fiat wokół nas

fwn

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 11 • NUMER 68 • **LIPIEC 2007**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Fiat 500
NOWY MALUCH W RODZINIE

KONKURS FOTOGRAFICZNY MASZ CZAS DO KOŃCA SIERPNIA

FIAT LINEA. TA LINIA MÓWI ZA SIEBIE.

GWARANCJA NA 1 000 000 KM PRZEZ 3 LATA.

Oto kolejny model Fiata, który wykracza poza swoją kategorię. Nowy Fiat Linea – najdłuższy sedan w swojej klasie, mierzy aż 4,56 m. Zaopatrzony w olbrzymi bagażnik o pojemności 500 l i wyposażony w unikalny system Blue&Me™, pozwalający m.in. odtwarzać pliki MP3 i głosowo odczytywać SMS-y.

Najbardziej jednak Fiat Linea wyróżnia się swoją piękną, niepowtarzalną linią.

- KREDYT 0% PRZEZ 3 LATA
- CENA JUŻ OD 39 990 ZŁ

JAZDA PRÓBNA – wyślij SMS-a o treści LINEA pod numer 7190 (koszt 1 zł + 22% VAT). Oddzwonimy, pojeździmy.
Infolinia: 0 801 19 19 19, koszt 1 jedn. operatora www.fiatlinea.pl Szczegóły oferty w salonach.

Zużycie paliwa (cykl mieszany) i emisja CO_2: 6,3 l/100 km, 148 g/km dla silnika 1.4 77 KM.

fiat wokół nas

fwn

rok 11
numer 68
lipiec 2007

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
Aldona Górna

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 033/813 27 61
kolonko@satiz.pl

Opracowanie, łamanie i przygotowanie do druku
Satiz Poland, Bielsko-Biała

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
13.000 egz.

Oddano do druku:
19 lipca 2007 r.

w numerze

GRUPA

4 **Dzień Rodzinny na 15-lecie FAP i uruchomienie 500-tki**
12 Jubileuszowy silnik w Fiat-GM Powertrain PL
14 Rodzinnie w Fiat-GM Powertrain PL
16 Nowe urządzenia w Teksid Iron PL
18 Dostawcy: Denso Thermal Systems PL
21 CNH: przeniesienie magazynu do Niemiec

LUDZIE

47 **Zygmunt Hanusik**

PRODUKT

8 **Fiat Linea**
23 **Nowy Fiat 500**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

50 **Pandą po bezdrożach Afryki**
56 XV Bieg Fiata

CZAS WOLNY

58 **58 Lato pod znakiem Freestylu**
60 60 Kino i książki

23
Debiut Fiata 500

Od lewej: Z. Arlet, S. Marchionne i L. De Meo

DZIEŃ pełen gwiazd

TEKST
Alicja Filowska
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak, Satiz Poland

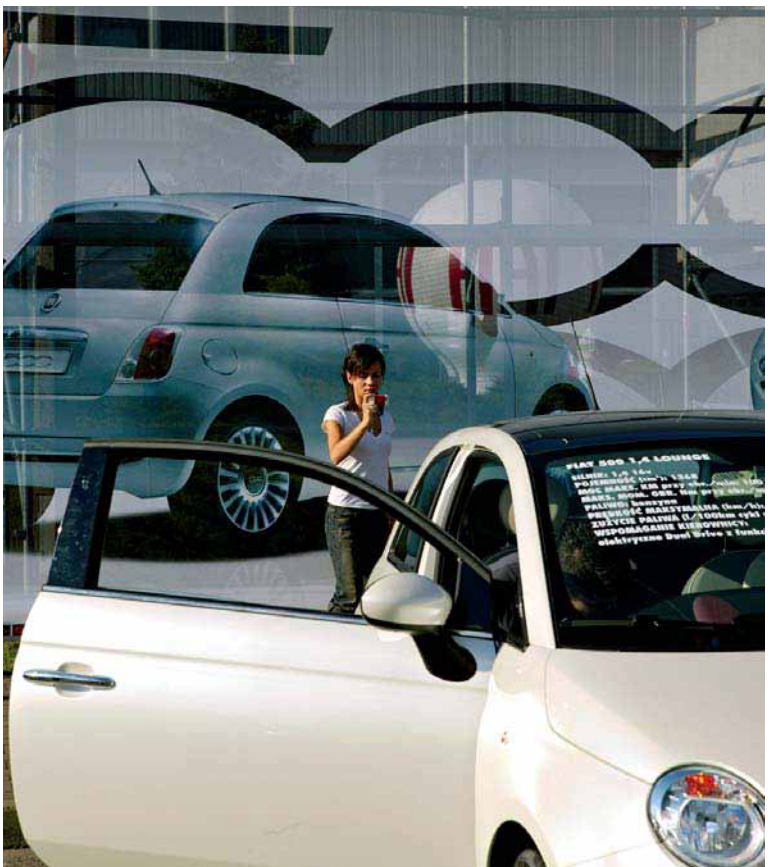
Tego dnia nic nie mogło być takie jak zwykle, znana nam rzeczywistość zmieniła się nie do poznania. To był czas świętowania i wyśmienitej zabawy. Tegoroczny Dzień Rodzinny połączono z obchodami 15-lecia obecności w Polsce FAP oraz z uruchomieniem produkcji nowej 500-tki właśnie w zakładzie w Tychach.

„Tata kup mi Fiata!" czyli uboczne skutki Dnia Rodzinnego

W niedzielę 8 lipca w tyskim zakładzie 22 500 zaproszonych pracowników wraz z rodzinami świętowało piętnastolecie Fiat Auto Poland oraz rozpoczęcie produkcji nowego Fiata 500. W tym dniu zakład w Tychach był jedynym miejscem w Polsce, gdzie można było obejrzeć nowe „pięćsetki", które staną się „daniem firmowym". Można było również zasiąść we wnętrzu najnowszych modeli Fiata, Lancii oraz Alfy Romeo oraz ich poprzedników. Dorośli nie mogli minąć obojętnie Alfy 8 Competizione oraz stojącego obok niej Maserati – gwiazd z najwyższej półki, o których mogą sobie tylko pomarzyć.

O zaspokajanie apetytów zadbała gastronomia, o rozrywkę – gwiazdy znane z telewizyjnego ekranu. Dla spragnionych wiedzy technicznej otworem stały lakiernia, spawalnia i montaż, gdzie można było zobaczyć, jak powstaje nowa 500-tka czy Panda. Zainteresowanych jak zwykle nie brakowało tym bardziej, że rytm produkcji nie zakłóca cyklu inwestycyjnego (dla potrzeb Forda i nowej „pięćsetki"), który zakończy się w listopadzie.

Dzień Rodzinny jest spotkaniem ludzi, których łączy to samo miejsce pracy. Tegoroczny tym się jednak różnił od tych sprzed roku czy dwóch, że wspólnej zabawy nie zakłócała niepewność jutra. Kiedy pytaniom o przyszłość towarzyszy optymizm, pojawia się on również w każdej z rodzin tworzących wielką wspólnotę Fiata.



Podglądanie produkcji „od kuchni” każdego roku ma zwolenników ciekawych „jak to się robi”

Pozytywne emocje budziły tego dnia: „pięćsetka”, ognie sztuczne i wiara Kasi Cichopek (na dole strony), że tańczyć każdy może

RODZINNIE W BIELSKU-BIAŁEJ

Piknik Rodzinny

Na Piknik Rodzinny spółek Ingest Facility i Fiat Services Polska oraz bielskich oddziałów spółek Fiata w Polsce przybyło blisko 2000 pracowników z rodzinami, w tym 675 dzieci. Impreza odbyła się 24 czerwca na terenie kempingu TKKF „Błonia” w Bielsku-Białej.

Po przywitaniu uczestników prowadzący imprezę, Dariusz Gnatowski, zapraszał dorosłych i dzieci do licznych zabaw i konkursów z nagrodami i dbał, aby nie nudziło im się ani przez moment. Nie lada atrakcją była wspólna zabawa na scenie i śpiewy dzieci wraz z aktorami Teatru Ludowego, którzy dla dorosłych przygotowali także program o polskich zwyczajach weselnych. Wieczorem dla zgromadzonych zaśpiewała Natalia Kukulska z zespołem, dzięki czemu emocje nie opadały do samego końca.

Nowy model Fiata, który pojawił się na naszym rynku, został nazwany Linea, czyli po polsku Linia. To bardzo trafna nazwa – auto zachwyca linią swego nadwozia.

TEKST
Anna Borsukiewicz

Piękna LINIA

Elegancka sylwetka trójbryłowego sedana przyciąga wzrok i może zauroczyć klientów. Takie właśnie zadanie – stworzenia samochodu pięknego, o niepowtarzalnym włoskim charakterze – postawił Fiat projektantom ze swojego Centrum Stylu. Linea ma podbić świat. Auto, produkowane obecnie w tureckim zakładzie w Bursa, w przyszłości ma powstawać również w Brazylii, Indiach, Chinach oraz Rosji i zdobywać rynki w Europie, Azji, Afryce, a także w Ameryce Południowej. Musi więc odpowiadać i podobać się klientom mającym najróżniejsze upodobania. W niektórych krajach Linea ma stać się modelem flagowym Fiata.

Czterodrzwiowy samochód jest naprawdę imponujący, zarówno pod względem rozmiarów (długość 456 cm, szerokość 173 cm, wysokość 150 cm i rozstaw osi 260 cm), jak i wyglądu. Jest też niezwykle zgrabnym sedanem. Jego wydatna osłona chłodnicy z nowym znakiem firmowym oraz duże, zachodzące na boki nadwozia reflektory w kształcie kropli uwydatniają podobieństwo do najnowszej rodziny samochodów Fiata. Linia przodu, wydatnego

jak w autach Gran Turismo, o silnie zaakcentowanej pokrywie silnika i pochylonej szybie podkreśla dynamikę samochodu. O jego solidności przekonują masywne boki z przetłoczeniami na całej ich długości i mocno zaznaczone nadkola, a także wyraziście zarysowany tył, skrywający 500-litrowy bagażnik.
Elegancji dodają autu duże koła o obręczach z lekkich stopów oraz lakiery nadwozia. W Polsce Linea będzie sprzedawana w czterech wersjach: Fresh, Active, Dynamic i Emotion. W tej ostatniej jest to już naprawdę luksusowa limuzyna, choć i poprzednie wersje zapewniają komfort, którym nowy Fiat może konkurować z samochodami innych marek.

WYGODNE PODRÓŻOWANIE

Wnętrze samochodu jest obszerne i pełne światła, a jednocześnie przytulne. Projektanci i konstruktorzy już od początku tworzenia kabiny pasażerskiej wykorzystywali najnowsze osiągnięcia ergonomii, by zbudować wnętrze, w którym wszyscy będą mieli wiele miejsca na nogi, nad głowami i wokół siebie. Badali np. wymiary pasażerów (takie jak wzrost i postura, wiadomo bowiem, że nowe pokolenia są coraz wyższe), ich przyzwyczajenia (w samochodzie spędza się teraz więcej czasu, niż kiedyś) i wymagania dotyczące komfortu podczas podróży (klienci cenią auta przestronne, dobrze urządzone).
Dzięki temu w Linei równie dobrze czuje się kierowca mierzący 1,5 m jak i 2-metrowy. Obaj mogą dopasować do swych postaci fotele, a kierowca ustawić położenie kierownicy (jej wysokość i wysunięcie). Prowadzenie samochodu ułatwiają poręcznie umieszczona dźwignia zmiany biegów, wygodny dostęp do przełączników i dobrze widoczne wskaźniki (dzieło Magneti Marelli), podczas jazdy wieczorem i w nocy podświetlone na pomarańczowo.
Warto dokładniej przyjrzeć się fotelom. Zostały zaprojektowane tak, by zapewnić komfortową jazdę pasażerom różnego wzrostu. Skonstruowano je w sposób pozwalający zminimalizować odczuwanie wibracji, powstających podczas jazdy po nierównych drogach. Przednie siedzenia wyposażono przede wszystkim w nowy system podparcia lędźwiowego pleców. Metalowe konstrukcje foteli, wyłożone pianką dopasowującą się do ciała, chronią też przed wysunięciem się spod pasów bezpieczeństwa w razie gwałtownego zderzenia czołowego samochodu. W przednich fotelach możliwe są regulacje: wysokości, wzdłużna, nachylenia oparcia i lędźwiowa (za pomocą sterowania elektrycznego). Zagłówki o zmienianej wysokości mogą być na zamówienie wyposażone w antiwhiplash – system, który podczas zderzenia zapobiega „zerwaniu" kręgów szyjnych, przybliżając zagłówki do karków pasażera i kierowcy. Przednie fotele wyposażono też w funkcję ogrzewania, dostępną jako wyposażenie dodatkowe.

Linea jest samochodem, który naprawdę może zrobić międzynarodową karierę

Tylna kanapa jest dzielona i składana w proporcjach 40/60%, dzięki czemu można znacznie powiększyć przestrzeń bagażową lub przewieźć długie przedmioty. Aby zapewnić pasażerom wygodę jazdy, fotele wyłożono pianką uginającą się w zależności od ciężaru siedzących na nich osób. Bezpieczeństwo podróżowania gwarantuje mocna konstrukcja oparcia, która chroni przed przesuwającymi się do przodu ładunkami zapakowanymi do bagażnika. W oparciu tylnej kanapy znajdują się też trzy zagłówki o regulowanych wysokościach. Na tylnych fotelach zamontowano ponadto zaczepy Isofix do mocowania fotelików dla dzieci.

Wygodę podróżowania Lineą zapewniają też urządzenia, takie jak podłokietniki, schowki, a przede wszystkim dobra atmosfera wewnątrz kabiny. Aby ją zapewnić, zastosowano (w zależności od wersji wyposażenia auta) skuteczny system nawiewu powietrza z nagrzewnicą oraz dwa rodzaje klimatyzacji: regulowaną ręcznie i automatyczną. Ta ostatnia jest urządzeniem całkowicie wyręczającym kierowcę – urządzenie umożliwia, za pomocą centralki elektronicznej, automatyczne sterowanie temperaturą, nawiewem powietrza, jego rozdziałem, włączeniem sprężarki i recyrkulacji. Steruje klimatem za pomocą „temperatury równoważnej", czyli za pomocą czujników, które rejestrują temperaturę wewnętrzną i zewnętrzną, wymianę ciepła między ciałem ludzkim i kabiną i na tej podstawie ocenia wrażenie komfortu termicznego odczuwane przez pasażera. Specjalny czujnik rejestruje też promieniowanie słoneczne, rozpoznając, spowodowany przez nie nadmierny wzrost temperatury wewnątrz samochodu.
Kierowca i pasażerowie mogą w czasie podróży samochodem uprzyjemniać sobie czas, słuchając radia bądź własnej muzyki zarejestrowanej na płytach lub plikach MP3 również z pen- drive lub I-poda, które podłącza się do systemu Blue&Me poprzez złącze USB. Zestaw audio w Fiacie Linea jest bardzo rozudowany i daje wiele możliwości (patrz ramka).

Elegancka sylwetka może zauroczyć

NOWOCZESNE SILNIKI

Fiat Linea może być napędzany jednym z trzech silników: turbodieslem 1.3 Multijet 16v o mocy 90 KM (ze zrobotyzowaną automatyczną skrzynią biegów Dualogic dostępny pod koniec roku) oraz dwoma benzynowymi: 1.4 o mocy 77 KM i 1.4 T-Jet 16v z turbodoładowaniem, o mocy 120 KM (ostatni dostępny pod koniec roku). Wszystkie są produkowane przez Fiat Powertrain Technologies, sektor Grupy, skupiający się na badaniach oraz produkowaniu silników i skrzyń biegów do samochodów – od osobowych po pojazdy przemysłowe, a także do statków i maszyn rolniczych. Każda z jednostek napędowych ma inne zalety, ale wszystkie odznaczają się niezawodnością i dobrymi osiągami, a także są przyjazne dla środowiska – spełniają normę emisji gazów Euro 4. Swoje możliwości wykorzystują, współpracując ze skrzyniami biegów o 5 przełożeniach (6 w przypadku skrzyni Dualogic).

Benzynowy, czterocylindrowy silnik 1.4 Fire ma pojemność skokową 1368 cm³, na każdy cylinder przypadają dwa zawory napędzane bezpośrednio przez wałek rozrządu w głowicy. Uzyskuje moc 77 KM przy 6000 obr./min. i maksymalny moment obrotowy 115 Nm przy 3000 obr./min. Wyposażony weń Fiat Linea rozwija prędkość maks. 165 km/h i przyspiesza od 0 do 100 km/h w 14,6 sekundy. Zużycie paliwa należy do najniższych w tym segmencie: 8,2 l/100 km w cyklu miejskim, 5,1 l/100 km w cyklu pozamiejskim i 6,3 l/100 km w cyklu mieszanym.

Druga z jednostek benzynowych – 1.4 T-Jet 16v – należy do nowej rodziny silników benzynowych z doładowaniem, odznaczającej się wysokimi osiągami, przyspieszeniem, niskim zużyciem paliwa, prostotą konstrukcji, solidnością i niezawodnością. Silnik 1.4 T-Jet 16v rozwija moc 120 KM przy 5000 obr./min. i maksymalny moment obrotowy 206 Nm przy 2500 obr./min. Zapewnia wysoką elastyczność jazdy przy ograniczonym stosowaniu skrzyni biegów, znakomicie pasuje więc do sportowego stylu jazdy.

Dobrze znany z wielu samochodów Fiata turbodiesel 1.3 Multijet, 16v został zastosowany w Linei z turbosprężarką o zmiennej geometrii łopatek. Silnik osiąga z nią moc aż 90 KM przy 4000 obr./min. i moment obrotowy 200 Nm przy 1750 obr./min. Linea z tą jednostką rozwija maksymalną prędkość 170 km/h i przyspiesza od 0 do 100 km/ w ciągu 13,8 sekundy. Również zużycie paliwa należy do najniższych w segmencie: 6,5 l/100 km w cyklu miejskim, 4,0 l/100 km w cyklu pozamiejskim i 4,9 l/100 km w cyklu mieszanym.

KOMFORTOWO I BEZPIECZNIE NA DRODZE

Jazda Fiatem Linea jest naprawdę komfortowa dzięki zawieszeniom samochodu. Z przodu auta zastosowano system zawieszeń niezależnych typu McPherson, w którym amortyzator i sprężyna pełnią rolę zarówno elementów amortyzujących i elastycznych, jak strukturalnych i kinematycznych. Tylne zawieszenie jest półniezależne, połączone belką skrętną z nowym drążkiem stabilizatora i łącznikami mocowanymi do amortyzatorów, które zwiększają skuteczność stabilizacji oraz poprawiają reakcję dynamiczną na zakręcie. Wygodną podróż, zwłaszcza na długich trasach, umożliwia system Cruise Control, pozwalający na kontrolę prędkości samochodu, a parkowanie, zwłaszcza w trudnych miejskich warunkach – specjalny czujnik, który sygnałami akustycznymi informuje o przeszkodach znajdujących się niedaleko tylnej części auta, zapobiegając uderzeniu w nie i otarciu karoserii. Inny z czujników – deszczu – automatycznie włącza wycieraczki, gdy zarejestruje, że szyba samochodu jest mokra.

W Fiacie Linea zastosowano też najnowocześniejsze elektroniczne systemy zapewniające autu bezpieczne zachowanie się na drodze, takie jak ABS z EBD (zapobiegający blokowaniu kół i korygujący hamowanie), ESP (pozwalający panować nad pojazdem, gdy zagrożona jest stabilność), ASR (system przeciwpoślizgowy), a także MSR (część systemu ASR zapobiegająca poślizgowi spowodowanemu zablokowaniem kół napędowych przy redukcji biegów) i Hill Holder (pomagający kierowcy ruszać pod górę) oraz HBA (elektrohydrauliczne wspomaganie hamowania).

Do tego dochodzą urządzenia chroniące pasażerów w sytuacji, gdy dojdzie do wypadku. Budowa nadwozia Linei pozwala pochłaniać energię uderzenia, a takie części auta jak kierownica i pedały czy fotele skonstruowano z myślą o zabezpieczeniu pasażerów i kierowcy. Ponadto auto ma aż do 6 poduszek powietrznych, trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami i ogranicznikami napięcia, 5 zagłówków i system przeciwpożarowy.

