fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 43 – KWIECIEŃ 2003

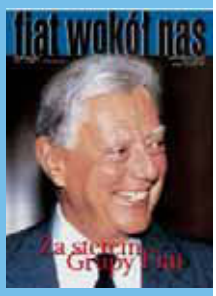
CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Za sterem Grupy Fiat

rockkręcimy Cię
Przełącz się na 87,9 fm

to jest twój rock

Biuro Handlowe • ul. Browarna 2, 43-300 Bielsko-Biała
tel. (33) 812 60 49, fax (33) 812 33 20 • www.radiodelta.pl • e-mail: reklama@radiodelta.pl



w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 43 – kwiecień 2003

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

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

Dyrektor Wydawniczy: Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny: Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego: Francesco Novo

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat: Ettore Gregoriani

Biuro reklamy: Adam Gębuś
tel.: 033/813 27 61

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

Dyrektor Artystyczny: Maciej Feodorów

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

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

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

4 O tym się mówi
6 Chwila refleksji: Andrzej Grabowski
8 Odnowiony skład zarządu Grupy Fiat
26 Comau pełną parą
32 FAP i świat nauki
34 Plany Teksid Iron
36 Nowa prasa CNH

38 Wizyta w Automotive Lighting
40 Test drive Iveco
42 ISO dla Gesco
43 Fenice pełna energii
46 Technologia, która zmienia świat
54 Video: Normalność w domu wariatów

55 Książki: Anegdoty, satyra i kryminał
56 Kuchnia: Robert Makłowicz
58 Osobliwości: Myślmy pozytywnie...
60 Podróże: Formuła 1 w Barcelonie
62 Cennik samochodów

O tym się mówi

Zgromadzenie Akcjonariuszy FAP

Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Fiat Auto Poland S.A. zatwierdziło sprawozdanie finansowe za rok ubiegły. W 2002 roku FAP wyprodukował 158 516 samochodów, w tym: Seicento (143 923), Uno i Palio Weekend. Na rynki 41 krajów świata wyeksportowano 119 755 samochodów, w tym najwięcej Seicento – 114 104 szt. Udział eksportu w produkcji wyniósł ponad 75%. Na rynku polskim sprzedano 60 687 samochodów – 38 823 produkcji Fiat Auto Poland S.A. Wśród wszystkich marek obecnych na rynku samochodów osobowych w Polsce, Fiat zajmuje pozycję lidera.

Pomimo, że rok 2002 był kolejnym rokiem spadku popytu na rynku krajowym i w eksporcie, dzięki wzrostowi wydajności pracy, oszczędnościom w kosztach, korzystniejszemu dla eksporterów (szczególnie w drugim półroczu u. br.) kursowi waluty polskiej i objęciu kompleksowym zarządzaniem wszystkich obszarów działalności przedsiębiorstwa, Spółka osiągnęła zysk netto 89,9 mln zł oraz dodatnią pozycję finansową, wyrażającą się kwotą 418,8 mln zł.

W 2002 roku Fiat Auto Poland zainwestował (z własnych środków finansowych, bez potrzeby zaciągania kredytów bankowych) w uruchomienie w Tychach produkcji samochodu „Gingo".

X Grand Prix Fiat Auto Poland

Po raz dziesiąty na Torze Kielce odbyło się Grand Prix Fiat Auto Poland. Impreza organizowana jest dla wszystkich dziennikarzy, którzy zamierzają spróbować za kierownicą swoich sił na specjalnie przygotowanych przez Automobilklub kielecki próbach sportowych. W tym roku dziennikarze startowali na samochodach marki Alfa Romeo.

W klasyfikacji generalnej 1. miejsce zajął Jacek Jurecki z Dziennika Polskiego (Kraków), 2. miejsce – Jerzy Dyszy z Motoru i 3. – Witold Blady.

W klasyfikacji zespołowej zwyciężyła drużyna reprezentująca „Motor", w skład której weszli: Hanna Jarosz Jałowiecka, Jerzy Dyszy i Jarosław Horodecki.

Zwycięzcą klasyfikacji generalnej pań została Hanna Jarosz Jałowiecka.

Podczas spotkania dziennikarzy z kierownictwem FAP, dyrektor handlowy, Josè Soriano, przedstawił politykę handlowo-marketingową w 2003 roku, a dyrektor finansów, Czesław Świstak, mówił o sytuacji spółki i jej perspektywach w roku bieżącym.

Dobrodziej sportu

Prezydent Bielska-Białej przyznał środowisku sportowców i działaczy kultury fizycznej nagrody w 12. kategoriach. Tytuł Sportowca 2002 roku uzyskała Aleksandra Przybysz – siatkarka z BKS Stal; Klubem roku 2002 został BKS Stal; za najlepszą Sportową imprezę 2002 roku uznano „Międzynarodowy turniej piłkarski z okazji: Jubileuszu 80. lecia BKS Stal". Tytuł Dobrodzieja Sportu 2002 roku, przyznawany za czynne wspieranie w naszym regionie sportu profesjonalnego oraz imprez sportowych, otrzymał Fiat Auto Poland,. Statuetkę od przedstawicieli władz miejskich odebrał Bogusław Cieślar z Biura Prasowego FAP.

Milionowe Seicento

15 kwietnia br. z linii montażowych zakładu w Tychach zjechał milionowy Fiat Seicento. Na wielkość tą składa się 754.067 szt. przeznaczonych na eksport i 245.933 – na rynek Polski. Produkcja Seicento ruszyła w grudniu 1997, ale oficjalna prezentacja modelu odbyła się 25.03.1998. Od początku model ten był najlepiej sprzedającym się samochodem na polskim rynku. Model eksportowany był do wielu krajów świata, głownie do Włoch, Niemiec, Holandii i Wlk. Brytanii. 9 maja 2000 roku z linii montażowej zjechał 500-tysięczny egzemplarz Seicento (był to Young, trafił do Wielkiej Brytanii; egz. nr 499.999 do Włoch, a 500.001 został w Polsce). Więcej na ten temat w kolejnym numerze FWN.

Fiat-GM Powertrain „Wybitny Inwestor"

Za poniesione przez zakład wielkie nakłady finansowe, spółka Fiat-GM Powertrain otrzymała nagrodę : „Wybitny Partner Inwestycyjny Polski". Nagroda przyznawana jest przez Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej oraz czasopismo Rynki Zagraniczne. Nagrodę odebrał dyrektor generalny spółki, Tadeusz Świerczek, podczas uroczystości w Teatrze Polskim w Warszawie.

Audyt kontrolny wypadł pozytywnie

W spółce Fiat-GM Powertrain w Bielsku-Białej odbył się audyt kontrolny w zakresie ISO 14001, który przeprowadziła TÜV-CERT z Niemiec. Kontrolerzy nie dopatrzyli się nieprawidłowości w działającym systemie. Audytorzy wyszczególnili także mocne strony, do których zaliczyli operowanie faktami i danymi, monitoring, zaangażowanie i ciągłe doskonalenie systemu.

Iveco jest wszędzie

Rok 2002 dla koncernu Iveco, obecnego w 110 krajach świata, to 160 000 sprzedanych samochodów ciężarowych, 500 000 silników, obrót w wysokości 6 mld i zdobycie przez Iveco Stralis prestiżowego tytułu „Truck of the Year 2003". W ciągu ostatnich 10 lat lider rynku samochodów ciężarowych zainwestował 5 mld, przeznaczając 7% swoich dochodów na rozwój technologii i zmianę gamy produktów. Aby osiągnąć cel strategicznej obecności w Polsce i satysfacji klientów Iveco wybrało operatora logistycznego, który będąc światowym liderem logistyki jest gwarantem sprawnego działania i wysokiej jakości usług.

3 mln sprzedanych samochodów

Od 16 października 1992 roku, tj. od dnia rozpoczęcia działalności Fiat Auto Poland SA w Polsce do 9 kwietnia spółka sprzedała już 3 mln samochodów marki Fiat, Alfa Romeo, Lancia. Liczba ta obejmuje wszystkie samochody produkcji Fiat Auto Poland sprzedane w Polsce oraz wyeksportowane, a także sprzedane w naszym kraju samochody marki Fiat, Alfa Romeo I Lancia importowane z Włoch. Trzymilionowym samochodem jest Fiat Seicento Actual w kolorze srebrnym metalizowanym, przeznaczony na rynek włoski.

Nowa siedziba Denso

16 kwietnia otwarto w Tychach nową siedzibę Denso Thermal System Polska. Spółka, należąca do japońskiej Denso Corporation, specjalizuje się w produkcji systemów grzewczych, klimatyzacji i podzespołów elektronicznych. Zajmuje się też m. in. produkcją i montażem deski rozdzielczej do Seicento, nowego Palio Weekend, a obecnie również do nowego modelu Gingo.

Chwila refleksji

Andrzej Grabowski

Nie jestem kiepski

Aktorstwo, według mnie, to nie jest misja tylko praca związana z zarabianiem pieniędzy na utrzymanie siebie i rodziny. Ta jedna rola zamknęła mi jednak na długo drogę do teatru, który się mnie prawie wyparł...

„Trzeba mieć odporność słonia, wrażliwość słowika" – naprawdę tak kiedyś powiedziałem?! Różne rzeczy mówię, nie pamiętam. Ale z tym powiedzeniem to akurat się zgadzam. Odporność fizyczna i psychiczna były mi rzeczywiście bardzo potrzebne. Zwłaszcza gdy zbierałem baty, gdy recenzje druzgotały, a niektórzy koledzy nawet pluli w moją stronę. Za Kiepskiego. Za przyjęcie roli w serialu, którego 150 odcinków wyemitowano dotąd w telewizji.

Niewyobrażalne cięgi zebrałem jednak nie tylko za to, że gram Ferdka Kiepskiego, ale również za udział w „Bożej podszewce" – filmie artystycznym, z pięknymi zdjęciami, piękną muzyką, nakręconym na porządnej taśmie i wyreżyserowanym przez dobrą reżyserkę; po emisji kilku pierwszych odcinków serialu odsądzono nas od czci i wiary, dostaliśmy (atak nie tylko mnie dotyczył!) tyle pogróżek od różnych ludzi, organizacji, stowarzyszeń emigracyjnych za „skrzywiony obraz Kresów", że nawet trudno to sobie wyobrazić. List z prośbą o natychmiastowe zdjęcie filmu z ekranu trafił nawet do prezydenta Kwaśniewskiego. Ciekawe: w ubiegłym roku, po pięciu latach od premiery, telewizja „Bożą Podszewkę" pokazała ponownie i nie było już ani jednego protestu...

fot. Agencja Forum

Urodził się w 1952 r. w Chrzanowie, aktorstwa uczył się w krakowskiej PWST, podobnie jak brat, Mikołaj. Znamy go m. in. z: „Blisko, coraz bliżej", „Sławy i chwały", „Ogniem i mieczem", „Szabli od komendanta" „Bożej podszewki", „Świata według Kiepskich". Jest zodiakalną Rybą. Hobby: jazda konna lub samochodem.

Życie poszło do przodu. Dziś egzystujemy w świecie seriali, sitcomów i telenowel. Ludzie przywykli do tych produkcji, inne są też ich reakcje niż dawniej. Dlatego pewnie i na „Kiepskich" przestano pluć, a film średnio ogląda 5-6 milionów telewidzów, co pozwala mówić o tzw. dobrej oglądalności. Czy jest dobry? Nie oglądam go na bieżąco. Wtedy, gdy pokazują „Świat według Kiepskich", zwykle gram w teatrze, albo jestem w drodze. W każdym razie film na pewno nie jest wulgarny, co niektórzy mu zarzucają. Bardzo się wszyscy pilnujemy, by nie przekraczać granic, nie nadużywać przekleństw. A jeśli idzie o mnie, to jeszcze dbam o to, by postać Ferdka była ciekawsza. By nie był on głupkiem a tylko głuptasem, który śmieszy swym zachowaniem, ale w żadnym razie nikomu nie szkodzi – bo nie kradnie, nie bije, nie jest pijakiem i na dodatek zawsze chodzi w czystych strojach, choć czasem są to najzwyklejsze podkoszulki, piżamy czy jakieś tam lejbiki.

Nie od razu polubiłem Kiepskiego, nie był to bohater z mojej bajki. Trzy pierwsze odcinki serialu potraktowałem nawet dość obojętnie. Tyle, że zawodowo, bo aktorstwo, według mnie, to nie misja a praca związana z zarabianiem pieniędzy na utrzymanie siebie i rodziny. I z pewnym zaciekawieniem. Zdecydowałem się przecież spróbować coś nowego, coś czego nigdy dotąd nie robiłem! Dlatego od samego początku starałem się zadbać o swego bohatera. Zamieniłem mu np. od razu imię – w scenariuszu nazywał się Ludwik, ja przemianowałem go na Ferdynanda. Dlaczego? Zainspirował mnie portret, który przedstawia niby mojego dziadka i wisi na ścianie w pokoju Kiepskich. Patrząc nań zastanawiałem się: jakby też mógł mieć na imię ten „mój" wąsaty dziadek? I wymyśliłem:

fot. Agencja Forum

Ferdynand. Jest „Ferdynand Wspaniały" – pomyślałem – to może być i Ferdynad Kiepski. No i tak już zostało.

Nie przypuszczałem, że serial nabierze takiego aż rozpędu, że po pierwszych dziesięciu odcinkach nakręcimy kolejne dziesięć, jeszcze dwadzieścia, itd. Fakt: ta rola na długo zamknęła mi drogę do teatru, który się mnie prawie wyparł. Zresztą i film się oddalił. Syndrom kapitana Klosa?

Dziś nie mam już tych kłopotów. Gram znów na tyle dużo, że muszę nawet walczyć o to, by jak najmniej kręcono już Kiepskich. W „Na dobre i na złe" powierzono mi rolę kapucyna – długa broda, posiwiałe włosy, zaśpiew lwowski odmieniły mój aktorski wizerunek powiązany z Ferdkiem – z czego się bardzo cieszę. Odmiana „twarzy" była i jest mi potrzebna. Nie ukrywam: największą pułapką telewizyjnych seriali jest utożsamianie aktora z postacią, w którą się wciela. Zaszufladowanie. Całe szczęście, że wielu reżyserów już pojmuje, ba – wie, że nie szuflada a aktor i jego umiejętności powinny decydować przy wyborze obsady. To ich podejście wymusiło zresztą samo życie – coraz więcej znanych, dobrych i cenionych aktorów „daje swą twarz" w rozmaitych telenowelach i sitcomach. Nawet ci, którzy kilka lat temu obsmarowywali mnie w prasie, wytykali palcem – jak choćby Janek Nowicki, który sam zagrał bodaj w dziesięciu odcinkach „Króla przedmieścia".

