skoczowski Teksid sprzeda około 48 tys. ton odlewów, a budżet na rok przyszły przewiduje 65 tys. – a zatem wzrost o ponad 30%. Według planu, w latach 2007-2008 liczba ta wzrośnie do około 70 tys. ton i na dzień dzisiejszy jest to maksymalna ilość, jaką wyprodukować może ta odlewnia. Limitem jest bowiem tutaj podaż ciekłego żeliwa.

„Wszystko wskazuje na to, że dołek, w jakim byliśmy jeszcze dwa-trzy lata temu, mamy już za sobą – mówi Marek Kanafek. – Coraz więcej klientów pyta o detale ze Skoczowa. I co ważne, coraz więcej nowych klientów chce kupować u nas. Prócz Fiata są to m.in. BMW, Isuzu, prowadzimy też zaawansowane rozmowy ze Scanią.

Z czego wynika wzrost zainteresowania naszymi wyrobami? Moim zdaniem z tego, że w ostatnich latach ugruntowaliśmy swoją pozycję producenta detali bardzo dobrej jakości. A koszty produkcji w Polsce wciąż są atrakcyjne, zwłaszcza w porównaniu z Europą Zachodnią.

Prócz tego zauważamy także wzrost zamówień od naszych kooperantów. Na przykład spółka Magneti Marelli stała się ostatnio również bardzo konkurencyjna i dostarcza swoje wyroby dla Suzuki. Ma zatem więcej klientów, a ponieważ detale bierze od nas – my na tym również korzystamy. Bardzo wyraźnie zacieśnia się zatem współpraca w Grupie".

W ciągu ostatnich dwóch lat spółka Teksid Iron Poland dokonała około siedemdziesięciu uruchomień nowych detali. I detale te zaczynają dopiero teraz wchodzić do masowej produkcji (na przykład odlewy dla nowego Fiata Grande Punto).

Wszystkie te elementy oznaczają konieczność modernizowania linii produkcyjnych i ich dostosowywania do rynkowych potrzeb oraz inwestowania pod kątem zamówień, których pojawienie się należy przewidywać na kilka miesięcy, a nawet, lat naprzód.

Całość kosztów tej pierwszej samodzielnej inwestycji Teksidu Iron Poland zamknęła się kwotą jedenastu milionów złotych. ■

Tomasz Libich, fot. Satiz Poland

Pasja w zielonym ubraniu

Elektronicy – specyficzna grupa pracowników, którzy podobnie jak kapitan statku, wchodzą na linię zawsze pierwsi i schodzą z niej ostatni.

Nawet najlepiej zaprojektowany produkt nie zostanie dobrze przyjęty przez rynek, jeśli nie będzie wyprodukowany z najwyższą dbałością o jakość. W branży samochodowej jest to widoczne aż nadto. A owa końcowa, wysoka jakość wykonania zależy od ludzi pracujących w jednym wielkim zespole, z których każdy jest tak naprawdę indywidualnością. Na łamach „Fiata Wokół Nas" rozpoczynamy cykl artykułów o ludziach, pracujących w spółce Fiat Auto Poland na różnych stanowiskach i w różnych miastach.

Zaczynamy od Spawalni w Zakładzie w Tychach i od elektroników, których rola w procesie produkcyjnym na pewno jest nie do przecenienia. Opowiadając o swojej pracy i o samych sobie dadzą niewątpliwie dużo szerszy obraz pojęcia „załoga z Tychów".

„Elektronicy odpowiadają za nadzór nad pracą linii automatycznych, usuwanie awarii i parametry zgrzewania robotów – wyjaśnia **Mariusz Fender, kierownik Systemu Technicznego Spawalni**. – Realizują prace naprawcze i prewencyjne, nadzorują prace produkcyjne, a po każdej większej awarii wykonywane są przez nich szczegółowe analizy".

Obecnie przekrój wiekowy elektroników pracujących na Spawalni wynosi od 22 do 55 lat. Część z nich pracuje tu praktycznie od początku, od startu produkcji Fiata 126p, niektórzy przyjęci zostali do pracy przy uruchomieniu produkcji Cinquecento, a część dopiero przy Pandzie. Jest ich na tym wydziale dwudziestu czterech.

Grupa elektroników jest dość specyficzna, ponieważ cały czas musi się rozwijać, nie może zatrzymać się przy swoich umiejętnościach na jakimś poziomie. Cały czas najliczniej bierze udział w różnego rodzaju szkoleniach, które są organizowane w zakładzie i poza nim. Cecha charakterystyczna – nie wyróżniają się, jak w wielu innych zakładach, kolorem kasku. W tym zakładzie wszyscy pracownicy systemów technicznych pracują w podobnych ubraniach roboczych koloru zielonego.

MAREK ROLA, ELEKTRONIK

Naszą najważniejszą rolą jest usuwanie awarii i utrzymywanie wszystkich urządzeń w stałej sprawności. A można powiedzieć, że dużo ważniejsza jest nawet swoista profilaktyka, czy prewencja – bo dzięki nim jesteśmy w stanie minimalizować ewentualne możliwości wystąpienia awarii.

Mnie samego w tej pracy najbardziej pociąga chyba możliwość codziennego kontaktu z komputerami, informatyką, silnych powiązań z programistami. Co warte podkreślenia i dość ciekawe – w nomenklaturze włoskiej nie ma stanowiska „elektronik". Są tam albo „software'yści", albo „robotyści". Zatem specjalizacja jest u naszych kolegów z Italii dużo większa, ale my, w naszej pracy musimy być i jednym, i drugim.

Co stanowi największe obciążenie? Chyba to, że przez cały czas trzeba bardzo uważać, żeby czegoś nie uszkodzić. Ponosimy naprawdę dużą odpowiedzialność, żeby nie doszło, na przykład, do kolizji robota ze zgrzewaną blachą. Trzeba nieustannie być bardzo skupionym i precyzyjnym. I cały czas mieć pełną świadomość tego, co się robi.

W odpoczynku od pracy i odstresowaniu się pomagają mi żona i dwoje dzieci. Bardzo lubimy wszyscy chodzić po górach, to zapewne z powodu bliskości Beskidów. Byliśmy już i w Bieszczadach, i w Tatrach, gdzie naszą dwuletnią córcię niosłem przez całą trasę na plecach. Można chyba bez przesady stwierdzić, że schodziłem wszystkie górskie szczyty w Beskidach. Najdłuższa trasa, jaką pamiętam to chyba Babia Góra, najbardziej widokowa, a ponieważ naszą turystykę górską uprawiamy zawsze z dziećmi, więc nie porywaliśmy się na nic bardziej ekstremalnego. Najbardziej chciałbym chyba pojechać w Alpy. Mam też oczywiście inne marzenia – na ich czele stoi z pewnością większe mieszkanie, najlepiej czteropokojowe.

ANDRZEJ NIEMIEC, BRYGADZISTA ELEKTRONIK

My, elektronicy, jesteśmy jak gdyby pierwszą instancją w przypadku wszelkich problemów na linii. Jeżeli wydarzy się coś niedobrego, jesteśmy pierwszymi osobami, które podchodzą do uszkodzonej maszyny. I to my rozpoczynamy diagnozowanie przyczyn awarii.

Praca ta na pewno przynosi dużą satysfakcję, zwłaszcza, że mamy w wielu sprawach wolną rękę i dużo od nas zależy. Potrafimy rozwiązać niemal każdy problem i jak kapitan statku, zawsze wchodzimy pierwsi na linię i schodzimy ostatni.

To prawda, że nie ma czasu na odprężenie – nawet w czasie przerwy, trzeba być skoncentrowanym cały czas. Ale wiemy, jaka odpowiedzialność na nas ciąży.

Chciałbym podkreślić, iż nie jesteśmy jakąś odosobnioną grupą – stanowimy część dużego zespołu, mamy różne obowiązki, ale pracujemy razem z całym zakładem.

Po pracy staram się wypoczywać aktywnie – narty, pływanie, rower.

„My, elektronicy, jesteśmy jak gdyby pierwszą instancją w przypadku wszelkich problemów na linii. Jeżeli wydarzy się coś niedobrego, jesteśmy pierwszymi osobami, które podchodzą do uszkodzonej maszyny".

Wszystko to traktuję wyłącznie amatorsko, dla zdrowia. Choć czasem zdarza się odwrotnie – jak w ubiegłym roku, kiedy zimą w Szczyrku złamałem na nartach obojczyk i skończyło się na trzymiesięcznym chorobowym.

Kiedyś zajmowałem się naprawą sprzętu RTV, ale dziś technika posunęła się tak do przodu, że skończyły się czasy „złotych rączek" i moim zdaniem bez specjalistycznego i drogiego sprzętu nie ma co nawet zdejmować obudowy.

Interesowałem się też fotografią, praca w ciemni miała w sobie jakąś magię i dawała dużą satysfakcję, teraz wraz z boomem na aparaty cyfrowe, prysnął czar.

Drzewo już posadziłem, syna mam, pozostaje jeszcze wybudować dom.

NORBERT PIĘKOŚ, EKSPERT DS. UTRZYMANIA RUCHU

Nieustannie musimy się dokształcać – jeśli zmieniają się myśli technologiczne, do nas należy dokonywanie modyfikacji, na przykład zmian parametrów funkcjonowania robotów. Proces produkcyjny nie polega bowiem tylko na stałym produkowaniu, ale również na poprawianiu jakości produkcji (parametrów zgrzewania, dopracowanie usytuowania punktów zgrzewczych, itp.) i to zwykle robi się właśnie rękami elektroników.

Sama nasza profesja i specyfika pracy wymusza to, że ciągle trzeba być na bieżąco z nowinkami.

Największy stres pojawia się wtedy, gdy awaryjnie zostaje zatrzymana linia produkcyjna i trzeba ją jak najszybciej uruchomić, żeby straty były jak najmniejsze.

Dziś czasu na hobby jest dużo mniej, niż kiedyś. Swego czasu czynnie grywałem w amatorskiej lidze piłki nożnej. Zdobyliśmy nawet mistrzostwo, a potem zostałem „królem strzelców" za gole i ogólnie aktywność w grze. Sentyment do piłki pozostał, kibicuję Polonii Bytom i oczywiście kadrze narodowej.
Prócz tego interesuję się giełdą i związanymi z nią operacjami finansowymi. Mogę się pochwalić, że moje inwestycje w ciągu ostatnich trzech miesięcy przyniosły aż 22 procent zysku. Oczywiście są to kwoty niewielkie, ale najważniejsze, że sprawdzają się wypracowany przeze mnie mechanizm i prognozy.
Wciąż jeszcze jestem kawalerem na dorobku, więc marzy mi się mieszkanie i duży samochód.

JANUSZ SULMA, ELEKTRONIK

Dzięki naszej pracy mamy ogromną szansę stale „iść do przodu", w nasz rozwój bardzo się inwestuje. Każde nowe urządzenie niesie ze sobą nowe rozwiązania, które musimy poznać i nauczyć się obsługiwać oraz modyfikować. Przez to nasza wiedza stale się poszerza.
Pasja elektronika to oczywiście… elektronika. Mikrokontrolery, programowalne mikroprocesory – to jest to, co mnie najbardziej pociąga. Ale to bardziej zabawa, niż jakieś poważne próby – bardziej na zasadzie „ciekawe czy to zadziała, czy nie". Dotąd chyba niczego nie wykorzystałem w praktyce. Ale by podać jakiś przykład – zaprogramowałem kiedyś sterownik mikroprocesora drzwi garażowych. Co prawda nie mam garażu, niemniej to z całą pewnością działa!
Do moich najważniejszych marzeń należy teraz przeprowadzka. Chciałbym, żeby było mnie stać na to, by przenieść się na przedmieścia. Mieszkanie w bloku to już nie dla mnie, żona i córka w pełni podzielają moje zdanie.

LESZEK ŁUKASIEWICZ, BRYGADZISTA AUTOMATYK

Pracy jest rzeczywiście bardzo dużo, więc zapewne przydałoby się nam jeszcze paru kolegów do pomocy – wszystko przez to, iż zaawansowanie elektroniczne linii produkcyjnej Fiata Panda jest dużo wyższe, niż w przypadku Cinquecento, czy nawet Seicento, o „maluchu" już zupełnie nie wspominając.
Moje hobby to narty, żeglarstwo, tenis, turystyka i pływanie. Największy dotychczasowy sukces, jakim mogę się pochwalić to patent sternika jachtowego zdobyty przed laty na Mazurach. Od jakiegoś czasu marzy mi się dłuższy rejs pod żaglami, najchętniej po Morzu Adriatyckim.
Mam też kilka pucharów z CRiK, na przykład w pływaniu – 50 m crawlem i raz za styl grzbietowy. W wolnym czasie staram się wspierać tezę, iż najlepszymi kucharzami są mężczyźni. Dużo gotuję, a prócz tego sam wyrabiam swojskie kiełbasy. ■

Tomasz Libich, fot. Satiz Poland

Czarne pasy w Tychach

Nazywani są „black beltami”, co budzi uzasadnione skojarzenia z mistrzowskimi pasami wschodnich sztuk walki. Ludzie, którzy każdego dnia pracują nad doskonaleniem procesów, poprawą jakości wyrobów oraz wyników finansowych fabryki.

Od lewej: Andrzej Tokarz, Jerzy Kramarczyk i Ewa Wyrobek.

Realizacja programu Six Sigma pełną parą ruszyła w tyskim zakładzie przed rokiem. Zaczęło się od wyboru odpowiednich osób, które miałyby się tym zajmować, a następnie uwagę skierowano na zorganizowanie całego szeregu kompleksowych szkoleń.

Dzięki wykorzystaniu metody Six Sigma i zastosowaniu niezbędnych narzędzi statystycznych można bardzo precyzyjnie określić, co w danym procesie jest problemem powodującym straty, na przykład niepotrzebne koszty, gorszą jakość, itd.

Najważniejszymi osobami w realizacji tejże metody są black belci – eksperci, których zadaniem jest przede wszystkim koordynacja i wykorzystanie najlepszych zasobów przedsiębiorstwa w celu najbardziej efektywnego rozwiązania problemu.

Znają wszystkie niuanse Six Sigma i są w stanie zastosować ją w każdym niemal punkcie funkcjonowania zakładu. To właśnie owi black belci są twórcami kilku niezwykle istotnych dla tyskiego zakładu Fiat Auto Poland zmian w prowadzonych tu procesach.

W Fiat Auto Poland przeszkolono w sumie dwudziestu dwóch black beltów, z czego obecnie w Tychach, we wszystkich działach produkcji, siedmioro z nich pracuje bezpośrednio w projektach. Przy ich wybieraniu dyrekcja zakładu brała pod uwagę potencjał intelektualny, wiedzę, leadership, umiejętność pracy w grupie, motywację i wiek (doświadczenie i młodość) każdego kandydata oraz wcześniejsze sukcesy w pracy zawodowej.

EWA WYROBEK

Six Sigma to w dużym stopniu usystematyzowanie wszystkich narzędzi, które stosowaliśmy wcześniej. Co ciekawe, przy stosowaniu tej metody rezultaty są niejednokrotnie niespodziewane, ponieważ wnioski wyciągane przez ekspertów „na oko” są czasami skrajnie różne od rzeczywistości.

W rozwiązywanie naszych problemów wciągnęliśmy także dostawców – to nasz duży sukces, ponieważ angażują się równie mocno, jak my.

W wolnych chwilach bardzo lubię chodzić po górach – nie wspinaczkowo, ale rekreacyjnie.

Lubię tez podróżować, poznawać nowe miejsca i ludzi. Moim marzeniem jest zwiedzenie Skandynawii. Jestem miłośniczką zwierząt a najbardziej spośród nich lubię koty – za ich niezależność. Mówi się, że to kot wybiera właściciela, nie odwrotnie.

Co to jest Six Sigma?

Six Sigma to najprościej mówiąc metoda doskonalenia procesów. Problemy rozwiązuje się przy pomocy dotychczas stosowanych technik oraz przy wykorzystaniu statystyki. Nazwa pochodzi od greckiej litery „sigma" (odchylenie standardowe – parametr w statystyce określający zmienność procesu). Im większa wartość parametru sigma, tym lepsza jakość produktu, czyli mniejsze prawdopodobieństwo pojawienia się wady. Przy wartości sigma równej sześć, tj. proces na poziomie Six Sigma, liczba wad na milion możliwości wynosi 3,4 (produkcja praktycznie odbywa się bez braków).

Metodę stosuje się w celu ulepszenia wyników finansowych przedsiębiorstwa – m.in. poprzez poprawę jakości, oszczędność materiałów, ograniczenie kosztów inwestycji, zwiększenie wydajności, czy zdolności technicznej maszyn. Osoby zaangażowane w stosowanie tej metody:

- **sponsor** – zapewnia finanse, koordynuje i zarządza rozwojem metodologii, promuje i weryfikuje rozwój zasobów ludzkich, zleca prowadzenie projektów
- **owner** – właściciel procesu, którego ten projekt dotyczy, wspiera black belta
- **black belt** – prowadzi projekt, koordynuje prace zespołu ekspertów
- **green belt** – członek zespołu, pomaga black beltowi, czasami prowadzi mniejsze projekty
- **eksperci procesu** – powoływani do grupy roboczej jako wsparcie specjalistyczne

ANDRZEJ TOKARZ

Metoda Six Sigma jest ukierunkowana przede wszystkim na pracę w grupie. Dobieram sobie współpracowników do grupy tak, aby mieć specjalistów z każdej dziedziny, z której rozwiązuję dany problem.

A ponieważ mamy do czynienia z ludźmi – z nimi także musieliśmy się nauczyć rozmawiać, kierować i zarządzać odpowiedzialnością.

Mamy pełne zaufanie „góry", czujemy to w każdym momencie pracy. Wpływa to na nas bardzo motywująco.

Moje główne hobby to wykańczanie domu i ogrodu. Większość czasu spędzam właśnie tam, zmieniam aranżację, pielęgnuję rośliny.

Prócz tego staram się dużo jeździć na rowerze i grywam w tenisa ziemnego. A w wolnym czasie zabieram żonę na mecz i kibicujemy Janinie Libiąż.

JERZY KRAMARCZYK

Żelazna konsekwencja – to najważniejsza cecha charakteryzująca Six Sigma i naszą pracę. Kiedy realizowaliśmy pierwszy projekt przełożeni postawili przed nami zadanie osiągnięcia takich wskaźników, że wówczas wydawały się nam praktycznie zupełnie nierealne. Dziś wiemy, że mieli rację.