Linea – piękna, dynamiczna i bezpieczna jest więc samochodem, który naprawdę może zrobić międzynarodową karierę. ■

Prowadzenie samochodu ułatwia wygodny dpstęp do przełączników i dobrze widoczne wskaźniki

INNOWACYJNY SYSTEM

Blu&Me® – łączność i rozrywka w samochodzie

Fiat Linea w wersji Emotion standardowo wyposażony jest w „Blue&Me®" – innowacyjny system oparty na „Windows Mobile", stworzony dzięki współpracy Fiat Group Automobiles i Microsoft. Blu&Me ma system głośnomówiący z rozpoznawaniem głosu, który pozwala właścicielowi telefonu komórkowego wyposażonego w Bluetooth®, na korzystanie z niego w samochodzie bez konieczności odrywania rąk od kierownicy, na prowadzenie rozmowy również wtedy, gdy aparat telefoniczny jest schowany w kieszeni lub w torbie. Przycisza wówczas automatycznie radio i wykorzystuje głośniki stereo do słuchania głosu rozmówcy. System jest kompatybilny z telefonami komórkowymi będącymi obecnie w sprzedaży i może być aktualizowany o standardy, które pojawią się w przyszłości.

Blu&Me jest zintegrowany z samochodem. Przyciski sterujące znajdują się w kierownicy, co pozwala na szybki i bezpieczny dostęp do systemu, na odszukanie numeru w spisie telefonów widocznym na wyświetlaczu pokładowym. Pojawia się na nim również numer lub nazwisko osoby dzwoniącej, jeśli znajduje się ona w spisie. Do danej osoby można zadzwonić, dyktując jej numer telefonu lub wymawiając jej nazwisko, jeśli jest zapisane w pamięci. Na dodatek urządzenie potrafi zapamiętać aż 5 telefonów komórkowych, dzięki czemu może z niego korzystać kilku użytkowników tego samego pojazdu.

Innowacyjny system Blue&Me umożliwia też słuchanie w samochodzie muzyki zarejestrowanej w telefonie komórkowym, w nowych „smart phones", w odtwarzaczu MP3 lub na pendrive.

Dzięki wejściu USB, znajdującemu się w schowku na przedmioty, można do niego podłączyć wszelkie urządzenia cyfrowe z takim samym złączem i w ten sposób odtwarzać przez sprzęt stereo muzyczne pliki audio (MP3, WMA i WAV). Ponieważ wszystkie informacje są widoczne na zestawie wskaźników, klient może przeglądać archiwum systemu (podzielone na rodzaje, albumy, artystów itp.) zarówno za pomocą głosu jak i przycisków na kierownicy, a także wybierać ulubione utwory.

Blue&Me będzie uzupełniane o kolejne, jeszcze bardziej zaawansowane funkcje, które zapewnią dostęp do licznych nowości, jakie zaoferuje w najbliższych latach rozwój technologiczny: pełną multimedialność, nawigację satelitarną, a także dostęp do zestawu usług.

SUKCES na miarę 2 milionów

Minęły cztery lata od rozpoczęcia produkcji rewolucyjnego silnika 1.3 SDE. Jego popularność nie słabnie, a przypieczętował ją dwumilionowy egzemplarz, który w maju zjechał z taśm montażowych Fiat-GM Powertrain Polska.

„Ludzie są największym skarbem naszej firmy"

TEKST
Alicja Filowska
FOTO
Satiz Poland

Silnik diesel 1.3 SDE, produkowany w Bielsku-Białej od 2003 roku, określany zasłużonym mianem „perełki Powertraina", to produkt o kluczowym znaczeniu, który rozpoczął nowy rozdział w fascynującej historii rozwoju technologii wysokoprężnych jednostek napędowych. „To niewiarygodne, ale od uruchomienia produkcji small-diesla minęły już cztery lata – mówi Tadeusz Świerczek, dyrektor zakładu. – Uroczystość, związana z wyprodukowaniem milionowego silnika miała miejsce w listopadzie 2005 roku; jak widać od tego czasu nasza zdolność produkcyjna wzrosła, praca nabrała szybszego tempa i dzisiaj z dumą obchodzimy „dwumilionowy jubileusz". Sukces ten jest wynikiem ciężkiej pracy całej załogi naszego zakładu, której pragnę serdecznie podziękować za wszechstronne zaangażowanie w tworzenie dużej ilości produktów doskonałej jakości. Dwa miliony silników oznacza dwa miliony konsumentów, którzy nam zaufali i są zadowoleni z naszego produktu. W tej chwili wytwarzamy jednostki napędowe do 18 typów samochodów w klasie A, B i C. Naszymi odbiorcami są: Grupa Fiat i General Motors. Coraz większa liczba zamówień sprzyja zatrudnieniu, które od początku istnienia Fiat-GM Powertrain Polska zostało podwojone, a pracę znalazło u nas 1400 osób".

O doskonałej kondycji firmy, poza wzrastającą produkcją (z linii montażowych co 26 sekund schodzi nowy silnik, co daje 2630 silników na dobę) świadczy jej nieustanny rozwój. Firma inwestuje nie tylko w to, co „widoczne dla oka" – rozbudowa hali 3D, przygotowanie nowych, doskonale wyposażonych sal szkoleniowych – ale przeznacza duże nakłady finansowe na stałe zwiększanie kompetencji pracowników.

„Ludzie są największym skarbem naszej firmy – mówi Tadeusz Świerczek – dlatego staramy się umożliwiać im podnoszenie kwalifikacji, co w konsekwencji sprawia, że praca na każdym stanowisku jest przyjemniejsza i łatwiejsza. Pomagają nam w tym szkolenia, związane z udziałem Fiat-GM Powertrain Polska w programach stałej poprawy

PRACA ZA MILIONY

Silnik 1.3. SDE

Inwestycja związana z uruchomieniem silnika 1.3 SDE pochłonęła blisko 370 milionów euro i dała pracę prawie 1400 osobom zatrudnionym obecnie w zakładzie. W 2003 i 2004 roku przyjęto do pracy ponad 450 nowych pracowników. Zakład ma 121 dostawców krajowych i zagranicznych, z czego 35 procent – to dostawcy z Polski. Nowy silnik o mocy 70, 75, 85, 90 i 105 KM w głównej mierze zaspakaja potrzeby eksportowe i jest montowany w samochodach produkowanych przez Fiata i General Motors.

NAJWIĘKSZY NA PODBESKIDZIU

Historia zakładu w pigułce

Spółka Fiat-GM Powertrain Polska powstała 1 grudnia 2000 roku w Bielsku-Białej na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na bazie byłego Zakładu Mechaniki Fiat Auto Poland.

FIAT-GM Powertrain Polska jest obecnie największym pracodawcą i zakładem produkcyjnym na Podbeskidziu, posiadającym duże doświadczenie w produkcji silników i skrzyń biegów. W całym okresie działalności zakładu wyprodukowano ponad 5 milionów sztuk zespołów napędowych do różnych samochodów i 2 miliony silników diesla.

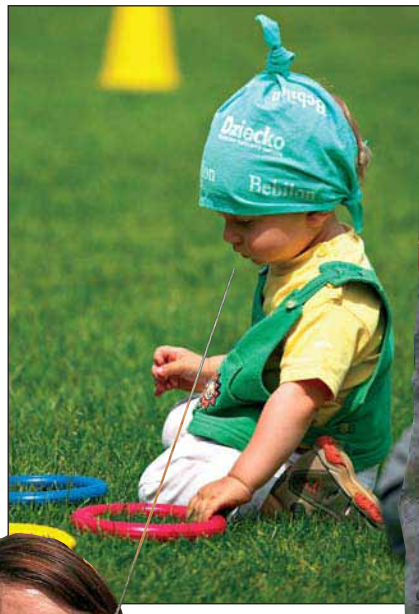
– TPM i WCM. Tylko w tym roku, również dzięki zaangażowaniu całej załogi, udało nam się uzyskać pierwszy stopień TPM. W tej chwili wszyscy intensywnie pracujemy nad wdrażaniem zasad World Class Manufacturing. Wyniki są coraz lepsze – wypadki się nie zdarzają, nasze produkty sprzedajemy w trybie natychmiastowym, nie pozwalamy sobie na gromadzenie zapasów, staramy się pracować nad dotrzymaniem wszystkich wymogów zarówno TPM, jak i WCM na każdym szczeblu zarządzania. Zdajemy sobie sprawę, że chcąc utrzymać wysoki poziom i cieszyć się doskonałą opinią klientów nie wolno nam spocząć na laurach. Dlatego wciąż pracujemy nad poprawą jakości naszych wyrobów – w tej chwili silnik SDE 1.3. spełnia normy Euro 4, ale w praktyce jesteśmy gotowi do spełnienia normy Euro 5, co także jest związane z obecnie realizowanymi w zakładzie inwestycjami. Nie będę ukrywał, że nieustanny rozwój to dla nas ogromny powód do dumy – przyjeżdża do nas wiele zagranicznych delegacji i studenci współpracującej z nami uczelni, aby obserwować zaawansowanie procesów produkcyjnych. Jest to bardzo ważne, bo my również uczymy się od innych jak się zmieniać, aby odnosić sukcesy, o których świadczą wyróżnienia, przyznawane nam co roku przez media (m. in. Newsweek, Rzeczpospolita)".

Pracownicy bielskiego zakładu przyznają, że dwumilionowy egzemplarz „perełki" to tylko kolejne potwierdzenie sensu ich pracy, którą porównują do latania samolotem. Pilot siadając za sterami maszyny i ruszając w tę samą trasę, przed lotem sprawdza prawidłowość działania wszystkich systemów. Ryzykuje bowiem bezpieczeństwo pasażerów. Również podczas produkcji silników trzeba na bieżąco kontrolować wszystkie procesy, aby nie zawieść przywiązanych do firmy odbiorców. ■

Ciepło i RODZINNIE

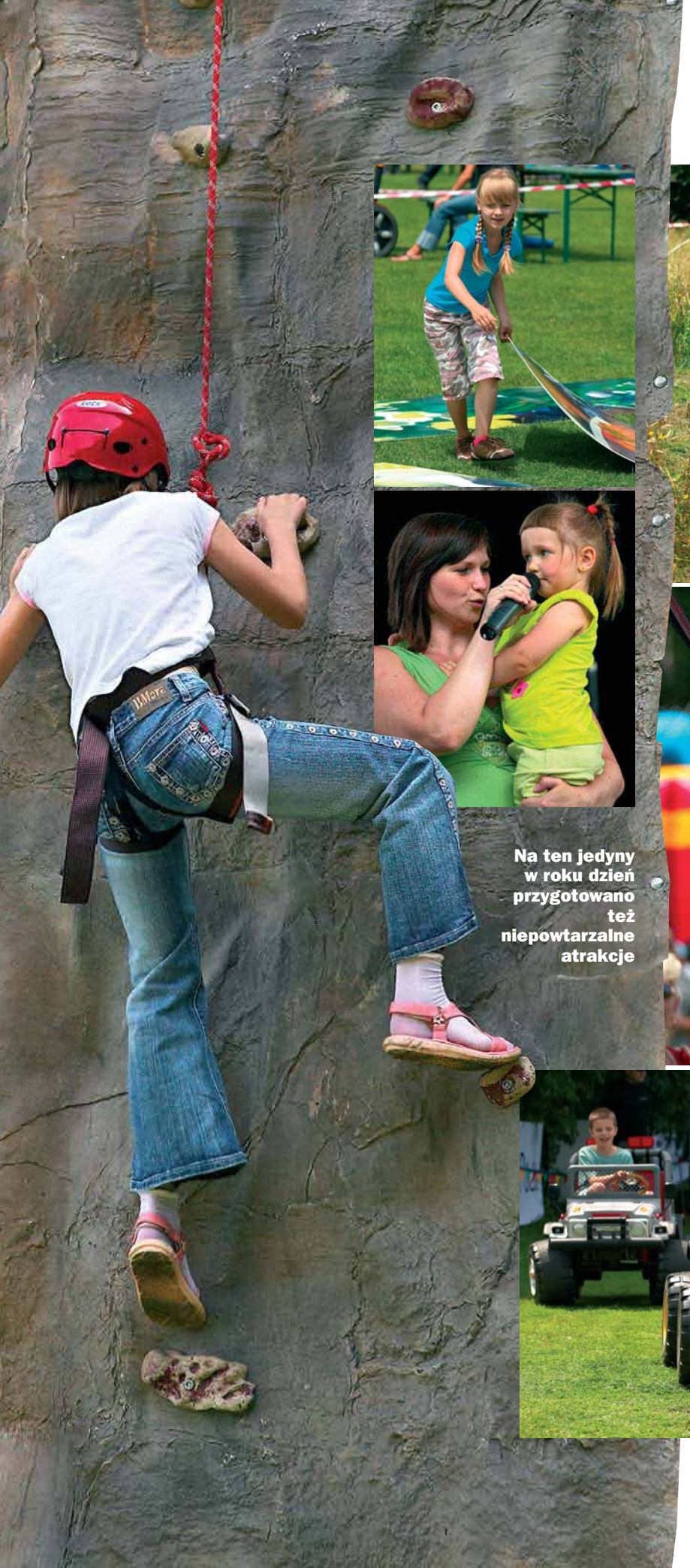
Na uroczystość 5. Dnia Rodzinnego Fiata-GM Powertrain Polska w Bielsku-Białej przybyło 1400 pracowników zakładu wraz z najbliższymi. Na gości czekały liczne atrakcje.

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Satiz Poland



5 Dzień Rodzinny Fiata-GM Powertrain już po raz trzeci miał miejsce na terenie Ośrodka Rekord w Bielsku-Białej. W tym roku dopisała nie tylko pogoda. Wszyscy pracownicy wraz z rodzinami mieli okazję uczestniczyć w wielu atrakcjach, które przygotowano z uwzględnieniem każdej grupy wiekowej: od małolatów, po starszaków. Na dzieci czekały gry i zabawy oraz konkursy z atrakcyjnymi nagrodami (największym zainteresowaniem cieszyło się karaoke). Dorośli natomiast mieli możliwość popróbowania swoich sił na parkiecie – wszyscy chętnie tańczyli przy dźwiękach muzyki biesiadnej.

Dyrekcja firmy podkreśla, że taki dzień, jak ten, jest bardzo potrzebny. W ten sposób można podziękować pracownikom za codzienny trud, jaki wkładają w swoją pracę. Nie ukrywa też zadowolenia, że poza pierwszą, drugą i trzecią zmianą znajdują ochotę, aby w rodzinnym gronie wspólnie świętować i żartować. A warto dodać, że pogoda zawsze sprzyja tej familijnej atmosferze. Na Dzień Rodzinny przybyło wielu znamienitych gości. Znalazł się wśród nich prezydent Bielska-Białej, Jacek Krywult, który nie szczędził słów uznania dla tego typu inicjatyw. ■



Na ten jedyny w roku dzień przygotowano też niepowtarzalne atrakcje

Maszyna ruszyła produkcja podskoczyła

Spółka Teksid Iron Poland zainwestowała pieniądze w zakup nowoczesnej zalewarki. Zamontowanie tego urządzenia na linii B świadczy nie tylko o ogromnym postępie, jaki dokonał się w zakładzie, ale również o poprawie zdolności produkcyjnej firmy i zagwarantowaniu większego bezpieczeństwa załodze.

TEKST
Alicja Filowska
FOTO
Satiz Poland

O zakupie nowej maszyny, poza priorytetowymi względami bezpieczeństwa na linii B, zadecydowała konieczność nadążania za ciągłym rozwojem urządzeń produkcyjnych. Inwestycja ta przyczyniła się do uproszczenia procesu zalewania form, co z kolei zapobiega tzw. mikropostojom, wadom odlewów i wypadkom przy pracy.

„Kadź transportowa, której wcześniej używaliśmy na linii B, ma pojemność 800-900 kg. W zależności od ciężaru poszczególnej formy, zalewało się z niej 10-12 form. W przypadku, gdy wylaliśmy 850 kg w kadzi zostawało 50 kg, za mało aby zapełnić dodatkową formę, więc metal ten trzeba było wycofać. Każdy metal, aby przybrał taką postać, w jakiej jest wlewany do form, musi zostać przygotowany, stopiony i doprawiony odpowiednimi składnikami. Te 40 czy 50 kg wycofanego metalu musiało przechodzić ten proces ponownie, co za każdym razem wiązało się z dodatkowymi kosztami" – wyjaśnia Andrzej Lewandowski, zajmujący się inwestycjami w Teksid Iron Poland.

Nowa maszyna wyeliminowała te straty. Posiada ona duży zbiornik, do którego płynny metal transportowany jest dwutonową kadzią. Z każdą zalaną formą ilość metalu w zbiorniku się zmniejsza, ale nie dojdzie tu do sytuacji, w której zabraknie go do zalania formy albo zostanie niewykorzystany, gdyż system bez przerwy pokazuje, ile metalu jest w zbiorniku, co pozwoliło na oszczędność przy jego wytapianiu.

„Wiąże się z tym jeszcze jedna korzyść – zaznacza Bogdan Faranda, odpowiedzialny za produkcję w Teksid Iron Poland (z ramienia dyrekcji nadzoruje pracę grupy uruchamiającej produkcję przy użyciu „zalewarki" na linii B). – Wcześniej każde wycofanie kadzi pustej i przywiezienie na jej miejsce kadzi pełnej powodowało mikropostoje. To urządzenie je wyeliminowało, dzięki czemu możliwe było zwiększenie produkcji. Ta linia ma plan 147 form na godzinę, co daje 3 formy na minutę. W stosunku do starego systemu zaoszczędzono ok. 20 minut mikropostoju na zmianie, co daje 7,5 formy na godzinę więcej. Czas zalewania także jest krótszy. Ponadto urządzenie zostało zainstalowane bez zatrzymywania linii, dzięki czemu zakład nie poniósł żadnych strat. Stary system cały czas istnieje, bo obowiązują nas umowy podpisane z klientami, a także na wypadek awarii nowej maszyny, aby tym sposobem nie powodować strat na produkcji".

„Bardzo ważne jest także, aby zalewanie odbywało się ciągłym strumieniem, w innym przypadku w odlewach powstają wady – wyjaśnia Damian Umiastowski, mistrz formierni. – W starym systemie jakość po części zależała od dyspozycji pracownika, mógł on słabiej przechylić kadź, nie dolać czy też przelać metal, tutaj czynnik ludzki został zredukowany do minimum, wyeliminowano w ten sposób wady zwane „niedolewami". Rola pracownika ogranicza się do pilnowania układu telewizji, który cały czas obserwuje zbiornik wlewowy. Wszystko jest zautomatyzowane. Operator pilnuje, aby maszyna się nie pomyliła, a także reguluje nastawy, bo im więcej jest metalu w kadzi, tym większe jest ciśnienie metalostatyczne i zwiększa się prędkość przepływu metalu, dlatego trzeba kontrolować poziom metalu w zalewarce".

Praca ludzi obsługujących maszynę stała się także bezpieczniejsza i odbywa się w bardziej komfortowych warunkach. Ponieważ do nowej maszyny podawany jest metal kadzią 2 tonową, transport płynnego metalu z topialni na stanowisko zalewania na formierni odbywa się rzadziej, przez co istnieje mniejsze prawdopodobieństwo, że wózek kogoś potrąci.

„Styczność z metalem jest dużo mniejsza, dzięki czemu praca jest bezpieczniejsza, a samo zalewanie nie kosztuje nas już tyle fizycznego wysiłku – mówi jeden z operatorów, Dariusz Łatanik. – W klimatyzowanej kabinie jest cicho i czysto, co znacznie ułatwia koncentrację. Jeżeli proces jest dobrze ustawiony, to nasza praca ogranicza się do minimalnych korekt. W poprzednim systemie każdą formę trzeba było zalać ręcznie, drobne przeoczenie powodowało, że metal przelano lub wlano go za mało. Na nowej zalewarce zostało to wyeliminowane dzięki kamerze".