Lubiane seriale dają popularność. Nominacja do „Telekamer", moje uplasowanie się tuż po Arturze Żmijewskim, który zdobył w tym roku ów laur, jest tego dowodem. Ta popularność – choć cieszy – ma jednak i kiepską stronę. Ludzie, gdy spotykają mnie na ulicy, widzą nie Andrzeja Grabowskiego-aktora a Ferdka Kiepskiego. Z tym ostatnim chcą się sfotografować i pewnie dlatego zwracają się do mnie: Te, Ferdek, zrobisz se ze mną zdjęcie? Większość takich sytuacji staram się rozładować, mówię że jestem zmęczony i odchodzę. Ale zdarza mi się odpowiedzieć też twardo: nie. Raz nawet dostałem szału, gdy na stacji benzynowej, gdzie zatrzymałem się, by coś w drodze na szybko przekąsić, grupa małolatów za moimi plecami komentowała: patrz, Ferdek teraz je, teraz czyta, teraz się ogląda, itp. Zrugałem gromko tych uczniów, także ich nauczyciela (bo była to wycieczka) – czego później nawet żałowałem. Ale nie wytrzymałem, naprawdę. Nie cierpię bowiem jak ktoś traktuje mnie jak przedmiot, jak coś nierzeczywistego, do czego należy podejść, dotknąć tego palcem.

Czy mam czas dla żony (aktorka, Anna Tomaszewska – dop. TB), dla córki Zuzy, która ma lat 20 i też uczy się aktorstwa oraz dla młodszej od niej o osiem lat Kasi? Niewiele. Ale mam fart i niech on trwa póki mam zdrowie, siłę i chęci – gram dużo, wciąż jestem w drodze pomiędzy Krakowem, Wrocławiem, Warszawą. Na szczęście podróże mnie nie męczą. Lubię prowadzić samochód i podczas jazdy odpoczywam.

Notowała: Teresa Bętkowska

Drużyna prowadząca

- Zadanie uzdrowienia Fiata powierzono nowemu zespołowi pod przewodnictwem Umberto Agnellego na stanowisku prezesa. Jego współpracownicy to Alessandro Barberis – wiceprezes oraz Giuseppe Morchio – dyrektor zarządzający. W skład Zarządu wszedł również Luca Cordero di Montezemolo.

- Sprzedaż niektórych działalności oraz podwyższenie kapitału o pięć miliardów dla Fiat Auto, to główne decyzje podjęte przez Zarząd pod koniec lutego.

- Rok 2002 zamknięto ogólnym wynikiem ujemnym, ale ostatni kwartał przyniósł poprawę wyniku operacyjnego oraz zdecydowane ograniczenie zadłużenia.

- Nowy prezes zwrócił się do pracowników Fiata: „Starajmy się odzyskać sympatię i szacunek świata, działając z pokorą i wytrwałością".

Fiat na zakręcie. Zamknięto ostatecznie negatywny pod względem wyników rok 2002, nad którym ciążyło widmo nieudanej próby osiągnięcia progu rentowności sektora Auto. Teraz Grupa wkroczyła na drogę ku uzdrowieniu. W odnowionym składzie. Na zebraniu Zarządu w dniu 28 lutego Umberto Agnelli zastąpił Paolo Fresco na stanowisku prezesa.

Nowym dyrektorem zarządzającym Grupy został Giuseppe Morchio, podczas gdy Alessandro Barberis objął stanowisko wiceprezesa. W skład Zarządu wszedł również prezes Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo.

ku odnowie

Rok 2002 miał kluczowe znaczenie w historii przedsiębiorstwa. Był rokiem inicjatyw i poświęceń, które położyły niezbędne fundamenty pod uzdrowienie przedsiębiorstwa. Na pierwszy rzut oka wyniki za ten okres są bardzo negatywne. Obrót skonsolidowany Grupy wyniósł 55,6 miliardów euro, o cztery procent mniej niż w roku poprzednim. Wynik operacyjny wykazał stratę na 762 miliony spowodowaną głównie wynikami Fiata Auto (-1,34 miliardy). Wynik netto całej Grupy jest ujemny na ponad 4,2 miliardy. Jeżeli jednak przyjrzymy się uważniej, zauważymy, że cyfry te wskazują na ▶

Umberto Agnelli, urodzony w Lozannie w 1934 roku, nowy prezes Fiata. Prawnik z wykształcenia, w 1968 roku objął kierownictwo Gruppo Affari Internazionali Fiat/Grupy Działalności Międzynarodowych Fiata/. Pełnił stanowisko dyrektora zarządzającego od 1970 do 1980 roku i wiceprezesa do 1993. To ostatnie stanowisko opuścił, aby objąć kierownictwo spółek finansowych Ifi i Ifil. W okresie od 1976 do 1979 piastował funkcję senatora.

Alessandro Barberis został mianowany wiceprezesem Fiata. Turyńczyk, inżynier górnik, pełnił stanowiska dyrektora zarządzającego Magneti Marelli, głównego dyrektora Fiat Auto, wicedyrektora generalnego Istituto Bancario San Paolo i prezesa firmy Piaggio. Następnie został mianowany dyrektorem generalnym, a poźniej dyrektorem zarządzającym Fiata.

Giuseppe Morchio to nowy dyrektor zarządzający Fiata. Urodzony w Rapallo w 1947 roku, inżynier mechanik, rozpoczął działalność zawodową w sektorze kabli Grupy Manuti. Następnie przeszedł do firmy Pirelli, gdzie pracował przez 21 lat, awansując na stanowisko dyrektora zarządzającego Oddziału Kabli i Systemów. Był również doradcą Enel /Krajowego Przedsiębiorstwa Energii Elektrycznej/ oraz banków Banco Desio i Biranza.

List od Prezesa Grupy Fiat

Bardzo serdecznie pozdrawiam wszystkich pracowników Grupy Fiat. Wracam do Fiata, wracam do Was, przyjmując na siebie bezpośrednią odpowiedzialność za kierowanie przedsiębiorstwem. W tak trudnym czasie czuję, iż objęcie tego stanowiska jest moim osobistym obowiązkiem. Jak wiecie, przeżywamy obecnie trudne chwile. Pokonanie trudności wymaga czasu. Będziemy ciężko pracować w pełni świadomi tego, że uzdrowienie Fiata jest dużym i ambitnym projektem. Będziemy go realizować, wyznaczając średnio- i długoterminowe cele i pracując tak długo, jak to będzie konieczne. Liczę na współpracę wszystkich naszych partnerów przemysłowych i finansowych, jeśli oczywiście uda nam się

pewien przełom w ciągu roku. W czwartym kwartale sprzedaż utrzymała się bowiem na tym samym poziomie co w 2001 roku. Nastąpiła znacząca poprawa efektywności Grupy, a wynik operacyjny osiągnął poziom równowagi przychodów i kosztów. Ta poprawa jest związana przede wszystkim ze znaczącym zmniejszeniem zadłużenia Fiat Auto, ponad dwukrotnym w ciągu ostatnich miesięcy. To znak, że podjęte działania przynoszą oczekiwane efekty. Wszystkie inne sektory uzyskały dodatnie wyniki. CNH Global zwiększył sprzedaż maszyn rolniczych, osiągając obroty prawie 10 miliardów dolarów i wynik operacyjny (154 miliardy), którego znaczący wzrost odnotowano szczególnie w ostatnim kwartale. Iveco, dzięki nowym wyrobom, uzyskało wspaniałe wyniki handlowe, a jego obroty przekroczyły 9 miliardów euro. Równie dobrze spisało się FiatAvio i Toro, podczas gdy Teksid i Magneti Marelli z jednej strony odnotowały obniżenie przychodów, a z drugiej – poprawę zarządzania operacyjnego.

Dobre wieści nadchodzą również z frontu finansowego, gdzie podwyżka kapitału i sprzedaż niektórych działalności pozwoliły ograniczyć o prawie 40% zadłużenie netto Grupy, które na początku roku sięgało 6 miliardów euro, a w ciągu czwartego kwartału drastycznie spadło z 5,8 miliardów we wrześniu do 3,8 miliardów na koniec roku. Ta znaczna poprawa jest skutkiem nie tylko operacji nadzwyczajnych, takich jak podwyższenie kapitału Fiat SpA i CNH Global czy sprzedaż udziałów, ale również ograniczenia kapitału obrotowego.

zaoferować im solidną i przekonującą strategię. Potrzebne środki uzyskamy również z zaplanowanych już sprzedaży i – jakkolwiek bolesne – są one niezbędne do zmniejszenia zadłużenia i finansowego wsparcia naszej firmy.
Takie zadanie czeka Zarząd Grupy pod przewodnictwem nowo mianowanego Giuseppe Morchio. Jest to zespół ludzi mających odpowiednie doświadczenie, umiejętności oraz entuzjazm.
Chcemy, aby Fiat stał się grupą przemysłową o „odchudzonej" i mniej skomplikowanej strukturze, lecz jednocześnie bardziej solidnej i przygotowanej do dalszego rozwoju.
Bardzo dużo będzie jednak zależeć od Waszego stanu ducha; od tego, jak bardzo wierzycie w Waszą pracę.
Wyniki bardzo często nie dorównują Waszemu zaangażowaniu. Musimy to zmienić tak, aby móc znowu czerpać satysfakcję, na którą z całą pewnością zasługują nasze starania.

Jeśli ktokolwiek spoza firmy stracił wiarę w nas i w nasze wyroby, zróbmy wszystko, aby tę wiarę odzyskał: niech nasza determinacja przyniesie korzyści naszym klientom; zaangażujmy w nasze działania tych, którzy dla nas pracują – dostawców i partnerów handlowych. Starajmy się odzyskać sympatię i szacunek świata, działając z pokorą i wytrwałością.
Będziemy pracować, aby wielkie bogactwo naszej Grupy w postaci wiedzy, technologii i innowacji, zostało w pełni docenione.
Będziemy pracować, aby każdy z Was mógł poczuć się dumnym z tego, że jest częścią Fiata, podobnie jak minione pokolenia naszych kolegów, którzy przyczynili się do rozwoju firmy w jej ponad stuletniej historii.
Moje zaangażowanie będzie towarzyszyć Wam w realizacji tych celów.

Umberto Agnelli

Podczas gdy nadal prowadzone są rozmowy z General Motors w celu wzmocnienia już i tak owocnej współpracy na polu przemysłowym i finansowym, Zarząd wyraził pozytywną opinię na temat dokapitalizowania Fiat Auto Holding. Planowane jest podniesienie kapitału zakładowego o 5 miliardów euro w ciągu następnych 18 miesięcy i natychmiastowe objęcie 3 miliardów euro przez Grupę Fiata. W uzdrowieniu Sektora Samochodowego, który w 2002 odnotował spadek sprzedaży o 11 procent, ma również pomóc wprowadzenie na rynek nowych modeli. Niektóre z nich zaprezentowano z wyprzedzeniem podczas Salonu Samochodowego w Genewie.

Więcej miejsca dla Stilo!

Stefania Castano
fot. Satiz-LaPresse/D'Alberto

Przestrzenny, funkcjonalny, o szerokim zastosowaniu. Taki jest najnowszy, środkowy model Fiata Stilo Multi Wagon, dostępny z czterema rodzajami silnika w trzech wersjach wyposażenia: Actual, Active i Dynamic.

Nareszcie pojawił się Fiat Stilo Multi Wagon, łączący cechy dwóch typów samochodów: Station Wagon i Multi Purpose Vehicle (MPV), tak zwanych aut jednobryłowych. Pierwszy z nich został zaprojektowany jako wygodny i szykowny samochód „do pracy", i od kilku już lat z powodzeniem zastępuje klasyczne limuzyny. Tego typu pojazdy kojarzą się najczęściej z rozrywką i spędzaniem wolnego czasu. Pojazdy MPV pojawiły się stosunkowo niedawno. Zdobyły sukces dzięki temu, że są szalenie praktyczne, przestrzenne, wygodne. Dla czterech osób będą wygodnym salonikiem na czterech kółkach, ale nadają się także do przewożenia sprzętu sportowego.

Fiat Stilo jest zatem połączeniem tych dwóch pomysłów motoryzacyjnych. To samochód, który dopasowuje

się do użytkownika, nadaje się na każdą okazję. Podobnie jak MPV, ma szerokie zastosowanie, jest nieco wyższy niż normalne auta, łatwiej zatem dostać się do wnętrza, ma wyższy wewnętrzny rozkład, także pozycję kierowcy, co daje wrażenie lepszego panowania nad drogą. Siedzenia przesuwają się do przodu i do tyłu, składają się niezależnie, zwiększając objętość i tak już ładownego bagażnika (510 litrów, po złożeniu siedzeń 1480 litrów). Nowy Fiat Stilo to także Station Wagon. Nie tylko pod względem wymiarów (4,5 m długości i 1,75 m szerokości), ale przede wszystkim jakości, wyposażenia, sposobu prowadzenia. Krótko mówiąc: auto, które kojarzy się z dalekimi podróżami z rodziną i przyjaciółmi. Zapewnia komfort, bezpieczeństwo oraz innowacyjne rozwiązania uprzyjemniające jazdę.

Design

Fiat Stilo Multi Wagon ma własny, silny charakter, napięta linia nadwozia nadaje mu elegancki, ale równocześnie solidny wygląd. Przód pojazdu został rozbudowany w poprzek, poprzez szeroki i opasujący zderzak, stanowiący gwarancję klasy i bezpieczeństwa. Podobne wrażenie sprawia linia boczna pojazdu, która biegnąc wzdłuż boku schodzi w kierunku zderzaka i splata się na wysokości tablicy rejestracyjnej. Obszerne przeszklone powierzchnie, tylne szyby boczne i podgrzewana szyba drzwi bagażnika, w nieco innym kolorze od pozostałych.

Cechą wyróżniającą nowy model jest przede wszystkim tylna część pojazdu, poszerzona optycznie przez obszerny zderzak. Zamierzeniem projektantów było stworzenie pojazdu o silnym i solidnym wyglądzie, dodatkowo podkreślonym przez kształt tylnych drzwi, które w zależności od wyposażenia, mogą mieć niższe oparcie, albo zamykać się na podwyższonym progu, na którym można oprzeć walizkę lub torbę z zakupami.