Mam dwójkę dzieci – dwudziestotrzyletni syn kończy studia i jest rajdowcem, to jego ogromna pasja. Osiemnastoletnia córka uczęszcza do liceum i w wolnych chwilach zaangażowała się w wybory Miss. Ja sam kocham góry, znam je doskonale. Niegdyś byłem przewodnikiem w Tatrach.

Drugim moim stałym hobby jest dom i ogród – mam całkiem niezłą kolekcję paciorecznikow, a powodów do dumy dostarcza mi własna ogrodowa areukaria – rzadkie w Polsce drzewo iglaste.

JANUSZ MIGALSKI

Moim osobistym, największym sukcesem w pracy z wykorzystaniem metody Six Sigma jest wynik realizacji programu zwiększenia żywotności elektrod na spawalni, przy produkcji modelu Fiat Panda.

Pilotażowo zastosowaliśmy metodę jedynie na piętnastu robotach. Szybko jednak okazało się, że wyniki są nadzwyczaj dobre i spełniają oczekiwania zarówno nasze, jak i naszych przełożonych. Dlatego wkrótce po zakończeniu tego projektu dyrektor Zdzisław Arlet polecił poszerzyć go na cały obszar spawalni, czyli 209 robotów. Aby nie pozostać gołosłownym – o 30% zwiększyła się żywotność elektrod, co dało oszczędność około 47 tysięcy euro na rok. Jeśli chodzi o moje hobby, interesuję się sportem, zwłaszcza piłką nożną. ■

Tomasz Libich, fot. Satiz Poland

Inwestycje, nowi pracownicy, 2400 silników dziennie i kolejne nagrody. Fiat-GM Powertrain Polska rozwija się niemal tak szybko, jak popyt na silniki diesla na międzynarodowych rynkach motoryzacyjnych.

Co 30 sekund nowy silnik

900 tys. silnik SDE zjechał z linii montażowych spółki Fiat-GM Powertrain Polska z Bielska-Białej. Jak każdy okrągły jubileusz to dobra okazja do kilku słów podsumowania minionego okresu, o które poprosiliśmy Prezesa Zarządu i Dyrektora Generalnego spółki Tadeusza Świerczka.

Fiat Wokół Nas: Panie dyrektorze, przywykliśmy już kolejne etapy rozwoju spółki Fiat-GM Powertrain Polska mierzyć nie w latach, a kolejnych setkach tysięcy wyprodukowanych silników. Jak bardzo w Pańskiej ocenie zmieniło się funkcjonowanie zakładu od czasu pierwszych egzemplarzy SDE, które zjechały z linii?

Tadeusz Świerczek: To prawda, za nami kolejny „jubileuszowy" silnik. A wielkie święto już za niedługo, bo według naszych obliczeń już w listopadzie pojawi się na naszej linii produkcyjnej jednostka z numerem 1 000 000. Nasz zakład rzeczywiście zmienił się bardzo, wystarczy przejść się po hali, przyjrzeć się pracy maszyn i porozmawiać z ludźmi, by bez najmniejszej wątpliwości to stwierdzić.

Co najważniejsze, jeszcze kilka lat temu w procesie produkcyjnym o wiele więcej było pracy manualnej, o wiele więcej zależało od zdolności ludzkich rąk. Dziś większość zadań realizowana jest automatycznie – dzięki robotom i sterującym nimi komputerom. Przy obrabiarkach nie widać olejów, wiórów – wszystko jest ukryte w podziemiach, a hala fabryczna przypomina bardziej laboratorium, niż zakład przemysłowy.

A jeśli chodzi o samą pracę?

I tu również zauważyć można wiele zmian. Przede wszystkim samo podejście do produkcji jest inne – opieramy się teraz na zarządzaniu procesami, a to ma ogromny wpływ na wszystkie aspekty pracy przy powstawaniu silnika. W naszym zakładzie wprowadziliśmy tzw. Best Practice, czyli najlepsze rozwiązania sprawdzone we wszystkich zakładach Grupy na całym świecie. Co jednak najistotniejsze – zmienili się ludzie, ich mentalność. Widać wyraźnie na każdym kroku, jak bardzo utożsamiają się z firmą. Nasi pracownicy doskonale wiedzą, że nie ma innej drogi na świecie, niż zarządzanie przez jakość. Ciekawostka – rzecz nie do pomyślenia jeszcze kilka lat temu, czyli naprawy na odległość. Dziś 2000 km

stąd specjalista loguje się do naszej maszyny tu, w Polsce i nastawia ją, reguluje na odległość parametry za pośrednictwem satelity. Mocno zmieniły się także nasze zdolności produkcyjne – nie wytwarzamy już 300-400 silników na dobę. Z naszych linii zjeżdża codziennie ponad 2400 egzemplarzy, czyli de facto co trzydzieści sekund pojawia się nowy silnik.

Tadeusz Świerczek

Naprawdę jest aż tak duży popyt na te silniki?

Ogromny. Niemal trudno nam nadążyć z produkcją. Nie ma co ukrywać – odnieśliśmy wielki sukces w tym zakresie, sukces którego zapewne trzy lata temu nikt się jeszcze w takim kształcie nie spodziewał.

W ostatnich latach musieliśmy zatrudnić około 500 nowych pracowników i w najbliższym czasie zatrudnimy kolejnych ponad 250 nowych pracowników. No, ale nie ma co się dziwić – w gronie naszych największych klientów znajdują się Fiat, General Motors i Suzuki.

Co decyduje, pańskim zdaniem o wyborze właśnie polskiego zakładu przez tych klientów?

Niewątpliwie wyniki jakościowe. Przypomnę, że nasz 1.3 Small Diesel Engine został Silnikiem Roku 2005. Nie tylko dlatego, że jego konstrukcja, projekt były na najwyższym poziomie – ale również świetne wykonanie właśnie tu, w Bielsku-Białej. Bo jedno z drugim nierozerwalnie się wiąże.

Projekt i wykonanie na najwyższym poziomie to atrakcyjne parametry silnika...

Oczywiście – i to właśnie są elementy, na które w głównej mierze zwraca uwagę klient końcowy, czyli użytkownik samochodu. A owe parametry użytkowe naszego silnika są naprawdę rewelacyjne. To, co najbardziej interesuje klienta to zapewne moment obrotowy, moc i zużycie paliwa. Już teraz wyprzedzamy konkurencję, a przed nami przecież jeszcze lepsze wyniki silników 75, 85 i 90 KM... przy tej samej pojemności.

No właśnie – jakie plany na najbliższą przyszłość?

Ciągły rozwój produktów, co już toczy się na deskach projektowych. Silniki, o których wspomniałem, czyli 75-, 85- i 90-konne już weszły do produkcji. Planujemy jej stałe zwiększanie, mniej więcej do poziomu 700 tys. egzemplarzy rocznie. Obecnie zakład osiągnął pełną zdolność produkcyjną (2400 silników na dzień).

Kolejne kilkaset tysięcy to naprawdę duży wzrost i niemałe obciążenie dla fabryki...

To prawda, z tego też powodu nie mieliśmy innego wyjścia, jak rozważyć wprowadzenie szóstego dnia pracy w tygodniu. Będziemy też prowadzić intensywne szkolenia pracowników – proszę zwrócić uwagę, że ze względu na stopień skomplikowania stosowanych przez nas systemów, czas potrzebny na przygotowanie pracownika do pracy wg specjalnego matrix i nabycie przez niego wiedzy o nowoczesnych technologiach we wszystkich obszarach to mniej więcej pół roku.

Tyle najbliższe plany, a jakieś marzenia dotyczące rozwoju zakładu?

Tak, ale to musi pozostać dzisiaj jeszcze sekretem... ■

Filippo Gallino i Mirosława Malich, fot. Satiz Poland

Polo Europa da się lubić

Zajmuje się zarządzaniem pasywnymi fakturami Grupy Fiat w Europie. W przyszłym roku liczba pracowników firmy wzrośnie do 360. Wszyscy mają dwie wspólne cechy: umiejętność prowadzenia rachunków oraz płynną znajomość języków obcych.

Pomysł był prosty i zarazem genialny. Stworzenie europejskiego ośrodka księgowości, który mógłby zająć się zarządzaniem wszystkimi pasywnymi fakturami Grupy, inaczej mówiąc fakturami, które europejscy dostawcy wystawiają za swe usługi i towary spółkom Grupy Fiat. Czy istnieje kraj bardziej nadający się do tego celu niż Polska? Państwo niezwykle konkurencyjne (np. ulgi podatkowe w Specjalnej Strefie Ekonomicznej), infrastruktura odpowiadająca standardom europejskim, potencjał ludzki na najwyższym poziomie. I wreszcie, rzecz nie bez znaczenia, wielka łatwość, z jaką Polacy przyswajają sobie języki obce, o wiele większa niż u mieszkańców innych krajów europejskich. „To proste i genialne rozwiązanie – mówi dyrektor generalny firmy Polo Europa, **Gian Nicola Censi** – ale nie takie znowu łatwe do zrealizowania. Chociażby z uwagi na logistykę. Koncentracja całej działalności w Polsce nastręczała wiele problemów.
Poza tym przyjmowanie nowych osób, często młodych ludzi bez doświadczenia zawodowego, ich szkolenie. Na decyzję o inwestowaniu w Polsce ostateczny wpływ miały ulgi podatkowe, ale nie tylko one zadecydowały. Ulgi są przecież tymczasowe zaś nasza inwestycja długoterminowa".
Znaczenie „operacji Polo Europa" jest ogromne biorąc pod uwagę, że od 2001 do 2005 roku zatrudnienie w firmie wzrosło z 35 do 338 osób (w 2006 roku najprawdopodobniej będzie już 360 osób). Przyjęcia nowych pracowników to jednak dopiero początek. Potem następuje niezwykle ważny etap wdrożenia ich do pracy, szkolenie, poznanie specyfiki dostawców. Praca na tym etapie wiąże się z częstymi wyjazdami za granicę oraz z kursami pogłębiającymi znajomość języków obcych. Na wyjazdy służbowe oraz szkolenie firma przeznacza średnio około 5% wartości swych obrotów. „Ta dosyć znacząca suma daje wyobrażenie o tym, jak ważne dla firmy jest nie tylko znalezienie personelu o odpowiednich kwalifikacjach, ale także najszybsze wprowadzenie go w rytm naszej pracy, związanie tych ludzi z Grupą Fiat oraz wyzwolenia w nich zaangażowania do osiągania jak najlepszych wyników" – wyjaśnia Gian Nicola Censi.
Polo Europa w krótkim czasie okazała się źródłem największych przychodów Business Solutions Polska (sekcja GESCO) – w 2005 roku 57% ogólnej wielkości sprzedaży pochodziło z tej właśnie działalności, zaś pozostałe

Powyżej: Gian Nicola Censi (piąty z lewej) i Marco Lisa (trzeci z lewej) wraz z niewielką częścią załogi Polo Europa.

43% z usług księgowości ogólnej świadczonych dla Fiata Auto Poland oraz innych spółek z Grupy Fiat w Polsce. Należy wspomnieć, że w ramach Business Solutions działa także Sedap, posiadająca około 90 pracowników spółka, która zarządza naszymi płacami.

Wróćmy jednak do Polo Europa. **Marco Lisa**, szef spółki Polo oraz **Katarzyna Matula**, jej szef personalny, czekają na nas w budynku BOT Bis, ustawieni do grupowego zdjęcia. Korzystamy z krótkiej przerwy na poprawę makijażu, aby spytać o szczegóły pracy w firmie.

„Obowiązki naszych pracowników podzielone są według znaczących klientów jak Iveco, Fiat Auto, CNH oraz kilku innych – wyjaśnia Lisa. – Potem stopniowo każdego klienta „dzieli się" według krajów (Włochy, Francja, Hiszpania, Niemcy, Wielka Brytania, Portugalia, itd.)".

„Uważamy za ważne, aby każdy pracownik dobrze poznał swojego interlokutora – dodaje Katarzyna Matula. – Dostawcy naszych klientów, albo mówiąc inaczej – podmioty wystawiające faktury naszym klientom, stosują swoje procedury oraz działają w myśl swoich własnych reguł operacyjnych, często bardzo różniących się między sobą. Staramy się przeprowadzać rotację pracowników między biurami, by stale zdobywali nowe doświadczenia i wiedzę, ale to nie zawsze zdaje egzamin, bowiem to my musimy dostosowywać się do dostawców a nie odwrotnie, i to my musimy zrozumieć i oswoić się z ich sposobami zachowania i myślenia oraz nauczyć się ich języka. To często skomplikowany i czasochłonny proces. Kiedy wreszcie wypracuje się pewne porozumienie, trudno je potem zerwać i zaczynać wszystko od początku". Polskie Polo Europa da się lubić, a europejscy dostawcy spółek Grupy Fiat zdają się potwierdzać tę opinię. ■

Nasza praca polega na...

„Nasza spółka należy do tych nielicznych, w których kontakt z obcokrajowcami stał się codziennością" – mówi Gabriela Then, koordynator jednej z grup obsługujących Fiata Auto za granicą. Pracę w Polo Europa zaczęła jeszcze podczas studiów w Wyższej Szkole Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach (specjalność – rachunkowość i informatyka). Po czterech latach zwrócono uwagę na jej zdolności organizacyjne oraz posiadaną wiedzę na temat rachunkowości w krajach Unii Europejskiej. Dziś Gabriela Then koordynuje pracę 21 osobowej grupy, świadczącej usługi dla Fiat Auto w Niemczech, Belgii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, Austrii, Holandii, Portugalii i Hiszpanii.

Gabriela Then

Ewelina Bończak

„Nasza praca polega na weryfikacji faktur, przygotowaniu ich do płatności i wprowadzeniu do systemu. Poza kompleksową wiedzą z tej dziedziny, wymagana jest także skrupulatność i umiejętność pracy w grupie. Dobra znajomość języków obcych, ze względu na ciągłe kontakty z klientami z różnych krajów, jest – jeśli nie obowiązkowa – to na pewno pożądana. Prawie ze wszystkimi klientami, oprócz Włochów i Hiszpanów, porozumiewamy się na co dzień w języku angielskim. Mnie osobiście najlepiej pracuje się z Anglikami, może dlatego, że mam w kontaktach z nimi największe doświadczenie. Wbrew obiegowej opinii nie są wcale tacy flegmatyczni. Z innym nacjami też nie ma większych problemów, chociaż teraz mamy nowy dział niemiecki a Niemcy są bardziej zdystansowani i powściągliwi, więc zadania, które stoją przed nami można potraktować jako pewnego rodzaju wyzwanie".

Ewelina Bończak pracę w Polo Europa rozpoczęła przed pięcioma laty jeszcze jako studentka tej samej co Gabriela, katowickiej uczelni (specjalność – finanse). Niedawno została koordynatorem 11 osobowej grupy zajmującej się obsługą rynku włoskiego. „Początkowo bałam się trochę odpowiedzialności, ale obawy szybko minęły. Mam już bowiem spore doświadczenie w tej pracy, a ponadto w naszym biurze kierujemy się taki zasadami, jak współpraca, inicjatywa i szacunek. Dobrze nam się razem pracuje i z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że tworzymy zgraną grupę".

Ewelina zna świetnie angielski, ale w Polo Europa nauczyła się również włoskiego, bo grupa, w której wcześniej pracowała, a którą teraz koordynuje, pracuje tylko dla włoskich spółek Fiata. „To naprawdę bardzo dobry pomysł, że nasza firma umożliwia pracownikom naukę języków obcych. Korzysta z tego wiele osób, ponieważ kursy stwarzają im możliwości rozwoju. Możemy zdobyć podstawy znajomości języka, a potem spokojnie pogłębiać tę znajomość w praktyce".

Wiele osób uważa, że praca w księgowości jest monotonnym zajęciem. „U nas jest zupełnie inaczej – mówi Ewelina. – Tę pracę można polubić, trzeba tylko ją dobrze poznać, a wtedy staje się naprawdę interesująca. Poza tym umożliwia kontakt z zagranicznymi klientami, czasem wiąże się z wyjazdami zagranicznymi, co daje nie tylko okazję do poznawania nowych ludzi, ale sprzyja nabywaniu biegłości w posługiwaniu się obcym językiem. Czy można oczekiwać czegoś więcej?".

Polo Europa w liczbach

- ilość zatrudnionych – (razem – 576 osób, w tym w Polo Europa – 333, a w GESCO 243 osoby)
- średnia wieku pracowników – 34 lata
- wykształcenie: wyższe – 48%, średnie – 52%
- języki: włoski – 105 osób, angielski – 205, francuski – 46, niemiecki – 96, hiszpański – 8, rosyjski – 80

Fiat Bank Polska S.A.

Centrum Obsługi Klienta

Fiat Bank Polska S.A. *tel.: (022) 607 49 90; www.fiatbank.pl*

Jerzy Piekarczyk, fot. Jan Zych

Sztuka projektowania cudów

Gdyby nie odwaga projektantów, ich wyobraźnia i talent, pewnie samochody postrzegalibyśmy nie jako dzieła sztuki, ale mniej lub bardziej hałaśliwy środek do przemieszczania się z miejsca na miejsce.

Kiedy w 1970 roku na salonie samochodowym w Turynie zaprezentowano prototyp Lancii Stratos, nazwano go „owocem księżycowej abstrakcji". Dopiero rok później Giuseppe „Nuccio" Bertone zdecydował się na realizację swego projektu w wersji przeznaczonej do produkcji limitowanej i rajdowej. W 1973 roku niedawna „księżycowa abstrakcja" stała się „numerem 1" w niekończących się sukcesach sportowych. W tym mniej więcej czasie podczas „okrągłego stołu" zorganizowanego na targach w Mediolanie, przedstawiciele Centro Stile Alfa Romeo postawili tezę zawierającą w sobie sprzeczność tylko pozorną. Powiedzieli tak: „Jeżeli nowy samochód podoba się w chwili jego premiery, to znaczy, że już jest przestarzały". Trudno to było uznać za zasadę, od której nie ma odstępstw, ale doświadczenia wykazywały, że zawsze najbardziej wybrzydzano na nowatorskie rozwiązania, które ostatecznie poszerzały horyzonty wyobraźni na temat kształtu samochodów. Kontrowersje budziła każda nowa linia, każde odstępstwo od tego, co zdążyło stać się regułą. Ścięty tył Giulii zanim go uznano za kanon nowej mody, został zrecenzowany w taki sposób, że gdyby autor nie miał niezbędnej w swoim fachu odporności psychicznej, pewnie pogrążyłby się w kompleksach, które nigdy nie pomagały twórcom. Gdyby więc nie odwaga projektantów, nie wyobraźnia, talent, nie „iskra boża", pewnie na samochód nie patrzylibyśmy jak na dzieło sztuki, tylko na środek do przemieszczania się w przestrzeni taki sam, jakim może być nawet zaopatrzona w koła deska do prasowania.