„Zakup nowej maszyny wiąże się z jeszcze jedną korzyścią dla zakładu, czy też z wyeliminowaniem innego problemu – dodaje metalurg Leszek Lasota. – Na linii A zamontowany jest piec kanałowy, gdzie metal jest podgrzewany induktorem, nie nadaje się on jednak do zalewania żeliwa sferoidalnego. Inaczej jest na linii B, tutaj na odlewanie żeliwa sferoidalnego, przygotowanego w kadzi pozwala niewielka modyfikacja zalewarki. Mianowicie wyeliminowano jedną z przegród, zmniejszając w ten sposób różnicę temperatur, co pozwoliło z kolei na ograniczenie występowania wad w odlewach". Każda inwestycja, która wiąże się z korzyściami dla załogi i kontrahentów, cieszy wszystkich pracowników zakładu. Praca staje się łatwiejsza, nie wiąże się już z takim ryzykiem, a wzrost produkcji przynosi zyski, które zawsze można wykorzystać na kolejne dobre inwestycje. ■

Oszczędność 20 min. na zmianie zwiększa produkcję o 7,5 formy na godzinę

NA LINII B

Trzy tryby pracy zalewarki

Ręczny – operator ręcznie reguluje wysokość podniesienia tamponu, od której zależy przepływ, jaki osiągamy i prędkość z jaką przepływa metal.
Automatyczny – komputer zapamiętuje podniesienie tamponu w czasie, czyli krzywą zalewania. Na początku szybko zalewa, aby w krótkim czasie wypełnić zbiornik, a potem musi zalewać wolniej, aby metal się nie przelał.
Kamera – kamera cały czas obserwuje wypełnienie zbiornika wlewowego – gdy wypełnienie jest zbyt małe, tampon się podnosi, dając większy strumień metalu. Kiedy metalu jest dużo w formie, tampon się przytyka, zmniejszając strumień, ale nie przerywając go.

Dariusz Łatanik, operator zalewarki, nadzorujący pracę nowego urządzenia

Dziesięciolecie SPECJALNE

TEKST
Filippo Gallino
FOTO
Satiz Poland

Dziesięć lat temu, w hali fabrycznej o powierzchni 5000 m² na terenie zakładu w Tychach, oddalonej o około 2 km od linii montażowych Fiata Auto Poland, sześćdziesiąt osób produkowało deski rozdzielcze do Cinquecento. „Do Tychów przyjechałem dziewięć lat temu – wyjaśnia Antonio Fabbri – i niemal natychmiast wyznaczyliśmy sobie nadzwyczaj ambitne cele: udoskonalić procesy produkcyjne, koncentrując się na jakości, poszerzyć ofertę produktową, zainwestować w nowe technologie, powiększyć i całkowicie zmodernizować zakład, włącznie z pomieszczeniami biurowymi i socjalnymi, wreszcie przyjąć nowy personel”.

„Nie wystarczy zadowolić się ostatnim sprawozdaniem finansowym i zaplanować następne. Przedsiębiorstwo musi być dochodowe również w bardziej odległej przyszłości, to jego obowiązek względem akcjonariuszy, klientów i pracowników” – taką filozofię wyznaje Antonio Fabbri, prezes zarządu spółki Denso Thermal Systems Polska, która w tym roku obchodziła dziesięciolecie swej obecności (i prężnego rozwoju) na terenie zakładu w Tychach.

Po dziesięciu latach nadeszła pora na pierwsze podsumowania, a obraz, jaki się z nich wyłania, jest naprawdę pozytywny. „Patrzymy wstecz nie dlatego, żeby chwalić się osiągniętymi rezultatami, ale po to, by uświadomić sobie potencjał drzemiący w tym przedsiębiorstwie i jego pragnienie dalszego wzrostu – wyjaśnia Antonio Fabbri i dodaje: – obecnie spółka Denso Thermal Systems Polska zatrudnia 290 osób (kadra będzie się dalej powiększać), a jej biura, magazyny, produkcja i obszary pomocnicze zajmują łączną powierzchnię 12 tysięcy metrów kwadratowych, wszystko pod dachem. Produkujemy między innymi deski rozdzielcze, nagrzewnice, chłodnice, wkłady grzewcze, moduły front-end, przeznaczone do Pandy, Seicento oraz nowego Fiata 500”.

Fiat Auto Poland jest naszym najważniejszym, ale nie jedynym klientem. Znaczna część naszej produkcji trafiała już bowiem do Renault, Iveco i Denso Italia. Z drugiej strony, polska spółka Denso jest prawdopodobnie jedynym w Europie producentem kolektorów z blachy o grubości 0,7 mm.

Jeśli chodzi o charakter kontaktów z Fiatem Auto Poland, to w ostatnim dziesięcioleciu spółka przeobraziła się ze zwykłego „dostawcy montera” w „wytwórcę modułów”. Laikom oba te

Antonio Fabbri

URUCHOMIENIE

Linia pilotażowa

Podobnie jak w Fiat Auto Poland również w Denso Thermal Systems Polska pojęcie „linia pilotażowa” nabrało w ostatnim czasie ogromnego znaczenia. Zwiedzając zakład nie sposób nie dostrzec wielkiej kolorowej tablicy z napisem „Pilotaż”. Chodzi o specjalnie wydzielony obszar na terenie zakładu, przeznaczony na uruchomienie nowych produktów i weryfikację procesu do momentu jego zatwierdzenia, czyli wprowadzenia do normalnej produkcji. Tym samym nowe uruchomienia można przeprowadzać bezpośrednio w ich naturalnym środowisku (czyli w zakładzie produkcji finalnej) i bez uszczerbku dla normalnej działalności produkcyjnej.

Korzyści tego systemu są ogromne: następuje przyspieszenie procesu rozwoju i wdrożenia do produkcji nowych podzespołów, a także stworzenie zgranego zespołu specjalistów, dostawców i klientów, gotowego do rozwiązywania zagadnień związanych z procesem i jego wdrożeniem, możliwe jest też uzgadnianie z klientem metod rozwiązania problemów, a tym samym „przetwarzanie” napięć typowych dla fazy uruchomieniowej (które mogą z łatwością zamienić się w nieporozumienia i antagonizmy) we wspólne wyzwanie. System pozwala wreszcie na wyprzedzanie potencjalnych problemów, które w przeciwnym razie pojawiłyby się dopiero w seryjnej produkcji, ze wszystkimi wynikającymi z tego utrudnieniami, opóźnieniami i kosztami. Przykład? Dzięki pilotażowemu uruchomieniu produkcji deski rozdzielczej do nowego Fiata 500 zespołowi udało się wychwycić, już w fazie rozwoju i weryfikacji procesu, 82 procent anomalii, które pojawiają się z reguły w momencie przechodzenia od teorii do definitywnych procesów.

pojęcia zapewne niewiele powiedzą, ale w rzeczywistości znamionują kolosalny postęp. Antonio Fabbri precyzuje: „Oprócz fizycznego produktu, w naszej pracy ogromne znaczenie ma również odpowiedzialność za kompleksowe zarządzanie know-how. Krótko mówiąc „dostawca monter" zespala części dostarczone i zarządzane przez klienta, natomiast dostawca „wytwórca modułów" przyjmuje na siebie, poczynając od fazy projektowania, pełną odpowiedzialność za zarządzanie i zaopatrzenie w moduły i podzespoły do produkcji samochodowej. Jest zatem kimś więcej niż dostawcą, jest raczej zaufanym partnerem, któremu Fiat Auto Poland powierza rolę wielkiej wagi, w istotny sposób wpływającą na ostateczną jakość produkowanych samochodów".

Przełomowe momenty w procesie ewolucyjnym spółki zbiegają się w czasie z uruchomieniem produkcji nowych modeli przez Fiat Auto Poland: w 1998 r. Seicento, w 2003 Pandy i w 2007 nowego Fiata 500, do którego rok później dołączy nowy Ford Ka. Wraz z każdym kolejnym modelem zwiększa się zakres odpowiedzialności i poszerza oferta spółki, umożliwiając planowanie przyszłego rozwoju, inwestowanie w technologie i przyjmowanie nowych pracowników. To swego rodzaju zamknięte koło, które toczy się już od dziesięciu lat i które w przyszłości toczyć się będzie „z pełnym rozmachem", dzięki profesjonalizmowi kadry kierowniczej i pracowników spółki. „Nie wystarczy zadowolić się ostatnim sprawozdaniem finansowym i zaplanować następne. Przedsiębiorstwo musi być dochodowe również w bardziej odległej przyszłości, to jego obowiązek względem akcjonariuszy, klientów i pracowników" – tak brzmi synteza filozofii przemysłowej, jakiej Antonio Fabbri, prezes zarządu spółki Denso Thermal Systems Polska, hołdował od początku istnienia spółki. A z jakimi efektami, wszyscy widzimy.

To filozofia, która wykracza daleko poza wąski zakres produkcyjny. „Denso Polska dąży do rozwoju kompatybilnego zarówno w kontekście środowiskowym, jak i społecznym. I to zobowiązanie potwierdziliśmy podjętymi w ostatnim czasie staraniami o uzyskanie certyfikacji EFQM (zobacz ramka). W aspekcie środowiskowym wpływ naszej produkcji został zredukowany do minimum dzięki normom ISO 14001. W tym społecznym finansujemy liczne lokalne imprezy sportowe i kulturalne (między innymi Bieg Fiata i drużynę BKS Bielsko-Biała) i w dalszym ciągu prowadzimy działalność na rzecz tyskich instytucji zajmujących się wspieraniem dzieci skrzywdzonych przez los". ■

JAKOŚĆ

Atak na piramidę EFQM

Denso Polska podąża śladami Fiat Auto Poland. W drodze ku doskonałości Denso Thermal Systems Polska „wspięło się" na pierwszy z trzech stopni piramidy certyfikacji europejskiej EFQM, czyli „Zaangażowanie w doskonalenie". Spełniwszy wymogi norm ISO/TS 16949 oraz ISO 14001, spółka wkroczyła zatem na nową drogę ku jeszcze ambitniejszemu celowi, jakim jest Doskonałość, najwyższy poziom przewidywany przez Europejską Nagrodę Jakości (European Quality Award). Misją Europejskiej Fundacji Zarządzania Jakością (European Foundation for Quality Management), założonej w 1998 r., jest wzmacnianie pozycji przedsiębiorstw europejskich na światowych rynkach. Denso Polska była pierwszą spółką grupy Denso i pierwszym partnerem Fiat Auto Poland, jaki otrzymał to prestiżowe wyróżnienie. Ceremonia wręczenia nagrody odbyła się 12 kwietnia 2007 w obecności kierownictwa FAP i prezydenta miasta Tychy.

fot. I. Kaźmierczak

14 czerwca spółka DTPO świętowała zakończenie rozbudowy zakładu. Od lewej: prezes A. Fabbri, general manager DTS Europa, M. Nicolelli, dyrektor Zakładu Tychy Z. Arlet oraz biskup pomocniczy archidiecezji katowickiej, Gerard Bernacki

TEKST
Alicja Filowska
FOTO
Arch. CNH

Jest szybciej i za DARMO

Firma CNH ograniczyła rolę magazynu w Płocku na rzecz magazynu w Heidelbergu. Dealerzy, początkowo nieprzychylni zmianom, teraz nie mają powodów do narzekań.

Kilka lat temu, kiedy na rynku było parę podstawowych wersji ciągników i kombajnów, magazyn w Płocku sprawdzał się idealnie. Rynek zmienił się jednak nie do poznania, a CNH stale poszerza ofertę, odpowiadając natychmiast na jego potrzeby. Wobec tego jest więcej maszyn, coraz bardziej zaawansowanych technologicznie – w konsekwencji także części zamiennych jest więcej niż kiedyś.

„20 tysięcy miejsc na części różnego typu w magazynie w Płocku to już zdecydowanie za mało – wyjaśnia Dariusz Marciniak, szef działu sprzedaży części zamiennych CNH. – Zdecydowano więc, że dealerzy będą zaopatrywali się w magazynie w niemieckim Heidelbergu, który mieści 155 tysięcy typów części. Obsługuje on Polskę, Niemcy, Czechy, Słowację, Austrię i Węgry, w planach na bardzo bliską przyszłość jest także Skandynawia. Magazyn ten będzie niedługo rozbudowany tak, aby lokalizacji na części zamienne było w nim ok. 200 tys. Natomiast magazyn w Płocku nie ulegnie likwidacji, gdyż nadal są zadania, które musi spełniać".

Szacuje się, że na polskich polach jest około 100 tys. kombajnów typu Bizon, do których firma CNH jest zobligowana dostarczać części do roku 2014. Kiedy magazyn w Płocku funkcjonował tylko na potrzeby New Holland, dealer czekał na dostarczenie części 3 dni, w porównaniu z nowym systemem – o 2 za dużo. Było to niekorzystne dla klientów: zepsuty ciągnik w okresie, w którym na roli jest najwięcej pracy, to 2 dni zastoju. „Przedtem dealer wypisywał formularz z zamówieniem, przesyłał go faksem do magazynu, tam wprowadzano go do systemu, a następnie CNH przyjmowała części z Belgii i wysyłała do dealerów – dodaje Dariusz Marciniak. – Teraz dealerów podłączono do systemu ASAP, który służy do zamawiania części zamiennych w Niemczech w Heidelbergu. W systemie tym mają oni możliwość sprawdzenia różnych, przydatnych informacji (cena, historia części zamiennych), mogą też samodzielnie stworzyć raport swoich zamówień (jakie zamawiali części, w jakim trybie zamówienia) i na jego podstawie ocenić sytuację na rynku. Wszystko odbywa się w ciągu 1 dnia. Jeżeli dealer złoży zamówienie do godziny 16.00, na drugi dzień dostanie już część do rąk własnych. Stale też jest prowadzona statystyka dotycząca realizacji zamówień pilnych. Magazyn w Heidelbergu za ostatnie 5 miesięcy ma wskaźnik zamówień realizowanych w ciągu 24 h na poziomie 98,2%. To ważne, bo CNH teraz jest zobligowana do serwisowania ok. 1.400 tys. części zamiennych (inne firmy mają ich ok. 350 tys.), dlatego zawsze może się zdarzyć, że jakiejś części zabraknie i wtedy z pomocą przychodzi SOS – grupa ludzi, której zadaniem jest zorganizowanie jak najszybciej brakującej na magazynie części, a następnie dostarczenie jej do dealera".

Drugim zasadniczym atutem tej zmiany jest koszt transportu części zamiennych, a właściwie jego brak. Przedtem dealerzy musieli płacić za transport z Płocka do swoich punktów, rozrzuconych po całej Polsce, teraz części te dostarczane są im za darmo. ■

Na początku fakt, iż dealerzy będą teraz musieli zaopatrywać się w Niemczech, nie spotkał się z entuzjazmem z ich strony. Teraz są z tego programu bardzo zadowoleni. Transport części zamiennych za darmo to przywilej tylko największych rynków europejskich. Na terenie Polski nie oferuje tego żaden producent innej marki

UWAGA!
przedłużamy termin
nadsyłania zdjęć do 31 sierpnia

Konkurs fotograficzny
Moje XV-lecie

Redakcja Fiata Wokół Nas zaprasza do uczestnictwa w konkursie fotograficznym „Moje XV – lecie", który został ogłoszony w poprzednim numerze czasopisma. Przypominamy, że konkurs nawiązuje do daty zawarcia umowy przejściowej, której efektem było nabycie FSM przez Fiata Auto. Jakie zmiany zaszły w naszym życiu w ciągu tych piętnastu lat? Spróbujmy sięgnąć pamięcią w minione piętnastolecie i odnaleźć w nim zdjęcia, do których wracamy z największym sentymentem. Mogą to być zdjęcia z podróży, uroczystości rodzinnych, szeroko pojęta sfera życia prywatnego i zawodowego.
Prosimy o opisanie każdego z nadesłanych zdjęć, aby można było porównać temat z formą. Jak we współczesnej sztuce fotograficznej liczyć się będzie nie sama sprawność techniczna, bo dzisiaj fotografowanie nie jest zarezerwowane dla wtajemniczonych. Liczyć się będzie umiejętność patrzenia, podpatrywania, spoglądania na życie w swój własny, oryginalny sposób.

PRZYPOMINAMY REGULAMIN KONKURSU:

1. Konkurs przeznaczony jest dla pracowników spółek: Grupy Fiat, joint-venture oraz Fenice Poland, Denso Thermal Systems Polska i Ingest Facility Polska, które także nabywają nasze czasopismo, oraz ich dzieci.
2. W konkursie nie mogą brać udziału osoby zajmujące się zawodowo fotografią.
3. Tematyka zdjęć powinna być związana z okresem obejmującym ostatnie 15 lat naszego życia prywatnego lub zawodowego. Ponieważ tematyka jest bardzo szeroka, pod uwagę będzie brany także tytuł, opis fotografii i sam pomysł.
4. Każdy uczestnik może nadesłać do 5 zdjęć.
5. Zdjęcia powinny być nadesłane z w formatach: 10x15 cm lub 13x18 cm. Diapozytywy nie będą rozpatrywane.
6. Na odwrocie każdego zdjęcia należy podać imię i nazwisko autora, adres, telefon kontaktowy oraz miejsce pracy (w przypadku dzieci pracowników, poza w. w. informacjami należy podać także miejsce pracy rodzica).
7. Uczestnik konkursu do każdego zdjęcie powinien dołączyć tytuł i krótki jego opis.
8. Odpowiednio zabezpieczone zdjęcia powinny być nadesłane w nieprzekraczalnym terminie do 31 sierpnia br. na adres: Redakcja FWN, Satiz Poland, ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała, (można skorzystać także z poczty wewnętrznej FAP). Zdjęcia można przesłać również drogą mailową na adres: redakcja@satiz.pl
W tym przypadku rozmiar jednego zdjęcia nie powinien przekroczyć 300 kB. Pliki ze zdjęciami muszą być ponumerowane, a mail, oprócz wymaganych wyżej danych uczestnika konkursu, powinien zawierać tytuły i opis każdego zdjęcia w formie elektronicznej.
9. Redakcja nie zwraca zdjęć.
10. Przesłanie fotografii oznacza zgodę na ich publikację w FWN.
11. Rozstrzygnięcie konkursu przewidziano w październikowym numerze FWN.

nagrody:

I miejsce: Aparat fotograficzny cyfrowy **Canon PowerShot G7** matryca 10.0 mln pikseli

II miejsce: Aparat fotograficzny cyfrowy **Canon Digital IXUS 900 Ti** matryca 10.0 mln pikseli

III miejsce: **iPod U2 Special Edition** czarny, metalowy tył obudowy z wygrawerowanymi podpisami członków zespołu U2. 30 GB pojemności

Nadeszła długo oczekiwana chwila: na świat przyszło najmłodsze „dziecko” Fiata, produkowane w Zakładzie Tychy. Sympatyczny, świadomy swej wartości, niepowtarzalny – nowy Fiat ma wszelkie atuty, aby wyznaczyć początek nowej epoki, podobnie jak przed półwieczem uczynił to jego poprzednik.

Manifest nowego Fiata

Są produkty, które stają się symbolem epoki, symbolem pewnego szczególnego momentu w historii. Jednym z nich był Fiat 500, wprowadzony na rynek dokładnie pięćdziesiąt lat temu. Wtedy był świadectwem przełomu jaki nastąpił w powojennej odbudowie Włoch oraz ich rozwoju gospodarczego. Nowa 500-tka jest modelem wyczekiwanym niecierpliwie nie tylko we Włoszech, gdyż aspiruje do miana „manifestu nowego Fiata". Fiata, który zamknął trudny okres odnowy, ponownie notuje wzrost i z optymizmem patrzy w przyszłość.