Bagażnik Stilo Multi Wagon jest łatwiej dostępny niż w większości samochodów tego typu, ma obniżony próg załadunku oraz płaską podłogę, co pozwala maksymalnie wykorzystać przestrzeń. Drzwi bagażnika otwierają się łatwo, bo pod tablicą rejestracyjną znajduje się wygodna dźwignia. Bardzo praktyczna jest otwierana tylna szyba pojazdu; wystarczy nacisnąć przycisk nad światłami tablicy rejestracyjnej, by dostać się do bagażnika, bez konieczności otwierania tylnych drzwi.

Wnętrze

Wnętrze pojazdu jest przestrzenne i przytulne. Wpływa na to innowacyjny design, jakość materiałów oraz bogate wyposażenie. Obie części dzielonej i przesuwanej tylnej kanapy, można składać i opuszczać niezależnie. W ten sposób, zależnie od potrzeb, reguluje się przestrzeń załadunkową pojazdu.

Panel sterowania, składający się z czterech analogowych urządzeń, dobrze komponuje się ze stylem deski rozdzielczej i podkreśla zaawansowany technologicznie wygląd ▶

pojazdu, podobnie zresztą jak centralna konsola, gdzie mieści się radio (albo system Connect) oraz klimatyzacja. Do wysokości kolana deska rozdzielcza jest miękka w dotyku. To zasługa technologii slush moulding, która nadaje powierzchni bardziej jednolity i szykowny wygląd.

Wrażenie to podkreśla także tapicerka wnętrza, dostępna w dwóch kolorach o gofrowanej na powierzchni, co daje wrażenie trójwymiarowości. Na uwagę zasługuje także połyskliwa, lakierowana skóra obić na siedzeniach. W niższej partii zmienia się materiał, ale wrażenie miękkości pozostaje nadal, ponieważ dolna część deski rozdzielczej pokryta jest warstwą soft-touch, podobnie zresztą jak przyciski.

Idea tych rozwiązań polega na tym, że wszystko, co widzimy wewnątrz, było miłe w dotyku. Dlatego właśnie zastosowano naturalną tkaninę do wyłożenia sufitu słupków przednich, oraz skórę do obicia foteli. Materiały te występują w klasycznych kolorach, takich jak granat, popiel, antracyt oraz beż.

Silniki

Nowa gama silników Stilo składa się z czterech zespołów napędowych: dwóch benzynowych i dwóch turbodiesli Common Rail. Silniki 1.6 16 V o mocy 103 KM (przy 5750 obrotach na minutę), rozwijają prędkość 183 km/h i przyspieszają do 100km/h w 11,4 sekundy.

Jeszcze lepszy jest silnik 1.8 16V (133 KM przy 6400 obrotach), o osiągach zupełnie niezłych: prędkość maks. 200 km/h i 100 km/h w 10,8 sekund. Dwa diesle, obydwa o pojemności 1.9 JTD, różnią się mocą i osobowością, ale wersja o mocy 115 KM ma zamontowany intercooler oraz turbinę o zmiennym kształcie.

Wspinaczka po drabinie rynku

Fiat Stilo nie miał łatwego debiutu. Załamanie się rynku po wydarzeniach 11 września nie sprzyjało sprzedaży, nie od razu też został zaakceptowany nowatorski design pojazdu. Po okresie początkowych trudności, model odzyskał powoli stracone pozycje. Obecnie Fiat Stilo jest liderem na włoskim rynku segmentu C samochodów 3 i 5 drzwiowych, w którym ważną pozycję zajmują Station Wagon. Oznacza to, że klienci oswoili się nareszcie z nowoczesnym stylem pojazdu. Nowy Stilo to jednak nie tylko kwestia image'u. Pod względem jakości, osiągów i wyposażenia porównywalny jest z najlepszą ofertą niemiecką w tej klasie. W przyszłości może osiągnąć jeszcze więcej właśnie dzięki wersji Multi Wagon.

Nowoczesna i elegancka linia Fiata Stilo Multi Wagon. Poniżej: Deska rozdzielcza, duży wielofunkcyjny display i wnętrze pojazdu z regulowanymi siedzeniami.

Bezpieczeństwo

Piętnaście tysięcy godzin testów, 120 prób uderzeniowych, sto symulacji na wózku HyGe, dwieście testów podzespołów i podsystemów. Dane te świadczą o wielkim wysiłku, jaki włożono, aby Fiat Stilo stał się jednym z najbezpieczniejszych aut, nie tylko w swoim segmencie, ale także na tle całej panoramy rynku motoryzacyjnego.

W nowym Multi Wagon zadbano o całkowitą ochronę – osiem poduszek powietrznych (sześć w standardzie), w tym dwie dwustopniowe, wysuwane pasy bezpieczeństwa trzypunktowe, pięć zagłówków, zaczepy Isofix do fotelika dla dzieci oraz czujnik przeciwpożarowy FPS.

Pod względem aktywnego bezpieczeństwa, Fiat Stilo wyposażony został w najnowocześniejsze urządzenia elektroniczne do dynamicznej kontroli pojazdu. Mamy tu więc kompletny ABS, korektor hamowania EBD, ASR, który przeciwdziała ślizganiu się kół w momencie przyspieszania, MSR regulujący moment hamowania, Esp kontrolujący stabilność dynamiczną na zakręcie, Brake Assist przeciwdziała blokowaniu kół w wypadku nagłego hamowania.

Fiat Stilo Multi Wagon posiada rozwiązania umożliwiające całkowicie bezpieczne przewożenie dzieci. Zatrzaskowe zaczepy Isofix, po dwie pary (umieszczone u podstawy oparcia siedzeń tylnych), które pozwalają na łatwe i szybkie zainstalowanie i zdjęcie fotelików.

Urządzeniom bezpieczeństwa służy „system czujników", sterowany elektroniczną centralką znajdującą się w tunelu przednim. Otrzymuje ona sygnały z różnych czujników rozmieszczonych w pojeździe i decyduje, jakie mechanizmy i gdzie zostaną uruchomione. System ten ▶

jest rozwiązaniem „inteligentnym”, nie uaktywnia się, jeśli w razie stłuczki nie było niebezpieczeństwa uderzenia o ściany samochodu. Rozróżnia sygnały nie będące wynikiem uderzenia. Działa nawet w przypadku awarii całego systemu elektronicznego.

Dla zapobieżeniu włamaniom i kradzieżom, we Fiacie Stilo można wybrać poszczególne funkcje z menu My Car, np. otwieranie drzwi tylko po stronie kierowcy, równoczesne odblokowanie wszystkich zamków, także tylnych drzwi, automatyczne zamykanie drzwi po przekroczeniu 20 km/h (po przekroczeniu tej prędkości wszystkie drzwi blokują się automatycznie).

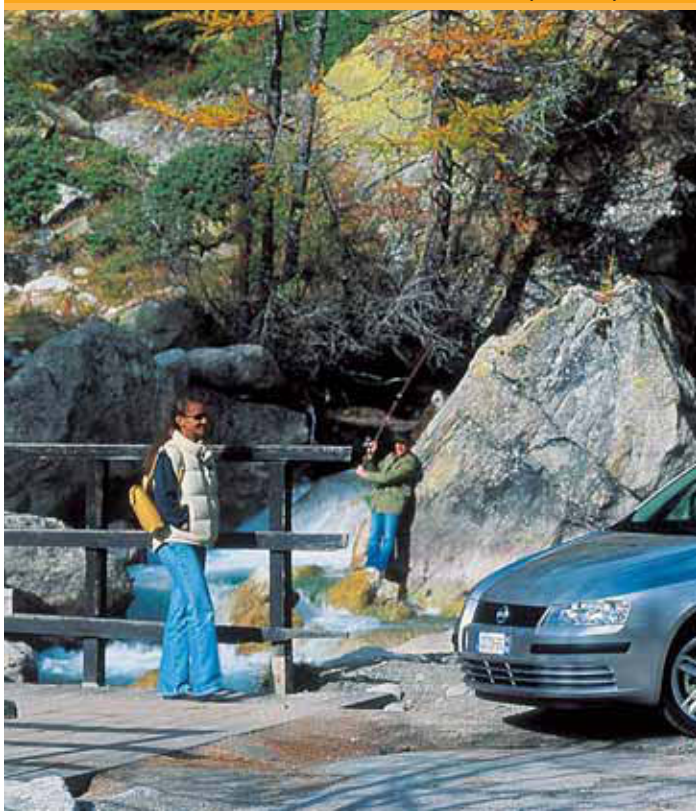
Osoby siedzące wewnątrz, mogą w każdej chwili otworzyć drzwi, ale podczas postoju na światłach nikt z zewnątrz nie może dostać się bagażnika. Aby odblokować drzwi i wpuścić przyjaciół do środka, wystarczy wcisnąć przycisk automatycznego centralnego systemu otwierania drzwi. Dead lock z kolei pozwala na jałowe ustawienie wszystkich dźwigni połączonych z zamkami, dzięki czemu złodzieje usiłujący dostać się do środka, nie mogą podważyć żadnego elementu drzwi ani mechanizmów wewnętrznych. Wreszcie pilot do Stilo pozwala na wyeliminowanie błędów będących wynikiem nieuwagi. Jeśli, na przykład, po zamknięciu drzwi, odblokujemy je niechcący bawiąc się pilotem, po upływie 30 sek., jeśli nikt ich nie otworzy, system automatycznie zamknie ponownie wszystkie zamki.

Wyposażenie

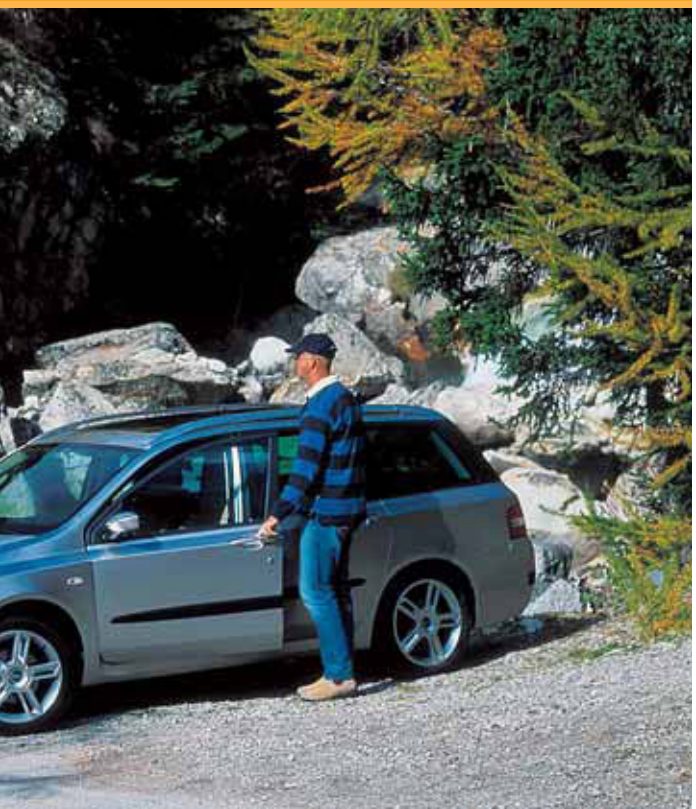
Fiat Stilo posiada większość najlepszych rozwiązań technologicznych zapewniających bezpieczeństwo i wygodę jazdy. Można indywidualnie dostosować większość poleceń w ramach systemu My Car. Ale to jeszcze nie wszystko. Kiedy wjeżdżamy do tunelu, światła zapalają się automatycznie. Pierwsze krople deszczu sprawiają, że wycieraczki same zaczynają działać. W chwili parkowania, wszystkie manewry stają się łatwiejsze dzięki odpowiednim czujnikom. Ofertę wyposażenia dopełnia: niezależne otwieranie tylnej szyby, przeszklony Sky Window – nowość w tym segmencie i reflektory Xenon, dające lepszą jakość światła we wszystkich warunkach atmosferycznych.

We Fiacie Stilo można słuchać muzyki z plików MP3, w formacie cyfrowym, który umożliwia skompresowanie na jednej płycie ponad stu piosenek. Pliki MP3 można ściągać także z Internetu i zachować na CD-romie. Dostępny jest również system głosowego wybierania numerów oraz zmieniania stacji radiowych.

	Pojemność cylindrów	Moc
1.6 16v	1596	103 KM (76 kW)
1.8 16v	1747	133 KM (98 kW)
1.9 Jtd	1910	80 KM (59 kW)
1.9 Jtd	1910	115 KM (85 kW)



Prędkość	Przyspieszenie 0-100 km/h	Zużycie paliwa w cyklu mieszanym
183	11,4 sekundy	7,6
200	10,8 sekundy	8,3
170	13,8 sekundy	5,6
190	11,2 sekundy	5,6



Dodatkowe wyposażenie i kolorystyka

Cztery silniki, trzy wersje wyposażenia, siedem kolorów nadwozia i sześć kolorów tapicerki. W tej gamie każdy znajdzie swojego ulubionego Fiata Stilo Multi wagon i wyposaży go we wszystkie dostępne urządzenia.

Podstawowa wersja wyposażenia o nazwie Actual, dostępna jest z wszystkimi czterema silnikami. W standardzie posiada następujące systemy bezpieczeństwa: ABS, EBD, sześć poduszek powietrznych (dwie z nich na żądanie), system przeciwłamaniowy Fiat Code II.

Poza tym wspomaganie kierownicy Dualdrive, regulowaną wysokość siedzenia kierowcy, przystosowanie do montażu radia i sześć głośników, My Car (zindywidualizowany system sterowania pojazdem), trip computer, regulowanie kierownicy w poziomie i w pionie. Oprócz tego podgrzewany i chłodzony schowek w desce rozdzielczej (jeśli jest klimatyzacja), centralny zamek z dead lockiem i dodatkowym automatycznym systemem zamykania drzwi, pilot, elektrycznie podnoszone przednie szyby z systemem zabezpieczającym przez przyciśnięciem obiektu znajdującego się ponad szybą, sterowane elektrycznie i podgrzewane lusterka wsteczne. Druga wersja wyposażenia, także dostępna z czterema różnymi silnikami, nazywa się Active. Oprócz elementów wymienionych w wersji Actual, posiada jeszcze radio samochodowe i klimatyzację. Wersja Dynamic ma podświetlane wewnętrzne lusterka po stronie pasażera, zamykany schowek pod siedzeniem kierowcy, przednie oparcie przedramienia, elektrycznie podnoszone tylne szyby z systemem zabezpieczającym przez przyciśnięciem obiektu znajdującego się ponad szybą, zewnętrzne klamki w kolorze nadwozia.