Koniec despotyzmu silnika

„Samochód musi być skonstruowany jako funkcja wychodząca nie od silnika, lecz od człowieka. Od jego oczekiwań-życzeń, które formułuje, ale i detali, z których korzysta nawet nie uświadamiając sobie ich obecności i tego, jak są przemyślane pod względem bezpieczeństwa, ergonomii, komfortu. Despotyzm silnika to już przeszłość. Dziś zamyka się go w coraz mniejszym przedziale, a przestrzeń kształtuje się pod kątem kierowcy i pasażerów. Ludzka przestrzeń życiowa jest punktem wyjścia. Designer musi ją rozumieć, by wokół niej zredagować okrywającą ją formę. A więc nie projektuje już od zewnątrz, jak dziecko, które rysuje samochód, lecz wychodzi od wewnątrz, od bryły przedziału pasażerskiego" – tak pisał w 1972 roku na łamach „Il Quadrifoglio", Giorgetto Giugiaro.

Janek Zych, fotograf, z którym obejrzeliśmy w krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej wystawę poświęconą włoskiej sztuce projektowania samochodów, szukając interesującego ujęcia, klęknął przed jednym z eksponatów. Nie był to świadomy przejaw nabożnego uwielbienia, jednak w tym odruchu można było dostrzec coś symbolicznego, bo rzeczywiście forma samochodu budziła podziw dla twórcy, zdolnego ze zwykłego środka transportu uczynić zachwycające dzieło sztuki.

Ziemia ludzi utalentowanych

Dlaczego w panoramie włoskiego przemysłu Piemont od zawsze pełnił rolę lidera w branży metalowo-mechanicznej – odpowiedzi niech szukają historycy. „Włoski samochód nie jest wyłącznie efektem kreatywności stylistów, lecz owocem długiej, kulturowej tradycji, której wymogi użyteczności, funkcjonalności i bezpieczeństwa łączą się z poszukiwaniem piękna i formy" – stwierdzają zgodnie Stanisław Pochwała – dyrektor Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz Giovanni Sciola – dyrektor Włoskiego Instytutu Kultury, którzy sponsorowani m.in. przez Selenia Motor Oil, FL Poland, zaprezentowali w Krakowie wystawę poświęconą włoskiej sztuce projektowania samochodów.

Jest udokumentowanym faktem, że zawód stylisty nadwozi ma źródła w Piemoncie, gdzie z powodzeniem parali się swoim rzemiosłem twórcy pojazdów zaprzęgowych, kołodzieje, stolarze i tapicerzy. Z czasem przekazywali swą wiedzę młodszym pokoleniom, tworzyli warsztaty, szkoły o różnych specjalizacjach i doskonaląc swe umiejętności otwierali się na wszelkiego rodzaju nowości. Można powiedzieć, że gdy pojawił się samochód, wystarczyło wyprzęgnąć „silniki" napędzane owsem i swoje umiejętności sprawdzone w konnych zaprzęgach dostosować do wymagań ryczącej i dymiącej maszyny, której kierowca był zaledwie dodatkiem. Później role się odmieniły i od samochodu zaczęto wymagać więcej ponad to, że się porusza.

Wielka Czwórka z Piemontu

Z ich nazwiskami kojarzone jest włoskie wzornictwo przemysłowe. Swoim talentem rozsławili Piemont, skąd się wywodzą. Dzięki ich talentowi Piemont zajął w historii motoryzacji miejsce, którego mu nikt nie odbierze, tak jak Italii „włoskiego stylu".

BERTONE

W 1912 roku Giovanni Bertone założył w Turynie rzemieślniczy warsztat naprawczy i konstruktorski wagonów kolejowych nieopodal fabryki Vincenzo Lancia. Dwa lata później urodził mu się syn, Giuseppe zwany później „Nuccio". Po pierwszej wojnie światowej Carrozzeria Bertone wyspecjalizowała się w produkcji samochodów. W 1920 r. Giovanni Bertone przeniósł swoje biura do nowej siedziby w pobliżu fabryki Vincenza Lanci. Ten od razu zorientował się, że młody rzemieślnik i projektant ma przed sobą wspaniałą przyszłość, dlatego też polecił mu zaprojektowanie i konstrukcję kilku nadwozi. Wkrótce brawura i solidność pracy młodego designera przyciągnęły innych klientów: Fiata, Fasta, Chiribiri, Aureę, Scata i Diatto. Pierwszym udanym modelem Bertone był Torpedo z silnikiem SPA 23S, a zaraz po nim Fiat 501 Sport Siluro o bardzo wyrazistym sportowym charakterze.

W latach 30. pojawił się Fiat 527 Ardita 2500, stając się punktem zwrotnym w światowym wzornictwie motoryzacyjnym (przednie światła opływowo wkomponowano w maskę pojazdu). Potem przyszedł czas na Fiata 1500 Torpedo i Lancię Aprilia Cabriolet.

Artyści i wizjonerzy

Spośród dwudziestu atelier istniejących na terenie Turynu i Piemontu, cztery z nich stały się symbolami włoskiego „car design”: Bertone, Pininfarina, I. DE. A. (Institute Design Automotive) i właśnie Italdesing Giugiaro. Czterech wielkich, rozpoznawalnych już nie tylko we Włoszech, ale na całym świecie. Wielcy talentem i przedsiębiorczością, oddający swe umiejętności już nie tylko przemysłowi samochodowemu lecz wszędzie, gdzie wzornictwo ma wartość handlową, a wizualność projektu decyduje o jego sukcesie rynkowym niezależnie od tego, czy mamy do czynienia z samochodem, telefonem czy kamerą. Według Flavio Cinti, znawcy światowego „car design”, „linia włoska” narodziła się po II wojnie światowej; jej emblematycznym produktem stała się limuzyna Cisitalia skonstruowana w 1947 roku przez Pininfarinę, który swą firmę założył w Turynie siedemnaście lat wcześniej, projektując karoserie na specjalne zamówienia. Rozmiary przemysłowe nadał jej dopiero po wojnie.

Do czasów Pininfariny określenie „międzynarodowy” w świecie motoryzacyjnym sprowadzało się do tego, że albo konstruktor mieszkał kolejno w kilku krajach, albo model samochodu miał karoserię wykonaną na zamówienie za granicą. Battista Farina spowodował, że przemysł motoryzacyjny pokonał granice. Miał wizję samochodu idealnego i pięknego. Auta uczyniły z niego gwiazdę światowej skali. Stworzył nie tylko „włoski styl”, ale modę na design, aerodynamikę, piękno linii. W latach przedwojennych jego projekty wyprzedzały stylistykę panującą w światowej motoryzacji o 10-15 lat. Kiedy się raz wejdzie na taką ścieżkę, trudno z niej zboczyć.

Dzięki takim wizjonerom jak Giugiaro, Bertone, Pininfarina czy zorientowanej na architekturę pojazdu I.DE.A., słysząc na widok samochodu okrzyk – *che bella*...!, nie ma się pewności, czy chodzi o zawartość wnętrza czy opakowanie skoro wciąż można się spierać, czy Włosi podatni są bardziej na kształty kobiet czy design samochodów. ■

Prawdziwy przełom nastąpił dzięki współpracy studia projektowego Bertone z Alfą Romeo; Giulietta Sprint, której prototyp zaprezentowano w 1951 r. na pokazie w Turynie, odniosła sukces, który doprowadził do jej masowej produkcji. Zlecenie wykonania karoserii do aut przyjął wówczas „Nuccio” Bertone.

Giulietta Sprint

Studio opracowało także dynamiczne modele BAT z układem mechanicznym Alfy 1900 zaś dzięki Fiatowi Abarth 750 Record, skonstruowanemu na bazie Fiata 600, rekord świata prędkości na torze w Monzy został pobity przeszło dziesięciokrotnie. W 1959 r. uroczyście otwarto nowy zakład produkcyjny w Grugliasco. Zatrudniał 550 pracowników. To właśnie tam powstały Giulietta Sprint Speciale, Aston Martin DB 2/4 oraz Maserati 3500 GT. Aktywność Carrozzeria Bertone nie ma sobie równych. Zaprojektowano tam wiele z najważniejszych samochodów w historii motoryzacji: Alfę Romeo 2000 Sportiva i Sprint, 2600 Sprint, Giulię SS, Giulię GT, 1600 Sprint GTA i Junior, 1750 Berlinę, Montreal, Alfę 6, Alfę 90 i Alfę GT. Dla Fiata: 850 Spider, Dino Coupé, X1/9, 131,! 31 Abarth Rally, Ritmo Cabrio i Punto Cabrio. Dla Ferrari: 250 GT, Dino Ferrari GT4, dla Maserati: la 5000 GT. Biuro współpracuje ponadto z takimi markami jak BMW, Opel i Aston Martin. »

Giulietta Spider

Grande Punto

Alfa 155

PININFARINA

Battista Farina był najmłodszym dzieckiem w 13 osobowej rodzinie. W dzieciństwie przezwano go „Pinin". Swoją firmę Carrozzeria Pinin Farina założył w 1930 r. w Turynie po wieloletniej pracy w należącej do brata Giovaniego spółce Stabilimenti Farina. Jego zakład ewoluował od rzemieślniczej budowy pojedynczych nadwozi do półprzemysłowej produkcji krótkich serii (jako Pininfarina zaistniał dopiero od 1961). Battista, podobnie jak Bertone, zaczął zajmować się samochodami w latach trzydziestych, a jego najważniejszymi klientami byli Lancia, Fiat i Alfa Romeo. Modele takie jak Lancia Dilambda, Astura Cabriolet, Aprilia Coupé, Aprilia Bilux, Fiat 518 Ardita oraz wspaniała Alfa Romeo 6C 2300 „Pescara", postawiły go w czołówce największych projektantów samochodów. W okresie powojennym powstały Alfa Romeo Sport 2500 i Lancia Aprilia Cabriolet. Rewolucyjna Cisitalia 202 SC (z nadwoziem z aluminium spawanym na stalowym szkielecie) znalazła się w stałej ekspozycji Muzeum Sztuki Współczesnej w Nowym Yorku. W 1952 roku pojawia się Alfa Romeo 1900 Sprint Coupé a zaraz po niej Lancia Aurelia B24S. Kluczowym dla historii biura projektowego stał się dopiero rok 1955, konkretnie – powstanie Giulietty Spider, a później Spider 1600 „Duetto" z 1966 r., Alfy 164 z 1987 i GTV z 2002. Do najważniejszych projektów firmowanych przez Pininfarinę należą: Lancia Florida i Beta Montecarlo, Ferrari 250 GT, Ferrari Dino 206 oraz Ferrari Competizione, Testarossa, Mythos, 550 Barchetta i 575M.

GIUGIARO

Trzeci z wielkich to Giorgetto Giugiaro (urodził się w 1938 roku w Garessio). Na początku swej kariery pracował w Centro Stile Fiat. W 1968 r. wraz z Alfredem Mantovanim utworzył Italdesign, niezależną spółkę oferującą usługi projektowe. Genialny i ceniony w świecie projektant posiada liczne doktoraty honoris causa oraz trzy „Compasso d'Oro" (Złote Kompasy przyznawane przez Włoskie Stowarzyszenie Wzornictwa Przemysłowego) za projekty karoserii Fiata Panda, Punto i Alfy Romeo Brera. Giugiaro jest prezesem Komitetu Promocyjnego XX Zimowej Olimpiady w 2006 r. Do najsłynniejszych projektów Italdesign Giugiaro należą w porządku chronologicznym: Alfa Sud, Passat, Golf, Audi 80, Lancia Delta, Fiat Panda, Uno, Croma, a wśród najnowszych Alf Romeo: Brera, Cross i Sportwagon Q4 oraz długo oczekiwane Grande Punto.

I. DE. A. INSTITUTE

I. DE. A. Institute, firmę projektową zatrudniającą dziś około 350 pracowników, założył (1979 r.) w Turynie Franco Mantegazza, były właściciel i dyrektor firmy Rieter Automotive Systems. I. DE. A. Institut zasłynął przede wszystkim dzięki dwóm modelom, opracowanym we współpracy z marką Alfy Romeo: Alfa 155, pojazdowi o zupełnie nowej stylistyce, nietypowej dla producenta spod znaku Biscione i Grupy Fiat oraz niespotykanemu dotąd chassis modelu „Nuvola" z 1997 r. Wśród innych prac biura projektowego na uwagę zasługują: Nuova Delta, Tempra i Dedra SW, Lancia K., Palio, Siena oraz wnętrze nowej Pandy. W 2000 r. I. DE. A., z której usług korzystają firmy motoryzacyjne z całego świata, stała się częścią szwajcarskiego międzynarodowego koncernu Rieter. Zajmuje się przede wszystkim projektowaniem karoserii i produkcją prototypów.

SELENIA®
MOTOR OIL
www.flpoland.pl
SELENIA
MOTOR OIL
SPORT
Pure Race
5W-20
Selenia Sport Pure Race 5W-20 zwiększa moc silnika*
*Innowacyjny dodatek uszlachetniający L.F.I. (Low Friction Improver) redukuje współczynnik tarcia o 80% w stosunku do zwykłego oleju stosowanego w sportach wyczynowych, zapewniając wzrost wydajności silnika poprzez obniżenie strat energii, wzrost mocy o dodatkowe konie mechaniczne, co pozwala znacząco poprawić osiągi samochodu

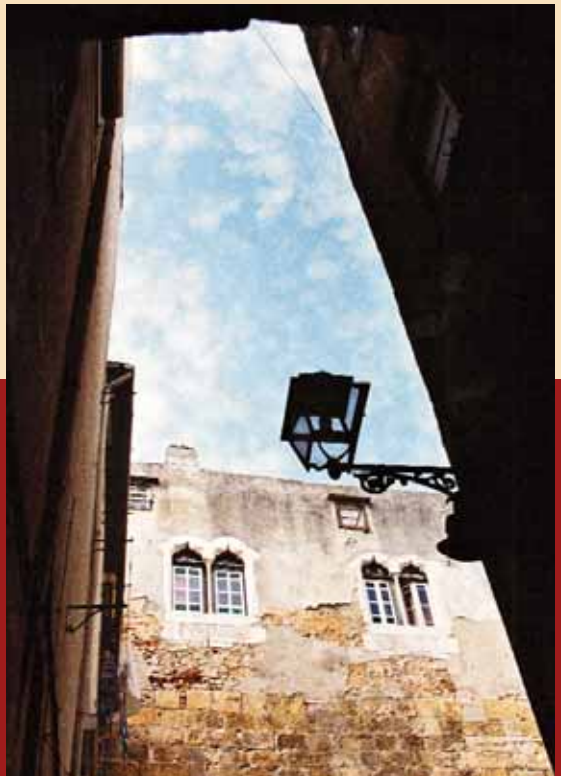
Elżbieta i Andrzej Lisowscy

Mekka podróżników

Od kilku miesięcy Polska ma, po raz pierwszy w historii, regularne połączenie lotnicze z Lizboną. Po czterech godzinach i dziesięciu minutach lotu ląduje się na ziemi Magellana i Kolumba. Tutaj kończy się Europa. Oddech Atlantyku czuje się w rozmowach, literaturze, kościołach i zaułkach miasta o historii sięgającej dwóch tysięcy lat. Nostalgię za czasami wielkich wypraw morskich i geograficznych odkryć podkreślają w Lizbonie nawet charakterystyczne tramwaje.

Zepchnięta nad ocean Portugalia wygląda jak prostokąt odcięty od Hiszpanii. Ale mimo geograficznej i historycznej bliskości, niewiele ma wspólnego ze swą większą i częściej przez turystów odwiedzaną siostrą. Nie przypomina Hiszpanii ani w zwyczajach, ani w kuchni, ani w muzyce. Lizbona jest także z zupełnie innego wymiaru. Łączy w sobie cechy nowoczesnej metropolii i ducha prowincji a konserwatyzm współbrzmi z prądami awangardy. Knajpki z afrykańską muzyką nie zagłuszają rzewnych pieśni fado.

W plątaninie ciemnych uliczek Alfamy kolorowe jarzyny i owoce układają się na straganach w najwspanialsze obrazy, nad głowami malowniczo powiewa susząca się bielizna, a stare, nieco pokrzywione domy ozdabia mech, kwiaty i przywiezione z odległych lądów muszle. To tutaj powstało najwięcej sekwencji filmu „Lisbon story". W jednej z kamienic (z pomarańczowymi drzwiami) nagrywano nieznany jeszcze wtedy w świecie zespół Madredeus.



Tylko Alfama przetrwała trzęsienie ziemi w 1755 roku. Na rua da Adica ze źródełka, które dało nazwę całej dzielnicy, tryska świeża jak niegdyś woda, w pobliżu kościoła św. Michała na turystów spoglądają okna w arabskim stylu, chętnie obchodzi się tu święta i fiesty. Najbardziej uroczyście jest w czerwcu, gdy na każdym rogu ulicy, placu, schodach, ustawia się ołtarzyki i kapliczki poświęcone patronowi miasta – św. Antoniemu. Drugim patronem Lizbony jest święty Wincenty; opiekuje się wprawdzie żeglarzami i właścicielami winnic, ale bardziej popularny i kochany jest ten pierwszy – opiekun tych, którzy szukają życiowego partnera. Nikt nie próbuje nazywać go tutaj Padewskim, bo chociaż wywędrował w świat, urodził się właśnie w jednej z uliczek Alfamy, tuż koło katedry.

Młodzi lizbońscy yuppies upodobali sobie na miejsce klubowych spotkań i dyskotek dawną dzielnicę doków portowych – Docas. Górną część miasta, Bairro Alto, wolą przedstawiciele awangardy i kontestacji. Ci na dole

Książę Henryk Żeglarz, Wielki Mistrz Zakonu Chrystusowego, portugalskiego odłamu Templariuszy, był promotorem wielkich wypraw zainicjowanych na początku XV wieku.