Nowy model „Pięćsetki" jest czymś więcej niż tylko małym autkiem w stylu retro. Cele Fiata wykraczają bowiem daleko poza ożywienie nostalgicznych nastrojów. Zamysłem projektantów było stworzenie samochodu nie tyle przypominającego dawną 500-tkę, co raczej całkiem nowego Fiata 500, nowatorskiego, funkcjonalnego i budzącego równie ogromną sympatię. Chodziło zatem nie tyle o replikę modelu z lat 50., przeniesioną w czasy współczesne, co o auto przyszłości. Po raz pierwszy w historii motoryzacji wprowadzono na rynek samochód zasilany jednostkami napędowymi spełniającymi surowe normy, które dopiero wejdą w życie (Euro 5 zacznie obowiązywać z końcem roku 2009). Po raz pierwszy samochód o tak niewielkich rozmiarach został zaprojektowany tak, aby zdobyć pięć gwiazdek w testach zderzeniowych EuroNCAP. 500-tka ma zapewnić użytkownikom przyjemną podróż. Dlatego model wyposażono w najnowocześniejsze elektroniczne systemy „infotainment", zapewniające informacje i rozrywkę. Poza tym, podobnie jak jego antenat, Fiat 500 jest pojazdem wyjątkowym, niepowtarzalnym, z tym samym zawadiackim „uśmiechem" na masce. ■

Stworzony przez ludzi, dla ludzi

Do tej pory, przy pracach nad projektem nowego samochodu, producenci uwzględniali badania rynkowe i względy marketingu. Tym razem zastosowano nowatorski plan, polegający na umożliwieniu każdemu miłośnikowi motoryzacji wzbogacanie projektu, nawet najbardziej szalonymi pomysłami. Z możliwości wyrażenia opinii za pośrednictwem strony www.500wantsyou.com skorzystało ponad trzy miliony osób. Wiele z zebranych w ten sposób sugestii przyczyniło się do opracowania projektu auta. Jeśli 500-tka sprzed pięćdziesięciu lat dawała wszystkim Włochom szansę na mobilność, to nowy model Fiata otwiera pasjonatom motoryzacji drzwi do nieznanych dotąd rozwiązań technologicznych, niestosowanych w pojazdach o tak skromnych gabarytach. Po raz pierwszy w historii pojazd należący do segmentu A jest prezentowany w tylu wersjach – z 3 silnikami (do których później dołączą kolejne), 4 poziomami wyposażenia i 12 kolorami – i z tak wieloma możliwościami jego personifikacji. Liczba potencjalnych kombinacji napędów, wersji wyposażeniowych i kolorów z piętnastoma różnymi rodzajami wnętrz, 9 typami obręczy kół i 19 naklejkami do ozdobienia boków, dachu, lub pokrywy bagażnika, wynosi – bagatela – pół miliona, a dokładnie 549.936 (i to nie uwzględniając blisko setki oryginalnych akcesoriów, zaprojektowanych specjalnie do Fiata 500). Krótko mówiąc: nowy Fiat 500 to pierwszy „personal car" – samochód, który będzie można zamawiać „na wymiar". Trudno będzie o dwie identyczne 500-tki. Ten mały samochodzik, prawdziwy triumf indywidualizmu, będzie dostępny (w Polsce prawdopodobnie pod koniec roku) dla wielu, ale nie dla wszystkich, dzięki czemu nabierze ekskluzywnego charakteru. ■

Piękny i zawadiacki

Miękkie, zaokrąglone linie, dach w kształcie żółwiej skorupy, nieco łobuzerski wygląd. Po swym protoplaście nowy Fiat 500 dziedziczy zdolność do wzbudzania natychmiastowej sympatii. Wart podkreślenia jest też fakt, że nowy model zrealizowano w niecałe półtora roku – co udało się wcześniej w przypadku Bravo – ale zapewne trudniejszym zadaniem było uczynić z niego spadkobiercę prawdziwej ikony naszych czasów. Dlatego właśnie Centro Stile Fiat oraz dział Engineering & Design pozostawały ze sobą w ścisłym kontakcie. Zapewne świetnie się przy tym bawili, gdyż mogli pofolgować swojej fantazji, powracając do elementów dobrze już znanych ze „starej" 500-tki, modyfikując ich funkcje i materiały, a nawet znajdując dla nich nowe zastosowania. Te zapożyczenia nie trudno wytropić.

Zacznijmy od maski. Najbardziej oczywistym nawiązaniem do Fiata 500 z lat 50. jest para podwójnych, okrągłych lamp przednich, różniących się jedynie sposobem realizacji powierzonych im zadań: u góry reflektory, u dołu światła drogowe (podczas gdy wcześniej światła pozycyjne i kierunkowskazy znajdowały się niżej). Styl nieco „retro", ale połączony z najbardziej zaawansowaną technologią. Fiat 500 jest pierwszym przedstawicielem swojego segmentu, który proponuje seryjnie światła dzienne DRL (Day Running Light), tj. światła przednie, mocniejsze od pozycyjnych, a słabsze od drogowych. Rozwiązanie to umożliwia stosowanie się do przepisów nakazujących jazdę z włączonymi światłami mijania, a jednocześnie zwalnia od konieczności włączania tylnych świateł pozycyjnych, co przynosi wymierne oszczędności.

Wybrane elementy stylistyczne. U góry i po lewej: szkice wykonane przez Centro Stile Fiat

Do poprzednika nawiązują także charakterystyczne „wąsy" zderzaka, logo na masce silnika, wyprofilowana, chromowana klamka tylnej pokrywy w kształcie „siodełka rowerowego", perfekcyjnie komponująca się z lampą oświetlającą tablicę rejestracyjną, oraz szklany dach typu Sky Dome, będący reinterpretacją składanego płóciennego dachu z przeszłości. Projektanci dołożyli wszelkich starań, by maksymalnie wydłużyć kabinę – model ma długość 3,55 m, szerokość 1,63 m i wysokość 1,49 m. Maska jest zatem znacznie krótsza niż w „starej" 500-tce, a jednocześnie zaprojektowana tak, by pomieścić przedni napęd.

Boki są uaktualnioną wersją historycznej 500-tki, choć ich powierzchnia jest bardziej kompaktowa, z dużymi łukami wnęk kół. Szyby biegną przez całą długość samochodu, a ich czarne oprawy idealnie kryją górną krawędź drzwi, dzięki czemu w kabinie jest znacznie jaśniej. Pionowa tylna szyba, przecinająca pokrywę bagażnika po bokach, tworzy nowoczesną grafikę przeszklenia. I coś już zupełnie współczesnego: niewielki spojler w najwyższym punkcie pokrywy bagażnika, poprawiający aerodynamikę samochodu, oraz nazwa własna „Fiat 500", jako logo umieszczone na kołpakach i obręczach kół.

Wnętrze nowego modelu cechuje prostota. W tym przypadku jednak „prosty" nie znaczy „ubogi", tylko „łatwy w obsłudze". W przeciwieństwie do poprzedniego Fiata 500, w którym na desce rozdzielczej widniał praktycznie tylko wskaźnik zużycia paliwa (o wskaźniku poziomu paliwa w zbiorniku można było zapomnieć), zestaw przyrządów następcy jest kompletny, nowoczesny i ergonomiczny. Deskę w połączeniu z konsolą środkową i urządzeniami radio-auto można zamówić w kolorze kości słoniowej lub czarnym, określając tym wyborem charakter samochodu. Producentem deski rozdzielczej z zestawem wskaźników w formie tarczy, na której umieszczono prędkościomierz, obrotomierz i komputer pokładowy (wszystkie koncentryczne), jest spółka Magneti Marelli, oferująca ją w dwóch wersjach: „Comfort" i „Matrix". Ta druga oferowana jest z bonusem w postaci wyświetlacza z matrycą pokazującego piktogramy nawigacji satelitarnej Blue&Me Nav.

Uwagę przyciąga dźwignia zmiany biegów z elementami chromowanymi i chromowaną lub czarną (z połyskiem) gałką, zależnie od wersji. Do przeszłości nawiązuje zestaw najczęściej używanych przycisków, inspirowany świecidełkami i dźwigienkami dawnej 500-tki, a także fotele. Przypominają one – w kilku wariantach – swoich poprzedników z Fiata 500 z serii F z lat 60-tych: tapicerka dołu w jednolitym kolorze, a półkolista część górna i zagłówek dobrane do koloru kierownicy. W najbogatszych wersjach dostępne jest pokrycie z tkaniny Cordura, wykończone ozdobnymi, rurkowatymi wykończeniami, perfekcyjnie ukrywającymi szwy. Z kolei wyposażenie typowo sportowe proponuje fotele przednie i deskę rozdzielczą z elementami w kolorze skóry lub czarnym oraz bardziej zaokrąglone siedzenia tylne. ■

Choć w nowym Fiacie 500 jest tak wiele odwołań do przeszłości, to nie zastosowano ich tylko ze względów historycznych i sentymentalnych. Każdy z elementów analizowano, zastanawiając się nad jego rzeczywistą przydatnością w nowoczesnym samochodzie, a nawet znajdując dla niego nowe zastosowania. Jeszcze dzisiaj tamta „pięćsetka" wzbudza sympatię i ma na świecie rzeszę wielbicieli. Dlatego trzeba podkreślić zdolność i umiejętności Centro Stile Fiat, które potrafiło przetworzyć i unowocześnić tamte formy stylistyczne, zachowując ich treści

FIAT
500

Po raz pierwszy w historii pojazd kompaktowy zaledwie 3,5 – metrowej długości, został skonstruowany tak, aby zdobyć pięć gwiazdek w testach zderzeniowych EuroNCAP. Co więcej, najmłodszy maluch Fiata ma wszelkie szanse na uzyskanie sześciu gwiazdek, o ile nowa punktacja wejdzie w życie. Krótko mówiąc, bezpieczeństwo ponad wszystko, ale niewpływające w znaczący sposób na cenę. Decyzja ta potwierdza zamiar kontynuowania strategii w dziedzinie ochrony pasażerów, jaką konstruktorzy podjęli w poprzednich modelach Fiata.

Siedem poduszek powietrznych montowanych seryjnie, łącznie z poduszką chroniącą kolana kierowcy (Fiat 500 jest jedynym przedstawicielem segmentu samochodów kompaktowych, który ją proponuje). Zaden producent nie ma takiej liczby poduszek powietrznych w małych samochodach. Nowa 500-tka jest też pierwszym samochodem kompaktowym, który szczyci się strukturą porównywalną – pod względem odporności na zderzenia czołowe – z pojazdami o znacznie większych gabarytach. Przednie pasy bezpieczeństwa mają, rzecz jasna, podwójne napinacze i ograniczniki siły, a tylne są trzypunktowe. Siedzenia zostały wyposażone w system antisubmarining, który w razie gwałtownego zderzenia zapobiega wysunięciu się osoby spod pasa bezpieczeństwa. Poza tym w całej gamie montuje się seryjnie zaczepy Isofix do fotelików dla dzieci. Hamulce działają bez zarzutu, a zrywny silnik i zawsze przewidywalne zachowanie samochodu na drodze gwarantują wychodzenie bez szwanku z każdej krytycznej sytuacji. W nowym Fiacie 500 znalazły zastosowanie wszystkie najnowocześniejsze rozwiązania służące zapewnieniu pełnej kontroli nad pojazdem: urządzenie ESP (Eletronic Stability Program), dostępne we wszystkich wersjach napędowych, system antypoślizgowy ASR i Hill Holder, ułatwiający ruszanie pod górę oraz układ kontroli hamowania ABS najnowszej generacji. ■

Na umieszczonym obok przekroju widać pasy bezpieczeństwa z napinaczami i ogranicznikami siły. Na dużym rysunku siedem poduszek powietrznych oferowanych seryjnie w nowym Fiacie 500. Po raz pierwszy w historii model z tego segmentu został wyposażony w poduszkę chroniącą kolana kierowcy, do tej pory zarezerwowaną dla pojazdów o pokaźniejszych gabarytach.

Trzy i pół metra bezpieczeństwa

Szybki, do tego z ikrą

Powiedzmy sobie uczciwie: mechanika dawnej 500-tki była prosta, choć solidna, ale nic ponadto. Osiągi nie budziły euforii, bo przecież 90 kilometrów na godzinę na autostradzie nie było wynikiem imponującym. Nowy model, który dzięki niezawodności i niskiemu zużyciu paliwa może predysponować także do miana auta rodzinnego, zachwyca doskonałymi i nowoczesnymi silnikami oraz imponującymi parametrami technicznymi. Ale niekłamany zachwyt wzbudzą z pewnością jednostki, które zostaną wprowadzone na rynek w tzw. drugim rzucie, czyli wersje Abarth. Na razie debiutują trzy silniki: 1.2 Fire 8v o mocy 69 KM, 1.3 16v Multijet o mocy 75 KM i 1.4 Fire 16v o mocy 100 KM. Samochód produkowany jest w Zakładzie w Tychach, gdzie wytwarzana jest także Panda. To doskonała gwarancja, bo przecież Panda jest nie tylko najchętniej kupowanym w Europie samochodem segmentu A, ale i modelem uchodzącym za jeden z najdoskonalszych jakościowo, czego dowodzą niezbicie wyniki badań prowadzonych przez Quattroruote.

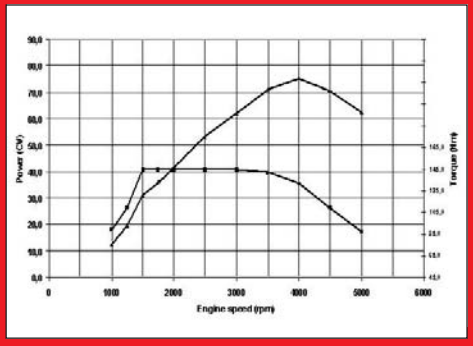
Wybór silnika będzie prawdopodobnie najtrudniejszą decyzją, przed jaką staną nabywcy nowej 500-tki. Ci, którzy planują wyjazdy w długie trasy, powinni zastanowić się nad jednostką wysokoprężną: konserwacja ograniczona do minimum (w praktyce można zapomnieć o tym, jak

Schemat mechaniki Fiata 500
Po prawej: krzywe mocy i momentu obrotowego silnika 1.3 Multijet

otwiera się maskę), rekordowe poziomy zużycia paliwa – poza miastem 3,6 litrów na sto kilometrów – i zdumiewająca werwa, dzięki której samochód przyspiesza od 0 do 100 km w 12,5 sekundy i osiąga maksymalną prędkość 165 km/godz. Dla pozostałych najbardziej racjonalnym rozwiązaniem powinien być silnik 1.2 Fire, który za sprawą serii usprawnień, takich jak zastosowanie elektronicznego systemu kontroli przepustnicy czy nowej komory spalania o wysokiej turbulencji, łączy niskie zużycie z przyzwoitymi osiągami, znacznie wyższymi w porównaniu ze swymi poprzednimi wersjami. Prędkość maksymalna wynosi 160 km/h, a wskazówka prędkościomierza może minąć 100 km już po 12,9 sekundach od startu. Ostatni z aktualnej gamy silników, Fire 1.4 16v, kieruje swą ofertę do miłośników sportowej jazdy. Z tą jednostką napędową pod maską, nowy Fiat 500 zmienia się w prawdziwą błyskawicę, przyspieszającą od zera do 100 km w 10,5 sekundy, i potrafi osiągnąć maksymalną prędkość 182 km/h. Oczywiście wyłącznie na torze lub na tych nielicznych odcinkach niemieckiej autostrady, jakich nie objęto jeszcze ograniczeniami prędkości. ■

Silniki gotowe do Euro 5

Wszystkie silniki montowane w nowej 500-tce zostały opracowane pod kątem zgodności z wymogami norm emisji spalin Euro 5, które wejdą w życie dopiero pod koniec 2009 r. To nie wszystko. Dwie z dostępnych jednostek napędowych –1.2 Fire i 1.3 Multijet – wytwarzają odpowiednio 119 i 111 gramów dwutlenku węgla na kilometr. Już teraz silniki nowego modelu mieszczą się zatem w limicie 120 gramów, jaki Komisja Europejska zamierza wprowadzić w 2012 r., pomimo licznych protestów wielu producentów, którzy uważają, że norma ta jest zbyt surowa albo wręcz nieosiągalna.



CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNE

1.2 Fire	Pojemność	1242 cm³
	Moc maksymalna	69 KM (51 kW)
	Prędkość maksymal.	160 km/h
	Przyspiesz. 0-100	12,9 s
	Zuż. pal. w c. miesz.	5,1 l/100 km
1.4 Fire 16v	Pojemność	1368 cm³
	Moc maksymalna	100 KM (73,5 kW)
	Prędkość maksymal.	182 km/h
	Przyspiesz. 0-100	10,5 s
	Zuż. pal. w c. miesz.	6,3 l/100 km
1.3 16v M.jet	Pojemność	1248 cm³
	Moc maksymalna	75 KM (55 kW)
	Prędkość maksymal.	165 km/h
	Przyspiesz. 0-100	12,5 s
	Zuż. pal. w c. miesz.	4,2 l/100 km

500
DH 621 KR

fwn
fiat wokół nas

Nowy Fiat 500 rozpieszcza swoich pasażerów rozwiązaniami, opracowanymi po to, by zapewniać maksymalny komfort oraz poczucie harmonii ze środowiskiem. Jednym z takich rozwiązań jest szklany dach, dostępny w wersji uchylnej bądź zamontowanej na stałe, który wpływa na atrakcyjność zewnętrznej linii samochodu. Sky Dome – bo tak szklany dach został nazwany – tworzy estetyczną kontynuację przedniej szyby. Do usunięcia tej bariery i oddychania świeżym powietrzem wystarczy zaledwie siedem sekund – tyle zajmuje całkowite odsunięcie powierzchni przeszklonej. W odróżnieniu od 500-tki z 1957 r., delikatnie mówiąc dość spartańskiej, kabina jej następczyni została dopracowana wyjątkowo pieczołowicie. W efekcie wytężonej pracy projektantów, której ramy wyznaczały dwa hasła przewodnie – dbałość o szczegóły i prostota, powstało przestronne, pojemne i bezpieczne wnętrze, inspirowane modelem sprzed pięćdziesięciu lat, ale wykonane zgodnie z najnowocześniejszymi kanonami ergonomii. Tablica wskaźników jest estetycznym połączeniem stylu retro i najbardziej zaawansowanych technologii. Pomimo skromnych gabarytów nowa 500-tka oferuje mnóstwo przestrzeni. Tylna kanapa, naśladując swym wyglądem stylowe fotele przednie, gwarantuje wygodną podróż dwóm osobom, a umieszczona w tunelu konsola pozwala na bezpieczne przewożenie kubków i butelek, jak również na podłączanie urządzenia do gniazdka na 12 volt, portu USB oraz urządzeń telematycznych iPod i PalmTop. Nie sposób także nie wspomnieć o bagażniku, który może zwiększać swą standardową pojemność 185 litrów do – bagatela – 550 litrów. Komfort wnętrza kabiny gwarantowany jest nie tylko przez tradycyjne ogrzewanie i ręcznie sterowaną klimatyzację, ale również wyrafinowany system klimatyzacji, który za pomocą elektronicznej centralki automatycznie steruje temperaturą, natężeniem nawiewu powietrza, jego rozdziałem oraz włączaniem sprężarki i recyrkulacją powietrza. Automatyczny klimatyzator Fiata 500 za pomocą kilku czujników rejestruje temperaturę wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz ocenia, jakie powinny być optymalne parametry wilgotności, temperatury i natężenia przepływu powietrza. ■

Bagażnik nowego Fiata 500 ma pojemność 185 litrów, ale może ją zwiększać do 550 litrów, jeśli towar załadowany zostanie po sam dach. Na następnej stronie, u góry po prawej: schowek na przedmioty

Auto „do życia"

Mariaż technologii i rozry

Oprawa kluczy może – podobnie jak obudowa telefonu komórkowego – zmieniać kolory w zależności od kaprysu właściciela samochodu

wki

Do wyboru jest blisko sto oryginalnych akcesoriów. Klient może kupić np. dozownik zapachów, zasilany z gniazda 12 V. Pasażerowie mają do wybory trzy wybrane przez siebie perfumy. Urządzenie, umieszczone we wnęce na napoje i kubki, włącza się za pomocą przycisku. Można też regulować intensywność zapachu, jaką chce się uzyskać we wnętrzu kabiny, a kolor pokrywy dyfuzora dopasować do wewnętrznego wystroju pojazdu. Wraz z Fiatem 500 powstały także nowe rodzaje kluczyków do samochodu, w których, podobnie jak w telefonach komórkowych, można wymienić obudowę zewnętrzną (w sumie jest ich dziewięć), otrzymując w ten sposób indywidualny kluczyk, dopasowany do odcienia karoserii lub po prostu aktualnego nastroju właściciela.