Obicia wewnętrzne dla wersji Actual i Active dostępne są w dwóch kolorach, popielatym i granatowym, o ciekawych wzorach. Wersja Dynamic ma luksusową i elegancką tapicerkę, także w kolorze popieli i granatu. Skórzane obicia siedzeń, beżowe i antracytowe. Do tej bogatej gamy trzech wersji wyposażenia dodać jeszcze należy cały szereg opcji: szybę dachową Sky Window, system Connect, dwustrefową klimatyzację, otwieraną tylną szybę. Przygotowując kolorystyczną gamę nadwozia pracownicy Ośrodka Projektów Fiata Stilo przeanalizowali najnowsze tendencje w tej dziedzinie, i opracowali paletę siedmiu barw, w podziale na pastelowe i metaliczne. W pierwszej grupie znajdziemy Rosso Tiziano i Bianco. A wśród metalicznych: Blu Navy, Blu Jet, Grigio Steel, Grigio Orione i Verde Cristallo.

Salon pełen nowości

Cztery absolutne premiery światowe, niespotykane dotąd silniki, interesujące prototypy oraz restyling pojazdów już znanych. Na Salonie Samochodowym w Genewie, marki Grupy odzyskały należną sobie witalność.

Wszystkie światła zwrócone są na innowacyjny city car – Fiat Gingo, który we wrześniu pojawi się w sprzedaży. Nowy, jednobryłowy kompaktowy model o nazwie Idea, zmieni w segmencie B pojęcie o tym, czym może być samochód. Fascynująca Lancia Ypsilon, wyraża nowe, bardziej przyjazne podejście do świata niż czyniła to dość ekskluzywna marka Lancii. Alfa Romeo prezentuje typowo sportowy model, czteroosobowy GT Coupè.

Małe Gingo na dobry początek

To już historia: najpierw Balilla, potem 600, nowe Cinquecento i Panda. A przecież małe samochody zawsze były domeną Fiata. Z tej tradycji dzisiaj zrodziło się Gingo, nowe super kompaktowe auto, zaprezentowane po raz pierwszy podczas Salonu Samochodowego w Genewie. Doskonałe auto dla kogoś, kto pragnie pojazdu o stosunkowo niewielkich wymiarach, ale o komforcie porównywalnym z większymi modelami.

Gingo zostało zaprojektowane w myśl najnowszych tendencji: niskie zużycie paliwa, wcale nie wpływające na dynamikę pojazdu, doskonałe dla ruchu miejskiego i do długich podróży. Prosta linia, bezpretensjonalny styl, dbałość o szczegóły. Mały, sympatyczny i zwinny samochód, a równocześnie solidny i bezpieczny. To coś więcej niż można by się było spodziewać po samochodzie tej kategorii.

Przestronne, wygodne i funkcjonalne wnętrze nie odbiega niczym od wnętrza samochodów ze średniego segmentu. Mając tylko 3,54 m. długości, Gingo z łatwością mieści 5 osób, zapewnia najlepszy w swej kategorii komfort, zaś jego bagażnik należy do największych w całym segmencie (ponad 200 litrów).

Nowy model oferuje na rynku to, co zawsze było domeną małych modeli Fiata, ale w ramach segmentu, dokonuje ogromnego skoku jakościowego pod względem komfortu, bezpieczeństwa, techniki i wyposażenia. Pięciodrzwiowe auto, którego mocnym punktem jest ogromna elastyczność, czego dowodem chociażby dzielona, składana i przesuwna tylna kanapa. Ale nie tylko. Na uwagę zasługuje łatwość obsługi oraz bardzo dobra widoczność, najlepsza w tej klasie pojazdów. Ponadto dźwignia zmiany biegów umieszczona w pozycji ergonomicznej w środku deski rozdzielczej (zupełna nowość w segmencie), elektryczne wspomaganie kierownicy Dualdrive (montowane w standardzie w bardziej bogatych wersjach), ►

warto wiedzieć

W chwilach wolnych Fiat Marrakech

Na targach Motorshow w Bolonii zadebiutował Fiat Simba, mały pojazd z napędem na cztery koła, doskonale spisujący się zarówno w terenie, jak i w miejskiej dżungli.
W Genewie zaś po raz pierwszy zaprezentowano kolejny concept car, powstały, podobnie jak Simba, na bazie Gingo (to dowód wielkiej wszechstronności nowego kompaktowego modelu). Nosi nazwę Fiat Marrakech, przywodzącą na myśl pustynię, wydmy lub po prostu wakacje. Może właśnie ze względu na swoje wymiary (3,57 m. długości, 1,61 szerokości, 1,48 wysokości i rozstawie osi 2,3 m.) lub na swój „wydmowy" charakter, natychmiast wzbudza sympatię.
Jest to pojazd przystosowany do jazdy terenowej, ale także do wąskich dróg na Capri lub nadmorskich traktów.
Nowy, prototypowy model Fiata, stylem

nawiązuje do słynnej „pchły wydmowej" z lat sześćdziesiątych – odkryta karoseria, niskie drzwi bez szyb (łatwiej je przeskoczyć niż otworzyć), pałąki chroniące pasażerów i napęd na cztery koła (o obręczach 16'' z oponami 205/50). Bardzo terenowy wygląd nie pozostawia wątpliwości – Fiat Marrakech, w którym swobodnie mieszczą się cztery osoby, może być idealnym towarzyszem podróży.

podwyższona pozycja kierowcy, co poprawia widoczność i daje wrażenie lepszego panowania nad drogą.

Trzy silniki, w jakie wyposażone będzie Gingo, gwarantują bardzo dobre osiągi i niewielkie zużycie paliwa, co ma duże znaczenie zarówno w ruchu miejskim, jak i poza miastem. Nowością jest przede wszystkim diesel 1.3 multijet 16 v o mocy 70 koni mechanicznych (będzie dostępny kilka miesięcy po wprowadzeniu Gingo na rynek). Oprócz tego znane już silniki: benzynowy 1.1 o mocy 55 koni mechanicznych oraz 1.2 8v o mocy 60 koni mechanicznych . Do tego dochodzą jeszcze dwa typy skrzyni biegów, jedna ręczna, pięciobiegowa, a druga nowa Dualogic, z systemem sekwencyjnym i automatycznym. Spośród opcji można wybrać dużych rozmiarów przezroczysty dach Skydome, klimatyzację ręczną lub automatyczną, czujnik parkowania, system Hi-Fi z odtwarzaczem CD, sub-wooferem i sterowaniem radia bezpośrednio z kierownicy.

Bezpieczeństwo na najwyższym poziomie – w wyposażeniu seryjnym lub w opcji (w zależności od wersji) – sześć poduszek powietrznych, ESP ABS i EBD.

Muszelkowy kształt małego wozu MPV, oferuje komfort samochodów z wyższego segmentu.

Idealny pojazd jednobryłowy

Wymiary auta kompaktowego i wszechstronność zastosowań, jak w klasycznych pojazdach MPV (Multi Purpose Vehicle). Taka myśl przyświecała twórcom nowej idei, samochodu, który w Europie trafi do sprzedaży jesienią i na początku 2004 roku.

Choć długość nowego samochodu nie przekracza czterech metrów, to jego wnętrze jest niezwykle przestronne i wygodne, a co ważne – daje się regulować w zależności od potrzeb. Choć samochód jest wyższy niż klasyczne pojazdy z segmentu B i C, wysokość siedzenia kierowcy można regulować, z korzyścią dla widoczności i panowania

klimatyzacja dwustrefowa i cruise control. Przestronne wnętrze zaplanowano inteligentnie. Podwójny schowek w środkowej części deski rozdzielczej, dwie zamykane półki, szerokie kieszenie w drzwiach oraz schowek pod sufitem, jeszcze jeden między przednimi siedzeniami i wreszcie ostatni, w oparciu przednich siedzeń.

Siedzenia, wygodne i ergonomiczne, mogą być szybko ustawiane w różnych konfiguracjach. W położeniu „relaks", przednie siedzenia składają się w pozycję „stolik", zaś tylne można przesuwać i odchylić o ponad 45 stopni. Wewnętrzną przestrzeń oraz pojemność bagażnika można także regulować w zależności od potrzeb. A wszystko to w pojeździe o wymiarach znacznie mniejszych niż klasyczny pojazd MPV.

Fiat Idea jest elegancki i nieformalny w stylu. Daje wrażenie solidności i bezpieczeństwa. Wnętrze ma formę przyjaznej i wygodnej muszli. Wrażenia wizualne poparte są nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi. Pod względem bezpieczeństwa Idea jest najlepsza w swoim segmencie. Posiada aż sześć poduszek powietrznych (przednie dwustopniowe, boczne, window bag, które chronią pasażerów siedzących z tyłu), regulowane przednie pasy bezpieczeństwa (z napinaczami i ogranicznikami obciążenia) oraz tylne o trzech punktach mocowania (łącznie ze środkowym miejscem), zaczepy fotelika Isofix dla bezpiecznego przewożenia dzieci. W standardzie znajdziemy także ABS, EBD, Brake Assist, zaś w opcji ESP wraz z Hill Holder, ułatwiające ruszanie pod górę. Z chwilą wejścia na rynek, nowa Idea dostępna będzie w dwóch wersjach silnika: benzynowy 1.4 16V oraz diesel 1.3 multijet 16V, obydwa połączone z ręczną skrzynią biegów lub dualdrive, która działa zarówno w systemie sekwencyjnym, jak i automatycznym. W kolejnych miesiącach pojawią się także wersje z silnikiem 1.2 16V oraz 1.9 JTD Multijet. ▶

nad drogą. Wystarczy wsiąść do nowego kompaktowego samochodu MPV by przekonać się o jego komforcie. W fotelach poczujemy, jak otacza nas miła atmosfera. Wyposażenie wnętrza jest bardzo bogate; automatyczna

Lancia Ypsilon, połączenie luksusu i technologii

Ypsilon – nazwa będąca synonimem wyszukanego stylu, czaru i typowo włoskiej elegancji. Jest także symbolem dojrzałości designu oraz wyposażenia w stosunku do poprzedniej Lancii Y. Zewnętrzna linia czerpie dużo z niezapomnianej Lancii Ardea, ale naturalnie odzwierciedla typowo współczesne tendencje. W przedniej „rzeźbionej" części samochodu, na uwagę zasługuje pionowa kratka wlotu powietrza, która – począwszy od Lancii Thesis i Phedry – stała się obowiązkowym elementem charakterystycznym Lancii. Boczna linia biegnie poziomo ponad nadkolami doskonale łącząc przednią i tylną część nadwozia. Rozwiązanie to daje wrażenie dużej spójności samochodu. Ypsilon łączy kompaktowy i dynamiczny charakter wozu. Do łask wracają typowe cechy marki, wśród nich przednie reflektory umieszczone wysoko po obu stronach maski. Elementem nadającym nowej Lancii charakter solidnego i bezpiecznego auta są masywne przednie i tylne zderzaki, których linie zbiegają się w jednym punkcie z tyłu samochodu.

Lancia Ypsilon o długości 376 cm, szerokości 169 cm, wysokości 152 i rozstawie osi 239 cm, jest zatem większa od swojej poprzedniczki Lancii Y. Ale to przede wszystkim wnętrze sprawia, że Ypsilon stanie się flagowym małym modelem marki. Widać to po wzornictwie, wytrzymałych materiałach wysokiej klasy, wyszukanych połączeniach powierzchni chromowanych z kolorem nadwozia oraz tapicerką, możliwościach dostosowania do wymagań indywidualnych klienta (535 możliwych kombinacji). Wygodne i eleganckie wnętrze sprawia, że nowa Lancia Ypsilon jest samochodem miejskim najwyż-

Kompaktowe wymiary czynią z tego pojazdu flagowy model marki.

szej klasy. Świadczą o tym także inne elementy wyposażenia, takie jak np. szeroki przezroczysty dach Skydome, zestaw stereo hi-fi Sound System Bose, automatyczna klimatyzacja dwustrefowa.

Przezroczysty dach zajmuje aż 70% górnej powierzchni. Składa się z dwóch paneli, z których jeden jest ruchomy, oraz dwóch zasłon przesuwanych niezależnie. To rozwiązanie, całkowicie nowe w tym segmencie, umożliwia dowolne modelowanie pojazdu: jeździmy albo z przezroczystym zamkniętym dachem, albo z otwartym, jak w kabriolecie.

Sound System Bose to zestaw stereo zapewniający doskonałą harmonię między technicznymi właściwościami sprzętu i pojazdu. Wynik – idealna jakość dźwięku na każdym nawet najniższym biegu. Muzyka otacza wszystkich pasażerów budując dokoła dźwiękową przestrzeń.

Automatyczna klimatyzacja zdalnie sterowana dostosowuje żądaną temperaturę wewnątrz nadwozia. Poszczególne czujniki mierzą temperaturę wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, obliczają wymianę ciepła, rozpoznają parametry takie jak wilgotność oraz ilość chłodzonego lub podgrzewanego powietrza. Kolejny czujnik, umieszczony u podstawy przedniej szyby, rejestruje nadmierny wzrost temperatury w wyniku oddziaływania promieni słonecznych. Wszystkie te parametry służą właściwej regulacji mieszania, wentylacji, oraz rozdziału nawiewanego powietrza.. W wyniku tych zabiegów, wewnątrz panuje stały klimat niezależnie od zmieniających się warunków zewnętrznych. Klimatyzację można ponadto regulować po stronie pasażera i kierowcy, jako że w Lancii Ypsilon zastosowano układ dwustrefowy. Pojazd dostarcza także dużo przyjemności podczas jazdy, gdyż zaprojektowano go do sprawnego poruszania się po mieście oraz do wygodnej podróży pozamiejskiej.