To właśnie on dał impuls żeglarzom i odkrywcom, którzy najpierw dotarli przybyli na Maderę i Azory, potem na Wyspy Zielonego Przylądka i wreszcie pożeglowali ku wybrzeżom Afryki.

w sztywno skrojonych garniturach zupełnie nie przystają do tych na górze, gdzie można spotkać zarówno zafascynowanych starą Lizboną Niemców, portugalskich studentów, artystów, jak i przybyszów z Angoli czy Brazylii. Wychylanego chętnie na górze zielonkawego absyntu nie wypada podobno zamawiać w lepszych restauracjach i hotelach...

Przynajmniej jedną noc warto poświęcić na włóczęgę od knajpki do knajpki, na wypad na dyskotekę regge, na spacer nocnymi uliczkami Alfamy. Prędzej czy później trafimy też na pachnącą świeżym chlebem piekarnię. Można w niej nawet w środku nocy kupić nie tylko gorącą bułkę, ale i tanią kanapkę z szynką. Jednak jeden wieczór koniecznie trzeba spędzić w restauracyjce z fado. Najlepiej tam, gdzie najmniej zagranicznych gości. Bo tylko wtedy przekonamy się o sile tej niezwykłej muzyki podchwytywanej chętnie przez miejscową publiczność, kelnerów, przewodników wycieczek. Kilkadziesiąt lizbońskich restauracji ma w swoich szyldach nazwę fado. Na występy znanych wykonawców przyjeżdża się z najbardziej odległych dzielnic miasta. Wystarczy wysłuchać choć jednej pieśni, aby zrozumieć, jak wiele jest z ich nastroju w muzyce zespołu Madredeus. Śpiewane przy akompaniamencie dwóch gitar pieśni fado rozprzestrzeniły się po całym kraju pod koniec XVIII wieku. Być może przywędrowały z Brazylii – zrodzone ze śpiewu niewolników. A może narodziły się wśród potomków muzułmanów w nieistniejącej już dzisiaj dzielnicy Maurari. Być może śpiewali je marynarze podczas dalekich podróży. Obojętnie skąd fado przywędrowało, doskonale splotło się z temperamentem Portugalczyków, noszoną w ich sercach tęsknotą. Pieśni mówią o niespełnionych uczuciach, porzuconych dziewczynach i niewiernych kochankach, o trudnej do wyrażenia, ale znakomicie wyczuwalnej tęsknocie.

Tramwaje, symbol Lizbony, zdają się ledwo przeciskać przez wąskie uliczki miasta. Pną się w górę uliczkami Alfamy, mijają plac Rossio – ulubione miejsce spotkań lizbończyków i plac do Comercio położony tuż nad Tagiem, dojeżdżają w okolice Pomnika Odkryć Geograficznych, wieży Belém i zbudowanego w XV wieku, z okazji podróży Vasco da Gamy do Indii, klasztoru Dos Jeronimos, gdzie znajduje się grób słynnego żeglarza – odkrywcy. Tramwajem dojechać też można do wspaniałego Oceanarium, którego wodą można by napełnić cztery baseny olimpijskie. Zobaczymy tu mieszkańców wszystkich oceanów świata – od najbardziej drapieżnych rekinów po delikatne, morskie koniki. Na własnej skórze poczujemy chłód Antarktydy, krainy pingwinów i upał tropików. Oceanarium powstało w związku z EXPO, dzięki Targom Lizbona zyskała też nową dzielnicę Urbe. Zanim zamieszkało tu 25 tysięcy ludzi było to zaniedbane nabrzeże pełne starych hal i magazynów.

500 lat po śmierci Henryka Żeglarza nad rzeką Tag stanął (w 1960 roku) wspaniały pomnik w kształcie karaweli. Henryk Żeglarz stoi na dziobie i wpatruje się w dal, tuż za nim przykląkł Alfonso V – patron pierwszych odkrywców, jako trzeci stoi Vasco da Gama, nieco dalej Magellan. Czy to za sprawą pomnika, wiatru, wody rozbijającej się o brzeg, ale jest w tym miejscu coś niezwykłego, jakiś urok i tęsknota – za tajemnicą i dalekim światem, który wciąż kusi i wzywa.

W 1497 roku Vasco da Gama utorował morską drogę do Indii. Jego wyprawa została opisana w „Luzjadzie”, tj. największym portugalskim poemacie epickim. W 1500 roku Pedro Alvares Cabral zacumował u brzegów Brazylii. Odkrycia przyniosły miastu wielkie bogactwo. Z dalekich kolonii portugalskie statki przywoziły złoto, diamenty, jedwabie i egzotyczne przyprawy.

Marek Pacuła, rys. Janusz Stefaniak

Czytając - pomyśl,
jak nie myślisz - nie czytaj.

Felieton oszczędny

Marek Pacuła jest konferansjerem i kierownikiem artystycznym krakowskiej Piwnicy pod Baranami

I znów kolejny październik – przed laty znany jako miesiąc rewolucji i oszczędzania. Obywatele karnie stali na poczcie lub w PKO w długich kolejkach i wpłacali te wymordowane, wymięte, wytłuszczone stówki z nadzieją na lepsze czasy. I one w końcu nadeszły, ale z tych stówek zaoszczędzonych w tysiącach pozostały złotówki warte tyle co te opadające jesienne liście, które tak pięknie wyglądają mieniąc się wieloma odmianami złota i brązu, tak wdzięcznie szeleszczą pod stopami, a jak to człowiek w garść weźmie, to ma wrażenie takie same, jak ściskając garść stówek po denominacji.

A teraz co tu oszczędzać?! Chyba żonę, żeby tyle nie pracowała, teściową żeby tyle nie gadała albo dzieci, żeby się tyle nie uczyły, bo przecież tatuś się specjalnie do nauki nie przykładał a swoje wie... I wie, że nie powodzi mu się najlepiej, bo on nie kradnie, jak inni. Po prawdzie tam gdzie pracuje nie ma co ukraść, ale jakby się człowiek dobrze przyłożył...

Oczywiście nie namawiam do wyboru: kraść czy oszczędzać? Bo jest jeszcze trzecie wyjście.

Wsiąść do Fiata i pojechać za miasto do lasu napatrzeć się na to piękne jesienne bogactwo i od razu poczujemy się równie bogaci. I tak trzymać nie zapominając, że po jesieni przyjdzie tak zwana zima.

Ale co się martwić na zapas, jak spiżarnia jest już pełna zapasów. I nie ma co oszczędzać, bo trzeba być przede wszystkim rozrzutnym.

DODATEK DARMOWY ZUPEŁNIE

Jesień, jesień cieszą się dzieci,

Posiedzą w szkole, czas szybko zleci.

A w domu starzy, jak „wielkie bonze”

kłócą się znów o małe pieniądze,

że książki, zeszyty, pióra, ołówki,

że praca marna i bardzo źle płatna,

a przecież wszystkie dzieci wiedzą,

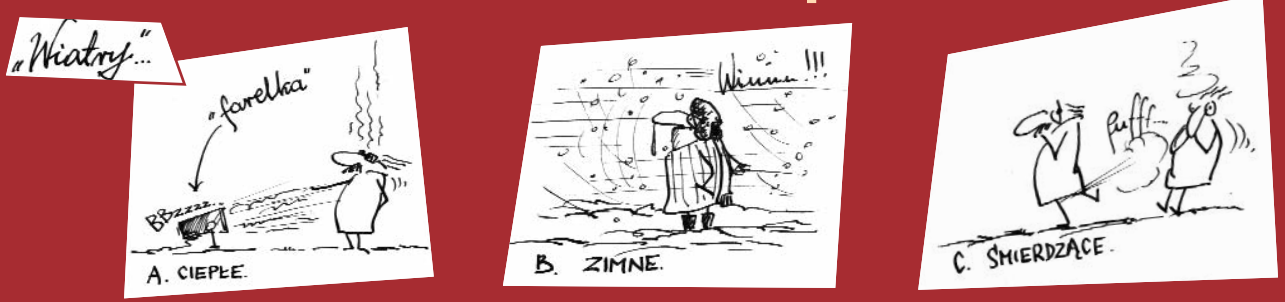
że w pięknej Polsce, jak nigdzie w świecie

nauka jest c a ł k i e m b e z p ł a t n a!

Z tej zaś nauki morał wynika:

najlepiej się uczyć na... czeladnika!

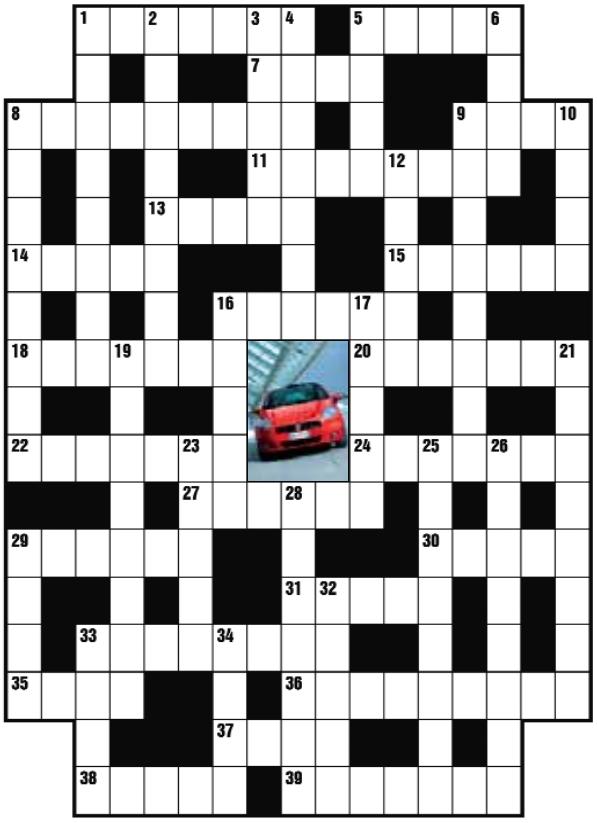
KINO FORM NIEDUŻYCH przedstawia:



krzyżówka z Fiatem nr 5

POZIOMO: 1. opisuje czyjeś życie. **5.** samochód wyścigowy Formuły 1. **7.** decymetr sześcienny. **8.** miłośnik książek. **9.** piłkarz Wesley Sonck lub pisarz Georges Simenon. **11.** dla niemowlęcia lepszy niż cola. **13.** śpiewający Paweł. **14.** np. chryzantema. **15.** „tułów" statku. **16.** afrykańska wyprawa. **18.** przylądek z Latarnią Morską im. S. Żeromskiego. **20.** opiekuje się wyznaczonym odcinkiem toru kolejowego. **22.** nieporządek. **24.** festiwalowa arena. **27.** Jerzy, obrońca złotej drużyny Kazimierza Górskiego. **29.** drzewo o białej korze. **30.** stan wzmożonego napięcia nerwowego. **31.** mały Azorek. **33.** warzywo spokrewnione z kapustą. **35.** roślina poświęcona Afrodycie, a dziś (m.in.) uprawiana w doniczkach. **36.** wysyła towary za granicę. **37.** czerwona planeta. **38.** grucha na krakowskim Rynku. **39.** podlimanowska wieś z przetwórnią owoców i warzyw.

PIONOWO: 1. przybrane nazwisko Kmicica. **2.** „oko" aparatu fotograficznego. **3.** potrzebne podejrzanemu. **4.** Sokrates lub Kołakowski. **5.** jedno z głównych miast czeskich Moraw. **6.** np. Al Bano i Romina Power. **8.** twórca bubli. **9.** spychacz. **10.** kula ziemska. **12.** indyjski asceta. **16.** istota sprawy. **17.** kręgowy – jest częścią układu nerwowego. **19.** długie i nudne opracowanie jakiegoś zagadnienia. **21.** mąka i woda zamiast butaprenu. **23.** imię aktorki, która zagrała Klarę w „Zemście" Andrzeja Wajdy. **25.** towarzyszy rozłące. **26.** morze oddzielające półwysep Bałkański od Apenińskiego. **28.** śpiewająca Edyta. **29.** zespół z Beatą Kozidrak. **32.** podejmowanie sezonowych prac za granicą, zwłaszcza w Niemczech. **33.** osoby ustawione w koło. **34.** „skrzywiony" kwadrat.



SZYFROGRA

Litery odgadywanych wyrazów, przeniesione do prawego diagramu zgodnie z numeracją, utworzą słowa włoskiego poety, Filippo Tommaso Marinettiego.

PIONOWO: 32. specjalna butelka do przygotowywania napojów gazowanych. **12**. związek występujący w liściach herbaty. **22**. klasowe spotkanie po latach. **20**. owad znany z tego, że bardzo krótko żyje. **1**. do przecedzenia ziółek. **3**. przyrząd do tłoczenia powietrza (np. do kominka). **37**. w sporcie: nierozegrana. **19**. salon, w którym można kupić – lub tylko poczytać – prasę i książki. **21**. wartownik, dozorca. **13**. ubijana z białek.

32	12	22	20	1	3	37	19	21	13
23	30	9	15	25	40	10	34	36	28
F	I	A	T	T	E	M	P	R	A
4	27	31	29	16	5	18	14	7	24
17	33	8	38	35	6	11	39	26	2

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	32
33	34	35	36	37	38	39	40

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 4 Z NR 56

POZIOMO: 1. buddyzm. **5**. stróż. **7**. Niki. **8**. starościc. **9**. ciąg. **11**. Chińczyk. **13**. nędza. **14**. żniwo. **15**. luidor. **16**. rżysko. **18**. sztućce. **20**. orędzie. **22**. aniołki. **24**. kierpce. **27**. Rzecki. **29**. Olkusz. **30**. ruszt. **31**. płuco. **33**. skumbrie. **35**. żuki. **36**. smuteczek. **37**. czek. **38**. Kukiz. **39**. kogutek. **PIONOWO: 1**. blankiet. **2**. drożność. **3**. znicz. **4**. Michały. **5**. sień. **6**. żbik. **8**. stażysta. **9**. cylinder. **10**. gofr. **12**. chlor. **16**. remiz. **17**. korki. **19**. ufoludki. **21**. elektryk. **23**. krzem. **25**. eurocent. **26**. puszczyk. **28**. Cypisek. **29**. oręż. **32**. Łemko. **33**. skok. **34**. bicz.

Prawidłowe rozwiązania nadesłali:
Zbigniew Stabulaniec i Urszula Grzęda

ROZWIĄZANIE MAŁEGO ZADANIA

Ballada o miłości małego Fiata do syrenki (**6**. Defoe. **4**. lilia. **29**. słoma. **25**. torba. **13**. śmiga. **14**. cynia. **34**. kłoda)

Rozwiązanie tego zadania przysłali:
Gabriela Handzlik i Krystyna Szafranek

Zwycięzcy otrzymali nagrody książkowe.

Wśród uczestników naszej zabawy rozlosujemy nagrody książkowe. Czekamy w redakcji na odpowiedzi.

Wieże dobrego samopoczucia

Joanna Polak

Firma Bosch stawia na higienę. Nowa seria chłodziarko-zamrażarek otrzymała pozytywną opinię Instytutu Matki i Dziecka. Dzięki powłoce antybakteryjnej AntiBacteria, opartej na jonach srebra, żywność jest przechowywana w optymalnie higienicznych warunkach. Srebro – jak zapewniają producenci – jest nieszkodliwe dla ludzkiego organizmu, a podobno już w Chinach przechowywano wodę w nim pokrytych zbiornikach. W czasach, kiedy nie znano antybiotyków, używano srebra do opatrywania ran i dezynfekcji. Zastosowanie jonów srebra w lodówce Boscha zapewnia bezpieczeństwo, szczególnie ważne w przypadku obecności w domu małego dziecka.

Na międzynarodowych targach IFA w Berlinie firma Sharp zaprezentowała dwie nowe mikrowieże **XL-MP9H** i **XL-DAB9H**. Ich niewielkie rozmiary (100x205x240 mm) sprawiają, że są idealnym sprzętem grającym, mieszczącym się w małych przestrzeniach. Mimo niewielkich gabarytów, jakość dźwięku jest zadowalająca (dwa razy po pięć watów mocy sinusoidalnej, niezależne sterowanie tonów wysokich i niskich). Oprócz opisanych zalet, wieże są łatwe w obsłudze. Producent zadbał również o stylistykę, w dzisiejszych czasach cechę niezwykle istotną. Odtwarzacze CD mogą odczytać płyty o standardach CD, CD-R/RW, MP3-CD, WMA-CD. Zastosowano funkcję odtwarzania w przypadkowej kolejności, a także odtwarzania ciągłego. Odbiornik radiowy zapamiętuje 40 stacji. Dzięki zegarowi wieże mogą uprzyjemnić ranne wstawanie, co zapowiada kres tradycyjnych budzików.

Nowinki technologiczne w dzisiejszych czasach potrafią zaskoczyć niemal każdego. Motorola (przy współpracy producenta okularów – firmy Oakley) stworzyła bezprzewodowe słuchawki umieszczone na okularach słonecznych – Razwire. Można więc spokojnie jeździć na rowerze, prowadzić samochód lub biegać.

Czas rozmowy bez zasilania to około 6 godzin, czas czuwania około 100 godzin. Producenci liczą na zainteresowanie młodych, aktywnych ludzi, lubiących ekstremalny styl życia, a jednocześnie ceniących sobie luksus. Jeśli ktoś posiada zasobny portfel, wraz ze

Ale to nie koniec nowości Sharpa. Jeśli chcesz mieć telewizor w łazience lub kuchni, Sharp proponuje **AQUOS** o przekątnej ekranu 50 cm, dzięki czemu zmieści się prawie wszędzie. Dzięki odpowiedniej funkcji urządzenie wyszukuje automatycznie wszystkie stacje telewizyjne. W pamięci mieści się do 99 programów. Wyłącznik czasowy przychodzi z pomocą tym, którzy zasypiają przy telewizorze. Projekt jest bardzo nowatorski, dużym plusem są także niewielkie rozmiary telewizora – 483 x 476 x 224 mm.

Nasze rodzime towary nie ustępują w niczym produktom zachodnim. Firma Koło od lat cieszy się powodzeniem na rynku ceramiki łazienkowej. Warto zwrócić uwagę zwłaszcza na oryginalną linię **Quattro** łączącą tradycję z nowoczesnością. W ofercie znajdują się cztery rodzaje umywalek – 40, 60, 90 i 120 cm. Można je przymocować do ściany, umieścić na szafce, bądź kupić w komplecie z postumentem. Umywalka o wymiarze 120 cm jest dostępna w wariancie z dwiema bateriami. Do kompletu można kupić bidet i dwa rodzaje muszli. Do produkcji zastosowano wysokiej jakości materiały, dostępna jest również opcja z powłoką Reflex Koło, ułatwiającą utrzymanie higieny.

słuchawkami może nabyć nowy model telefonu komórkowego Motoroli – V 171 – lekki i stylowy, o zadowalających możliwościach technicznych (czas rozmowy przewidziano na około 633 minuty, czas czuwania na 155 – 340 godzin).