Fiat 500 oferuje też akcesoria o oryginalnym wzornictwie specjalnie opracowane do tego modelu. Na przykład wieszak na ubrania wykonany z miękkiego tworzywa sztucznego w kolorze kości słoniowej lub czarnym. Przygotowano też uchwyt na telefon komórkowy lub iPod, wyposażony w port USB i gniazdo 12V, dzięki czemu podróżni nie mają kłopotu z plączącymi się kablami. I wreszcie plandeka do przykrycia samochodu, na której umieszczono wizerunek Fiata 500 z lat sześćdziesiątych. Doprawdy trudno marzyć o czymś więcej.

Fiat 500 oferuje także ekskluzywne rozwiązania, zarezerwowane do tej pory dla aut z wyższych segmentów. Wśród nich „Blue&Me TM" czy ostatnią wersję urządzenia „Blue&Me TM Nav" – najbardziej zaawansowanego z dostępnych na rynku systemów, służących komunikacji i nawigacji. Nowy Fiat 500 proponuje ponadto zestaw głośnomówiący w technologii Bluetooth® z zaawansowaną funkcją rozpoznawania głosu, port USB, odtwarzacz MP3 oraz odtwarzacz komunikatów SMS.

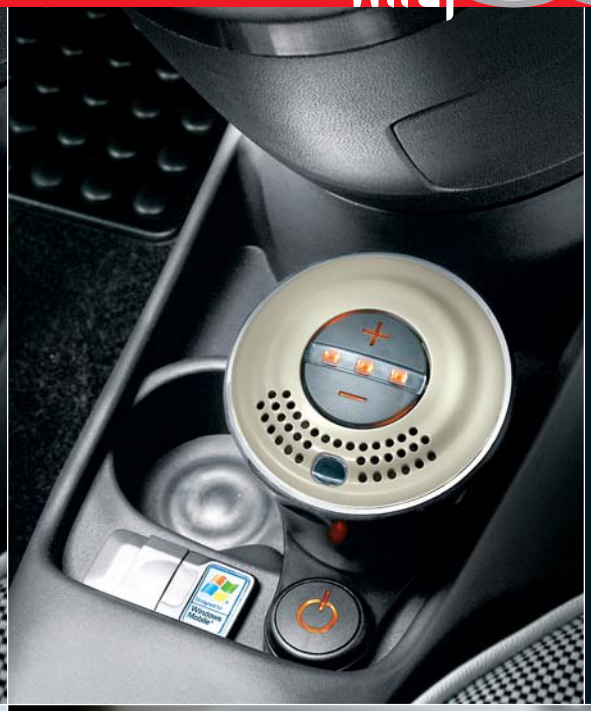
Oczywiście nie mogło też zabraknąć nawigatora satelitarnego najnowszej generacji (sterowanego za pomocą głosu lub przycisków wbudowanych

w kierownicę), bardzo konkurencyjnego cenowo i w porównaniu z wcześniejszą wersją, wzbogaconego o szereg funkcji. Kalkulacja miejsca docelowego następuje w czasie rzeczywistym: mapa kraju jest zapamiętywana na kluczyku USB (pendrive), gwarantując szybszy niż w przypadku tradycyjnej płyty CD, dostęp do danych.

Poza tym w przypadku Blue&Me TM Nav wszystkie funkcje są zintegrowane i dostępne na desce rozdzielczej samochodu. Podczas nawigacji można nie tylko słuchać ulubionej muzyki, która zapisana jest, wraz z mapą, na tym samym nośniku pamięci USB lub na odtwarzaczu multimediów, ale też telefonować, korzystając z zestawu głośnomówiącego.

Ble&Me TM Nav został już przystosowany pod kątem uruchomienia w przyszłości szeregu usług telematycznych, jak: SOS Emergency, Info Service i usług ubezpieczeniowych.

W konsoli centralnej zamontowano port USB, który umożliwia podłączenie iPoda, nośnika pamięci z plikami w formacie MP3, WMA lub WAV. Doskonałą jakość i wierność odtworzenia dźwięków gwarantuje system audio z sześcioma głośnikami (dwa tweetery o mocy 30 Wat i cztery pełnozakresowe). Na żądanie montowany jest system Hi-Fi o nazwie „Interscope Sound System": dwa tweetery, dwa woofery i dwa głośniki pełnozakresowe, subwoofer o mocy 100 W i wzmacniacz o mocy 30 W, całość połączona z odbiornikiem radiowym oraz odtwarzaczem płyt CD i plików MP3. Trzy różne metody przetwarzania sygnału i efektów dźwiękowych sprawiają, że akustyka we wnętrzu kabiny jest naprawdę wyjątkowa. ■



Od lewej: port USB, wtyczka na odtwarzacz MP3, dozownik zapachów. Poniżej: nawigator Blue&Me i dźwignia zmiany biegów

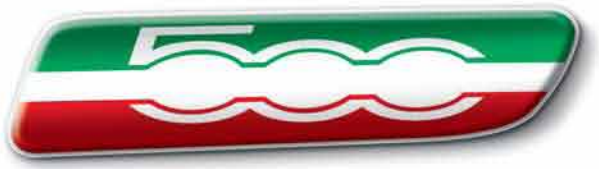
„Bianco gioioso" to specjalny, perłowy, trzywarstwowy odcień bieli, uzyskiwany w procesie obróbczym stosowanym dotąd tylko dla tzw. super samochodów. Gama barw nowego Fiata 500 obejmuje ponadto: „Bianco blanco" (biały), „Blu m'ama non mi ama", „Blu impeccabile" (niebieskie), „Grigio perbene", „Grigio galante" (szare), „Nero provocatore" (czarny), „Verde libero e bello" (zielony), „Arancio gustoso" (pomarańczowy), „Azzurro cuor leggero" (błękitny), „Rosso sfrontato" (czerwony) i „Giallo birichino" (żółty).

Tęcza kolorów

Mała, łobuzerska 500-tka wzbudza sympatię również dzięki kolorom nadwozia. Centro Stile Fiat przygotowało ich aż dwanaście (sześć zainspirowanych stylem „vintage"), by zapewnić klientom możliwie największy i najbardziej zindywidualizowany wybór. Paleta barw obejmuje osiem odcieni pastelowych, trzy metalizowane i ekskluzywny kolor perłowy. Wszystkie barwy diametralnie różnią się od tych stosowanych obecnie: są zatem biele i błękity obowiązujące na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, czyli w epoce „Dolce vita", są też mocniejsze, bardziej wyraziste żółcie i pomarańcze, modne pod koniec lat sześćdziesiątych, w czasach „dzieci-kwiatów", pop-kultury, młodzieżowej kontestacji, marzeń o zmienianiu świata, są wreszcie czerwienie, granaty oraz eleganckie i dyskretne odcienie zieleni. Gra w kolory odgrywa rolę również przy tworzeniu personalizacji karoserii, siedzeń i poszyć wewnętrznych. Także w tym przypadku przypomina o sobie 500-tka z 1957 r., choć tym razem w sposób bardziej subtelny. Zastosowane materiały nie mają nic wspólnego z ich ubogimi, skóropodobnymi poprzednikami: to najprawdziwsza skóra, ta sama, jaką pokryte są słynne fotele Frau. Nową 500-tkę można wzbogacić o dziesiątki elementów karoserii i zdobień, które stanowią największe odwołanie do przeszłości i wspomnień. Chromowana belka przywołuje na myśl charakterystyczny zderzak Fiata 500 Lusso, a zestaw naklejek nadaje samochodowi „zawadiackiego" wyglądu. Warto wiedzieć, że w latach 60. dekoracje te stosowano na samochodach wyścigowych, zwłaszcza na „usportowionych" przez Abartha i Gianniniego Fiatach 500. Na zwykłych autach osobowych nie cieszyły się zainteresowaniem, były wręcz odbierane jako przejaw „prowincjonalności".

Dziś są wysublimowaną, ekskluzywną ozdobą. ■

W 1964 roku Gianni Morandi śpiewał: „Jeśli chcesz wyjść ze mną w niedzielę, przyjadę 500-tką tatusia". Dziś samochodzik stał się poważnym samochodem. W dalszym ciągu nazywa się 500, ale gama jego wersji i akcesoriów zapewnia utworzenie ponad 500.000 możliwych kombinacji. Można śmiało stwierdzić, że znalezienie dwóch identycznych egzemplarzy będzie praktycznie niemożliwie. Model zapewnia niemal nieograniczoną różnorodność. W cenniku, oprócz 19 rodzajów naklejek, znajdziemy trzy wersje wyposażeniowe: Pop, Lounge (najbardziej bogata) i Sport. Samochód został z premedytacją zaprojektowany na kształt zabawki, która w rękach obdarzonego fantazją miłośnika motoryzacji przejdzie fantastyczną transformację, i która stwarza pole do popisu miłośnikom wszelkiego rodzaju cacek i ozdóbek, nieprzywiązujących wagi do ceny. Na przykład: pokrywka dozownika zapachów może być dopasowana do kolorystyki wnętrza kabiny, podobnie zresztą jak oprawa kluczyków zapłonu, która może dowolnie się zmieniać. Fiat wyszedł od koncepcji samochodu marzeń, o jakim myślą wszyscy użytkownicy dróg, i dał im szansę wyrażenia swych opinii i sugestii za pośrednictwem strony www.fiat500.com. W rezultacie zebrano ponad 275 tysięcy pomysłów dotyczących konfiguracji, parametrów i akcesoriów, które przyczyniły się do rozwoju samochodu i dziś umożliwiają jego personalizację. ■



Taka, jaką chcesz

«To punkt odniesienia, do tworzenia Fiata przyszłości»

Sergio Marchionne

„SZATAN” na finiszu

Najpierw grał w piłkę nożną w Czułowiance Tychy, dostał się nawet do kadry trampkarzy Śląska. Trzeba było jednak dojeżdżać na treningi. Kupił więc „Diamanta”, od znajomego górnika, który wracając z odpustu – złamał koło. Hanusik je dokupił i miał rower jak się patrzy.

TEKST
Jerzy Piekarczyk
FOTO
arch. Zygmunta Hanusika

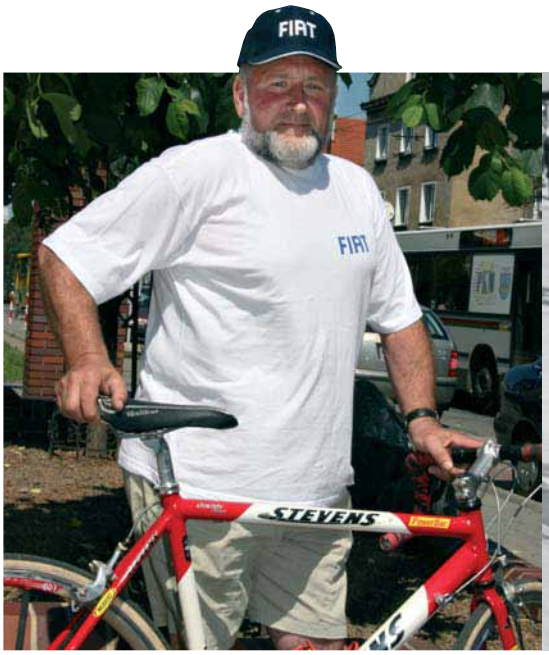
Jechał raz na trening, widzi – grupa kolarzy na drodze, trener na motorze za nimi, to się przyłączył. W pewnej chwili trener zawołał – chłopaki, na tym wzgórzu finisz. „Miałem taki spryt, mówi Zygmunt Hanusik, że potrafiłem w grupie kolarzy wypatrzyć najlepszego”. Tak było również tym razem. Kiedy tamten wyrwał do przodu, popędził za nim, wyprzedził go jakieś 50 metrów przed kulminacją podjazdu, potem spokojnie zawrócił i pojechał na trening. Był już na stadionie, patrzy – trener kolarzy przyjechał za nim na motorze. – Ty, słuchaj no, nie chciałbyś się ścigać na rowerze? – Nie, bo gram w piłkę.

W grupie kolarzy było dwóch chłopaków z Wartogłowca, którym trener powiedział, żeby namówili Zygmunta, aby zaczął z nimi trenować. Taki był początek… Mówiono o nim: szatan na finiszu. Czego się spodziewał po sporcie? Niczego. Nagród wtedy nie dawali, tylko dyplomy.

„W tamtych czasach sport był u nas czysty, nie słyszało się o dopingu, środkach wspomagających, korupcji. Teraz chłopak, który chce się bawić w kolarstwo, widzi w telewizji wielkie wyścigi, Tour de France, Giro d‘Italia, słyszy o wielkich pieniądzach i to działa. Przychodzi do mnie dwunastolatek i pyta, ile będzie zarabiać. Synek, mówię mu, co ty pytasz o pieniądze, skoro niewiele jeszcze umiesz. Ale ja się jemu nie dziwię, bo on słyszy w domu tylko o pieniądzach. Wejdź pan do jakiejś rodziny, tam się gada tylko o tym”.

W 1972 roku miał zapewniony wyjazd na olimpiadę do Monachium, wcześniej był na

olimpiadzie w Meksyku. Do Szwajcarii, na Wyścig Wilhelma Tella (obecnie Tour de Suisse) wysłali go niemal w przeddzień olimpiady. Dostał wszystkie ciuchy olimpijskie, garnitur i zapewnienie, że ze Szwajcarii przewieziony będzie wprost do Monachium. W Szwajcarii dowiedział się, że zamiast niego na olimpiadę wzięli zawodnika rezerwowego, który zresztą nie startował tam wcale – ot, pojechał sobie na wycieczkę. Po powrocie „Zyga" zapytał, po co wysyłali go na „Wilhelma Tella", skoro miał być olimpijczykiem. – No bo pan, panie Hanusik, był już na olimpiadzie w Meksyku.



„Który moment uważa pan za najbardziej dramatyczny w swej karierze?" – pytam.
Zamiast odpowiedzi przerzuca kartki albumu z wycinkami prasowymi i fotografiami, zatrzymuje się na tytule gazety, relacjonującej w 1973 roku Wyścig Pokoju: „2,5 km ze złamanym obojczykiem. Dramat Zygmunta Hanusika na ulicach Berlina."
„Rok wcześniej byłem trzeci, więc szykowałem się na Berlin. Tymczasem na pierwszym etapie złamałem obojczyk. Przede mną przewrócił się Francuz, który wjechał w szyny tramwajowe, złamał kierownicę, wpadł mi prosto pod koła, ja z trzeciej pozycji na niego, a za mną z prędkością 60-70 km cały peleton, czterdziestu zawodników. Nie było szans. Prezes Gołębiewski z Polskiego Związku Kolarskiego przyszedł potem do szpitala i pytał mnie, czy wiem co zrobiłem. Pytał z wyrzutem jakbym ten obojczyk złamał sobie celowo jakimś łomem. Zaciąłem zęby, nic nie powiedziałem, ale kiedy wieczorem przyszedł mnie odwiedzić Henryk Łasak, powiedziałem: panie trenerze, ja się wypisuję ze szpitala na własną odpowiedzialność. A potem oficjalnie zapowiedziałem, że rezygnuję z udziału w Wyścigu Pokoju. Wokół wyścigu było dużo szumu, media, telewizja, ale ani grosza, a jeździłem już sporo lat. Kopalnia „Ziemowit" w Lędzinach trzymała mnie na etacie, za 4 tysiące miesięcznie, z trudem wiązało się koniec z końcem. Byłem wciąż w dobrej formie. Zaproponowano mi wtedy pierwszy wyjazd zagraniczny, do Francji, na jeden sezon. To był taki klub półzawodowy, półamatorski, gdzie mogłem startować jako reprezentant Polski. Wygrałem 36 wyścigów. Francuzi chcieli mnie zatrzymać na drugi sezon, ale prezesi PZK kazali wracać do kraju, a potem nie podpisali z Francuzami kontraktu".

Dzisiaj jeździ na rowerze dla zdrowia. Dawniej należał do ścisłej czołówki polskich szosowców

„I co?"
„I po zabawie. Na własną rękę nie dało się wyjechać. Przez ten rok we Francji zarobiłem tyle pieniędzy co przez 10 lat jako zawodnik w kadrze narodowej. Gdybym urodził się dziesięć lat później, pewnie jeździłbym zawodowo za granicą, ale wtedy, gdy miałem najlepszą formę, była zupełnie inna rzeczywistość. Dawali nam aparaty fotograficzne, kryształy, talerze, było tego od cholery, w tapczanach leżały, na półkach, szarfy, wieńce, kto do mnie przyszedł dostawał na pamiątkę. Nie byliśmy materialistami, to prawda. Trener Łasak nas tak nauczył, to był taki drugi ojciec i on nas w kadrze tak ustawił, że byliśmy jak jedna, sportowa rodzina".
Po powrocie z Francji Zygmunt Hanusik jeździł jeszcze jeden rok, ale zmienił całkiem podejście do sportu. Może związane to było również z wiekiem, myśleniem o przyszłości. Rozglądał się za pieniędzmi, za jakimś biznesem. W końcu wybudował w rodzinnym Wartogłowcu pieczarkarnię – tutaj, gdzie

siedzimy w głębokich fotelach przed telewizorem, było jedno pomieszczenie, za drzwiami drugie, prawie 600 metrów kwadratowych pieczarek. Gdyby był partyjny, to pewnie pieczarek nie musiałby hodować. Kiedy wracał z olimpiady, mistrzostw świata, czy z Wyścigu Pokoju, sekretarz partii w kopalni mówił, panie Hanusik, partii potrzeba takich ludzi, podpisz pan deklarację, będzie pan dostawał trzynaście tysięcy miesięcznie, stawkę górnika dołowego. Działkę załatwimy… Ale Hanusik działkę już miał od prezydenta Tychów za promowanie miasta. Myśleli, Bóg wie ile na tym rowerze zarabia, pewnie dom sobie postawi. Bo gdyby ojciec Zygmunta zobaczył syna z legitymacją partyjną, wiadomo, co by było… Ojciec był Ślązakiem, służył w wojsku polskim, uważał się za polskiego patriotę, chociaż jego matka była Niemką z Opola.

Zygmunt miał niecałe 20 lat, kiedy brał udział w wyścigu w Niemczech. Wygrał ten wyścig. Wieczorem, po kolacji miał gości. Przyjechali samochodem, nalegali: niech zostawi rower, paszport i tak jak stoi, wsiada z nimi do auta, żonę z córką sprowadzą potem. Zygmunt jednak pamiętał, co słyszał na odprawie przed wyjazdem. Przyszło takich dwóch „goryli" i straszyli, że jeśli ktoś zostanie za granicą, rodzina będzie mieć kłopoty. „Zyga" był od niedawna po ślubie, Ewa urodziła mu córkę, nie ukrywa, bał się, że się im krzywda stanie.

Córka od dwudziestu lat mieszka w Niemczech, jeden z dwójki wnuków poszedł śladem dziadka i ściga się w Bawarii na rowerze, „Zyga" mógłby tam zostać na stałe, ale nie zrobiłby tego za żadne pieniądze.

Po kilkunastu latach miał kolarstwa i wyjazdów powyżej uszu. Prawda, zobaczył kawał świata, ale zdarzało się, że w ciągu roku był w domu wszystkiego dwa miesiące. Ale kiedy tak nagle rzucił kolarstwo, organizm doznał szoku i zaczęły się problemy: martwica lewej komory serca, migotanie przedsionków, nadciśnienie. Wystarczy?

„Serce mam scharatane. W klinice lekarze powiedzieli, że to serce osiemdziesięciolatka".

Zalecili jazdę na rowerze, i tak powrócił do kolarstwa. W 1994 roku, z grupą przyjaciół, reaktywowali macierzysty klub Górnik Lędziny. Działał więc w klubie i finansował go z pieczarek, bo innych pieniędzy nie było. Zmiany ustrojowe po 1990 roku sprawiły, że kluby padły, pozostawione na własnym rozrachunku nie miały szansy się utrzymać.

„Jest pan z usposobienia pogodnym człowiekiem, czy mi się tylko wydaje?" – pytam.

„Tak chyba jest, można powiedzieć".

„Optymista?"

„O tak, aż za bardzo. To moja niedobra cecha. Lubię pomagać ludziom i na tym w dzisiejszych czasach nie zawsze wychodzi się dobrze".

„Ale nie chciałby pan być inny?"