Nowa Lancia występuje w czterech wersjach silnikowych, o sprawdzonych parametrach technicznych i niskim zużyciu paliwa: 1.2 60 KM, 1.2 16V 80 KM, nowy 1.4 16V 95KM oraz rewolucyjny system napędowy turbodiesel 1.3 multijet 16V 70 KM. Ostatni z wymienionych silników montowany jest z automatyczną skrzynią bie- ►

Sportowe auto dla czworga

Cztery wygodne siedzenia, dynamiczny wygląd, esencja myśli technologicznej Alfy Romeo w zakresie zespołów napędowych. To nowa GT Alfa Coupè, która wejdzie na rynek pod koniec tego roku. Ten wóz, skonstruowany na bazie Alfy 156 i zaprojektowany w Centrum Stylistyki Bertone, wyróżnia się oryginalnym stylem, nadzwyczajnymi osiągami i wyraża niespotykanego dotąd sportowego ducha, łączącego komfort z elegancją. Przede wszystkim zapewnia przyjemność podczas jazdy i świetne osiągi.

Długa na 4,48 m Alfa GT Coupè sprawia wrażenia agresywnego i kompaktowego samochodu (rozstaw osi 2.596 mm).

Przedni znak firmowy jest najważniejszym elementem designu. Umieszczona frontalnie tarcza u dołu łączy się ze zderzakiem, u góry zaś z przednią czarną kratką. W rezultacie odzwierciedla siłę i agresywny charakter ostatnich produktów Alfy. Wrażenie to potęgują rozbudowane i specjalnie zaprojektowane reflektory. Poza tym przednia kratka wlotu powietrza przypomina wielką czarną „paszczę", która zdaje się połykać drogę.

Niemniejsze wrażenie robi także profil boczny samochodu, niezwykle elastyczny, solidny i bezpieczny. Głównie dzięki charakterystycznym wytłoczeniom blach, które poprawiają dynamikę pojazdu.

Tył Alfy GT nosi typowe cechy marki, jednak nie pomija aspektów praktycznych, takich jak szeroka pokrywa bagażnika ułatwiająca załadowanie bagażu. Tylna część pojazdu jest kompaktowa, nieco rozszerzana ku bokom, zintegrowana z dużym zderzakiem. Tylna szyba ma wypukły, opływowy kształt, zaś tylne lampy zespolone umieszczone są wzdłużnie i poziomo po bokach i zbiegają się z linią bocznego przetłoczenia. Do dyspozycji oddano trzy doskonałe zespoły napędowe: 1.8 T. Spark i mocy 140 KM, 2.0 JTS i mocy 165 KM i 1.9 JTD Multijet 16V i mocy 140 KM. Nowy GT Coupè jest samochodem dynamicznym, który łatwo poddaje się woli kierowcy i dostarcza wielkiej przyjemności podczas jazdy. Klient, któremu szczególnie zależy na wysokich osiągach, będzie miał jeszcze do dyspozycji wersję GTA, wyposażoną w potężny silnik 3.2 V6 24 V o mocy 250 KM.

Kamal 4x4 – zrywny pojazd z napędem na cztery koła

Wyobraźmy sobie model, który łączy osiągi auta terenowego typu SUV (Sport Utility Vehicle), przyjemność prowadzenia i wszechstronność pojazdu kompaktowego oraz wygodę, i funkcjonalność MPV. To jest właśnie Kamal. Prototypowy model Alfy Romeo, który otwiera przed marką nowe możliwości i stwarza okazję do powstania nowego segmentu, w którym Alfa odgrywałaby wiodącą rolę. Po arabsku Kamal oznacza doskonałość, a jednocześnie syntezę przeciwieństw. Nazwa doskonale oddaje naturę tego wozu.

Poprzez szereg skomplikowanych i wyszukanych aluzji, Kamal z jednej strony nawiązuje do sportowej tradycji wozów z Biscione, z drugiej zaś proponuje rozwiązania przyszłościowe.

Nowy samochód, wyposażono w najnowocześniejsze zdobycze technki Alfy Romeo: silnik 3.2 V6 24V o mocy 250 KM, skrzynię biegów Selespeed, stały zintegrowany napęd sterowany elektronicznie oraz system Torsen, wreszcie czworoboczne zawieszenie przednie i tylne.

Nadwozie jest doskonałym połączeniem elegancji i wszechstronności zastosowania. Drzwi otwierają się jak okładki książki, ułatwiając dostęp do wnętrza. Tylna szyba otwiera się niezależnie od pozycji pokrywy bagażnika. Pojemność bagażnika wynosi około 4000 litrów, zaś w środkowym tunelu znajduje się mnóstwo wygodnych półek i schowków. Z nowości duży przezroczysty dach otwierany oraz całkowicie składające się tylne siedzenia, które tworzą płaską i łatwo dostępną powierzchnię ładunkową.

Stylistyka Kamala nawiązuje do tradycyjnych cech marki Alfa Romeo. Typowy przód samochodu z trójkątnym wlotem i kratkami powietrza, wewnątrz których umieszczono światła przeciwmgielne. Długa maska odzwierciedla potęgę silnika, po czym łagodnie łączy się z przednią szybą i dalej z przezroczystym dachem. Rozwiązanie to nadaje całości bardzo lekki charakter. Na koniec, duże koła o średnicy 20" z oponami Pirelli Skorpion, podkreślające terenowy charakter samochodu. ■

warto wiedzieć

Nowy wygląd Alfy Spider i GTV

Światowa premiera nowej Alfy Spider i Alfy GTV – w sprzedaży od początku maja. Wygląd obydwu modeli został solidnie odnowiony zarówno pod względem wyposażenia, jak i zespołów napędowych. Zmienił się przód pojazdu, zaprojektowany ponownie w Centro Stile Pininfarina, uwzględnia teraz współczesne trendy marki. Trójkątny znak u góry łączy się z maską po czym ostro zmierza w dół zakrywając zderzak. W centralnej części, u góry tarczy, umieszczono logo firmy w delikatnej chromowanej obwódce. Na czarnym tle szczególnie rzucają się w oczy chromowane poprzeczne linie, które idealnie łączą się z poprzecznymi przetłoczeniami, sprawiając wrażenie dużej przyczepności pojazdu. U dołu, kratki wlotu powietrza zakończone są światłami przeciwmgielnymi o trapezowym kształcie, wraz z trójkątną tarczą tworzą charakterystyczną różę z Biscione. Typowe linie przetłoczenia zbiegają się w literę V, podkreślając wypukły i narzucający się kształt maski, pod którą kryje się potężny silnik. Nowy jest także projekt kół z lekkimi alufelgami o średnicy 16" oraz kolory nadwozia (Rosso Brunello, Verde racing, Blu Cobalto).

Nowa Spider i GTV wyposażone są w silniki, które cieszą się dużą popularnością także w innych modelach: 2.0 JTS o mocy 165 KM oraz 3.2 V6 24 V o mocy 240 KM. GTV z tym ostatnim silnikiem osiąga prędkość 255 km/h, stając się najszybszym autem w historii Alfy Romeo. Dostępny jest także 2.0 T. Spark o mocy 150 KM, który jest kwintesencją technologii Twin Spark opracowanej przez Alfę Romeo.

Comau pełną parą

Tomasz Libich
fot. I. Kaźmierczak

Ostatnie zmiany na liniach montażowych silnika 1,3 SDE w bielskiej fabryce Fiat-GM Powertrain oraz przygotowania do uruchomienia seryjnej produkcji Fiata Gingo w Tychach prowadzone są pełną parą.

Inwestycje związane z uruchomieniem produkcji osiągnęły ogromną skalę. W Tychach powstała prawie całkowicie nowa Spawalnia, na Lakierni i Montażu wprowadzono duże zmiany i modernizacje systemów technologicznych, w Bielsku-Białej zaś powstał najnowocześniejszy zakład produkcji silników diesel.

Comau Poland uczestniczy w tym procesie od samego początku. Pracownicy firmy z jednej strony uruchamiają nowe linie produkcyjne, z drugiej zaś w praktyce uczą się przy tym zupełnie nowych, o wiele bardziej zaawansowanych technicznie rozwiązań i systemów sterowania procesem technologicznym.

Pierwsze preserie: samochodów (24 sztuki) i silnika (500 sztuk) zeszły z linii w grudniu ubiegłego roku. W tym czasie przetestowane i skontrolowane zostały pod względem technicznym i funkcjonalnym zarówno produkty (samochód i silnik), jak maszyny, urządzenia i linie. Jednocześnie pracownicy firmy wciąż dokonują ustawień i drobnych modyfikacji, a także biorą udział w szkoleniach służb produkcyjnych i utrzymania ruchu.

Linie produkcyjne Fiata Gingo i silnika 1,3 SDE przygotowali do pracy najwyższej klasy specjaliści.

Instalacja nowych linii produkcyjnych i ich komponentów przebiegała dotąd zgodnie z ustalonymi harmonogramami oraz przewidywaniami technicznymi. Nowe linie montażowe budowane były od podstaw, a tempo prac należy uznać za bardzo dobre – prace instalacyjne w Bielsku-Białej rozpoczęły się w lutym, w Tychach w sierpniu 2002 r.

W Tychach rozpoczął się ostatni etap modyfikacji linii technologicznych, w Bielsku – Białej natomiast trwa obecnie proces uruchomienia produkcji (Job One).

Nowe maszyny, urządzenia i linie zainstalowane w Tychach i Bielsku stanowią dla obydwu zakładów wyraźny postęp w zakresie wydajności produkcji i zaawansowania technicznego. Dla przykładu w Tychach zainstalowano ponad 300 robotów, zaś w Bielsku-Białej 527 najnowocześniejszych maszyn i urządzeń.

Ta nowa technologia, co oczywiste, wymaga od służb Utrzymania Ruchu najwyższych kwalifikacji. Dlatego też dla swoich pracowników w Powertrain Bielsko-Biała Comau Poland zaplanowała 32.000, a w Tychach 20.000 godzin specjalistycznego szkolenia, z czego w obu przypadkach ponad 70% zostało już zrealizowanych.

Ponadto, wychodząc naprzeciw wysokim wymaganiom nowoczesnej technologii, a w związku z tym konieczności sprostania nowym wyzwaniom technicznym, spółka Comau Poland przyjęła w ostatnim czasie do pracy nowych inżynierów i techników oraz zainwestowała w oprzyrządowanie.

PRZYJDŹ I POZNAJ WYJĄTKOWE PROMOCJE

2+ 2 lata gwarancji bez limitu kilometrów

Dla pracowników FIAT,
Dostawców FIAT
i Zakładów Tercjalizacji

SEICENTO
już za 19.900 zł
z lakierem metalic
+ pakiet ubezpieczeniowy gratis

INTERMOT
41-914 Bytom ul. Strzelców Bytomskich 60
tel. (032) 389-00-66; (032) 386-98-22; (32) 387-37-61
e-mail: F75420s@dealer.fiat.pl

FIAT

Studio wydawnicze i reklamowe

SATIZ Poland
ul. 11 Listopada 60/62
43-300 Bielsko-Biała
Tel. +48 33 8132761
Fax +48 33 8134176
e-mail: satizpolska@fiat.com

SATIZ msx INTERNATIONAL

An MSX International Company

czasopisma, gazety,
katalogi, foldery, wydawnictwa
techniczne i informacyjne

prezentacje multimedialne

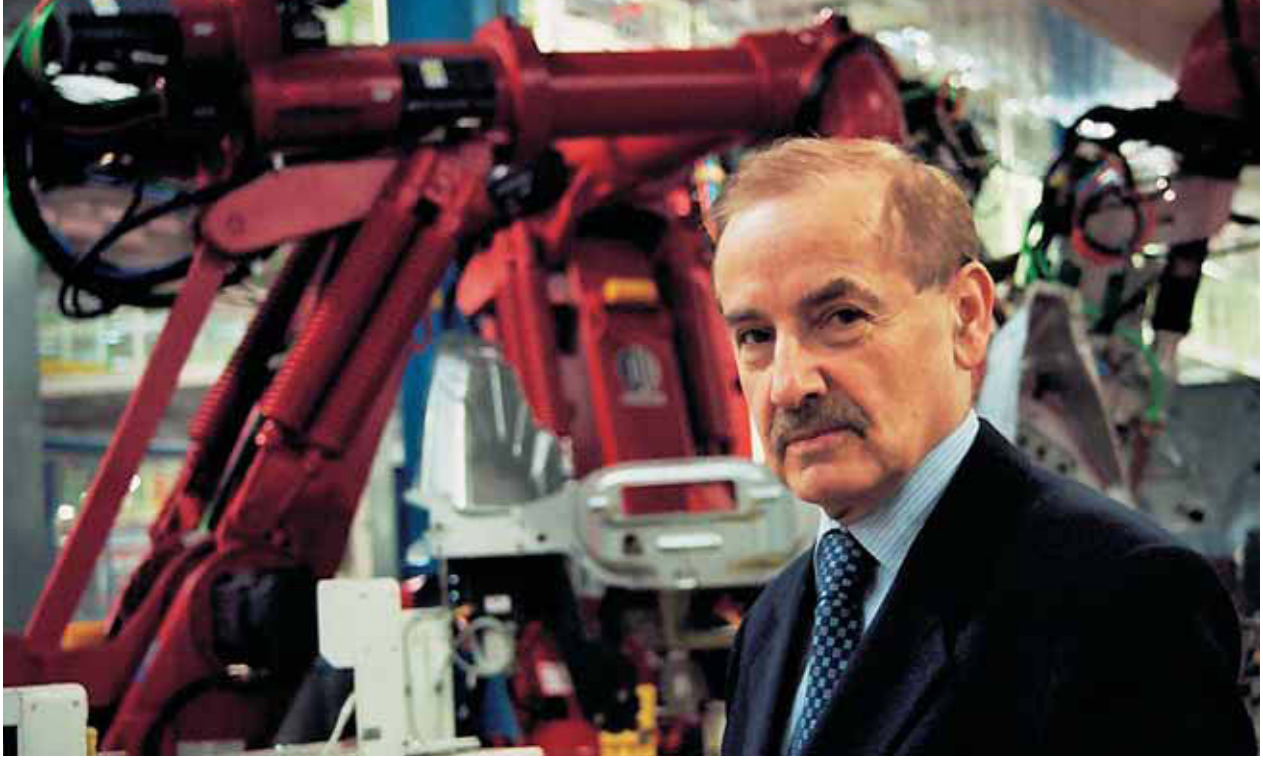
usługi reklamowe
i public relations

fotografia reportażowa
i reklamowa

projektowanie graficzne,
skanowanie

studio DTP, naświetlanie

druk



Rozmowa z Hubertem Gerono, dyrektorem spółki Comau Poland:

FWN: Jakie są korzenie spółki Comau Poland?