Mieszczący się w każdej kieszeni aparat jest przystosowany do przesyłania obrazów, dźwięków i animacji. Posiada szybki dostęp do Internetu oraz pakiet gier, zbawienny podczas nudnych spotkań biznesowych.

Jesienne wieczory przed telewizorem

Joanna Polak

Na jesienną melancholię najlepszy jest dobry film! Na początek trochę klasyki. Sporo jest w światowej kinematografii dobrych ekranizacji powieści Agathy Christie. Ta, z roku 1980, gdzie jedną z głównych ról zagrała Elisabeth Taylor, należy z pewnością do najbardziej udanych. „**Pęknięte lustro**" jest lubiane przez miłośników pisarki, szczególnie tych, którzy wyjątkową atencją darzą jedną z bohaterek cyklu – Pannę Marple. Panny Marple nie da się nie lubić. Sympatyczna starsza pani, która nigdy nie wyszła za mąż, ale za to para się rozwiązywaniem zagadek detektywistycznych, tym razem musi się uporać z morderstwem gwiazdy filmowej. W związku z „medialnością" sprawy presja jest podwójna. Okoliczności sprawy są bardzo dziwne, prawdopodobnie doszło do przypadkowego zabójstwa, umrzeć miała zupełnie inna osoba.

„**I twoją matkę też**" to jeden z najbardziej interesujących filmów ostatnich lat. Zdecydowanie nie jest to łatwy i lekki obraz, ale trzeba go zobaczyć! To film o ciężkiej sztuce dojrzewania, pozostawiający niezatarte wrażenie. Fabuła zaczyna się banalnie. Dwójka lekkoduchów dla zabawy proponuje świeżo poznanej kobiecie wspólną wyprawę na wyimaginowaną plażę zwaną Niebiańskimi Ustami. W jednej z głównych ról możemy zobaczyć Gabriela G. Bernala, który dzięki filmowi „Dobre wychowanie" Pedro Almodovara stał się prawdziwą gwiazdą. „I twoją matkę też" to obraz o brutalnym końcu dzieciństwa, o pozbyciu się niewinności, o ciężkim brzemieniu dorosłości. Bohaterowie po przeżyciu podróży do Niebiańskich Ust nigdy nie będą tymi samymi ludźmi. Podobnie jak widz po obejrzeniu tego wstrząsającego filmu.

W podobnym klimacie utrzymany jest „**Intacto**". To niepokojący, ale bardzo ciekawy obraz. Opowiada o grupie ludzi, którzy cudem uniknęli śmierci, co nieco spaczyło ich poglądy na życie. Teraz bawią się, narażając życie i zdrowie, nie potrafią bowiem egzystować bez poczucia bliskości śmierci. Podobne fabuły już spotykaliśmy, choćby w „Linii życia", gdzie studenci medycyny zabawiali się igraniem ze śmiercią kliniczną. Fakt, tematyka troszkę ponura jak na rozgrzewający wieczór, ale „Intacto" to na tyle oryginalny film, że warto poświęcić mu parę minut.

W dobie codziennego pośpiechu, trzeba spróbować zatrzymać się i nie gonić, jak bohaterowie naszych dwóch ostatnich filmów, za nieznanym. A sztuka potrafi się odwdzięczyć. Miłego sam na sam!

PREMIERY

„Dziadek do orzechów". Kolejny film animowany, tym razem rozgrywający się w Sankt Petersburgu. Mały Książe to kapryśny i niegrzeczny dzieciak, który nieoczekiwanie zostaje poddany ciężkiej próbie – zostaje zamieniony w dziadka do orzechów. Ma szansę się zrehabilitować – czy uda mu się przy pomocy małej Klary uratować królestwo? Film w polskiej wersji językowej. Reż.: Michael Johnson, Tatjana Ilyna, scen.: Andy Hurst.

Joanna Polak

Sposób na bezsenność

To już druga po „Talkach w wielkim mieście|" książka z sympatycznym małżeństwem w roli głównej. Są tu zresztą wszyscy, którzy pojawili się w części poprzedniej – Kazik z nieodłączną narzeczoną, państwo Roszko, czy Edziu. Felietony „Talków" ukazywały się w „Gazecie Wyborczej", nakręcono także serial tv na podstawie ich scenariusza. Zapowiada się on zresztą na przebój ramówki. Lektura „Talków" to szalenia zabawna i rozluźniająca czynność. Szarość dnia codziennego, skomplikowane stosunki międzyludzkie, wszystko to dotyka także bohaterów, którzy w magiczny sposób zamieniają smutne życie w serię zabawnych historyjek. Nic tak nie poprawia nastroju, jak dobra książka czytana pod ciepłym kocykiem. Monika Piątkowska, Leszek K. Talko: *Talki z resztą*. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2005.

Warto było czekać na nową książkę Marka Krajewskiego. Autor jak zwykle drobiazgowo przygotował się do opisania dalszych losów Eberhardta Mocka. Klimat powieści jest depresyjny, ale jeśli ktoś lubi fabuły z dreszczykiem, do tego w klimacie retro, nie będzie zawiedziony. Szkoda tylko, że seria ma się ku końcowi, bo autor zapowiada, że powstanie jeszcze tylko jedna książka poświęcona Mockowi. Świat przedstawiony w „**Breslau**" jest duszny, pełen fatalizmu i nieszczęścia. W zasadzie nie da się wymienić choćby jednego bohatera, któremu się w życiu powiodło. Wszystkie postaci w przeszłości zostały jakoś skrzywdzone. W przypadku Mocka „skrzywienie" jest skutkiem styczności z najbardziej wynaturzonymi zbrodniami. Praca staje się jego życiem, a ucieczką od rzeczywistości wydaje się jedynie alkohol. Marek Krajewski: *Widma w mieście Breslau*. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2005.

Literatura latynoamerykańska urosła w ostatnim czasie do prawdziwej potęgi i słusznie, bo taka liczba zdolnych autorów, jaką może się pochwalić „gałąź" hiszpańskojęzyczna rzadko się zdarza. Książka Jorge Franco w Kolumbii rozeszła się w rekordowym czasie, przygotowywana jest także ekranizacja „**Rosario**". Tematem jest miłość dwóch zamożnych młodzieniaszków do płatnej morderczyni zwanej Tijeras (Nożyczki). Sytuacja wydaje się co najmniej groteskowa i taka jest mniej więcej cała prawie książka balansująca na pograniczu absurdu i ironii. Niesamowity klimat pomieszania fikcji z rzeczywistością, tragedii z komizmem na pewno spodoba się nawet najbardziej wymagającym czytelnikom. Zresztą sięgając po literaturę tego wydawnictwa zawsze można liczyć na satysfakcjonującą intelektualnie literaturę. Jorge Franco: *Rosario Tijeras*. Wydawnictwo Czarne. Wołowiec 2005.

„Persona non grata".
Nowy film Krzysztofa Zanussiego stał się bardzo znany jeszcze przed oficjalną polską premierą, był jednym z pretendentów do nagrody festiwalu w Wenecji. Zbigniew Zapasiewicz, jak zwykle, błyszczy rolą zmęczonego życiem ambasadora, który traci ukochaną małżonkę. W całą historię jest dodatkowy wpisany wątek skomplikowanej przyjaźni z Rosjaninem – Olegiem (w tej roli Nikita Michałkow). Reż.: Krzysztof Zanussi, wyst.: Zbigniew Zapasiewicz, Nikita Michałkow, Andrzej Chyra.

Rewolucja w komunikacji

Tomasz Libich

internet

Zyskuje coraz większą popularność, a specjaliści twierdzą, że najprawdopodobniej za dwa-trzy lata może stać się standardem dla każdego internauty. Mowa tutaj o Skype – głosowym komunikatorze internetowym, który w ciągu ostatnich kilku miesięcy bije kolejne rekordy popularności.

Skype stworzony został w 2002 roku przez Niklasa Zennströma i Janusa Friisa. Prócz wspomnianych wyżej, oprogramowanie oferuje także możliwości dodatkowe – takie, jak poczta głosowa, instant messaging, przekazywanie połączeń oraz rozmowy konferencyjne.

I to nie koniec, bowiem według zapewnień twórców nowe produkty będą rozwijane w kierunku obsługi połączeń wideotelefonicznych, wzbogacenia funkcjonalności oraz integracji z popularnymi programami, jak Outlook i Internet Explorer poprzez wykorzystanie spersonalizowanych pasków narzędzi.

Skype Technologies SA z siedzibą w Luksemburgu jest jedną z najszybciej rozwijających się firm w internecie – już teraz w 225 krajach na całym świecie notuje 54 miliony użytkowników. Każdego dnia liczba ta zwiększa się o ok. 150 tys.

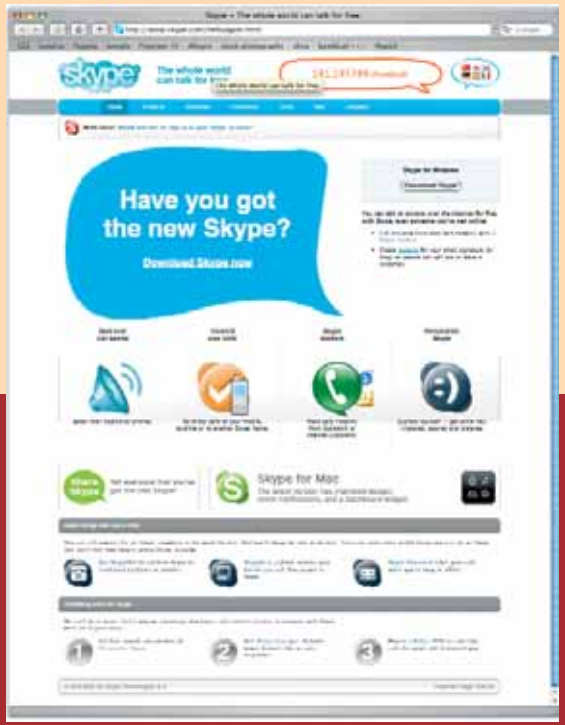
Firma Zennströma i Friisa stworzyła też doskonale prosperujący ekosystem produktów, usług, producentów oprogramowania oraz afiliowanych serwisów. Skype jest uważany za lidera rynku w praktycznie wszystkich państwach, w których działa. W samej tylko Ameryce Północnej Skype ma więcej użytkowników i obsługuje więcej czasu rozmów, niż jakikolwiek inny dostawca komunikacji głosowej w Internecie.

Na czym polega technologia używana przez Skype i jego największych rywali (np. Vonage)? W dużym uproszczeniu na kodowaniu rozmów i przesyłaniu ich jako cyfrowych danych wewnątrz sieci.

Tzw. VoIP, czyli Voice over Internet Protocol („Głos za pośrednictwem protokołu internetowego") umożliwia użytkownikom sieci wyposażonym w słuchawki i mikrofony rozmawiać tak, jak za pośrednictwem zwykłego telefonu. Niektóre systemy umożliwiają nawet podłączanie do komputera tradycyjnych aparatów telefonicznych.

Według szacunków samej firmy Skype w każdej sekundzie z jego oprogramowania korzysta około dwóch milionów użytkowników.

Od 2003 roku, czyli odkąd program jest dostępny, ściągnęło go z internetu już ponad 151 milionów osób.



Jest z całą pewnością kilka elementów, które decydują o tym, iż to właśnie Skype wybija się ponad inne, znane już wcześniej komunikatory. Po pierwsze – jest darmowy, każdy może ściągnąć go ze strony internetowej www.skype.com i korzystać do woli. Po drugie – darmowe są także rozmowy prowadzone za jego pośrednictwem,

Firma nie publikuje jednak danych dotyczących zysków.

Vonage, największa firma telefonii internetowej i jednocześnie największy rywal rynkowy Skype'a, ma około miliona użytkowników. W przypadku Vonage konieczne jest jednak wnoszenie opłat, klienci tej firmy płacą jej 25 dolarów miesięcznie.

Prócz najważniejszej opcji, jaką umożliwia, czyli rozmów głosowych, w Skype wbudowany jest także tradycyjny komunikator tekstowy. Wielką przewagę nad Gadu-Gadu, czy Tlenem ma dlatego, że jest programem bardzo zaawansowanym – działa prawie zawsze, niezależnie od tego z jakiej sieci się korzysta, ani jaki firewall zainstalowany jest w komputerze.

Co najważniejsze – w przypadku rozmów z numerami telefonii stacjonarnej i komórkowej nie ma obaw, że dostawca połączenia z internetem prześle osobie korzystającej ze Skype większy rachunek. Opłata będzie zawsze taka sama, ponieważ operator nie wnika w to jakie dane przesyłane są do i z internetu. A głos po zakodowaniu w Skype to nic innego jak dane, przesyłane podobnie jak pliki jpg, czy html.

Tak przetworzona informacja przesyłana jest w postaci elektronicznej do serwera Skypeout, a stamtąd już za pomocą zwykłych linii telefonicznych przekazywana do osoby, której numer został wybrany. A ceny połączeń są znacznie niższe, niż w przypadku Telekomunikacji Polskiej, czy innych operatorów telefonicznych. I to bez względu na to, czy wykonywane są połączenia krajowe, czy zagraniczne.

Co jest potrzebne, aby korzystać z tej formy komunikacji? Przede wszystkim komputer z dostępem do internetu oraz minimum procesorem 400Mhz, 128Mb RAM i 10MB wolnego miejsca na dysku. Dodatkowo potrzebne będą słuchawki i mikrofon.

Skype działa na każdym stałym łączu internetowym oraz prawie na każdym modemie.

Minimalna wymagana prędkość modemu to 33,6Kb/s.

Powyższe parametry to niezbędne minimum, by móc rozmawiać za pośrednictwem komputera i internetu z inną osobą używającą oprogramowania Skype.

Aby jednak mieć możliwość wykonywania połączeń telefonicznych za pośrednictwem Skypeout (czyli na telefony zewnętrznych operatorów stacjonarnych i komórkowych) należy zakupić specjalną kartę, dostępną na razie wyłącznie poprzez płatności kartą kredytową bezpośrednio w firmie Skype (można dokonać płatności w internecie). Najniższy nominał dostępnej obecnie karty to 10 EURO. Do ceny tej doliczane jest 15% podatku VAT dla obywateli Unii Europejskiej, czyli w tym także i nam.

Ci, którzy nie posiadają karty kredytowej, a chcieliby przetestować tego typu połączenia przed zakupem, bądź potrzebują za dokonane opłaty faktury VAT, mogą skorzystać z oferty firm, które oferują takie usługi, np. TelcomNet, czy OnetSkype.

W ostatnim czasie firma Skype Technologies SA została przejęta przez innego internetowego potentata – eBay Inc, właściciela m.in. najpopularniejszego na świecie portalu aukcyjnego www.ebay.com. Wartość transakcji wyniosła około 2,6 mld dolarów w gotówce płatne z góry oraz w akcjach eBay'a. Uzgodniono też możliwość wypłaty akcjonariuszom dodatkowej premii uzależnionej od wyników finansowych.

Według ustaleń Niklas Zennström i Janus Friis, wiceprezes ds. strategii zachowają dotychczasowe stanowiska. Zennström dołączy do zespołu wyższej kadry zarządzającej eBay'a i będzie podlegał bezpośrednio szefowej eBay'a, Meg Whitman.

eBay od pewnego czasu skupuje wiodące firmy z branży internetowej, by w ten sposób zwiększyć ilość oferowanych przez siebie usług.

Wszystkie dodatkowe informacje i szczegóły na temat oprogramowania Skype i możliwości wynikających z jego użytkowania znaleźć można na stronie www.skype.com.

pod warunkiem, że dwie osoby dysponują komputerem, dostępem do internetu i samym programem. Po trzecie zaś – za jego pośrednictwem w wielu krajach (w tym także w Polsce) istnieje możliwość łączenia się ze zwykłymi numerami operatorów stacjonarnych, a nawet komórkowych, a opłaty są zawsze dużo atrakcyjniejsze, niż w przypadku korzystania z tradycyjnego telefonu. Opcja taka dostępna jest poprzez tzw. SkypeOut.