„No nie, absolutnie! W domu już tak wychowali i zostało… Pomagam ludziom, ludzie mnie. Jeszcze długo w nich takie odruchy zostaną, ale widzę, że to się powoli próbuje wykorzenić, że niby złe, niemodne, nieodpowiadające naszym czasom. A ja będę się zawsze upierał, że to jest dobre."

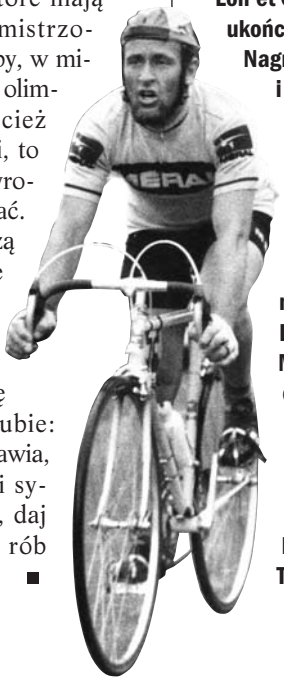
„A co się stało z pieczarkami, panie Zygmuncie?"

„Daj pan spokój. Nie chcę o nich słyszeć".

Interes szedł dobrze, nazwisko znanego szosowca robiło swoje. Pieczarki od Hanusika sprzedawały się w okolicy, nawet w Niemczech i Holandii. Kiedy jednak zajął się znowu kolarstwem, zabrakło czasu, a przy pieczarkach trzeba robić, noce zarywać.

„A co się stało z polskim kolarstwem?"

„Stało się to, że pieniędzy nie ma. Robota jest, jak mówią, ale każdy by chciał, żeby ręce i nogi miały spokój. Tak jest teraz w sporcie. W wielu firmach byłem, panowie, mówię, mam młodą drużynę, może byście zasponsorowali. – A kogo pan ma w tej drużynie, panie Hanusik? Jak będą tacy jak pan i będzie zawodowa drużyna, to damy pieniądze. Firmy chcą sponsorować tylko grupy sportowe, które mają szanse startu w mistrzostwach Polski, Europy, w mistrzostwach świata i olimpiadach. A przecież drzewo jak się sadzi, to trzeba czekać aż wyrośnie, trzeba o nie dbać. Podobnie z młodzieżą w sporcie. Jak nie ma pieniędzy na jej szkolenie, to skąd brać te gwiazdy? Mówię chłopcom w klubie: Sport, który się uprawia, trzeba kochać. Jeśli synek tego nie lubisz, daj sobie spokój i nie rób długów mamie". ■



O ZYGMUNCIE HANUSIKU

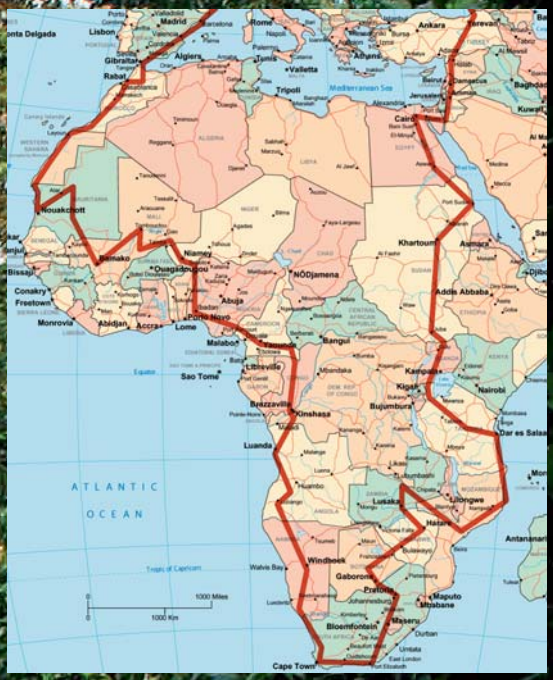
Romantyczny bohater

Zygmunt Hanusik. Rocznik 1945. Ps. „Zyga". Urodził się w Wartogłowcu (obecnie dzielnica Tych), absolwent zasadniczej szkoły zawodowej (ślusarz górnik). Kolarz szosowy wierny w ciągu całej swojej kariery sportowej (1960-78) Górnikowi Lędziny. Wychowanek trenera Wilhelma Weglendy, podopieczny szkoleniowców Jerzego Kusia i Henryka Łasaka. Debiutował w Wyścigu Pokoju (1968) zajmując 6 miejsce. W sezonie 1970 odniósł wszystkie swoje największe sukcesy: mistrzostwo Polski, pierwsze miejsce w morderczym wyścigu dookoła Algierii (24 etapy, blisko 2600 km w prawie 40° upale), tryumfator Wyścigu Pokoju (3 miejsce w klasyfikacji indywidualnej na trasie Praga-Warszawa-Berlin), szosowe mistrzostwo Polski (1970). Olimpijczyk z Meksyku (1968), czterokrotny uczestnik Wyścigu Pokoju w składzie zwycięskiej drużyny. Z zagranicznych wyścigów zwyciężył w Tour d'Algerie, Tour du Loir et Cher, na drugim miejscu ukończył wyścig o Wielką Nagrodę Annaby (1971) i Dookoła Bułgarii (1971). W 1994 r., wraz z grupą przyjaciół, postanowił reaktywować, rozwiązany w latach osiemdziesiątych, macierzysty klub Górnik Lędziny. Zasłużony Mistrz Sportu odznaczony m.in. Medalem za Wybitne Osiągnięcia Sportowe. Od pięciu lat dyrektor, organizowanego przez FAP, wyścigu Kryterium Tyskie Fiata.

PANDA po bezdrożach Afryki

TEKST
Jerzy Piekarczyk
FOTO
Autopodróżnicy

Na początku tego roku Jolanta Czupik i Dominik Stokłosa napisali na swej stronie internetowej autopodroznicy.com: „Chcesz nas pożegnać – przyjdź i ty. Czekamy na znajomych, przyjaciół i wszystkich, którzy trzymają za nas kciuki”. Wyruszyli 18 stycznia o 7.30 spod krakowskiego Barbakanu. Tak zaczęła się półroczna, bezprecedensowa wyprawa Fiat Panda Cross around Africa 2007 wtedy – nie pierwsza dla autopodróżników, dziś wiemy – że nie ostatnia.



PIERWSZA W HISTORII

Wyprawa w liczbach

Fiat Panda Cross around Africa 2007 była pierwszą w historii, zakończoną sukcesem, próbą objechania Afryki samochodem osobowym. W ciągu 147 dni (18 stycznia-13 czerwca br.) Jolanta Czupik i Dominik Stokłosa, przejechali 52 467 km na trzech kontynentach. Trasa Fiata Pandy Cross 1.3 Multijet, specjalnie przygotowanego przez FAP, wiodła przez 29 państw, w tym 19 afrykańskich.

Ilość zużytego paliwa: 3 363,5 litrów oleju napędowego (używano tylko paliwa dostępnego w poszczególnych krajach)

Liczba godzin spędzonych za kierownicą: 866 = 36 dni jazdy non stop.

Średni dzienny dystans: 357 km

Średnia prędkość w całej wyprawie: 60,5 km/h

Średnie spalanie: 6,4/100 km

Sponsorami wyprawy byli:
Fiat Auto Poland SA
Benefia Vienna Insurance Group
Selenia FL Poland
Kleen-flo Europe Sp. z o.o.

To była najdłuższa wyprawa z pięciu dotychczasowych, wymyślonych w ciągu czterech ostatnich lat przez parę absolwentów wydziału zarządzania Akademii Górniczo-Hutniczej, których połączyła chęć poznawania świata. – A może pojechać na Ukrainę i zobaczyć Krym? – propozycja Joli stała się zapowiedzią ich pierwszej, wspólnej wyprawy w 2003 roku. Odradzano im, „przecież to bandycki kraj, mówiono, porwą was, okradną, zabiją…" Chcąc sprawdzić, jak jest naprawdę, przejechali 6600 km zapamiętując piękno Ukrainy i gościnność jej mieszkańców. Rok później celem był już Kazachstan – pierwsza wyprawa w rejon Azji Centralnej, bez żadnej gwarancji na sukces. Pogranicznicy stukali się w czoło, gdy im mówili dokąd zamierzają dojechać swoim najzwyklejszym, seryjnym, fiatem Cinquecento 900. W 36 dni przejechali 15,6 tys. km. Po powrocie zanotowali: „Pokonać odległość kilku tysięcy kilometrów samolotem, to nie to samo, co pokonać taki dystans fiatem Cinquecento, mając po drodze wiele nieoczekiwanych zdarzeń"

Kiedy w 2005 roku powiedzieli sobie – jedziemy do Afganistanu, pytanie: chorzy czy stuknięci? miało prawo się pojawić. Po co jechać do kraju, gdzie przez ostatnie 24 lata trwa wojna? Czy uwierzono w motywację dwojga młodych ludzi, którzy zwierzali się w internecie: „My tak naprawdę nie potrafimy odnaleźć się w świecie arogancji, do którego należymy, w świecie zaawansowanej techniki, ale niskiej jakości życia, samolubstwa, pogoni za zyskiem i bezsensowną władzą".

Wielka przygoda czy wielka ucieczka?

Można ich wyprawy traktować jako wielką przygodę, ale może jest w tym również idea wielkiej ucieczki w poszukiwaniu – czego? Może sensu życia, może ludzkiej życzliwości, z którą się spotykali tam, gdzie nikt się jej nie spodziewał; może takich ludzi, jak ten spotkany w Pakistanie rowerzysta z Austrii, który jechał, nie wiedzieć czemu, do Chin, a przecież mógł siedzieć bezpiecznie w kraju i w telewizji oglądać wyczyny innych. Albo jak poznany w Mauretanii Australijczyk, który przeprowadził się tutaj, hoduje wielbłądy, ale powiedział im, że tak naprawdę odkrył w sobie coś, czego nigdy nie chciałby odkryć, że ma wstręt do siebie o to, że pokierował swoim życiem tak, a nie inaczej. Jest w tych podróżach balansowanie na granicy psychicznej i fizycznej wytrzymałości, jak wtedy, gdy dziewięć godzin odkopywali samochód przysypany piaskiem Pustyni Nubijskiej, gdy innym razem wyciągali go z błota Angoli myśląc, że ich wyprawa tutaj się definitywnie zakończy. I te chwile, które uświadamiały, że nie są sami, jak wtedy, gdy 21 tysięcy km od domu znaleźli na szybie, wetkniętą pod

pióro wycieraczki, kartkę z polskimi słowami: „Witamy autopodróżników!”.
– Polecacie innym taki sposób na życie? – pytam.
– Jeśli ktoś jest silny, wiele potrafi poświęcić, jest naprawdę bardzo wytrzymały psychicznie i fizycznie, to tak – mówi Jola.
Siedzimy w krakowskim Klubie Dziennikarzy Pod Gruszką, z okna widać Rynek, ludzie spacerują, gdzie im w głowie piaski pustyni czy afrykański busz. Jola z Dominikiem wyglądają na szczęśliwych z zakończonej w czerwcu wyprawy, cieszą się tym, czego dokonali, mają prawo do tej radości, bo gdy się ma 27, 28 lat, to ma się wciąż wszystko przed sobą.
– Czy to jest sposób na życie? – zastanawia się Dominik. – Na pewno polecamy podróżowanie. Na pewno trzeba znać siebie, bo w trudach podróży można się rozczarować samym sobą, nie tylko innymi. Poznać siebie można tylko w sytuacjach ekstremalnych, z tym, że niektórzy próbują siebie zmienić, a inni popadają w tak wielkie rozczarowanie, że z optymisty robi się nagle strasznie zamknięty człowiek. „Czasami lepiej pewnych rzeczy w sobie nie odkrywać” – przywołuje słowa spotkanego w Mauretanii hodowcy wielbłądów.
Zapisali na swej stronie:
Ona: „Od kilku lat podróżuję. Nie są mi obce ani wiatry, ani deszcze, ani nawet burze piaskowe czy trąby powietrzne. Przeżyłam awaryjne lądowanie samolotem, wysokie temperatury na Saharze… i myślę sobie, że to wierzchołek „góry lodowej” w moim życiu. „Coś, co Cię nie zabije, może Cię tylko wzmocnić”.
On: „Podróżowanie to moja pasja, a ostatnie lata dają mi do zrozumienia, że im cięższa wyprawa i trudniejsze warunki, tym radość dla mnie większa”
Wyruszając latem 2005 roku w swą kolejną podróż byli przekonani, że nic nie stanie na przeszkodzie w realizacji zaplanowanego celu. Tym razem się pomylili. Kiedy w Islamabadzie przyszli po list polecający z polskiej ambasady, niezbędny do otrzymania wizy afgańskiej, najpierw były standardowe pytania: skąd jadą? dokąd?, ale kiedy na pytanie: czym? urzędnicy ambasady usłyszeli: fiatem Cinquecento, jeden z nich wybuchnął śmiechem. – Bawi to pana? Takie śmieszne? – zapytała Jola. Opanował się, ale listu polecającego nie dali powtarzając, że to niebezpieczna podróż, Afganistan – wciąż dzikie państwo, taka wyprawa to duże wyzwanie, ale też skrajna głupota, za którą ambasada nie może brać odpowiedzialności. Chcecie jechać w góry Karakorum!? Nie macie szans!
Niebawem udowodnili, że niemożliwe jest możliwe, ale inne plany musieli zweryfikować, zmienić trasę, z której wrócili ostatecznie po 58 dniach dokładając swemu trzeciemu towarzyszowi podróży, jakim stał

Im trudniejsza wyprawa tym radość większa

PIEKŁO PUSTYNI

Z komunikatów Biura Prasowego Fiat Auto Poland

„(…) Gdy wyjeżdżali z Etiopii w kierunku Sudanu, musieli dodatkowo walczyć z ostrym zatruciem pokarmowym. W pewnym momencie objawy choroby tak bardzo się nasiliły, że kilka godzin Jola i Dominik spędzili w szpitalu, aby zrobić testy na malarię.
O tym miejscu Autopodróżnicy napisali w swoim blogu: „To jedno wielkie pobojowisko, gdzie tak naprawdę ludzie umierają na stojąco. W szpitalu od sześciu dni nie ma wody, są tylko cztery łóżka, reszta pacjentów leży na klepisku z ziemi…”
Osłabieni przez chorobę i upał dojechali do Sudanu, który przywitał ich rekordowymi temperaturami, dochodzącymi do 49 st. C. W drodze do Egiptu musieli pokonać niebezpieczną Pustynię Nubijską, gdzie na odcinku 300 km trudno spotkać żywe istoty.
Podjęli próbę, ale po kilku kilometrach droga przez tę pustynię okazała się nieprzejezdna. Grząski, sypki piach i wydmy uniemożliwiły im dalszą podróż, dlatego musieli w piekielnym słońcu odkopać samochód i zawrócić, zanim pustynia pokona ich na dobre. Dominik wysiłek ten przypłacił odwodnieniem organizmu i udarem słonecznym, dlatego Jola po raz pierwszy musiała zasiąść za kierownicą Fiata Pandy Cross (…)

się samochód, 28 tysięcy kilometrów. Rok później pojechali do Dakaru i to wtedy zrodził się pomysł: a może by objechać całą Afrykę? Cinquecento z 352 tysiącami przejechanych kilometrów nie wchodziło już w grę, ale pojawił się na horyzoncie Fiat Auto Poland, który zainteresowany „autopodróżnikami" użyczył na wyprawę najnowszy model Fiata Panda Cross 1.3 Multijet 4x4. Była to również pierwsza podróż, w której ktoś pomagał im finansowo, ale – mówiąc najogólniej – sponsorzy nie narzucali się z ofertami. Wszystkie poprzednie wyprawy autopodróżnicy organizowali za własne pieniądze. W poszukiwaniu sponsorów wysłali przeszło 80 ofert; tych, którzy okazali zainteresowanie, mogli policzyć na palcach.

Wybierając się w taką podróż nie można być pesymistą, są więc optymistami

Dominik: – Na razie niczego nie żałujemy, ani jednego momentu, ani jednej podróży. Zdarzają się takie chwile, kiedy się myśli: co ja tutaj robię? To jest taki moment zwątpienia, ale potem trzeba sobie powiedzieć: człowieku, o czym ty myślisz? Jest źle, ale za chwilę może być dobrze, i tak na pewno będzie. I przeważnie jest. Nie należy prowokować losu myśleniem, że się coś może nie udać. Wybierając się w tego typu podróż nie można być pesymistą, więc jesteśmy optymistami. Ale również realistami. Kiedy wiemy, że w Sudanie jest konflikt, to nie pchamy się tam, nie szukamy zbędnych, superekstremalnych przygód, nic nie jest naciągane, wszystko jest tak, jak się wydarzyło. Nie wymyślamy sobie dziwnych przygód.

Jola: – Była Afryka, ale nie widzieliśmy lwów, bo o tej porze roku trwają migracje i lwy sobie poszły w siną dal. To nie jest tak, że skoro jestem w Afryce, muszę koniecznie zobaczyć lwa. Można zobaczyć lub przeżyć coś innego, niekoniecznie to, co jest w stereotypowym myśleniu o podróży przez Afrykę.

– Macie już jej dość?

Jola: – Póki co, ja sobie chętnie odpocznę.

Dominik: – Ja też. Niektórzy są zakochani w Afryce, ja do nich nie należę, choć Afryka jest różnorodna i piękna, ale prawda jest taka, że potrafi napić się krwi...

Jola: – Dobrze jest zobaczyć w Afryce to, co się zobaczyło, przeżyć to, co się przeżyło – a potem odpocząć i nie wracać. Nigdy zresztą nie wracamy do miejsc, w których już byliśmy, w każdym razie nie staramy się wracać, bo świat jest zbyt duży i wciąż wiele miejsc, które chcemy zobaczyć.

Wszystkiego nauczyli się sami: od robienia zdjęć i pracy z kamerą, po styl pakowania i podróżowania. Kiedy na zaplanowaną na pół roku afrykańską wyprawę spakowali wszystko co potrzebne do wnętrza małej Pandy, uwierzyli, że w tej dziedzinie zdobyli chyba mistrzostwo świata.

W audycji TVN pytani przez Kingę Rusin, zaprzeczyli, aby łączyło ich coś więcej niż przyjaźń. Dominik ujmuje to tak: – Myślę, że znamy się na pewno lepiej niż niejedno małżeństwo z długim stażem.

– Są sytuacje, mówi Jola, w których masz możliwość sprawdzenia, na ile potrafisz poświęcić drugiej osobie swój mały egoizm.

„Wiedzcie jedno, jak myślicie o podróżowaniu, róbcie to mimo licznych problemów, bo to, co zobaczycie w życiu, to wszystko jest Wasze, i nikt Wam tego nie zabierze!" – napisał Dominik Stokłosa na stronie internetowej, i powtarza to przy każdej okazji. Pomysły rodzą się i umierają, ponieważ ich realizację odkłada się często na rok, na dwa, na bliżej nieokreślone „jutro", aby któregoś dnia stwierdzić, że na wszystko jest już za późno. ■

POWRÓT DOSKONAŁOŚCI

Mając na uwadze naszą przeszłość jako dywizję TNT z dumą ogłaszamy początek jeszcze lepszej przyszłości. Powitajmy CEVA. CEVA jest nastawiona na ciągłą innowacyjność stanowiącą drogowskaz dla branży oraz koncentruje się na doskonaleniu łańcucha dostaw naszych klientów. Chcemy by nazwa CEVA w swoim nowym kształcie kojarzyła się z doskonałością działania i nowymi technologiami. To nasza obietnica. Nie zawiedziemy Was.

TNT logistics

CEVA

Ceva Automotive Logistics Poland Sp. z o.o.
ul. Konwojowa 51, 34-346 Bielsko-Biała
Tel . + 48 33 813 41 02
marketing@pl.cevalogistics.com • www.**cevalogistics**.com

Biec, ciągle biec w stronę mety...

TEKST
Alicja Filowska
FOTO
I. Kaźmierczak

XV edycja Biegu Fiata w Bielsku Białej: 3 VI 2007r., godzina 11. Wszyscy, którzy podpisali listę startową, odwrotu już nie mieli. Pozostało im tylko biec. Kierunek był jeden – meta, a do niej ponad 10 km.