Nasza firma wywodzi się ze służb utrzymania ruchu Fiata. Powstała w 1998 r. przejmując personel, maszyny oraz działalność Narzędziowni i Produkcji Tłoczników. W październiku 1999 r. poszerzyliśmy naszą działalność o służby Utrzymania Ruchu. Tym samym przejęliśmy całe bogate know – how fiatowskich służb Utrzymania Ruchu i Produkcji Tłoczników.

Na ile działalność Spółki związana jest z Grupą Fiata?

Fiat i Powertrain są i z całą pewnością pozostaną naszymi najważniejszymi partnerami. Można właściwie powiedzieć, że jedziemy na jednym wózku – jeżeli Fiat i Powertrain np. przechodzą trudności, my też je odczuwamy. Ponadto współpracujemy m. in. z Magneti Marelli, Fiat Avio, Delfo oraz Valeo.

Czy Comau Poland podejmuje jakieś działania w celu znalezienia nowych „pozafiatowskich" klientów?

Oczywiście, obecna sytuacja na rynku wymusza na nas konieczność jego penetrowania i poszukiwania nowych klientów. Działania nasze wynikają z konieczności zadbania o pracowników – ludzi nie można przecież zwolnić tylko dlatego, że trwa bessa na rynku samochodowym. Tym bardziej, że jest to wysoko wykwalifikowany per- sonel, a jego szkolenie wymagało sporych inwestycji i długiego czasu.

Nowi klienci to z całą pewnością nowe rozwiązania technologiczne...

Zgadza się, już dawno dostrzegliśmy, że przygotowanie konkurencyjnej oferty wymaga od nas ciągłego rozwoju i poszerzania zakresu wykonywanych prac. Typowe, znane nam od lat utrzymanie ruchu, okazuje się często niewystarczające dla zaspokojenia potrzeb i oczekiwań klientów. Co ważne, mamy tutaj wsparcie ze strony naszych kolegów (Comau Service), a to przecież około dziesięć tysięcy osób zatrudnionych w służbach utrzymania ruchu na całym świecie. Korzystamy ze wspólnego doświadczenia.

Poza tym rozpoczęliśmy system szkoleń przygotowujący naszych pracowników do realizacji zadań, których wcześniej nie wykonywali, chociażby w zakresie prac modernizacyjnych, czy remontów urządzeń. Uruchomiliśmy nowe specjalności, wśród nich Instalacje Systemów Transportowych (na terenie tyskiego Zakładu FAP wykonaliśmy na przykład transport podwieszony dla karoserii). Uzyskaliśmy także uprawnienia do obsługi urządzeń dźwigowych i dozoru technicznego, a także certyfikat UDT, który pozwala nam wykonywać prace na suwnicach, dźwignicach i podobnych urządzeniach do podnoszenia. Dzięki temu znacznie poszerzyliśmy naszą ofertę.

Jaki jest cel firmy na najbliższe lata?

H. G: Stale rozwijamy nasze służby handlowe. Ich zadaniem jest wyszukiwanie i oferowanie naszych usług potencjalnym klientom. W tym roku naszym głównym zadaniem jest właściwe przygotowanie się do świadczenia usług utrzymania ruchu w Fiat-GM Powertrain dla produkcji silników oraz w Fiat Auto Poland w Tychach dla nowego modelu Gingo.

Fiat-GM Powertrain Polska uroczyście uruchomił produkcję nowego silnika 1.3 SDE (small diesel engine). Po wykonanych wcześniej preseriach przyszedł czas na masową produkcję, która osiągnie pół miliona sztuk.

Perełka Powertraina

Tomasz Libich, fot. B. Ziarko

Naszym celem było stworzenie silnika diesla o zredukowanych wymiarach, którego konstrukcja byłaby odpowiednia zarówno dla samochodów z segmentu B (kompaktowe), jak również z segmentu A (samochody miejskie) – mówi Tadeusz Świerczek, dyrektor generalny Fiat-GM Powertrain Polska – a więc silnika małego i lekkiego (o masie łącznej 130 kg ze wszystkimi układami pomocniczymi), posiadającego cztery cylindry, zapewniające cichą i przyjemną pracę oraz niski poziom drgań. Chodziło również o to, aby silnik był ekonomiczny pod względem zakupu, a później eksploatacji. Duże znaczenie miały dla nas także zastosowane w nim wyszukane technologie – tak, aby miały znaczący wpływ na obniżenie poziomu zużycia paliwa i uzyskanie dobrych osiągów z równoczesnym poszanowaniem środowiska naturalnego. I taką właśnie perełkę udało się stworzyć inżynierom z naszego koncernu.

W uroczystości uruchomienia produkcji udział wzięli m.in. Nunzio Pulvirenti, prezes zarządu Fiat-GM Powertrain i Daniel Hancock, dyrektor wykonawczy spółki. Zaproszeni goście, a wśród nich minister Dariusz Szymczycha, ambasador republiki włoskiej, radca handlowy ambasady USA, parlamentarzyści i przedstawiciele władz województwa i miasta oraz przedstawiciele Fiata Auto Poland i GM Poland mieli okazję zapoznać się z parametrami technicznymi nowego small diesla oraz obejrzeć fabrykę i linie produkcyjne. Oficjalnie rozpoczętą produkcję, maszyny i pracowników pobłogosławił ordynariusz diecezji bielsko-żywieckiej, ks. bp Tadeusz Rakoczy.

Podczas konferencji prasowej przedstawiciele spółki podkreślali, że nowy silnik posiada te same zalety, które cechują silniki większe – a to dlatego, iż nie jest on po prostu mniejszy, lecz zminiaturyzowany. Co ważne, udało się to osiągnąć bez szkody dla jego doskonałości i jakości

technicznej. Konstrukcyjne wyzwanie, przed którym stanęli inżynierowie FIAT-GM Powertrain, było więc ogromne.

Najwięcej uwagi przy projektowaniu silnika 1.3 SDE skupiono na jego sprawności i niezawodności, a więc cechach, które dla klienta oznaczają konkurencyjną cenę, doskonałe osiągi i trwałość bez potrzeby jakiejkolwiek ingerencji. 1.3 SDE mieści najnowocześniejszą technologię zamkniętą w bryle o długości mniejszej niż 50 cm i wysokości 65 cm. Wymiary te czynią go najmniejszym czterocylindrowym silnikiem diesla z systemem common rail dostępnym na rynku. Jest jedyną jednostką, która w cylindrze o średnicy niespełna 70 mm mieści sześć komponentów o „normalnych" rozmiarach – innymi słowy mieszczą się tam cztery zawory, wtryskiwacz i świeca żarowa

▲ **D. Hancock, D. Szymczycha, N. Pulvirenti i T. Świerczek przecinają wstęgę.**

▶ **D. Hancock prezentuje zalety small diesla 1.3 SDE.**

„Rekordowa miniaturyzacja, dzięki której jednostka ta może być montowana zarówno w super kompaktowych autach z segmentu B, jak i autach miejskich z segmentu A – podkreśla Marek Ramczewski, odpowiedzialny za relacje zewnętrzne i komunikacje Fiat-GM Powertrain Polska – oferuje jeszcze inną zaletę, a mianowicie tą, iż silnik jest wielozaworowy i wyposażony w Multijet (czyli system wielu wtrysków). Tym samym jest najbardziej zaawansowanym z wszystkich dostępnych na rynku silników z common rail drugiej generacji."

Jak przekonują specjaliści, ów zastosowany system wtrysku paliwa Multijet w małej 16-zaworowej jednostce 1.3 SDE, stanowi rozwinięcie zasady stosowanej w układzie common rail. W nowym silniku zastosowane zostały bardziej zaawansowane wtryskiwacze i system sterowania wtryskiem poprzez elektroniczną jednostkę sterującą – tak, aby uzyskać w ciągu każdego cyklu pracy silnika więcej wtrysków w stosunku do obecnie wykonywanych dwóch. Dzięki temu spalanie stało się bardziej płynne – przebieg ciśnień i temperatur pozostających w komorze spalania i powietrze zasysane do cylindra są jeszcze lepiej wykorzystywane.

Jeszcze niedawno jednostki napędowe wykonane w technologii common rail stanowiły „ostateczne" możliwości osiągnięć w rozwoju inżynierii diesla. W rozwiązaniu tym możliwe jest zastosowanie dwukrotnego wtrysku paliwa do komory spalania w ciągu jednego cyklu (małego początkowego i większego głównego wtrysku). Tymczasem inżynierowie z FIAT-GM Powertrain opracowali drugą generację układu common rail typu Multijet, pozwalającą na kilka wtrysków (od 3 do 5).

Zasada działania obydwu systemów jest taka sama. Nawet w poprzedniej wersji pierwszy wtrysk podwyższał temperaturę i ciśnienie w cylindrze, aby poprawić spalanie w czasie suwu. Teraz wtrysk główny podzielić można na kilka mniejszych wtrysków, a ilość oleju napędowego spalanego w cylindrze pozostaje taka sama (przy czym proces ten jest pełniejszy i bardziej płynny). Pozwala to na dalszą progresję, której celem jest bardziej ciche spalanie, obniżenie poziomu emisji spalin i zwiększenie osiągów silnika. Silniki common rail Multijet różnią się więc zasadniczo od poprzedników dwoma podstawowymi elementami: wtryskiwaczami i elektroniczną jednostką sterującą.

Produkcja small diesla ma według planów osiągnąć rocznie 500 tysięcy sztuk. Bielski zakład FGP jest jednym z siedemnastu zakładów należących do spółki joint-venture Fiata i General Motors. Inwestycja związana z uruchomieniem produkcji nowego silnika pochłonęła blisko 400 milionów euro. ■

Współpraca na piątkę

Tomasz Libich

Współpraca pomiędzy uczelniami wyższymi a przemysłem coraz wyraźniej wskazuje na sens usuwania barier między podręcznikową wiedzą akademicką, a praktyczną mądrością rządzącą realnym biznesem i procesami produkcji.

Współpraca Fiat Auto Poland z uczelniami wyższymi w Polsce trwa od lat. Na ich przestrzeni bardzo bliskie kontakty zostały nawiązane z Politechniką Śląską i Warszawską oraz Akademią Techniczno-Humanistyczną w Bielsku-Białej (wcześniej była to autonomiczna filia Politechniki Łódzkiej). Utworzenie przedsiębiorstwa Fiat Auto Poland na początku lat dziewięćdziesiątych poskutkowało wyraźnym zacieśnieniem współpracy i nadało jej jeszcze większą dynamikę. Postępujący outsourcing i pojawianie się na rynku kolejnych spółek Grupy Fiat (wśród nich Magneti Marelli, Teksidu, Comau, Avio) pozwoliły na pożądane przez każdą ze stron ukierunkowanie i wyspecjalizowanie owych kontaktów.

Współpraca FAP z wymienionymi wyżej uczelniami ujęta jest w ramy dwóch typów porozumień: jednym z nich jest „Porozumienie ramowe" z Politechnikami Warszawską i Śląską oraz ATH, drugim natomiast – regionalne (między Politechniką Śląską a FAP).

Ramowe porozumienie o współpracy, zawarte przed sześcioma laty pomiędzy obu politechnikami i ATH, a spółką Fiat Polska i CRF (Centrum Badawcze Fiat) w Turynie pozwala na uzgadnianie oraz realizację priorytetowych projektów współpracy naukowej oraz badawczo-rozwojowej i organizowanie konferencji oraz seminariów z tym związanych. W ramach tej umowy co roku uczelnie ogłaszają konkurs na prace dyplomowe i doktorskie związane z tematyką motoryzacyjną. Tematy owych prac sugerowane są przez CRF. W corocznej edycji tego konkursu, sponsorowanego przez Grupę Fiat, analizowane są przez obustronną komisję zgłoszone do konkursu prace i wybierane te najwybitniejsze, ich autorzy zaś otrzymują nagrody finansowe w kategorii najlepszych prac dyplomowych i doktorskich.

Przed dwoma miesiącami nagrody takie z rąk Carlo Vittorio Folonari, wiceprezesa Centrum Badawczego Fiat w Turynie odebrało najlepszych czterech doktorów i dziesięciu magistrów z ATH i Politechniki Śląskiej. Była to już

szósta edycja tego konkursu, którego koordynatorem jest właśnie CRF.

„To oczywiste, że jako centrum badawcze chcemy być obecni wszędzie tam, gdzie obecna jest Grupa Fiat – podkreśla Carlo Folonari – Każdy kraj ma swoją własną kulturę, ale również własne osiągnięcia naukowe i sposób myślenia. Niejednokrotnie już mieliśmy dowody na to, iż połączenie całej tej wiedzy i czerpanie z niej tego, co najlepsze, to doskonała metoda na stymulowanie rozwoju".

Zarówno przedstawiciele uczelni, jak i spółek przekonują, że współpraca rozwija się doskonale i ma dla obu stron ogromne znaczenie. Są nią także zainteresowani studenci, co wyraźnie daje się zaobserwować podczas spotkań z przedstawicielami FAP.

Dyrektor Mario Liberale i rektor Wojciech Zieliński w trakcie podpisywania umowy o współpracy.

„Współpraca z firmami opartymi o kapitał zagraniczny jest zdecydowanie łatwiejsza, niż w przypadku firm rdzennie polskich – przyznaje Marek Trombski, rektor ATH – Ich władze po prostu wyraźniej rozumieją potrzebę badań i to, że bez nich nie może być mowy o jakimkolwiek dalszym rozwoju".

Regionalne porozumienie o współpracy między Politechniką Śląską, a Fiatem Auto Poland zostało po raz pierwszy podpisane przed czterema laty i jest sukcesywnie, corocznie odnawiane. Jego celem jest wykorzystanie doświadczeń i dorobku naukowego Politechniki Śląskiej oraz potencjału i pozycji FAP dla działań służących obu stronom oraz rozwojowi całego regionu.