FIAT

600

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
FRESH	**22.700****	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.043.2z4JD
ACTUAL	**22.525**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.043.2
50th – wers. jubileuszowa	**23.290**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.343.2

• 009 – ABS zł 1.955 • 025 – Klimat. zł 2.975 • 028 – Elektr. ster. szyby przed. zł 595 • 082 – Przyst. pod radio zł 170 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 112 – Wpom. el. kierownicy zł 1.615 • 195 – Siedz. tylne dziel. zł 340 • 197 – Chlapacze zł 42,50 • 210 – Lakier metaliz. zł 913,75 • 228 – Cent. zamek zł 297,50 • 313 – Radioodt. kaset. zł 1.105 • 399 – Dach otw. elektr. – długi zł 2.040 • 431 – Felgi alum. 13" + opony 165/65/13 zł 1.232,50 • 457- Zderzaki w kol. nadwozia zł 510 • 502 – Poduszka pow. pas. zł 935 • 564 – Radio z CD zł 1.360 • 5B2 – Lakier sportowy zł 212,5 • 890 – Pakiet Komfort zł 382,5

****** *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

PANDA

1.1 FRESH	**27.800****	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.010.0z4JD
1.1 ACTUAL	**25.330**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.010.0
1.1 ACTIVE	**26.945**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.022.0
1.2 DYNAMIC	**30.430**	1242	60	155	5,6	5-drzwiowy	169.033.0
1.3 Multijet 16v FRESH	**34.000****	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.014.0z4JD
1.3 Multijet 16v ACTUAL	**30.600**	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.014.0
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	**32.980**	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.034.0
1.2 4x4	**38.165**	1242	60	145	6,6	5-drzwiowy	169.063.0
1.2 4x4 CLIMBING	**39.950**	1242	60	145	6,6	5-drzwiowy	169.073.0

• 008 – Zamek centr. ster. pilotem zł 340 • 009 – ABS zł 1.785 • 011 – Reg. wys. kierow. zł 340 • 025 – Klimat. man. zł 3.655 • 082 – Przystos. do mont. radia zł 340 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 510 • 102 – Spryskiwacze reflek. zł 510 • 108 – Felgi alum. 14" + opony 185/65/14 zł 1.275 • 112 – Wpom. elektr. kierow. zł 1.487,50 • 141 – Opony 165/70/14 (bieżnik wysoki GRIP) zł 0 • 182 – Cztery zagł. tylne tapicerowane zł 127,50 • 195 – Siedz. tylne dziel. 50/50 zł 340 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.062,50 • 218 – Elektr. ster. lusterka zł 425 • 245 – Ster. radiem z koła kier. zł 382,50 • 295 – Siedz. pasaż. ze zint. schowkiem zł 170 • 357 – Relingi dach. zł 510 • 392 – ESP zł 2.125 • 399 – Elektr. ster. szklany dach SKYDOME zł 2.465 • 407 – Skrzynia autom. Dualogic zł 5.100 • 428 – Elektr. ster. szyby przednie i centr. zamek zł 1.020 • 431 – Felgi alum. 14", opony 165/65/14 zł 1.275 • 451 – Zintegr. radioodtwarzacz kasetowy zł 1.020 • 469 – Przes. i dzielona tylna kanapa zł 850 • 499 – Pakiet Fix&Go! zł 85 • 502 – Poduszka pow. pasaż. zł 935 • 505 – Boczne pod. pow. zł 1.020 • 508 – Czujn. park. zł 765 • 564 – Zint. radio z odtwarz. CD zł 1.275 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.020 • 614 Kurtyny pow. zł 1.700 • 626 – Reg. wys. siedz. kierowcy zł 340 • 665 – Zapalniczka zł 170 • 717 – Zintegr. radio z odtw. CD i MP3 zł 1.700 • 718 – System audio Hi-Fi (głośniki i subwoofer) zł 680 • 823 – Gniazdko 12V zł 85 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 890 – Pakiet Komfort (uchwyty nadokienne + reg. wys. przed. pasów. bezp.) zł 127,50 • 904 – System Connect Nav+ z wyświetl. kolor. 7" zł 6.800 • 927 – Ochronne listwy boczne zł 170 • 989 – Pakiet dla palących zł 85 • 50G – Pakiet Hi-Fi (zawiera opcje 008, 097, 218, 245, 357, 564, 718, 927) zł 3.145 • 50K – Pakiet Sky (zawiera opcje 008, 097, 357, 399, 50X, 927) zł 3.060 • 50Y – Pakiet Class (zawiera opcje 008, 025, 357, 50X, 927) zł 3.570 • 59A – Pakiet Estetyka zł 170 • 5B2 – Lakier sportowy zł 340 • 4DM – Pakiet Clima (zawiera opcje 008, 025, 218, 50X) zł 3.740 • 4DN – Pakiet Panorama (zawiera opcje 008, 218, 399, 50X) zł 3.060 • 4DP – Pakiet Cult (zawiera opcje 008, 097, 218, 564, 245, 102, 108, 295, 626, 182, 140, 50X) zł 8.075 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904)* ****** *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

PUNTO

1.2 FRESH	**31.500****	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4z4JD
1.3 MULTIJET 16v FRESH	**41.000****	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.011.4z4JD
1.2 ACTUAL	**30.600**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4
1.3 MULTIJET 16v ACTUAL	**38.675**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.011.4
1.2 ACTIVE	**32.810**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.110.4
1.3 MULTIJET 16v ACTIVE	**40.035**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.111.4
1.2 8v DYNAMIC	**35.105**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.210.4
1.2 16v DYNAMIC	**37.485**	1242	80	172	6,0	3-drzwiowy	188.213.4
1.3 MULTIJET 16v DYNAMIC	**42.330**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.211.4
1.2 FRESH	**32.500****	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.040.4z4JD
1.3 MULTIJET 16v FRESH	**42.000****	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.041.4z4JD
1.2 ACTUAL	**31.450**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.040.4
1.3 MULTIJET 16v ACTUAL	**39.525**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.141.4
1.2 ACTIVE	**33.660**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.140.4
1.3 MULTIJET 16v ACTIVE	**40.885**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.141.4
1.2 8v DYNAMIC	**35.955**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.240.4
1.2 16v DYNAMIC	**38.335**	1242	80	172	6,0	5-drzwiowy	188.243.4
1.3 MULTIJET 16v DYNAMIC	**43.180**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.241.4

008 – Centr. zamek ster. z pilota zł 382,50 • 009 – ABS zł 1.700 • 025 – Klimatyzacja i filtr przeciwpyłkowy zł 3.825 • 063 – Regul. wys. kierownicy, fotela kierowcy zł 467,50 • 082 – Przyst. do mont. radia zł 340 • 097 – Światła przeciwmg. zł 425 • 112 – Wspomag. elektr. kierownicy Dual drive zł 1.615 • 140 – Auto. klimat. 2-stref. zł 4.675 • 195 – Tylna kanapa dziel. zł 340 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.232,50 • 245 – Ster. radiem z kierownicy zł 382,50 • 263 – System CONNECT zł 5.015 • 269 – System nawigacji zł 5.525 • 315 – Radio z CD zł 1.275 • 329 – Kierownica pokryta skórą zł 255 • 392 – ESP (tylko z 1.3 JTD 16v) zł 2.465 • 400 – Dach otwierany elektr. zł 1.700 • 407 – Autom. skrz. biegów MTA (dot. 1.2 8v i 1.3 JTD 16v) zł 5.100 • 428 – Elektr. sterowane szyby przed. i centr. zamek zł 1.020 • 431 – Felgi alumin. Elegant 14" + opony 185/60/H14 zł 1.275 • 432 – Felgi alumin. Elegant 15" + opony 185/55/H15 (dla 1.2 16v) zł 1.870 • 451 – Radioodtwarzacz kaset. zł 850 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 42,50 • 502 – Poduszki pow. pas. zł 935 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.020 • 511 – Trzeci zagłówek tylny zł 425 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.700 • 717 – Radioodtwarzacz CD MP3 + subwoofer zł 1.700 • 718 – Subwoofer zł 425 • 876 – Zderzaki w kol. nadwozia zł 510 • 927 – Ochronne listwy boczne zł 170

****** *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

FIAT

STILO 2005

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.4 16v FRESH	**45.900****	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3VA.2
1.9 JTD 100 FRESH	**53.900****	1910	100	183	5,3	3-drzwiowy	192.3VS.2
1.4 16v ACTIVE	**47.090**	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3JA.2
1.4 16v RACING	**58.400****	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3RA.2
1.6 16v ACTIVE	**50.490**	1596	103	185	7,3	3-drzwiowy	192.3JX.2
1.9 JTD 100 ACTIVE	**53.890**	1910	100	183	5,3	3-drzwiowy	192.3JS.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**55.590**	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.3J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**59.415**	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.328.2
1.9 MULTIJET 16v 140 DYNAMIC	**64.515**	1910	140	203	5,4	3-drzwiowy	192.32R.2
1.9 MULTIJET 16v 140 SCHUMACHER	**74.715**	1910	140	203	5,4	3-drzwiowy	192.3SR.2
1.4 16v FRESH	**45.900****	1368	95	178	6,8	5-drzwiowy	192.5VA.2
1.9 JTD 100 FRESH	**53.900****	1910	100	181	5,5	5-drzwiowy	192.5VS.2
1.4 16v ACTIVE	**47.090**	1368	95	178	6,8	5-drzwiowy	192.5JA.2
1.6 16v ACTIVE	**50.490**	1596	103	183	7,4	5-drzwiowy	192.5JX.2
1.9 JTD 100 ACTIVE	**53.890**	1910	100	181	5,5	5-drzwiowy	192.5JS.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**55.590**	1910	115	190	5,4	5-drzwiowy	192.5J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**59.415**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.548.2
1.9 MULTIJET 16v 140 DYNAMIC	**64.515**	1910	140	200	5,6	5-drzwiowy	192.54R.2

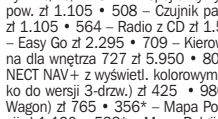
STILO MW

1.4 16v FRESH	**49.400****	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7VA.2
1.9 JTD 100 FRESH	**57.400****	1910	100	181	5,6	5-drzwiowy	192.7VS.2
1.4 16v ACTIVE	**50.065**	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7JA.2
1.6 16v ACTIVE	**53.465**	1596	103	183	7,6	5-drzwiowy	192.7JX.2
1.9 JTD 100 ACTIVE	**56.865**	1910	100	181	5,6	5-drzwiowy	192.7JS.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**58.565**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.7J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**62.390**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.748.2
1.9 MULTIJET 16v 140 DYNAMIC	**67.490**	1910	140	200	5,6	5-drzwiowy	192.74R.2

• 023 – Szyby elektr. podn. tylne zł 850 • 025 – Klimatyzacja zł 4.250 • 097 – Zintegrow. światła przeciwmgielne zł 340 • 140 – Automat. klim. dwustrefowa zł 5.950 • 140 – Automat. klim. dwustref. (dopłata do opcji 025) zł 1.700 • 200 – Dod. podgrzewacz temp. wnętrza (dla silników diesla) zł 425 • 205 – Autonom. ogrzewacz Webasto zł 3.910 • 210 – Lakier metal. zł 1.445 • 211 – Tapicerka skórzana zł 5.950 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe i sprys. reflektorów (eliminują św. przeciwmgielne) zł 2.975 • 245 – Kierow. pokryta skórą z 6 przyciskami zł 595 • 270 – Lakier metaliz. „Lenticolari" (z dodatkiem miki) zł 1.785 • 295 – Siedzenie pasaż. składane w stolik (w wersji 5 drzw.) zł 297,50 • 320 – Kierow. i dźwignia zmiany biegów pokryta skórą zł 382,50 • 350 – Pakiet zimowy I zł 1.275 • 43X – Pakiet zimowy II zł 6.205 • 392 – ESP + ASR + MSR + Brake Assist zł 2.465 • 400 – Dach otwierany elektr. SKY WINDOW zł 4.250 • 416 – Tempomat CRUISE CONTROL zł 1.275 • 108 – Felgi alum. i opony 195/55/15 4 szt. zł 1.360 • 431 – Felgi alum. i poszerzone opony 205/55/16 91V 4 szt. (dla wersji 5 drzw.) zł 1.700 • 434 – Felgi alum. i poszerz. opony 205/55/16 91V 5 szt. zł 2.125 • 435 – Felgi alum. i poszerz. opony 215/45/17 87W zł 2.550 • 439 – Felgi alum. i poszerz. opony 205/55/16 91V 4 szt. (dla wersji 3-drzw.) zł 2.210 • 465 – Zamykany górny schowek przed pas. zł 170 • 469 – Siedzenia tylne pochyl. i przesuw. niezal. zł 1.360 • 499 – FIX&GO (eliminuje koło zapasowe) zł 0 • 4C6 – Pakiet sportowy (felgi alum. i opony 215/45/17 87W + spojler tylny dachowy + spojlery boczne) – tylko dla wersji 3-drzwiowych zł 3.060 • 501 – Elektr. ster. podgrz. fotel kierowcy z funkcją pamięci zł 5.355 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.105 • 508 – Czujnik parkowania zł 850 • 5B2 – Lakier pastelowy zł 510 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.105 • 510 – Tylne boczne poduszki pow. zł 1.275 • 451 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 564 – Radio z CD zł 1.530 • 41A – Radio z CD i MP3 zł 2.040 • 41A – Radio z CD i MP3 (dopłata do radia z CD) zł 510 • 565 – Zmieniacz CD w schowku przed pasażerem zł 1.190 • 579 – Easy Go zł 2.295 • 709 – Kierow. pokryta skórą z 11 przyciskami zł 680 • 718 – System Hi-Fi z subwooferem zł 1.275 • 727 – Wnętrze Extra seria (dla wersji 3-drzw.) zł 0 • 732 – Tapicerka skórzana dla wnętrza 727 zł 5.950 • 803 – Zapasowe koło dojazdowe (eliminuje koło zapasowe pełnowymiarowe) zł 0 • 803 – Zapasowe koło dojazdowe (dla wersji Fresh) zł 127.50 • 904 – System CONNECT NAV+ z wyświetl. kolorowym 7" zł 7.225 • 914 – Pakiet COMFORT 1 (czujnik parkowania, deszczu, i automat. światła) zł 1.105 • 923 – Spojler tylny dachowy zł 425 • 926 – Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzw.) zł 425 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 340 • 989 – Pakiet dla palących zł 127,50 • 59A – KIT estetyczny „Kiron" zł 212,50 • 40K – Otwierana tylna szyba (dla Multi Wagon) zł 765 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 4HS* – Mapa Wschodniej Europy (m. in. Polski) zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 554* – Mapa Wlk. Brytanii zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904)* ****** *Cena wersji FRESH, RACING nie podlega upustom.*

ALBEA 2005



1.2 16v ACTIVE	**29.741,50**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.164.0
1.2 16v DYNAMIC	**32.291,50**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.166.0

• 008 – Zdalne sterowanie centralnym zamkiem zł 382,50 • 009 – ABS z EBD zł 2.295 • 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 595 • 108 – Felgi aluminiowe zł 1.020 • 195 – Tylna kanapa dziel. zł 425 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.232,50 • 428 – Elektr. sterowane przed. szyby + centr. zamek zł 1.275 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.275 • 507 – Wbud. radio z odtwarzaczem kaset. zł 1.105 • 626 – Regul. mechanicznie siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 255

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 01 września 2005 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

FIAT

IDEA

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.4 8v FRESH	**46.210****	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.811.0
1.3 Multijet 16v FRESH	**52.810****	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.815.0
1.4 8v ACTIVE	**44.888,50**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.011.0
1.3 Multijet 16v ACTIVE	**50.498,50**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.015.0
1.4 8v DYNAMIC	**48.798,50**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.511.0
1.4 16v DYNAMIC	**50.668,50**	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	135.512.0
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	**54.408,50**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.515.0

• 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 850 • 025 – Klimatyzacja zł 3825 • 051 – Czujnik zmroku zł 255 • 070 – Szyby przyc. boczne i tylna zł 595 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 102 – Sprysk. reflekt. zł 595 • 108 – Koła ze stopu 15", opony 195/60/15 zł 1.530

• 431 – Koła ze stopu 15", opony 195/60/15 zł 1.700 • 432 – Koła ze stopu 16", opony 205/50/16 zł 2.550 • 406 – Koła stalowe 15", opony 195/60 R15 zł 255 • 132 – Podłok. siedzenia kier. zł 170 • 140 – Klimatyzacja aut. dwust. (dop. do wer. z klim. man.) zł 2.550 • 210 – Lakier metal. zł 1.530 • 245 – Ster. radiem na kier. (6 przyc.) zł 595 • 347 – Czujnik deszczu zł 255 • 357 – Relingi dachowe zł 595 • 365 – TMPS (czuj. ciś. pow. w oponach) zł 595 • 392 – ESP zł 3.825 • 400 – Dwucz. szklany dach otw. elektr. zł 4.165 • 407 – Automat. skrzynia biegów (dost. z silnikami 1.4 16v i 1.3 JTD) zł 4.250 • 40X – Wielofunk. siedz. tylne (jak w wersji Dynamic) zł 850 • 40Y – Regul. lędźw. siedz. kierowcy zł 170 • 416 – Cruise Control zł 1.275 • 43H – Podłok. siedz. pasaż. zł 255 • 456 – Regul. lędź. siedz. pasaż. zł 170 • 499 – Zestaw fix&go zł 85 • 505 – Poduszki pow. boczne zł 1.105 • 508 – Czujnik park. zł 850 • 563 – Zmien. płyt CD zł 1.190 • 564 – Radio z CD zł 1.530 • 614 – Kurtyny pow. boczne zł 1.275 • 709 – Ster. radiem i naw. na kier. (8 przyc. + 3) zł 595 • 717 – Radio z CD MP3 zł 1.530 • 718 – Instal. Hi-Fi z subwoof. zł 850 • 823 – Gniazdo 12V w bag. zł 85 • 833 – Przyst. do radiotelefonu zł 340 • 835 – Schowki na podsufitce zł 255 • 904 – System Connect Nav+ zł 6.715 • 989 – Zestaw dla palaczy zł 85 • 352 – Korek wlewu paliwa zam. na kluczyk zł 187 • 530 – Mapa Włoch* zł 1.190 • 533 – Mapa Niemiec* zł 1.190 • 537 – Mapa Francji* zł 1.190 • 538 – Mapa Belgii* zł 1.190 • 540 – Mapa Holandii* zł 1.190 • 542 – Mapa Szwajcarii* zł 1.190 • 548 – Mapa Austrii* zł 1.190 • 554 – Mapa Wlk. Brytanii* zł 1.190 • 549 – Mapa Danii* zł 1.190 • 356 – Mapa Portugalii* zł 1.190 • 574 – Mapa Hiszpanii* zł 1.190 • 5B2 – Kolor pastelowy Extraserie zł 680 • 211 – Tapicerka skórzana zł 5.100 • 728 – Tapicerka z Alcantary zł 2.975 • 802 – Kolor met. Extraserie zł 1.700 • 129 – Pakiet zimowy zł 1.530 • 543 – Trzeci zagłówek tylnej kanapy zł 170 • 218 – Elektr. ster. lusterka zł 425 • 082 – Przystos. do instal. radia z głoś. i anteną zł 340 • 256 – Pojemnik Cargo Box do bagażnika zł 170 • 320 – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów zł 595 • 4DK – Dezak. poduszki pow. pas. zł 170 • 923 – Spojler tylny zł 680

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)* ****** *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

CROMA

ACTIVE 1.9 JTD MULTIJET 120KM	**83.300****	1910	120	195	6,1	5-drzwiowy	194.742.0
ACTIVE 1.9 JTD MULTIJET 150KM	**77.945**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.747.0
ACTIVE 1.9 JTD MULTIJET 150KM AUT.	**82.195**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.748.0
DYNAMIC 1.9 JTD MULTIJET 120KM	**76.755**	1910	120	195	6,1	5-drzwiowy	194.752.0
DYNAMIC 1.9 JTD MULTIJET 150KM	**83.045**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.757.0
DYNAMIC 1.9 JTD MULTIJET 150KM AUT.	**87.295**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.758.0
EMOTION 1.9 JTD MULTIJET 150KM	**86.445**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.767.0
EMOTION 1.9 JTD MULTIJET 150KM AUT.	**90.695**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.768.0
EMOTION 2.4 JTD MULTIJET 200KM AUT.	**110.415**	2837	200	216	8,0	5-drzwiowy	194.764.0