Wieczór, „cicho wszędzie, głucho wszędzie", na niebie księżyc i gwiazdy, a my idziemy na krótki spacer. Jest przyjemnie, po głowie chodzą różne myśli, można się zapomnieć i nagle słyszymy za sobą niepokojący tupot. Odwracamy się nerwowo – ktoś biegnie wprost na nas – chwilowe przerażenie, zupełnie niepotrzebne, być może ktoś właśnie przygotowuje się do następnego Biegu Fiata...

W tym roku, jak na XV edycję przystało, po raz kolejny uczestników było co nie miara. Biegli i ci młodsi i ci starsi, jedni, aby wygrać, inni, dla samej satysfakcji, z tego, że udało się dotrzeć do mety. Dla niektórych był to pierwszy Bieg Fiata, a dla wielu chcących się po prostu sprawdzić, już kolejny. Z roku na rok impreza zyskuje na popularności, biegniemy my, nasi znajomi i znajomi znajomych, stąd wniosek, że bieganiem można się zarazić. W przypadku epidemii ratunku nie znajdą ci, którzy lubią

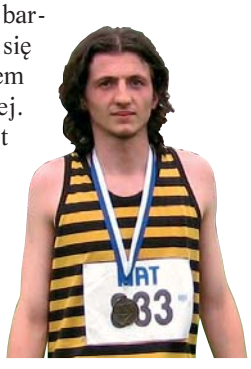
ruch w każdej postaci. Spać spokojnie mogą natomiast tylko te osoby, które sportu nijak nie lubią i nie czerpią z niego żadnej przyjemności. Wielu zaczynało za czyjąś namową, niechętnie, a teraz wystarczy wyznaczyć termin kolejnego biegu i bez wahania staną na starcie.
Jak podkreślali moi rozmówcy, bieganie to temat rzeka, ale zrobili wyjątek i w kilku zdaniach opowiedzieli, co według nich jest w tym sporcie najważniejsze i jak temat biegania przewija się przez całe ich życie, dzień po dniu.

MARIAN IWANIUK, (czas: 01:17:01) PRACOWNIK FAP W TYCHACH

Do tej pory kontuzja skutecznie uniemożliwiała mi bieganie, ale w tym roku stwierdziłem, że nadszedł czas, aby ponownie stanąć na starcie. Bieg Fiata był doskonałą ku temu okazją. Teraz jestem ogromnie usatysfakcjonowany, bo bez specjalnego treningu przygotowawczego dobiegłem do mety. Całe moje przygotowanie to był tydzień intensywnego biegania po 4 – 5 km każdego dnia. Jeżeli miałbym dać radę innym uczestnikom to powiem, że najlepiej słuchać swojego organizmu, nie narzucać mu tempa i długości trasy ponad jego możliwości, bo wtedy zamiast zdrowiu dopomóc, możemy zaszkodzić. A przecież bieganie to doskonałe zajęcie na odreagowanie stresu i szkoda byłoby się zniechęcić. Przyrzekłem sobie, że jeśli dotrwam do mety to będę biegał wieczorami dla własnej przyjemności i muszę się pochwalić, że słowa dotrzymałem. Jestem bardzo zadowolony, że się zdecydowałem, taki bieg to bardziej rywalizacja z samym sobą, swoimi słabościami niż z innymi uczestnikami. Dlatego mogę powiedzieć, że tym razem wygrałem.

SZYMON ODYJAS, (czas: 46:40) PRACOWNIK FAP W TYCHACH

Biegać uwielbiam, sam dla siebie często pokonuję trasy długości maratonów i pół maratonów, biorę udział także w biegach zorganizowanych. Przyznam, że Bieg Fiata był dotąd najkrótszym biegiem w jakim uczestniczyłem, ale i tak bardzo mi się podobało. Jakoś specjalnie się nie przygotowywałem, po prostu robiłem to, co lubię, tylko nieco intensywniej. Przede wszystkim najważniejsze jest równe tempo, aby niepotrzebnie się nie przemęczać. Wtedy na pewno wystarczy nam sił na dobrą końcówkę. Każdego wieczoru ruszam w trasę po lesie, dzięki czemu mam świetną kondycję i nie narzekam na samopoczucie. W przyszłym roku też pobiegnę i zamierzam poprawić czas, bo wiem, że mnie na to stać. Na ten temat mógłbym opowiadać i opowiadać, dlatego powiem po prostu, że biegałem, biegam i biegać będę, bo to sama przyjemność.



Bieg to bardziej rywalizacja z samym sobą niż z innymi uczestnikami

ZYGMUNT KASOLIK, (czas: 51:25) FIAT-GM POWERTRAIN W BIELSKU-BIAŁEJ

Najpierw rozgrzewka, a potem wieczorne bieganie ulubioną trasą – oto całe moje przygotowanie, które sprawdza się już od 15 lat. A dlatego od 15, że jak dotąd brałem udział w każdej edycji Biegu Fiata i każdy kończyłem na mecie. Jedyne o co się martwiłem to o pogodę, ale jak się okazało zupełnie niepotrzebnie. Mżyło, czyli jak dla mnie warunki były świetne. Sport po prostu uwielbiam: zimą biegam na nartach, organizuję biegi przełajowe, kiedyś intensywnie trenowałem, teraz już tylko na tyle, na ile wiek mi pozwala. Jestem przede wszystkim bardzo zadowolony z tego, że choć nie jestem już najmłodszy to mój czas każdego roku w zasadzie jest taki sam. Aby kondycję utrzymać biegam raz w tygodniu, w zimie także. Do Biegu Fiata przygotowywałem się miesiąc, najpierw pokonując 3-4 km, a potem, tak co trzeci dzień, biegałem na 8-10 km. Działam w zakładowym Centrum Rekreacji i Kultury i pomagam w organizowaniu biegów dla pracowników, ich współmałżonków i dzieci. Zachęcam do biegania wszystkich i radzę nie forsować się na samym początku. Aby nabrać wprawy na początek polecam marszobiegi, a potem to już na ile siły pozwolą. ■

WYNIKI

Kto na podium

Klasyfikacja mężczyzn	czas
1 miejsce – Michael Karonei (KEN)	00:31:10
2 miejsce – Henryk Szost (POL)	00:31:22
3 miejsce – Jakub Burghardt (POL)	00:31:31

Klasyfikacja kobiet	
1 miejsce – Dorota Ustianowska (POL)	00:38:23
2 miejsce – Dagmara Handzlik (POL)	00:41:44
3 miejsce – Anna Balbus (POL)	00:44:06

Pracownicy FAP	
1 miejsce – Sebastian Kądziołka	00:41:12
2 miejsce – Krzysztof Szor	00:41:20
3 miejsce – Jerzy Plewniak	00:44:01

TEKST **Wojciech Antonow**
FOTO **Agencja Infinity**

Lato pod znakiem **Freestylu**

Snowboarderzy i narciarze QUIKSILVER FIAT FREESTYLE TEAM po zimowym sezonie pełnym wrażeń zasłużyli na odpoczynek. Na scenę freestylowych wydarzeń sezonu letniego wkraczają kite i windsurferzy oraz deskorolkowcy.
Na początek kilka słów przypomnienia. Inicjatywa QUIKSILVER FIAT FREESTYLE TEAM narodziła się na przełomie 2006/2007 roku i ma na celu wspieranie najlepszych polskich zawodników, uprawiających sporty takie jak: snowboarding, narty freestylowe, windsurfing, kitesurfing i jazda na deskorolce.
Obecnie w skład teamu wchodzi 6 zawodników: Staszek Karpiel, Michał „Brelok" Ligocki, Janek „Jano" Krzysztof JR, Maciej „Kozi" Kozerski, Kuba Winkowski oraz Tomek Kotrych.
Na tym nie koniec. FIAT i QUIKSILVER mają zamiar przyjąć pod swoje skrzydła następnych pasjonatów, dając im tym samym możliwość rozwijania swoich pasji i uprawiania sportu freestylowego na światowym poziomie.
KING OF HELL to impreza zainspirowana przez środowisko uprawiające i pasjonujące się freestylowym windsurfingiem. Pierwsza, niesłychanie udana edycja KOH odbyła się we wrześniu 2006 przy wsparciu firmy Redbull. Tegoroczna była kontynuacją tego projektu, w tym sezonie jednak zyskując nowych sponsorów, zyskała także nową nazwę: QUIKSILVER/FIAT King of Hell.
Dla tych, którzy nie mieli okazji być na miejscu załączamy krótką relację z tych zawodów.

W długi, czerwcowy weekend na kempingu Chałupy III, na półwyspie helskim pierwszy raz w tym sezonie pojawiło się naraz tylu windsurferów. Freestylowcy, choć lubią długo pospać, w dniu zawodów musieli zjawić się na odprawie punktualnie o 8 rano. Chętnych do startu zjawiło się sporo, niestety nie dopisała pogoda – to znaczy pogoda była piękna, brakowało tylko wiatru.
I tak do godziny 16:00 zawodnicy, sędziowie i grupa kibiców czekała na moment, gdy powieje na tyle, że warto będzie wejść na deski. Chwilę później zapadła decyzja, żeby przenieść się na plażę pod Puckiem, po drugiej stronie zatoki, gdzie wiało

Maciek Kozerski w Egipcie

Co słychać u zawodników
Wieje prawie codzienie...

Snowboarderzy i narciarze odpoczywają po zimie, za to kite i windsurferzy są w fazie najgorętszych przygotowań do serii imprez, która przed nimi. Maciek Kozerski, jeden z najlepszych polskich kitesurferów przebywa obecnie w Egipcie: „Jestem w Hurgadzie w Colonie Watersports. Trenuję tutaj przed zawodami międzynarodowego cyklu PKRA i przed polskimi imprezami... Jestem tu od połowy maja i wieje prawie codziennie, więc jest nieźle. Poza tym dużo pracuję na siłowni, przyzwyczaiłem się do codziennych treningów, najwięcej jednak na pewno staram się przebywać na wodzie".
Drugi z „wodnych" graczy QUIKSILVER FIAT FREESTYLE TEAM ma już na swoim koncie pierwsze sukcesy tego sezonu. Kuba Winkowski, bo o nim mowa, po sumiennych przygotowaniach na Rodos, wywalczył pierwsze miejsce w kategorii Supersession, podczas drugiej edycji imprezy windsurfingowej QUIKSILVER/FIAT King of Hell, która odbyła się w dniach 07-10 czerwca w Chałupach.

lepiej niż w Chałupach, niestety i tak nie dostatecznie na sensowną rywalizację. O 17:00 zapadła decyzja o rozegraniu Low Wind Expression Session. Zasady takiej sesji są proste – oczarować sędziów swoją kreatywnością w tak mizernych warunkach. Po półgodzinnym pokazie, próbach zrobienia jak najlepszego wrażenia i jak najbardziej efektownych ewolucji, wszyscy zeszli na brzeg, a dyrektor zawodów, Kasper Orkisz, postanowił zakończyć sesję. Tak minął pierwszy dzień KOH.
Drugi dzień na Helu powitał nas super plażową pogodą, niestety także bezwietrzną. Po kilku godzinach oczekiwania, o godzinie 13:00 wszyscy spotkali się po stronie morza, aby w zastępstwie windusrfingu zmierzyć się w pojedynku na skimboardach – krótkich deskach, na których można ślizgać się bez żagla po przybrzeżnych falach. Ludzie na plaży mieli dobre widowisko, oglądając wyczyny zawodników, szczególnie najmłodszych, a także konkurs na najlepszą wywrotkę. Po godzinie 16:00 w ramach dalszych zastępczych atrakcji wystartował wakeboard – pływanie na desce ciągniętej przez motorówkę.
Poziom na wodzie był zróżnicowany, ale tym razem nie chodziło o współzawodnictwo tylko o dobrą zabawę.
Trzeciego dnia zawodów King Of Hell też nie doczekaliśmy się wiatru, niestety. Koło południa sędziowie zdecydowali spróbować rozegrać kolejny Low Wind Freestyle Expression Session, jednak pół godziny później wszyscy zrezygnowali z powodu braku jakiegokolwiek wiatru i udali się na obiad. Do końca dnia na morzu była cisza, nic nie wiało. Wieczorem odbyły się pokazy filmów windsurfingowych i ogólna integracja środowiska.
Niedziela – 4 dzień zawodów – tego dnia nieruchomo stały nawet wszystkie okoliczne wiatraki – elektrownie wiatrowe. W tych warunkach zawody postanowiono zakończyć – nagrody zostały przyznane, atmosfera była letnia i bardzo dobra. Mimo braku wiatru (wielka szkoda) zawodnicy okazywali wyraźne zadowolenie z organizacji zawodów, atrakcji jakie im zapewniono i oczywiście z nagród. W tego typu imprezach przede wszystkim chodzi o dobrą zabawę, a tę uczestnikom tegorocznego QUIKSILVER/FIAT King of Hell zapewniono. Do zobaczenia za rok, na pewno będzie wiało! ■

WŁOSKIE KLIMATY

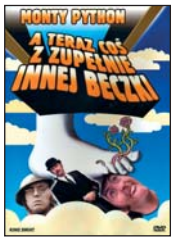
Fiat Ital Sound
w gorących rytmach!

15 czerwca 2007 w Klubie Platinum w Warszawie, na imprezie podsumowującej miejską edycję Fiat Ital Sound, wystąpił włoski DJ i producent, Andrea T. Mendoza.
Andrea T. Mendoza jest jednym z najbardziej utytułowanych i doświadczonych artystów europejskiej sceny klubowej. Swoją karierę rozpoczął dwadzieścia lat temu, a jego dyskografia poraża swoją objętością i jakością. Ostatni remiks z 2007 r. „Put Your Hands Up" z wokalem Manueli stał się prawdziwym przebojem.
Na stałe współpracuje z topowymi włoskimi klubami Twiga (Forte dei Marmi), Ciarlis (Cortina), Billionaire (Costa Smeralda, Sardynia) i regularnie gra w stolicach krajów „Nowej Europy" – Kijów, Moskwa i Warszawa to ostatnio najgorętsze kierunki jego podróży.
Wieczory Fiat Ital Sound w Klubie Platinum to oprócz muzyki także specjały śródziemnomorskiej kuchni.
Wyśmienite pasty, sosy i owoce morza rozbudziły apetyt znanego z telewizyjnych ekranów Włocha Vito Casetti.

TEKST **Joanna Lasek**
FOTO **Michał Stojniak**
Ryszard Lenczewski

Śmiechu nigdy za dużo

Coraz więcej łączy nas z „wyspiarzami", którzy mają świetną kinematografię, warto więc zorganizować sobie we własnym zakresie mały seans angielskiego kina. Lubimy brytyjskie komedie romantyczne (zwłaszcza z ikoną tego gatunku – Hugh Grantem), na rynku jest też sporo innych filmów, które zaspokoją gusta nawet najbardziej wybrednych kinomanów.
Polacy uwielbiają angielskie poczucie humoru – łączy nas zamiłowanie do absurdu i pewnego rodzaju rubaszności. Angielskie komedie cieszyły i cieszą się w Polsce wielką popularnością – wystarczy wspomnieć „Goło i wesoło" czy całe cykle sitcomów. „**Nauka jazdy**" jest uroczym filmem należącym do lżejszego gatunku komediowego. W roli głównej występuje znany z serii filmów o Harrym Potterze Rupert Grint. Choćby dlatego warto poświęcić swój czas na obejrzenie „Nauki jazdy"; zobaczymy, jak toczą się losy nastoletnich aktorów poza planem Harry'ego Pottera. Historia stara jak świat – los styka nieśmiałego Bena Marschalla z emerytowaną nauczycielką. Bohater, szukając sposobu na uwolnienie się od nadopiekuńczej matki, zgłasza się do dorywczej pracy polegającej na pomaganiu w pracach domowych pani Evie. Starsza pani okazuje się nie lada ekscentryczką, przebywanie z nią to dla Bena prawdziwa szkoła życia. Razem udają się w podróż, która zmienia życie obojga. „Naukę jazdy" można potraktować jako kino familijne, prawdziwą ucztę należy zostawić na koniec.



Grupy Monty Pythona nie trzeba chyba nikomu przedstawiać. W Polsce są fani, którzy znają większość skeczy na pamięć. Absurdalne poczucie humoru angielskich komików trafiło w naszym kraju na podatny grunt. I słusznie, Monty Python, mimo upływu lat, nie starzeje się. Różne telewizje powtarzają cyklicznie „Latający Cyrk", w związku z czym liczba wielbicieli stale wzrasta. Posiadanie kolekcji filmowej „Pythonów" to rzecz obowiązkowa dla człowieka mającego poczucie humoru. A jest spory wybór. „**A teraz coś zupełnie z innej beczki**" to pierwszy pełnometrażowy film grupy. Powstał w 1971 roku i jest zbiorem skeczy, gagów zebranych w 84 minutową całość. Wystarczy w zupełności na długi seans ze śmiechem. Nie do wiary, jak grupie sześciu inteligentów, ze skrajnie absurdalnym poczuciem humoru, udało się stworzyć tak zwartą ekipę i tak zapaść w pamięć widzów. Wystarczy wspomnieć, że – jak do tej pory – nikomu nie udało się osiągnąć aż takiej popularności na niwie komediowej. Nie można pominąć kontrowersyjnego „Żywotu Briana" ze słynną piosenką „Always look on the bright side of life", a także filmu „Monty Python i Święty Graal".

PREMIERY KINOWE
Misja Małego

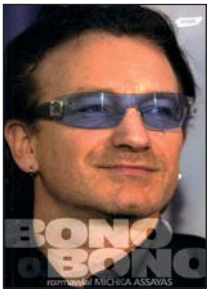
„Ty możesz zostać bohaterem" to kolejny film animowany, który odniósł z Stanach Zjednoczonych prawdziwy sukces. Jest to zwariowana historia 10 letniego chłopca, który jest fanem pewnej sportowej drużyny. Podczas włamania do szatni zespołu ginie bezcenny skarb, bez którego niemożliwe jest zwycięstwo w przyszłych mistrzostwach. Chłopiec (w wersji polskiej głos Małgorzaty Kożuchowskiej) rusza więc w podróż, aby odzyskać skradziony przedmiot. W drodze towarzyszy mu rozbrykana piłeczka (głos – Krzysztof Tyniec). Podczas misji Mały dowiaduje się sporo o sobie, przyjaźni, poświęceniu i innych istotnych rzeczach. Reż.: Christopher Reeve, głosu użyczyli: Małgorzata Kożuchowska, Krzysztof Tyniec, Agnieszka Dygant.

Bezcenny skarb

Powtórka ze śmiechu

„U Pana Boga w ogródku” Kolejna część uwielbianej i wyjątkowo udanej komedii „U Pana Boga za piecem”. W miasteczku o wdzięcznej nazwie Królowy Most nic się nie zmieniło – nadal rządzą tu pospołu proboszcz i komendant. Pojawiają się natomiast nowi mieszkańcy – ciamajdowaty policjant z koneksjami rodzinnymi i świadek koronny. Ktokolwiek cenił sobie „U Pana Boga za piecem”, musi obowiązkowo obejrzeć kontynuację. Na tle marnych polskich komedii może trafić się coś wyjątkowego. Tym bardziej, pojawia się ta sama obsada. Reż.: Jacek Bromski, wyst.: Andrzej Zaborski, Krzysztof Dzierma, Emilian Kamiński, Jan Wieczorkowski, Wojciech Solarz.

Koniec marsylskiej trylogii



Lider U2

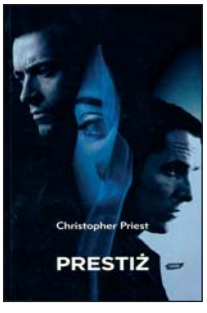
Bono to prawdziwy człowiek-instytucja. Abstrahując od roli, jaką odgrywa jako artysta, frontman irlandzkiej grupy U2, spełnia się jako filantrop i społecznik. Godne podziwu zaangażowanie, zwłaszcza, że nie wszyscy wielcy tego świata, dysponujący zasobnym portfelem, mają ochotę na działalność charytatywną. A Bono, nie dość, że sam nic na dobroczynności nie zarabia, to dodatkowo dzieli się tym, co ma z potrzebującymi. Rozmowę z artystą warto przeczytać, spotka się człowieka, który nie zapomniał, że wywodzi się z robotniczych przedmieść Dublina. To zaskakujące, ale udało mu się pozostać normalnym człowiekiem, któremu największą frajdę sprawia przebywanie z rodziną, a dodatkowo ma tę samą żonę od 20 lat! Czytelników poszukujących sensacji i plotek trzeba jednak zmartwić – Bono niechętnie opowiada o życiu prywatnym i z uporem maniaka stara się kierować rozmowę na temat potrzebującej pomocy Afryki.