„Bardzo sobie cenimy możliwość współpracy z Fiatem Auto Poland – mówi rektor Politechniki Śląskiej, prof. dr hab. Wojciech Zieliński. Jest ona prowadzona już od wielu lat, gdyż już z FSM-em współpracowaliśmy bardzo intensywnie, a później, kiedy fabrykę przejął Fiat, nastąpił okres budowania nowych struktur i przemian organizacyjnych – i siłą rzeczy kontakt stał się nieco utrudniony. Teraz, kiedy FAP mocno zakorzenił się w regionalnym środowisku przemysłowym, nasza współpraca wyraźnie się ożywiła i na stałe zadomowiła na polu badawczym, dydaktycznym i naukowym. Dziś naszym zadaniem jest tworzenie solidnego „europejskiego obszaru edukacji na poziomie wyższym" – podkreśla rektor Zieliński – Przygotowujemy bowiem kadrę nie tylko dla Polski; są to przecież ludzie, którzy wkrótce zasilą rynek europejski".

Czego dotyczą kierunki współpracy? Uzgadnianiu tematów prac badawczych i magisterskich, a także wzajemnego prezentowania i propagowania osiągnięć. Współdziałanie dotyczy również promowania doskonalenia przez najlepszych studentów znajomości języka włoskiego, również w zakresie terminologii technicznej.

Współpraca pomiędzy uczelniami wyższymi, a fabryką coraz wyraźniej wskazuje na sens usuwania barier między podręcznikowym światem wiedzy akademickiej, a praktyczną mądrością rządzącą realnym biznesem i procesami produkcji.

Dla studentów wydziałów związanych z organizacją i zarządzaniem możliwość obserwowania i analizowania prawdziwych zjawisk zachodzących w przedsiębiorstwie, stosowanych tu metodologii zarządzania i rozwoju personelu, komunikacji międzyludzkiej oraz metod pracy zespołowej, to doskonały sposób na poszerzenie swej wiedzy także w wymiarze praktycznym.

Wielu obecnych pracowników FAP wywodzących się z szeregów absolwentów uczelni, z którymi współpracuje firma, zajmuje w niej dzisiaj kierownicze stanowiska, a 80% z nich należy do elitarnej grupy professionals. Kilkudziesięciu znalazło w ostatnich latach zatrudnienie w strukturach spółek Grupy Fiat (np. Fiat Avio) oraz w ramach międzynarodowego, wielofunkcyjnego i wielosektorowego projektu Fiat Gra. De (Fiat Graduate Development Programme). Oznacza to, że nowych inżynierów ciągle jednak potrzeba.

„Przemysł powinien zabiegać o tych dobrych, aktywnych i ambitnych absolwentów – przyznaje Mario Liberale, dyrektor personalny FAP – Przedsiębiorstwa narzekają, że programy nauczania na wyższych uczelniach często nie podążają w tym kierunku, w którym podąża rozwój przemysłu, stąd studenci nie są do końca przygotowani do wymagań rynku i firma musi później dużo inwestować w szkolenia. Nasza współpraca, już na tak wczesnym etapie nauczania, jest kluczem do rozwiązania tego problemu".

Tomasz Libich, fot. M. Feodorów

Przywrócić wiarygodność

Skoczowskim Teksidem od połowy stycznia zarządza nowy dyrektor, którego Fiat Wokół Nas poprosił o wypowiedź na temat kondycji firmy, prognoz rynkowych i planów na przyszłość.

FWN: W jakiej kondycji zastał pan zakład obejmując stanowisko dyrektora?

Marek Kanafek, dyrektor generalny Teksid Iron Poland: Firma była w dobrej sytuacji, rok 2002 był dla nas rokiem wielkich przemian. Wdrożony został bardzo znaczący program oszczędnościowy i zakład doprowadzony został do stanu, w którym ponownie zarabia pieniądze. A przy tym okazuje się, że nie musimy już produkować ponad 50 tys. ton rocznie (chodzi o masę gotowych wyrobów), żeby uzyskać pozytywny wynik finansowy – w obecnej chwili wystarczy 41 tys.

Czy ilość zamówień, jakie otrzymuje Teksid, wykorzystuje pełne moce przerobowe zakładu?

Nie, jeszcze nie. Sytuacja rynkowa wciąż nie jest tak korzystna, jak byśmy chcieli, ponieważ nowych zamówień wciąż nie ma – ani z Grupy Fiata, ani z pozostałych sektorów rynku. Dla przykładu: w 2002 roku złożyliśmy odpowiedzi na zapytania ofertowe na ponad 70 tys., a pozyskaliśmy około 3 tys. ton nowych produktów.

Jakie zatem cele stawia pan przed sobą na najbliższe miesiące?

Najważniejsze jest przywrócenie wiarygodności zakładu w oczach naszego szefostwa i oczywiście poszukiwanie nowych zamówień.

Gdzie przede wszystkim firma będzie próbowała je znaleźć?

Należąc do Grupy Fiat jesteśmy naturalnie zobowiązani do pozytywnego odpowiadania na wszelkie zapytania ofertowe, które otrzymujemy ze strony koncernu. Obecnie ponad połowę naszej produkcji stanowią wyroby dla potrzeb Grupy Fiat. Ale będziemy oczywiście starali się wychodzić także na zewnątrz – do klientów „pozafiatowskich". I na tym chcielibyśmy się w najbliższych miesiącach skupić.

Produkcją jakich wyrobów zajmuje się obecnie Teksid Iron Poland?

Są to odlewy żeliwne przede wszystkim dla potrzeb przemysłu motoryzacyjnego (za wyjątkiem kadłubów do silników) – a więc głównie zwrotnice i wałki rozrządu. To jest

nasz podstawowy asortyment, do tego dochodzą jeszcze tarcze hamulcowe pełne i wentylowane oraz cała gama innych produktów. W sumie program produkcji na ten rok przewiduje ponad 300 pozycji.

Czy jest to liczba w miarę stała, czy też ulega zmianom w zależności od wahań rynku?

Oczywiście do pewnego momentu chcielibyśmy, aby ewoluowała w górę, aczkolwiek zbyt duży asortyment przy niewielkich seriach nie jest dla nas zbyt korzystny. I na razie tak się dzieje. Trwa obecnie uruchomienie produkcji dwudziestu czterech nowych detali, która rozpocznie się na przełomie 2003/2004 roku. – głównie dla przemysłu motoryzacyjnego, ale nie tylko dla Grupy Fiata, także dla Toyoty i Daimlera-Chryslera.

Czy jesteście państwo zainteresowani innym sektorem rynku – poza motoryzacyjnym?

Nasz zakład jest technicznie przygotowany do produkcji masowej – a nie ma innej branży (niż właśnie motoryzacyjna), która potrzebowałaby odlewów w tak dużych ilościach. Nasza zdolność produkcyjna to 65 tys. ton i taką ilość, choć oczywiście zależy to od asortymentu, możemy spokojnie produkować. Nasz plan pięcioletni przewiduje natomiast dalszy rozwój i produkcję 60 tys. ton odlewów – a opieramy go na prognozach dotyczących rozwoju rynku, w tym także motoryzacyjnego.

Wróćmy do wspominanych przez pana działań oszczędnościowych. O jakiego rzędu kwoty tutaj chodzi?

W ubiegłym roku ostatecznie przenieśliśmy końcową obróbkę odlewów (szlifowanie zalewek) z firm zewnętrznych do naszego zakładu. To pozwoliło nam zaoszczędzić około 6 mln złotych rocznie – bo tyle kosztowała nas współpraca z naszymi kontrahentami w tym zakresie. Prócz tego realizujemy drugą edycję programu oszczędnościowego Sei Sigma, o którym była już mowa w jednym z poprzednich numerów Fiata Wokół Nas. W pierwszej, która zakończyła się w 2002 roku, nasz zakład ze względu na osiągnięte wyniki sklasyfikowano na pierwszym miejscu w Grupie Teksida. I nic dziwnego – pierwsza edycja programu Sei Sigma przyniosła firmie około 400 tys. euro oszczędności. Teraz pracujemy nad kolejnymi pięcioma zadaniami, które, jak liczymy, walnie przyczynią się do rozwoju i zwiększenia zysków zakładu – a zakładamy, że dzięki drugiej edycji uda się zaoszczędzić kolejnych 300 tys. euro.

Czy i na ile te wszystkie działania oszczędnościowe odczuwalne były dla pracowników?

Przede wszystkim od dłuższego już czasu pracujemy w układzie 6-dniowym bez godzin nadliczbowych – choć zachowany został czterdziestogodzinny tydzień pracy, żeby wszystko pozostało zgodnie z prawem. Codziennie pracują dwie linie i dwa piece topiące i dzięki tym zmianom udało nam się obniżyć zamówienie na energię elektryczną. Oczywiście poskutkowało to także nadwyżką siły roboczej i, aby uniknąć zwolnień, skierowaliśmy wolną załogę do pracy przy przejętej na powrót obróbce odlewów.

Jakie były reakcje pracowników?

Wszystkie te zmiany wprowadzaliśmy w pełnym porozumieniu ze związkami zawodowymi. Chcę przy tym podkreślić, że w ubiegłym roku nie zwolniliśmy żadnego pracownika, a i w tym przyjmujemy sobie za cel chronić miejsca pracy naszych ludzi – jednocześnie korzystając z pełnych mocy przerobowych zakładu.

Marek Kanafek chce szukać nowych klientów poza Grupą Fiat.

Jest pan pracownikiem Teksidu od lat – czy i w jaki sposób na ich przestrzeni zakład się zmieniał?

W skoczowskim Teksidzie rozpocząłem pracę w 1980 roku, najpierw w służbach utrzymania ruchu, a później jako dyrektor techniczny i dyrektor ds. zarządzania produkcją.

Dziś widzę wyraźnie, jak bardzo zmieniła się filozofia pracujących tu ludzi – jest coraz więcej osób, które patrzą na pieniądz w kontekście: wydać jak najmniej, zarobić jak najwięcej – a więc coraz więcej ludzi nauczyło się mentalności rynkowej. I coraz więcej ludzi nie pracuje tylko tak, byle doczekać emerytury, ale zależy im, by także ich potomkowie znaleźli tu zatrudnienie.

W jaki sposób postrzega pan przyszłość Teksidu Iron Poland?

Jestem pewien, że kiedy za dwa lata w tym zakładzie zaczną się kolejne wielkie inwestycje w produkt (aby poprawić jego konkurencyjność na rynku), pójdą za tym nowe zamówienia. A firma zacznie zarabiać naprawdę duże pieniądze.

Nowa prasa New Holland

Tomasz Libich

Płocki zakład CNH Polska Sp. z o. o. rozpoczyna produkcję nowych wyrobów (prasy 544 i 548 CNH oraz Combi, to jest zespołu prasy typu 548 z owijarką) do zwijania bel słomy lub siana oraz owijania ich folią.

Uruchomienie produkcji pras właśnie w Płocku nastąpiło na skutek decyzji o jej przeniesieniu z fabryki w Breganze we Włoszech. Już wcześniej, bo w 1999 roku płocki zakład CNH Polska przejął od Włochów produkcję innego wyrobu – headerów do zbioru kukurydzy. Wkrótce okazało się, że była to słuszna decyzja i władze firmy postanowiły przenieść do Polski kolejny produkt. Zarówno headery, jak i prasa 548 CNH oraz combi charakteryzują się wysokim poziomem technicznym i najwyższą jakością, a dzięki temu są w stanie konkurować z innymi na całym świecie.

„Z produkcją urządzenia tego typu płocki zakład nie miał wcześniej do czynienia – mówi Zbigniew Pokorski, Szef Operacji Przemysłowych płockiego zakładu. – Przygotowanie fabryki wymagało więc odpowiedniej modernizacji technicznej – uruchomienia nowych linii montażowych, spawalni podzespołów i części. Jedynie kwestie zarządzania produkcją nie wymagały dużych zmian – niewiele się tutaj zmieniło w porównaniu z innymi, wytwarzanymi dotąd dla potrzeb CNH, produktami".

Płocki CNH przejął niektórych dostawców od poprzedniego producenta, znalazł też nowych w kilku

krajach Unii Europejskiej i w Polsce. Nieustannie pracując na rzecz podniesienia jakości wyrobów finalnych i redukcji kosztów, władze spółki prowadzą działania mające na celu nawiązanie współpracy przede wszystkim z dostawcami krajowymi.

„Dzienna produkcja pras wynieść ma według planów pięć sztuk – przynajmniej w 2003 roku – bo, jak podkreślają przedstawiciele CNH Polska – wielkość produkcji w późniejszym okresie uzależniona będzie od potrzeb rynku. Produkt skierowany będzie na wszystkie rynki obsługiwane przez New Holland i Case (stąd w nazwie prasy pojawiają się obie marki) – a więc przede wszystkim na terenie Unii Europejskiej i Afryki Północnej, a także Europy Północnej (gdzie trafi specjalna wersja combi do zwijania bel siana folią)".

Zadaniem nowej prasy New Holland jest zbieranie i zwijanie pozostającej na polu słomy lub siana w bele. Podczas pracy urządzenia, po sprasowaniu beli w komorze następuje jej owijanie folią na stole owijarki. Combi

jest swoistym połączeniem dotychczas wytwarzanej prasy 548 z sieczkarnią i owijarką folii, a fakt, iż zabudowana jest na tandemie (podwójnych kołach) i do spełnienia swojej roli potrzebuje tylko jednego przejścia przez pole, ma istotny wpływ m. in. na glebę, która odczuwa zdecydowanie mniejszy nacisk. Nie bez znaczenia jest także fakt, że dzięki temu wydatnie skraca się czas trwania zbioru słomy lub siana.

„Nową prasę i combi scharakteryzować można właściwie jednym pasującym do nich określeniem: pełna elektronika – mówi Dariusz Rejniak, konstruktor CNH. – Wszystkie funkcje urządzenia obsługiwane są na panelu w kabinie traktora, a wszystkie informacje wyświetlane na monitorze".

Cały proces odbywać się może automatycznie lub być obsługiwany ręcznie. Ta druga metoda ma istotne

znaczenie w szczególnych przypadkach, np. podczas pracy na pochyleniach terenu.