• 392 – ESP, ASR, Hill Holder zł 2.465 • 510 – Airbag Boczne Tylne zł 1.105 • 347 – Czujnik Deszczu zł 425 • 051 – Czujnik Zmierzchu zł 425 • 416 – Cruise Control zł 1.615 • 564 – Radio z CD zł 1.275 • 41A – Radio z CD MP3 (Active) zł 1.700 • 41A – Radio z CD MP3 (Dynamic, Emotion) zł 425 • 904 – Connect NAV+ zł 8.075 • 4HS – Mapa Polski zł 1.190 • 530 – Mapa Włoch zł 1.190 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537 – Mapa Francji zł 1.190 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.190 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.190 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.190 • 538 – Mapa Belgii zł 1.190 • 540 – Mapa Holandii zł 1.190 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548 – Mapa Austrii zł 1.190 • 549 – Mapa Danii zł 1.190 • 369 – Mapa Finlandii zł 1.190 • 370 – Mapa Szwecji zł 1.190 • 371 – Mapa Norwegii zł 1.190 • 718 – System Audio Hi-Fi zł 850 • 563 – Zmieniarka CD w desce rozdzielczej zł 1.020 • 441 – Lusterka zewnętrzne składane elektrycznie zł 680 • 431 – Koła ze stopu 215/55/R16 zł 1.700 • 432 – Koła ze stopu 215/50/R17 (Active) zł 2.125 • 432 – Koła ze stopu 215/50/R17 (Dynamic) zł 850 • 433 – Koła ze stopu 225/45/R18 (Dynamic) zł 2.125 • 433 – Koła ze stopu 225/45/R18 (Eotion) zł 1.700 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe - 205/55 R16 zł 425 • 982 – Koło zapasowe pełnowymiarowe, felga ze stopu 215/55 R16 zł 850 • 140 – Klimatyzacja Automatyczna Dwustrefowa zł 2.550 • 44J – Fotele przednie składane w stolik zł 765 • 501 – Regulacja foteli z pamięcią zł 4.165 • 452 – Siedzenia przednie podgrzewane zł 680 • 211 – Tapicerka skórzana zł 5.100 • 632 – Zasłony przeciwsłoneczne tylnych bocznych szyb zł 425 • 762 – Siatka ochronna bagaży pionowa zł 255 • 070 – Przyciemniane szyby zł 595 • 508 – Czujnik parkowania zł 595 • 525 – Lusterko wsteczne elektrochromatyczne zł 425 • 245 – Sterowanie radiem z koła kierownicy (6 przycisków) zł 425 • 709 – Sterowanie radiem i nawigacją z koła kierownicy (8+3) przycisków zł 850 • 320 – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów zł 425 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 3.400 • 097 – Reflektory przeciwmgielne zł 850 • 350 – Pakiet zimowy 102+110+452 zł 1.275 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 255 • 213 – Alarm z czujn. graw. zł 1.105 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.530 • 400 – El. otw. szklany dach zł 5.865 • 133 – Dodatkowa nagrzewnica (wersje diesel) zł 2.975 • 357 – Relingi dachowe zł 1.020 • 365 – Czujnik ciśnienia powietrza (TPMS) zł 680 • 44X – Bagażnik o podwójnym dnie zł 850 • 927 – Listwy ochronne na progach (w kolorze nadwozia) zł 425 • 55G – Bluetooth zł 680

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904* – mapa musi być zamówiona z nawigatorem*)*

NOWA MULTIPLA

1.6 16v FRESH	**59.950****	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.211.2z4JD
1.9 JTD FRESH	**65.450****	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.2z4JD
1.6 16v ACTIVE	**58.097,50**	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.211.2
1.9 JTD ACTIVE	**62.772,50**	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.2
1.6 16v DYNAMIC	**62.347,50**	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.411.2
1.9 JTD DYNAMIC	**66.597,50**	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.431.2

• 009 – ABS zł 2.465 • 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 765 • 097 – Reflektory przeciwmgielne zł 425 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 3400 • 140 – Klimatyzacja półautom. zł 4.250 • 140 – Klimatyzacja półautom. dopłata do wersji z klim. man. 025 - wersje 411, 431) zł 1.700 • 205 – Dodatkowe ogrzew. ster. pilotem dla wersji JTD zł 4.250 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 213 – Alarm zł 1.020 • 451 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 413 – Pakiet AUDIO zł 680 • 980 – Pełnowymiarowe koło zapasowe zł 85 • 431 – Felgi aluminiowe 15" i opony 195/60/15 4 szt. zł 1.700 • 435 – Felgi aluminiowe 17" i opony 205/45/17 4 szt. zł 2.125 • 982 – Koło zapasowe – felga alum. 15", opona 195/60/15 zł 680 • 441 – Elektrycznie ustaw. i składane lusterka zł 425 • 465 – Konsola z lodówką zł 255 • 505 – Poduszki pow. boczne przednie zł 1.105 • 508 – Czujniki parkowania tylne zł 850 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.190 • 576 – Podwójny dach otwierany elektr. zł 4.250 • 070 – Szyby tylne przyc. w kolorze niebieskim zł 595 • 564 – Radioodtwarzacz CD zł 1.530 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 85 • 561 – Trzeci kluczyk zł 85 • 320 – Kierownica i gałka zmiany biegów obszyte skórą zł 425 • 614 – Kurtyny powietrzne zł 1.275 • 245 – Ster. radiem na kierow. zł 595 • 269 – Nawigator zł 5.525 • 903 – Connect Nav zł 9.350 • 392 – ESP zł 3.825 • 469 – Fotel tylny środkowy przesuwany zł 170 • 658 – Schowek pod siedzeniem pasażera zł 255 • 672 – Pakiet Komfort zł 850 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 549* – Mapa Danii zł 1.190 • 554* – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190 • 4AN* – Mapa Polski zł 1.190 • 220 – Tab. rozdzielcza wykonana z PCV (w stand. tab. pokryta tkan.) zł 0

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 269, 903 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)* ****** *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

FIAT

DOBLÒ

	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.2 BZ ACTUAL	**37.995**	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.410.1
1.3 JTD ACTUAL	**44.115**	1251	70	145	5,5	4-drzwiowy	119.417.1
1.2 BZ ACTIVE	**39.780**	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.510.1
1.6 16v ACTIVE	**43.350**	1596	103	168	8,6	4-drzwiowy	119.511.1
1.9 JTD ACTIVE	**48.790**	1910	105	168	5,8	4-drzwiowy	119.513.1
1.3 JTD ACTIVE	**45.900**	1251	70	145	5,5	4-drzwiowy	119.517.1
1.6 16v FAMILY	**48.280**	1596	103	168	8,6	5-drzwiowy	119.521.1
1.9 JTD FAMILY	**53.720**	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.523.1
1.6 16v DYNAMIC	**46.070**	1596	103	168	8,6	5-drzwiowy	119.711.1
1.9 JTD DYNAMIC	**51.510**	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.713.1
1.3 JTD DYNAMIC	**48.620**	1251	70	145	5,5	5-drzwiowy	119.717.1
1.9 JTD MALIBU	**62.305**	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.813.1

• 008 – Centr. zamek ster. z pilota zł 586,50 • 009 – ABS zł 3.017,50 • 025 – Klimatyzacja zł 4.165 • 041 – Elektryczne podgrz. lusterka zł 442 • 055 – Dod. drzwi boczne przesuwne zł 1.190 • 070 – Przyc. szyby boczne i tylne zł 765 • 072 – Przyst. pod radio (okablowanie + antena) zł 170 • 082 – Przyst. pod radio (okablowanie + antena + głośniki) zł 399,50 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 552,50 • 108 – Felgi aluminiowe 14" zł 1.147,50 • 193 – Norma emisji spalin „EOBD" zł 0 • 197 – Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 51 • 209 – Półka nad przestrzenią bagaż. zł 212,50 • 210 – Lakier metal. zł 1.232,50 • 313 – Radioodtw. kaset. zł 1.317,50 • 352 – Korek wlewu paliwa zam. na kluczyk zł 102 • 360 – Podwyższony dach (zawiera 519) zł 3.485 • 428 – Elektr. opuszczane szyby + centr. zamek zł 1.275 • 453 – Ogrz. siedzenie kierowcy (tylko z opcją 627) zł 467,50 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.020 • 505 – Poduszki pow. boczne zł 1.147,50 • 508 – Systemy wspom. przy parkowaniu zł 850 • 519 – Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe asymetryczne zł 272 • 547 – MP3 + sterow. głosowe GSM zł 1.105 • 564 – Radio z odtwarzaczem CD zł 1.615 • 585 – Przesuwny dach nad bagaż. zł 1.317,50 • 58H – Obramowanie tylnych świateł w kolorze nadwozia zł 212,5 • 627 – Siedz. kierowcy z podłok. zł 382,50 • 678 – Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 51 • 748 – Fartuchy przeciwbłotne przednie i tylne zł 170 • 833 – Przyst. do telefonu zł 272 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 425 • 904 – CONNECT NAV (radinawigator MAPA, CD, CDR, TEL. SIM) kartograficzny zł 8.500 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 1.190 554 – Mapa Wlk. Brytanii zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)*

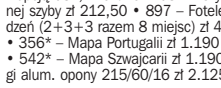
ULYSSE

ACTIVE 2.0 16v	**90.185**	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	179.111.0
ACTIVE 2.0 JTD	**97.920**	1997	109	174	7,0	5-drzwiowy	179.115.0
DYNAMIC 2.2 JTD 16v	**116.280**	2179	128	182	7,4	5-drzwiowy	179.957.0

• 064 – Superblokada zł 595 • 070 – Przyciemniane tylne szyby (tylko z pakietem Superwidoczność) zł 850 • 087 – 3 rząd siedzień (2+3+2 razem 7 miejsc) zł 2.932,50 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 850 • 108 – Felgi aluminiowe 15", opony 215/65/15 zł 1.700 • 119 – Siedzenie kierowcy elektr. regul. podgrzew. z pamięcią zł 3.825 • 131 – Roleta bagażnika (długa) standard w wer. 5 osob. opcja w przyp. zamów. 087 lub 897 lub 965 zł 255 • 140 – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa zł 1.360 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.785 • 211 – Skórzane siedzenia przed. obrotowe i podgrzewane (w poł. z opcją 659) zł 10.625 • 224 – Superblokada + alarm zł 1.530 • 230 – Światła ksenonowe zł 2.975 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów pokryte skórą zł 425 • 359 – Relingi dachowe poprzeczne zł 1.020 • 365 – Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami alum.) zł 425 • 381 – Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej (siatka pionowa) zł 425 • 392 – ESP + ASR + MSR zł 2.465 • 406 – Felgi stalowe 16", opony 215/60/16 zł 595 • 416 – Tempomat zł 765 • 440 – Fotele przednie obrotowe zł 1.020 • 452 – Przednie fotele podgrzewane zł 935 • 493 – Elektrycznie regulowane drzwi boczne zł 2.975 • 508 – Czujnik parkowania zł 1.870 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.275 • 628 – Potrójne elektr. okno dachowe (zawiera lusterko do kontroli dzieci, z opcją 632) zł 5.015 • 632 – Szyby tylne elektr. ster., elektr. blokada drzwi, osłony przeciwsłoneczne dla 2 rzędu, elektr. ustaw. lust. zew. zł 1.530 • 659 – Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i tylnej szyby zł 212,50 • 897 – Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.465 • 903 – System CONNECT NAV zł 5.100 • 904 – System CONNECT NAV+ zł 8.925 • 965 – Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 4.250 • 40E – Pakiet Superwidoczność zł 1.275 • 40EK – Pakiet Professional (zawiera opcje 359, 381, 508) zł 2.720 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 14.450 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 1.190 • 554* – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190 • 5A1 – Felgi alum. opony 215/60/16 zł 2.125

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 903, 904 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)*

ALFA ROMEO GT



1.8 TS IMPRESSION	**92.650**	1747	140	200	8,5	2-drzwiowy	125.432.0
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**106.250**	1910	150	209	6,7	2-drzwiowy	125.133.0
2.0 JTS PROGRESSION	**102.850**	1970	165	216	8,7	2-drzwiowy	125.335.0
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**112.200**	1970	165	216	8,7	2-drzwiowy	125.436.0
3.2 V6 24v DISTINCTIVE	**127.500**	3179	240	243	12,4	2-drzwiowy	125.437.0

• 070 – Szyby privacy zł 1.360 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 132 – Podłokietnik z przodu zł 425 • 140 – Klimatyzacja aut. dwustrefowa zł 4.675 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.700 • 211 – Siedzenia ze skóry zł 4.500 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.550 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 303 – Przyciski na kierownicy sterujące radiem zł 680 • 350 – Pakiet zimowy zł 1.360 • 392 – VDC (ESP) ukł. stab. tor jazdy zł 2.465 • 415 – Felgi alum. 15" 195/60 ELEGANT zł 1.275 • 420 – Felgi alum. 17" 215/45 SPORT zł 425 • 421 – Felgi alum. 16" 205/55 SPORT I zł 1.275 • 431 – Felgi alum. 17" 225/45 SUPER SPORT zł 425 • 433 – Felgi alum. 17" 215/45 SPORT zł 1.530 – 2.805* • 433 – Felgi alum. 17" 215/45 SPORT II zł 1.870 – 3.145* • 454 – Reg. wys. siedzenia pasaż. zł 425 • 508 – Czujnik park. z tyłu zł 850 • 563 – CD Changer w bagażniku zł 1.530 • 564 – Radio z CD zł 1.785 • 709 – przyc. na kierow. ster. radiem i tel. zł 850 • 717 – Radio z CD i MP3 zł 425 – 2.210* • 718 – System Hi-Fi Bose z subwooferem zł 2.550 • 728 – Tapicerka z mat. Alfatex zł 680 • 732 – Tapicerka siedzeń, deska roz. i obicia drzwi obszyte skórą "Pieno Fiore" zł 18.275 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.105 • 762 – Siatka zab. bagaże zł 425 • 833 – Przyst. do montażu tel. zł 680 • 903 – Connect Nav+ (mapa) zł 12.750 • 980 – Koło zap. pełnowym. zł 425 • 41I – System bluetooth zł 1.360 • 56J – Felgi alum. 18" 225/40 SPORT III zł 2.720 – 3.995*• 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 01 września 2005 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

ALFA ROMEO 147

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
147 1.6 TS 105 KM IMPRESSION	**56.015**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.521.1
147 1.6 TS 105 KM PROGRESSION	**60.265**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.021.1
147 1.6 TS 105 KM DISTINCTIVE	**64.600**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.221.1
147 1.6 TS 120 KM DISTINCTIVE	**67.490**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.421.1
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**78.540**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.325.1
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**84.830**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.825.1
147 1.9 JTD 120 KM PROGRESSION	**71.230**	1910	120	191	5,8	3-drzwiowy	190.135.1
147 1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**74.715**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.127.1
147 1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**78.965**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.427.1
147 1.6 TS 105 KM IMPRESSION	**57.715**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.571.1
147 1.6 TS 105 KM PROGRESSION	**61.965**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.071.1
147 1.6 TS 105 KM DISTINCTIVE	**66.300**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.271.1
147 1.6 TS 120 KM DISTINCTIVE	**69.190**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.471.1
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**80.240**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.375.1
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**86.530**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.875.1
147 1.9 JTD 120 KM PROGRESSION	**72.930**	1910	115	191	5,8	5-drzwiowy	190.155.1
147 1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**76.415**	1910	150	208	5,9	5-drzwiowy	190.157.1
147 1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**80.665**	1910	150	208	5,9	5-drzwiowy	190.457.1

• 015 – ASR zł 850 • 023 – Elektryczne podn. szyb z tyłu zł 765 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 4.675 • 082 – Przyst. do montażu radia zł 425 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 595 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 132 – Podłok. z przodu zł 425 • 205 – Ogrzewanie dodatkowe zł 850 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 211 – Tapicerka skórzana zł 3.825 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 270 – Lakier perłowy zł 6.375 • 302 – Głośniki tylne wysokotonowe zł 255 • 303 – Przyciski sterujące radiem na kierownicy zł 510 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów obszyta skórą zł 510 • 321 – Kierow. i dźwignia zmiany biegów ozdobiona drewnem zł 765 • 392 – VDC zł 1.615 – 2.465* • 400 – Dach otwierany elektrycznie zł 2.550 • 410 – Lust. wew. autom. przyc. zł 340 • 415 – Felgi aluminiowe Sport 15" opony 195/60/15" zł 0 – 1.870* • 416 – Tempomat zł 850 • 431 – Felgi aluminiowe Eleganti 15" opony 195/55 zł 0 – 1.870* • 432 – Felgi aluminiowe Sport 16" opony 205/55/16" zł 0 – 2.550* • 433 – Felgi aluminiowe Sport 17" opony 215/45/17" zł 1.700 – 2.975* • 435 – Felgi aluminiowe wieloszprychowe 16" opony 205/55(niemożliwy mont. łańc.) zł 850 – 2.550* • 439 – Felgi aluminiowe Supersport 17" opony 215/45 zł 1.700 – 2.975* • 454 – Regulacja wys. fotela pas. zł 340 • 508 – Czujnik parkow. z tyłu zł 850 • 564 – Radio z CD zł 1.785 • 709 – Przyciski sterujące radiem i tel. na kier. zł 680 • 711 – Sterowanie głosowe zł 425 • 718 – System Hi-Fi BOSE z subwooferem zł 2.210 • 728 – Tapicerka siedzeń z materiału ALFATEX zł 425 • 732 – Fotele sportowe - tapicerka skórzane zł 4.250 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.105 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 680 • 903 – System CONNECT NAV (piktogramy) zł 9.265 • 904 – System CONNECT NAV+ (mapa) zł 12.750 • 976 – Lust. boczne lakier. w kol. nadw. zł 0 – 680* • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 170 • 41A – Autoradio z mp3 zł 2.125 • 51Y – Pakiet Komfort zł 595 • 56B – Pakiet Zimowy zł 1.530 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 549 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