Mischka Assayas i Bono: Bono o Bono. Znak. Kraków 2007.

Ukazała się właśnie ostatnia część tzw. „trylogii marsylskiej”, niestety, to już koniec tej świetnej serii. „Solea” jest najbardziej pesymistyczna i wieje z niej fatalizmem, jest też niestety najsłabsza, kto jednak czytał poprzednie części, nie może nie przeczytać i tej. Jean-Claude Izzo, pisząc finalną powieść, umierał na raka płuc, może stąd ten pesymizm, a wiedząc, w jakich okolicznościach powstawała „Solea”, nie sposób nie czuć się poruszonym. Trylogia to powrót do tradycji tzw. czarnego kryminału w najlepszym wydaniu. Autor wiele miejsca poświęcił wątkowi społecznemu – poznajemy środowisko ludzi odsuniętych przez resztę na margines, odrzutków, którzy (najczęściej z powodu innego koloru skóry) nigdy nie wdrapią się na szczyt drabiny społecznej. Trylogia chwyta za gardło i długo nie pozwala o sobie zapomnieć.

Jean-Claude Izzo: Solea. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2007.

„Prestiż” to książka niejednorodna, ma lepsze i gorsze momenty, nie da się jednak ukryć, że odznacza się pewną oryginalnością. Kanwą fabuły jest historia dwóch rywalizujących ze sobą iluzjonistów, którzy opętani żądzą zemsty, próbują się zniszczyć nawzajem. Świetny początek, zapowiadający dreszczyk emocji, potem jednak autor wybiega za daleko w swojej pogoni za nowatorstwem. Ale warto przeczytać, dobrze oddane są realia przeszłości, ciekawe są też wątki dotyczące iluzji, jednym słowem, czasu poświęconego na lekturę nie można uznać za stracony. Na podstawie książki nakręcono film, który można było niedawno zobaczyć na naszych ekranach.



Christopher Priest: Prestiż. Znak. Kraków 2007.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

600

WYMIARY 334/151/141 | BAGAŻNIK 170 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 38 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
600 ACTUAL	21.080	1108	40	150	6,0	143	4
600 50th - wers. jubileusz.	22.015	1108	40	150	6,0	143	4

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 35 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.1 ACTUAL	25.330	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.1 ACTIVE	28.305	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.2 DYNAMIC	30.940	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-JET 16v ACTUAL	33.065	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-JET 16v DYNAMIC	36.040	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.4 16v 100 HP	41.990	1368	74	160	6,5	154	4/5
1.2 4X4	37.315	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.2 4X4 CLIMBING	39.015	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.3 MULTIJET 16v 4X4	42.415	1248	51	150	5,3	135	4/5
1.3 M-JET 16v 4X4 CLIMBING	44.115	1248	51	150	5,3	135	4/5
CROSS	52.275	1248	51	150	5,3	141	4/5

Albea

WYMIARY 419/170/149 | BAGAŻNIK 515 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE 4D	30.515	1368	57	162	6,9	145	4/5
1.4 77KM DYNAMIC 4D	33.915	1368	57	162	6,9	145	4/5

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 ACTIVE	37.392	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM ACTIVE	45.892	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 DYNAMIC	42.492	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM DYNAMIC	50.992	1248	66	170	4,9	129	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOTION	55.667	1248	66	170	4,9	129	5

Grande Punto

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 65KM ACTIVE 3D	33.660	1242	48	155	6,1	145	4/5
1.2 65KM ACTIVE 5D	34.935	1242	48	155	6,1	145	5
1.2 65KM DYNAMIC 3D	36.295	1242	48	155	6,1	145	4/5
1.2 65KM DYNAMIC 5D	37.570	1242	48	155	6,1	145	5
1.4 77KM ACTIVE 3D	34.510	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM ACTIVE 5D	35.785	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 77KM DYNAMIC 3D	37.145	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM DYNAMIC 5D	38.420	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 77KM EMOTION 3D	44.285	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM EMOTION 5D	45.560	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM ACTIVE 3D	38.505	1368	70	155	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM ACTIVE 5D	39.780	1368	70	155	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 3D	41.140	1368	70	155	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 5D	42.415	1368	70	155	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM EMOT. 3D	48.280	1368	70	165	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM EMOT. 5D	49.555	1368	70	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM SPORT 3D	48.280	1368	70	165	6,1	145	4/5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 3D	40.885	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 5D	42.160	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 75KM DYN. 3D	44.625	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM DYN. 5D	45.900	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 75KM EMOT. 3D	51.510	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM EMOT. 5D	52.785	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 3D	45.985	1248	66	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 5D	47.260	1248	66	175	4,6	122	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. 3D	52.870	1248	66	175	4,6	122	4/5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. 5D	54.145	1248	66	175	4,6	122	5
1.3 MJT 16v 90KM SPORT 3D	52.870	1248	66	175	4,6	122	4/5
1.9 MJT 120KM EMOTION 3D	55.420	1910	88	190	5,6	149	4/5
1.9 MJT 120KM EMOTION 5D	56.695	1910	88	190	5,6	149	5
1.9 MJT 130KM SPORT 3D	55.420	1910	95	200	5,8	150	4/5

Opcje: Centralny zamek z pilotem w kluczyku 382,5 zł – Kolumna kierownicy z regulacją w dwóch płaszczyznach 425 zł – Elektrycznie sterowane szyby tylne 680 zł – Klimatyzacja manualna dla wersji Fresh i Active 3400 zł – Klimatyzacja manualna dla wersji Dynamic 2550 zł – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa 4675 zł – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa (wersja EMOTION, SPORT) 850 zł – Elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne, lakierowane, czujnik temp. zewnętrznej 425 zł – Przyciemniane szyby boczne i tylna 340 zł – Przystosowanie do montażu radia (okablowanie + antena + 6 głośników) 467,5 zł – Światła przeciwmgielne 510 zł – Spryskiwacze reflektorów 680 zł – Dzielona tylna kanapa 40/60 510 zł – Lakier metalizowany 1232,5 zł – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów 382,5 zł – Czujnik deszczu 510 zł – ESP+ASR/MSR, HBA i Hill Holder 2125 zł – Szklany dach otwierany elektrycznie Sky Dome 3400 zł – Automatyczna skrzynia biegów MTA 4250 zł – Skrzynia 6-biegowa manualna 1955 zł – Blue&Me – Bluetooth + USB 807,5 zł – Radioodtwarzacz CD zintegrowany ze sterowaniem z koła kierownicy 1275 zł – Radioodtwarzacz CD/MP3 zintegrowany ze sterowaniem na kierownicy 1700 zł

Croma

WYMIARY 475/177/160 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 62 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 MJT 16v 150KM ACTIVE	78.617	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM AUT.ACT.	84.142	1910	110	210	6,1	161	5
1.8 16v 140KM DYNAMIC	71.315	1796	103	200	8,5	200	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	77.605	1910	88	195	6,1	160	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	83.895	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM AUT. DYN.	89.420	1910	110	210	6,1	161	5
2.2 16v 147KM EMOTION	88.060	2198	108	210	8,6	204	5
2.2 16v 147KM AUT. EMOTION	92.310	2198	108	210	8,6	204	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	88.145	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM AUT. EMOT.	93.670	1910	110	210	6,1	161	5
2.4 MJT 20v 200KM AUT. EMOT.	112.115	2387	147	216	8,0	212	5

Opcje: Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa 2550 zł – Lakier metalizowany 1530 zł – Alarm z czujnikiem grawitacyjnym 1105 zł – Sterowanie radiem z koła kierownicy 425 zł – Czujnik deszczu 425 zł – ESP+ASR i Hill Holder 2465 zł – Szklany dach otwierany elektrycznie 5865 zł – System CONNECT NAV+ z wyświetlaczem kolorowym 8075 zł

Stilo Multi W.

WYMIARY 452/176/157 | BAGAŻNIK 510 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 58 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 95KM ACTIVE	51.340	1368	70	176	6,8	181	5
1.6 16v 105KM ACTIVE	53.975	1598	77	183	7,6	181	5
1.9 MJT 120KM ACTIVE	60.775	1910	88	190	5,6	149	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	64.685	1910	88	190	5,6	149	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	70.465	1910	110	207	5,6	154	5

Opcje: Elektrycznie sterowane szyby tylne 850 zł – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa 5950 zł – Lakier metalizowany 1445 zł – ESP+ASR/MSR, HBA 2465 zł – Szklany dach otwierany elektrycznie Sky Window 4250 zł – System CONNECT NAV+ z wyświetlaczem kolorowym 7225 zł

Sedici

WYMIARY 411/175/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 50 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 MTJ DYNAMIC 4X4*	61.965						5
1.6 16v EMOTION 4X4*	53.465						5
1.9 MTJ EMOTION 4X4*	66.215	1910	88	180	6,6	174	5

Opcje: Lakier metalizowany 1360 zł – Radioodtwarzacz CD/MP3 zintegrowany 425 zł – Podgrzewane siedzenia przednie 680 zł

*oferta ważna do 31.08.2007 r.

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 58 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 90KM ACTIVE	45.892	1368	66	179	6,7	158	5
1.9 MJT 120KM ACTIVE	53.542	1910	88	194	5,3	139	5
1.4 16v 90KM DYNAMIC	50.142	1368	66	179	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 150KM DYN.	56.942	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	57.792	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	62.042	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 150KM EMOT.	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 120KM EMOTION	64.592	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	67.142	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 150KM SPORT	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 16v 150KM SPORT	67.142	1910	110	209	5,6	149	5

Opcje: Klimatyzacja manualna z filtrem przeciwpyłkowym 3315 zł – Światła przeciwmgielne z funkcją doświetlania zakrętów 595 zł – Klimatyzacja automatyczna dwusterfowa + tylne nawiewy powietrza i filtr przeciwpyłkowy 1700 zł – Lakier metalizowany 1445 zł – Lakier perłowy 1785 zł – Skórzana tapicerka 5100 zł – Kierownica z 6 przyciskami sterującymi radioodtwarzaczem 340 zł – Kierownica i gałka dźwigni zmiany begów pokryte skórą 425 zł – Czujniki ciśnienia w oponach 1275 zł – ESP +ASR / MSR / HBA i Hill Holder 2295 zł – Skydome: panoramiczny szklany dach otwierany elektrycznie 3825 zł – Czujnik zmierzchu wraz z czujnikiem deszczu 765 zł – Fotele przednie podgrzewane 850 zł – Gniazdko 12V w bagażniku 68 zł – Blue&Me™ 1020 zł – Pakiet Sport 2805 zł – Radioodtwarzacz CD z MP3, system nagłośnienia Hi-Fi 40W, 6 głośników 1487,5 zł – Radioodtwarzacz CD, system nagłośnienia Hi-Fi 40W, 6 głośników 1105 zł – System nagłośnienia Hi-Fi z 5-kanałowym wzmacniaczem, 260W subwoofer typu bass-reflex, 6 głośników 1530 zł – Kurtyny powietrzne 1020 zł – DPF – filtr cząstek stałych dla silników diesla 2295 zł

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 60 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	39.270	1368	57	148	7,4	174	5
1.4 77KM DYNAMIC	42.840	1368	57	148	7,4	174	5
1.6 16v NATURAL POWER/ CNG (gaz ziemny) ACTIVE	55.420	1596	76/68	163	9,2	171	5
1.3 M-JET 16v 85KM ACTIVE	47.770	1248	62	156	5,5	145	5
1.3 M-JET 16v 85KM FAMILY	52.785	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 105KM ACTIVE	49.470	1910	77	164	5,8	153	5
1.9 M-JET 105KM DYNAMIC	53.040	1910	77	164	5,8	153	5
1.9 M-JET 120KM FAMILY	57.290	1910	88	174	6,1	160	7

Opcje: Centralny zamek z pilotem w kluczyku 510 zł – Kolumna kierownicy z regulacją wysokości 340 zł – Klimatyzacja manualna 3400 zł – Elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne 467,5 zł – Światła przeciwmgielne 552,5 zł – Lakier metalizowany 1232,5 zł – Zderzaki w kolorze nadwozia 510 zł – System CONNECT NAV 6630 zł

147

WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 60 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
3D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	60.350	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	62.900	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	68.850	1910	88	195	6,0	155	5
3D 1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	73.950	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	67.490	1598	88	195	8,2	194	5
3D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	73.440	1970	110	208	8,9	211	5
3D 2.0 TS 150KM SELESPEED DIST.	85.765	1970	110	208	8,9	211	5
3D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	78.540	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.6 TS 120KM BLACK LINE	70.125	1598	88	195	8,2	194	5
3D 2.0 TS 150KM BLACK LINE	76.075	1970	110	208	8,9	211	5
3D 2.0 TS SELESP. 150KM BLACK L.	88.315	1970	110	208	8,9	211	5
3D 1.9 JTDM 150KM BLACK LINE	81.175	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.9 JTDM 150KM Q2	81.175	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	62.050	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	64.600	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.9 JTDM 120KM PROG.	70.550	1910	88	195	6,0	155	5
5D 1.9 JTDM 150KM PROG.	75.650	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	69.190	1598	88	195	8,2	194	5
5D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	75.140	1970	110	208	8,9	211	5
5D 2.0 TS SELESPEED 150KM DIST.	87.465	1970	110	208	8,9	211	5
5D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	80.240	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 120KM BLACK LINE	71.825	1598	88	195	8,2	194	5
5D 2.0 TS 150KM BLACK LINE	77.775	1970	110	208	8,9	211	5
5D 2.0 TS SELES. 150KM BLACK L.	90.015	1970	110	208	8,9	211	5
5D 1.9 JTDM 150KM BLACK LINE	82.875	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.9 JTDM 150KM Q2	82.875	1910	110	208	5,9	157	5

GT

WYMIARY 449/176/136 | BAGAŻNIK 320 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 63 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 JTS 165KM PROGRESSION	95.200	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	98.600	1910	110	209	6,7	178	5
2.0 JTS 165KM DISTINCTIVE	100.300	1970	122	216	8,7	208	5
2.0 JTS 165KM SELESPEED DIST.	106.250	1970	122	216	8,7	208	5
3.2 V6 240KM DISTINCTIVE	120.700	3179	176	243	12,4	295	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	103.700	1910	110	209	6,7	178	5
2.0 JTS 165KM BLACK LINE	103.700	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150 KM BLACK LINE	107.100	1910	110	209	6,7	178	5
1.9 JTDM 150KM Q2	107.100	1910	110	209	6,7	178	5

159

WYMIARY 466/182/141 | BAGAŻNIK 405 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	95.710	1859	118	212	8,7	205	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	111.435	2198	136	222	9,4	221	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	93.500	1910	88	191	5,9	157	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	101.150	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 JTDM 150KM PROG. Q-TRONIC	107.100	1910	110	210	6,0	157	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION	134.725	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-TRONIC	140.675	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTD 200KM PROGRESSION Q4	141.525	2387	147	228	6,8	179	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	119.510	2198	136	222	9,4	221	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	127.415	2198	136	222	9,4	221	5
1.9 JTDM 150 KM DISTINCTIVE	109.225	1910	110	210	6,0	159	5
1.9 JTDM 150 KM DIST. Q-TRONIC	115.175	1910	110	210	6,0	159	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE	142.800	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	148.750	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q4	149.600	2387	147	228	6,8	179	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DISTINCTIVE	156.315	3195	191	240	11,5	270	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DIST. Q-TRONIC	162.265	3195	191	240	11,5	270	5

159 Sportwagon

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	101.660	1859	118	210	8,8	209	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	117.385	2198	136	220	9,5	224	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	99.450	1910	88	190	6,0	159	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	107.100	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM PROG. Q-TRONIC	113.050	1910	110	208	6,1	162	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION	140.675	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-TRONIC	146.625	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-4	147.475	2387	147	226	7,0	184	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	125.460	2198	136	220	9,5	224	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	133.365	2198	136	220	9,5	224	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	115.175	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM DIST. Q-TRONIC	121.125	1910	110	208	6,1	162	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE	148.750	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	154.700	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCT. Q-4	155.550	2387	147	226	7,0	184	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DISTINCTIVE	162.265	3195	191	237	11,6	275	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DIST. Q-TRONIC	168.215	3195	191	237	11,6	275	5

Brera

WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.2 JTS 185KM	118.915	2198	136	222	9,4	221	2+2
2.4 JTDM 200KM	133.025	2387	147	230	7,0	180	2+2
2.2 JTS 185KM SKY VIEW	124.865	2198	136	222	9,4	221	2+2
2.4 JTDM 200KM SKY VIEW	138.975	2387	147	230	7,0	180	2+2
3.2 JTS V6 Q4 260KM SKY VIEW	159.800	3195	191	240	11,5	273	2+2
3.2 V6 Q4 260KM SKY VIEW Q-TRONIC	165.750	3195	191	240	11,5	273	2+2

Spider

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.2 JTS 185KM	125.715	2198	136	217	9,4	221	2
2.4 JTDM 200KM	139.825	2387	147	228	6,8	179	2
2.2 JTS 185KM EXCLUSIVE	131.665	2198	136	217	9,4	221	2
2.4 JTDM 200KM EXCLUSIVE	145.775	2387	147	228	6,8	179	2
3.2 JTS V6 Q4 260KM EXCLUSIVE	166.600	3195	191	235	11,5	273	2
3.2 V6 Q4 260KM SKY VIEW Q-TRONIC	172.550	3195	191	235	11,5	273	2

Ypsilon

WYMIARY 378/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 8v 77KM CLASS	42.840	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 16v 95KM CLASS	44.540	1368	70	175	6,7	159	4
1.4 DFN 16v 95KM CLASS	47.515	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 75KM CLASS	49.215	1248	55	167	4,5	119	4
1.4 BI-COLORE 16v 95KM ELEG.	49.640	1368	70	175	6,7	159	4
1.4 16v 95KM ELEGANTE PLUS	51.425	1368	70	175	6,7	159	4

Musa

WYMIARY 378/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 95KM CLASS	53.465	1368	70	175	6,	157	5
1.4 DFN 16v 95KM CLASS	57.460	1368	70	175	6,6	153	5
1.3 M-JET 16v 90KM CLASS	58.225	1248	66	173	4,9	130	5
1.4 BI-COLORE 16v 95KM ELEG.	60.010	1368	70	175	6,6	157	5

Thesis

WYMIARY 489/183/147 | BAGAŻNIK 480 LITRÓW

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 TB 20v EXECUTIVE	149.515	1998	136	224	11,1	264	5
2.4 JTD AUT. 20v SPORTIVA	216.920	2387	136	220	8,8	234	5

Ceny z 15% rabatem dla pracowników Grupy Fiat zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia.
Pracownicy spółek Grupy Fiat mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% rabatu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. W cenniku zamieszczono tylko wybrane opcje i akcesoria. Kompletny wykaz można otrzymać w salonach sprzedaży.

Oferta jest dostępna w Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, ul. Katowicka 24, Bielsko-Biała.

Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland • tel. 033 813 44 40

FIAT BANK

Czy to możliwe?

kredyt bez wpłaty własnej
kredyt bez odsetek
nowa gama samochodów
nowa oferta...

Fiat Bank zawsze po drodze

Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank 022 607 49 90, www.fiatbank.pl
Zapraszamy do Salonów

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 lipca 2007 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) 8132100, Fax (0-33) 8132036 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 Bielsko 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.	**Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.**	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960296, Fax (0-32) 2936618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
10.	**Comau Poland Sp. z o.o.**	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11.	**Iveco Poland Sp. z o.o.**	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Dyrektor Generalny: Marcello Filotico	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
12.	**Fiat Services Polska Sp. z o.o.**	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
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 – Agencja Celna Sp. z o.o.**	ul. Konwojowa 57, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
15.	**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) 6074800, 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) 6074800, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Saverio Cacopardo	leasing samochodów
4.	**Fidis Finance Polska Sp. z o.o.**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074821, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Saverio Cacopardo	usługi finansowe i leasingowe