ALFA ROMEO 156

1.6 TS IMPRESSION	**69.615**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**71.315**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS PROGRESSION	**75.225**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**77.605**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**79.730**	1747	140	208	8,5	4-drzwiowy	116.223.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**85.255**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.375.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**93.160**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SPORT	**98.175**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**97.155**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.074.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**76.755**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.146.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**83.045**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.246.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**91.035**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.286.3
1.9 JTD 16v IMPRESS. BUSINESS	**79.475**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.156.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**84.235**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION CLASS.	**86.615**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16v DISTINCTIVE	**94.605**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.586.3
2.4 JTD 20v PROGRESSION CLASS.	**106.420**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.257.3
2.4 JTD 20v DISTINCTIVE	**114.070**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.457.3

ALFA ROMEO 156 SW

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.6 TS IMPRESSION	**73.780**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.721.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**75.480**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.721.3
1.6 TS PROGRESSION	**78.795**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**81.175**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**83.300**	1747	140	208	8,6	5-drzwiowy	116.723.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**88.825**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.675.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**96.730**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.175.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SPORT	**101.745**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.175.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**100.725**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.174.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**80.325**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.746.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**86.615**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.646.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**94.605**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.686.3
1.9 JTD 16v IMPRESSION BUSINESS	**83.045**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.756.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**87.805**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION CLASSIC	**90.185**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3
1.9 JTD 16v DISTINCTIVE	**98.175**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.886.3
2.4 JTD 20v PROGRESSION CLASSIC	**109.990**	2387	150	212	6,7	5-drzwiowy	116.657.3
2.4 JTD 20v DISTINCTIVE	**117.640**	2387	150	212	6,7	5-drzwiowy	116.847.3

ALFA ROMEO CROSSWAGON Q4

1.9 JTD 150 KM STRADALE PROG.	**110.500**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.056.3
1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**119.000**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.046.3
1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**127.500**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.086.3

102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 104 – Roleta bagażnika zł 425 • 200 – Ogrzewanie dod. (tylko JTD) zł 1.700 • 208 – Felgi aluminiowe 17" (podwójna szprycha) chromowane zł 2.550 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.700 • 211 – Tapicerka skórzana zł 3.825 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.550 • 231 – Fotelik dla dziecka Isofix zł 935 • 245 – Przyciski w kierownicy sterujące radiem zł 510 • 263 – Connect zł 5.950 • 269 – Radionawigator zł 4.250 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 357 – Relingi dachowe aluminiowe zł 1.275 • 400 – Elektr. otwierany dach zł 2550 • 416 – Tempomat zł 850 • 41l – System Bluetooth zł 1360 • 508 – Czujnik parkowania z tyłu zł 850 • 563 – Zmieniarka CD w bagażniku zł 1.530 • 587 – Pakiet zimowy zł 1.360 • 718 – System Hi-Fi Bose z subwooferem zł 2.550 • 732 – Fotele obszyte skórą P. Fiore zł 5.950 • 762 – Siatka trzymająca bagaże zł 425 • 788 – Fotele sportowe skórzane zł 4.250 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu zł 680 • 890 – Pakiet Komfort zł 680 • 903 – Connect Nav (piktogramy) zł 9.265 • 976 – Lakier. lusterka bocz. zł 425 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.530

ALFA ROMEO 166

2.0 TS IMPRESSION	**118.150**	1970	150	211	9,7	4-drzwiowy	136.020.1
2.4 JTD IMPRESSION	**137.190**	2387	150	204	7,6	4-drzwiowy	136.024.1
2.4 JTD PROGRESSION	**141.950**	2387	150	204	7,6	4-drzwiowy	136.102.1
2.4 JTD 20v PROGRESSION	**151.130**	2387	175	222	7,5	4-drzwiowy	136.101.1
2.4 JTD 20v PROGRESSION A/T	**157.930**	2387	175	222	7,5	4-drzwiowy	136.104.1
2.5 V6 24v PROGRESSION	**150.450**	2492	188	245	11,9	4-drzwiowy	136.156.1
3.0 V6 24v PROGRESSION A/T	**169.575**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.105.1
3.0 V6 PROGRESSION	**162.350**	2959	220	241	12,5	4-drzwiowy	136.103.1
3.2 V6 24v DISTINCTIVE	**168.300**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.303.1
3.2 V6 24v LUXURY	**170.850**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.402.1

• 058 – Pakiet Ti zł 6.800 • 103 – Zasłony przeciwsłoneczne zł 340 • 113 – Przednie siedzenia podgrzewane zł 2.975 • 135 – Przednie siedzenia elektrycznie regulowane i podgrzewane z pam. fot. kierowcy zł 5.100 • 205 – Dodatkowe ogrzewanie zł 2.975 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.380 • 211 – Tapicerka ze skóry zł 4.845 • 213 – Autoalarm zł 1.870 • 253 – Ogrzewanie części przedniej szyby przy wycieraczkach zł 765 • 347 – Czujnik deszczu zł 500 • 386 – System nawigacji zł 6.800 • 392 – VDC układ stab. tor jazdy zł 2.975 • 400 – Dach otwierany elektrycznie zł 3.400 • 410 – Lusterko wewnętrzne aut. przyc. zł 425 • 416 – Tempomat zł 850 • 431 – Felgi aluminiowe 16" 205/55 CLASSIC zł 850 • 432 – Felgi aluminiowe 17" 225/45 SPORT zł 1.105 – 1.700* • 435 – Felgi aluminiowe 18" 235/40 SPORT zł 1.275 – 2.125* • 441 – Podwójne lusterko elektr. z odszraniaczem zł 425 • 508 – Czujnik parkowania z tyłu zł 1.700 • 563 – Zmieniarka CD w bagażniku zł 1.700 • 564 – Radio Hi-Fi z CD i magazynkiem na 3 CD zł 3.825 • 709 – Przyciski sterujące radiem i telefonem na kierownicy zł 850 • 728 – Tapicerka skórzana Blue/Red Style zł 6.545 • 833 – Przygotowanie do mont. telefonu zł 425 • 863 Wbudowany tel. komórkowy zł 2.550 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 01 września 2005 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

LANCIA Y

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.2 8v	41.905	1242	60 KM	155	5,7	3-drzwiowy	101.030.0
1.3 JTD	51.935	1248	70 KM	164	4,5	3-drzwiowy	101.031.0
1.2 8v ARGENTO	44.115	1242	60 KM	155	5,7	3-drzwiowy	101.230.0
1.4 16v ARGENTO	47.515	1368	95 KM	178	6,1	3-drzwiowy	101.233.0
1.3 JTD ARGENTO	54.145	1248	70 KM	164	4,5	3-drzwiowy	101.231.0
1.4 16v PLATINO	53.805	1368	95 KM	178	6,1	3-drzwiowy	101.333.0
1.3 JTD PLATINO	60.435	1248	70 KM	164	4,5	3-drzwiowy	101.331.0

• 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 041 – Lusterka zewn. elektr. ust. i podgrz. zł 442 • 097 – Światła p.mgielne zł 476 • 102 – Sprysk. refl. zł 680 • 140 – Autom. klimat. zł 4.675 • 241 – Lakier met. zł 935 • 245 – Przyciski ster. radiem na kier. zł 765 • 273 – Kanapa tylna 3-miejsc. zł 0 • 320 – Koło kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze zł 425 • 347 – Czujnik deszczu zł 510 • 392 – System stab. toru jazdy ESP zł 2.040 • 40Y – Reg. lędź. fotela kier. zł 127,50 • 400 – Elektr. otwier. szklany dach Sky window zł 2.550 • 416 – Tempomat zł 1.020 • 431 – Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie1 zł 1.445 • 432 – Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie2 zł 1.700 • 505 – Pod. pow. boczna przednia zł 1.190 • 508 – Czuj. parkowania zł 595 • 563 – Zmien. CD w bagaż. zł 1.870 • 564 – Radioodtw. CD zł 1.530 • 58B – Lakier opalizujący zł 595 • 717 – Radioodtw. CD MP3 zł 1.445• 718 – System audio HiFi Bose zł 2.975 • 727 – Tapicerka Alcantara zł 1.360 • 728 – Tapicerka Microfibra Madras zł 1.190 • 802 – Lakier Extraserie (kość słoniowa pastel) zł 510 • 803 – Małe koło zapasowe zł 127,50 • 904 – Connect Nav+ zł 6 800 • 927 – Listwy przeciwuderzeniowe zł 170 • 989 – Kit dla palących zł 170 • 365 – Mapa Portugalii zł 1.360 • 530 – Mapa Włoch zł 1.360 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.360 • 537 – Mapa Francji zł 1.360 • 538 – Mapa Belgii zł 1.360 • 540 – Mapa Holandii zł 1.360 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.360 • 548 – Mapa Austrii zł 1.360 • 549 – Mapa Danii zł 1.360 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.360 • 4DL – Dwukol nadw. i tapic. Glamour (kość słon+brąz lub kość słon. + czerw.) - wersja B-colore zł 2.270 • 4DL – Dwukol nadw. i tapic. Glamour (szary+brąz) - wersja B-colore zł 2.270

LANCIA MUSA

1.4 16v ORO	64.175,00	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	184.112.0
1.4 16v D.F.N ORO	67.320,00	1368	95	175	6,4	5-drzwiowy	184.152.0
1.3 MULTIJET ORO	69.691,50	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	184.115.0
1.3 MULTIJET D.F.N. ORO	73.440,00	1248	70	159	5,0	5-drzwiowy	184.155.0
1.3 MULTIJET ORO	75.055,00	1910	100	179	5,5	5-drzwiowy	184.117.0

• 023 – Tylne szyby ster. elektr. zł 1.190 • 051 – Czujnik zmierzchu zł 595 • 070 – Boczne szyby tylne i tylna szyba przyciem. zł 680 • 097 – Światła p. mgielne zł 595 • 108 – koła ze spów lekkich 15" zł 1.530 • 129 – Siedz. przednie ogrzew., boczne pod. pow.* zł 2.210 • 140 – Autom. klimat. dwustref. zł 1.955 • 241 – Lakier met. zł 1.530 • 245 – Przyciski ster. radiem na kier. (6 przyc.) zł 765 • 320 – Koło kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze (w wer. z aut. skrz. bieg. tylko kierownica) zł 680 • 347 – Czujnik deszczu zł 680 • 357 – Relingi dach. zł 1.190 • 365 – Czujnik ciś. w oponach TPMS* zł 1.445 • 392 – System stab. toru jazdy ESP zł 2.210 • 400 – Elektr. otw. szklany dach GranLuce zł 3.570 • 416 – Tempomat zł 1.190 • 432 – Koła ze stop. lekkich 16", posz. opony 205/50 zł 1.955 • 433 – Koła ze stop. lekkich 16", 2-kolor. posz. opony 205/50 zł 2.125 • 4CQ – Pakiet Dolce Far Poco: autom. klim. dwustr., przed. podłokietn., regulacja lędźw. fotela przed., czujnik zmierzchu, czujnik deszczu, czujnik parkowania, tempomat zł 4.675 • 4DK – Dezaktyw. pod. pow. pasaż.* zł 255 • 4LG – Podłokiet. fotela przedn., reg. lędźw. fotela przed. zł 680 • 4LK – Pakiet BOSE: radioodtwarz. CD system Audio HiFi Bose, kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze, przyciski ster. radiem na kierown. (6 przycisków) zł 4.675 • 505 – Boczne pod. pow. zł 1.105 • 508 – Czujnik parkowania zł 935 • 563 – Zmien. CD w bagaż. zł 1.700 • 564 – Radioodtw. CD zł 1.530 • 631 – Uchwyty tylne Isofix do mocow. fot. dla dzieci* zł 340 • 58B – Lakier opalizujący zł 850 • 709 – Ster. radiem na kierow. do systemu nawig.* zł 850 • 707 – Radioodtwarzacz CD + MP3 zł 1.615 • 718 – System audio HiFi Bose zł 2.975 • 823 – Gniazdo 12V w bagaż. zł 340 • 833 – Przyst. do montażu telef. zł 595 • 904 – Connect Nav+* zł 6.800 • 989 – Kit dla palących zł 340 • 365 – Mapa Portugalii zł 1.445 • 530 – Mapa Włoch zł 1.445 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.445 • 537 – Mapa Francji zł 1.445 • 538 – Mapa Belgii zł 1.445 • 540 – Mapa Holandii zł 1.445 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.445 • 548 – Mapa Austrii zł 1.445 • 549 – Mapa Danii i Szwecji zł 1.445 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.445

** – opcja niedostępna podczas premiery*

LANCIA PHEDRA

2.0 16v EXECUTIVE	110.415	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	180.311.0
2.0 JTD 16v EXECUTIVE	118.915	1997	109	174	7,2	5-drzwiowy	180.315.0
2.0 JTD 16v EMBLEMA A/T	129.965	1997	107	167	8	5-drzwiowy	180.445.0
2.2 JTD 16v EMBLEMA 6 biegów	145.265	2179	128	182	7,3	5-drzwiowy	180.457.0
3.0 24v EMBLEMA A/T	159.715	2946	204	205	11,5	5-drzwiowy	180.443.0

• 064 – Superblokada zł 425 • 087 – 7 miejsc zł 2.975 • 103 – Zasłona przeciwsł. na tylnych drzwiach bag. zł 510 • 119 – Przednie fotele podgrzew., fotel kier. z pamięcią zł 3.570 • 210 – Lakier metaliz. zł 2.125 • 211 – Skórzana tapicerka + obrotowe siedzenia podgrzewane zł 5.525 • 224 – Superblokada + system antywłam. zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.720 • 359 – Relingi dachowe zł 1.020 • 365 – Czujnik nis. ciśnienia w oponach zł 595 • 381 – Zabezpieczenie przestrzeni bagaż. zł 595 • 460 – 6 miejsc zł 2.210 • 493 – Elektr. przesuwane drzwi boczne zł 3.230 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.700 • 628 – Potrójne elektr. otwierane okno dachowe zł 4.675 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 8.075

LANCIA THESIS

2.0 TURBO 20v EXECUTIVE 6M	163.965	1998	185	224	11,1	4-drzwiowy	115.368.0
2.4 20v EMBLEMA A/T	202.215	2446	170	217	10,9	4-drzwiowy	115.474.0
2.4 JTD 20v EXECUTIVE	185.810	2387	110	206	8,2	4-drzwiowy	115.363.0
2.4 JTD 20v EMBLEMA A/T	203.490	2387	110	206	8,2	4-drzwiowy	115.473.0
3.2 V6 EMBLEMA A/T	214.115	3179	230	240	14,9	4-drzwiowy	115.472.0

• 070 – Przyciemniane tylne szyby boczne zł 850 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 1.020 • 103 – Osłona tylna sterowana elektrycznie zł 1.530 • 108 – Koła ze stopu 215/60/16", styl elegancki zł 1.530 • 205 – Dodatkowe ogrzewanie programowane, zdalnie sterowane* zł 4.675 • 223 – Zabezpieczenie przeciwkradzieżowe wolumetryczne, z czujnikiem podnoszenia i alarmem zł 2.040 • 241 – Lakier metalizowany zł 2.125 • 291 – Pokrowiec na narty zł 680 • 317 – Telewizor z wykorzystaniem wyświetlacza CONNECT zł 5.525 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.785 • 368 – Ogrzewanie foteli tylnych zł 2.125 • 386 – Dynamiczny system nawigacji zł 5.950 • 400 – Dach otwierany z ogniwami słonecznymi zł 5.950 • 412 – Cruise control adaptacyjny* zł 5.950 • 435 – Koła ze stopu 225/55/17", styl sportowy zł 2.550 • 452 – Ogrzewanie foteli przednich zł 2.125 • 496 – Słuchawka telefonu z klawiaturą i wyświetlaczem zł 1.275 • 4G8 – Bagażnik z oprzyrządowaniem (gniazdko 12V, siatka) zł 510 • 501 – Pamięć ustawień i ogrzewanie foteli przednich zł 5.950 • 503 – Panel sterowania klimatyzacją dla pasażerów z tyłu zł 1.360 • 508 – Czujniki parkingowe przednie/tylne zł 2.550 • 525 – Lusterka wewnętrzne/zewnętrzne elektrochromatyczne zł 1.870 • 530 – Mapa Włoch zł 1.785 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.785 • 534 – Fotele przednie Comfort zł 17.425 • 535 – Fotele tylneComfort zł 12.325 • 537 – Mapa Francji zł 1.785 • 538 – Mapa Belgii zł 1.785 • 540 – Mapa Holandii zł 1.785 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.785 • 548 – Mapa Austrii zł 1.785 • 549 – Mapa Danii zł 1.785 • 560 – Szyby antywłamaniowe zł 2.550 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.870 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.785 • 579 – PASSIVE ENTRY I KEY/LESS GO zł 1.870 • 58B – Lakier opalizujący zł 850 • 718 – System Hi-Fi BOSE zł 4.250 • 732 – Tapicerka skórzana Poltrona Frau zł 11.900 • 982 – Koło zapasowe styl klasyczny zł 1.105 • 991 – Koło zapasowe styl elegancki zł 1.105

** – opcja chwilowo niedostępna dla wersji 3.2 A/T*

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 października 2005 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, 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, 43-430 Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	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) 295 79 22, Fax (0-32) 2957958 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132199, Fax (0-33) 8132955 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 Wiceprezes Zarządu: Alfredo d'Errico	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
11. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, 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. Fiat Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
14. Sadi Polska Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 57, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
15. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074900, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Giuseppe Tammaro	usługi finansowe i leasingowe
16. Fidis Faktoring Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074921, Fax (0-22) 6074853 Prezes Zarządu: Giuseppe Tammaro	usługi faktoringowe
17. SIRIO Polska Sp. z o. o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport

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 Prezes Zarządu: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. Fiat Bank Polska SA	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
3. Fidis Leasing Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074973-74, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Giuseppe Tammaro	usługi leasingowe

Dajemy Ci więcej czasu na wybór właściwego kandydata

PROMOCJA PRZEDŁUŻONA DO 31.10.2005

Fiat Panda

25 900 zł

Nie płacisz rat do Wielkanocy!

FIAT

Tylko do 31 października oszczędzisz nawet 4500 złotych, a na dodatkowym wyposażeniu nawet do 2300 złotych.

Sprawdź oferty na pozostałe modele w naszych salonach!

Infolinia: **0 801 19 19 19,** koszt 1 jedn. operatora

Fiat Bank Polska S.A.

www.fiat.pl

Szczegóły oferty w salonach Fiata. Cena dotyczy oferty Kredyt Bez Ryzyka. RRSO wynosi do 11,54% przy okresie kredytowania 84 miesiące i prowizji bankowej 3%.
Zużycie paliwa i emisja CO_2: Fiat Panda 1.1 – 5,7 l/100 km, CO_2 135 g/km