W Polsce nowa prasa i combi New Holland praktycznie nie mają konkurencji. Są co prawda firmy w Lublinie i Słupsku zajmujące się produkcją podobnych wyrobów, ale technologia wykorzystywana w prasie jest tak nowoczesna, że pozostawia inne daleko w tyle. Pełna automatyzacja, wszystkie informacje o stanie urządzenia na monitorze, dopracowany software, serwis i sama obsługa maszyny sprawiają, że produkt z całą pewnością znajdzie wielu odbiorców. ■

Prasa 548 CNH – Podstawowe dane techniczne

długość		**6.28 m**
szerokość		**2.79 m**
wysokość		**2.83 m**
waga (stand. opony)		**4580 kg**
wymagania elektryczne		**12 V**
wymiary beli	– szerokość	**1,20 m**
	– objętość	**1,47 m³**
	– średnica	**1,25 m**
masa	– słoma	**120-200 kg**
	– siano	**180-300 kg**
	– kiszonka	**350-800 kg**
układ napędowy	– prędkość obrotowa WOM	**540 obr**
moc na WOM	– minimalna	**37/50 kW/KM**
	– zalecana	**52/70 kW/KM**

Wchodzenie do innego świata

Tomasz Libich, fot: Eos Poland

Co kilka miesięcy Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich organizuje wyjazdowe spotkania robocze do największych zakładów przemysłowych w regionie. Tym razem wybrali Automotive Lighting Polska w Sosnowcu.

Celem owych spotkań jest nawiązywanie kontaktu z firmami i osobami, które tworzą współczesną technikę i wykorzystują w pracy nowoczesne technologie. Korzyści są wielostronne. Do SIMP-u należą inżynierowie i mechanicy z różnych przedsiębiorstw przemysłowych w regionie oraz przedstawiciele kadry naukowej wyższych uczelni. Możliwa staje się więc wymiana doświadczeń w szerokim, niemal wielobranżowym zakresie – na temat organizacji pracy, stosowanych w praktyce rozwiązań technicznych, czy logistycznych.

„Wyraziliśmy zgodę na wizytę członków Wojewódzkiego Oddziału SIMP-u w naszej firmie, ponieważ uważamy, że mamy co zaprezentować – mówi Kazimierz Ordon, dyrektor zakładu Automotive Lighting Polska. – Do podobnego spotkania doszło tutaj już przed czterema laty; od tego czasu wiele się u nas zmieniło, wdrożyliśmy nowe rozwiązania. Ale tego typu przedsięwzięcia to również dobra okazja do porozmawiania o naszych problemach, o tym, z jakimi uczelniami warto nawiązać bliższe kontakty itd."

Na spotkanie w Automotive Lighting Polska, zorganizowane przez osiem osób należących tutaj do SIMP-u, przybyło ponad pięćdziesięciu inżynierów i mechaników z całego województwa śląskiego. Podczas zwiedzania zakładu goście oglądali m. in. nowe wyroby, nowe linie montażowe, zapoznawali się ze stosowanymi technologiami przetwarzania tworzyw sztucznych oraz metodami obróbki powierzchniowej elementów funkcyjnych i dekoracyjnych przy produkcji lamp i reflektorów.

„Organizowane przez nas spotkania w największych zakładach przemysłowych województwa śląskiego – mówi Waldemar Osuch, prezes oddziału SIMP w Katowicach – mają pełnić przede wszystkim rolę szkoleniową. Wybieramy przedsiębiorstwa nowoczesne i rozwojowe, chcemy pokazać inżynierom z innych zakładów, jak efektywnie gospodarować swoim mieniem.” Niektóre firmy odmawiają organizowania spotkań; ich władze obawiają się najwyraźniej, że zdobyte przez inżynierów informacje wykorzystane zostaną w celach konkurencyjnych. Nie przekonują ich zapewnienia, że intencją tych spotkań jest wymiana doświadczeń, które mają służyć rozwojowi całego regionu.

Adriano Fontana

„Nauka, innowacyjność, produkt, zysk – to jedyna droga – podkreśla prezes śląskiego SIMP. – Nasze spotkania w firmach, które osiągnęły sukces, to jakby zapłon dla tej kadry, inżynierowie mogą powiedzieć swoim szefom, że są zakłady, które umieją sobie radzić w tym trudnym świecie. To bardzo ważne dla kadry technicznej, której najważniejszym celem jest postęp.”

Automotive Lighting Polska aktywnie współpracuje z uczelniami wyższymi: Uniwersytetem Śląskim oraz politechnikami w Gliwicach, Katowicach i Warszawie. Dzięki członkom SIMP-u łatwiejsze staje się pogłębianie współpracy, a spółka może konsultować ze specjalistami problemy, które dotyczą ograniczania kosztów poprzez zmniejszenie ilości braków, czy lepsze wykorzystanie surowca lub maszyn.

▲ Członków SIMP-u szczególnie interesowały zmiany wprowadzone w zakładzie od czasu ich ostatniej wizyty.
◀ Dyrektor Kazimierz Ordon prezentował zwiedzającym nowoczesne rozwiązania technologiczne na liniach montażowych.

„Zbliżanie uczelni wyższych do świata pracy jest kluczem do sukcesu. Rynek wymusza na przedsiębiorstwach coraz szybszy rozwój, musimy być stale konkurencyjni – a do tego wsparcie naukowców jest niezbędne” – uważa Adriano Fontana, prezes zarządu Automotive Lighting Polska.

Młodzi ludzie, świeżo po studiach rozpoczynający pracę, są często zdezorientowani, ponieważ spotykają się ze światem, w którym panuje zupełnie inny system i rytm pracy. Zdaniem prezesa Fontany, współpraca z uczelniami wyższymi jest niezbędna, aby uzupełnić wykształcenie tych młodych ludzi i przygotować ich do wejścia w trudny świat drapieżnego biznesu. ■

Automotive Lighting Polska

Zatrudnionych: **529 osób**;
Główni klienci: **Fiat**, **Volkswagen**, **Peugeot**, **Ford**, **Bosch**
Produkty: **głównie lampy i reflektory samochodowe**.

Test Drive Iveco

Tomasz Libich
fot. M. Feodorów

Jazdę testową Iveco Daily z nowymi silnikami HPI zorganizowało Iveco Poland. Do udziału zaproszono także przedstawicieli Fiata Wokół Nas. Auto prowadzi się przyjemnie , wygodnie i efektywnie w każdych warunkach.

Spod siedziby „Uni-Truck Warszawa" w Nadarzynie wyjechaliśmy kilka minut po godzinie 10:00. Wyznaczona trasa wiodła z Warszawy do Żywca przez Radom, Kielce i Kraków. W drogę wyruszyły cztery furgony Iveco Daily 35S10V i 35S12V – o mocy silników odpowiednio 96 i 116 koni. Organizatorzy załadowali samochody workami z piaskiem (po 850 i 900 kg) i zatankowali do pełna.

Wybraliśmy mocniejszy z furgonów. Już na pierwszych skrzyżowaniach, jeszcze przed wyjazdem na drogę ekspresową zauważyliśmy, że zachowuje się dość dynamicznie i to zarówno na drugim, trzecim, jak i czwartym biegu. Kilka minut później, przy prędkościach rzędu 80-90 km/h postanowiliśmy sprawdziliśmy jego elastyczność – samochód szybko reagował na nagłe zmiany zachowania kierowcy, gwałtowniejsze skręty i hamowanie.

Obraliśmy kurs na Radom. Mijając kolejne mniejsze i większe miasteczka, postanowiliśmy przyjrzeć się wnętrzu samochodu. Uznaliśmy, iż fotele – zarówno kierowcy, jak i pasażerów – są dobrze wyprofilowane i bardzo wygodne, a przy tym, co niezwykle ważne, nieco sztywne. Dzięki temu jednak organizm kierowcy mniej męczy się w pozycji siedzącej mimo wielu godzin spędzonych za kółkiem. Regulacja wysokości i odległości fotela od kierownicy jest dosyć przystępna – dźwigni nie trzeba szukać, ani specjalnie odchylać się, by jej dosięgnąć.

Same siedzenia foteli mogłyby być trochę dłuższe, ale jest to mankament raczej normalny w samochodach dostawczych.

Spoglądamy na deskę rozdzielczą. Jest z całą pewnością ergonomiczna – wszystko znajduje się w zasięgu ręki. W pierwszej chwili wydaje się, że ze względu na jej wyprofilowanie wyświetlacz z zegarem może być niewidoczny dla wysokiego kierowcy. Generalnie nie stanowi to jednak wielkiego problemu, ponieważ nie ma konieczności jego stałego śledzenia.

Wjeżdżamy na drogę Radom – Kielce. Samochód zyskuje u nas duży plus za skrzynię biegów – dobrze umiejscowioną i z krótką dźwignią. Ta ostatnia jest bardzo funkcjonalna, płynnie i elastycznie reaguje na naciski dłoni pozwalając operować krótkimi ruchami, co zdecydowanie uprzyjemnia jazdę. Spoglądamy w elektrycznie regulowane lusterka boczne – są ogromne i dają bardzo duże pole widzenia. Niestety, zimowa nawierzchnia sprawia, że szybko się brudzą i już po przejechaniu 30-40 km o wiele mniej w nich widać. Niewielkie problemy sprawia schowek po prawej stronie – z całą pewnością sposób otwierania mógłby zostać inaczej rozwiązany, bo o ile pasażerowi nie sprawia on żadnych kłopotów, to dostęp dla kierowcy nie jest już tak wygodny.

Po pierwszych stu kilkudziesięciu kilometrach nie ma już wątpliwości, że furgon dobrze trzyma się drogi, ale jest

bardzo wrażliwy na koleiny. Inna sprawa, że to przecież nie tyle wina samochodu, ile właśnie stanu nawierzchni na polskich drogach.

Na postoju za Kielcami wymieniamy wrażenia z innymi kierowcami – okazuje się, że są bardzo podobne.

Podczas wyprzedzania furgon „zbiera się" gładko, sprawnie i stosunkowo szybko – co ma duże znaczenie zwłaszcza przy takim ciężkim ładunku. Ogólne wrażenia z jazdy i prowadzenia samochodu są bardzo przyjemne – przy 110 km/h odgłos silnika osiągającego 2500 obrotów znika w „ogólnym hałasie". Furgon przyspiesza miarowo, chociaż na dziurach nieco podskakuje. Wciskamy pedał gazu jeszcze trochę. Samochód dobrze trzyma się drogi i na prostej idzie jak po sznurku.

Wygłuszenie kabiny jest poprawne, chociaż przy wyższych prędkościach pęd powietrza powoduje zauważalny hałas. Silnik mruczy kiedy wspinamy się pod lekką górę, ale wyraźnie, delikatnie i stopniowo przyspiesza (na „czwórce" zegar pokazuje 70-80km/h). W zakręty furgon wchodzi płynnie i nie jest wyrzucany, w czym z całą pewnością pomaga ładunek.

Przejeżdżamy przez Kraków. Samochód nie sprawia kłopotów – elastycznie reaguje na nagłe przyspieszenia, hamowanie i skręty. Stojąc na światłach zauważamy, że mruczenie silnika w kabinie jest dosyć ciche i przyjemne, a dzięki temu niezbyt uciążliwe – przychodzi nam do głowy, że być może jest to spowodowane zastosowaniem nowej technologii common rail (UniJet) drugiej generacji.

Kierujemy się na Żywiec. Zaczyna padać deszcz. Mamy okazję do wypróbowania wycieraczek. Nie zauważamy nic szczególnego do momentu, gdy nadjeżdżający z przeciwka samochód wjeżdża w ogromną kałużę i chlapie nam na szybę. Wycieraczki błyskawicznie reagują na niewielki nawet nacisk palców, a ich pierwszy ruch jest bardzo szybki – później zwalniają i pracują już miarowo, a co także ważne – cicho. Bardzo dobrym pomysłem jest umieszczenie otworów od spryskiwaczy na piórach (skrzydłach) wycieraczek – zapewnia to zużycie optymalnej ilości płynu.

Dopiero kiedy robi się ciemno zauważamy, że kształt, wielkość i wyprofilowanie szyb przez cały czas zapewniały nam doskonałą widoczność. W lewych drzwiach dostrzegamy oparcie na łokieć, które niezauważalnie, ale bardzo pomaga w wygodnym trzymaniu kierownicy.

Całą trasę 320 km przejechaliśmy mniej więcej w ciągu ośmiu godzin, nasz furgon spalał około 10 l/100 km. Nie mamy wątpliwości, że dla osób na co dzień poruszających się tego typu samochodami, Iveco Daily stanowi wartą uwagi alternatywę. ■

warto wiedzieć

Centralny Magazyn

Otwarte przed kilku tygodniami Centrum Dystrybucji Części Zamiennych Iveco w Bielsku-Białej stanowi centralny magazyn części zamiennych firmy w Polsce. Dzięki temu poprawi się teraz dostępność części, a odbiorcy będą je mogli otrzymywać w o wiele krótszym czasie, niż dotychczas. Obiekt znajduje się w Bielsku-Białej, w kompleksie logistycznym TNT Automotive Logistics Poland, filii międzynarodowego koncernu TPG, będącego liderem w zakresie usług Global Express, Logistics & Mail. Magazynem o powierzchni 2000 m² zarządza firma TNT Automotive Logisitics, która zapewnia magazynowanie, konfekcjonowanie, transport części z Turynu, a także dostawę do dealerów w czasie krótszym, niż 24h. Firmy TNT i Iveco współpracujące ze sobą na forum globalnym, opracowały wspólnie projekt kompleksowej obsługi logistycznej Iveco w Polsce. Projekt ten doskonale obrazuje paletę usług logistycznych, jakie TNT oferuje swoim klientom w ramach strategii globalnej. Używając istniejących zasobów i połączonych doświadczeń TNT Logistics, Express i CAT, firma może oferować swoim klientom usługi o najwyższych standardach jakości i rynkowych cenach.

Antonio Pagana – dyr. gen. TNT Automotive Logistics Poland

Na 2000 m² powierzchni magazynowej dedykowanej Iveco składowanych będzie w okresie początkowym 7000 pozycji katalogowych zarządzanych systemem informatycznym umożliwiającym określenie dostępności części w czasie rzeczywistym. Polskie centrum dystrybucji połączone jest z magazynem wirtualnym Iveco, oferującym 175 000 pozycji katalogowych i grupującym 5 fizycznych magazynów w całej Europie.

Od prawej: Fausto Forti, prezes TNT Automotive Logistics, Natale Rigano, prezes Iveco Poland (w tle) oraz Franco Fenoglio wiceprezes Iveco SpA.

Mirosława Malich
fot. M. Feodorów

Księgowość wysokiej jakości

Business Solutions Polska – Oddział Gesco jest jedną z nielicznych spółek z sektora księgowości, która otrzymała certyfikat jakości. Jego uzyskanie świadczy o tym, że firma jest zarządzana zgodnie z międzynarodowymi normami.

Wybór dostawców posiadających certyfikat jakości staje się już w naszym kraju normą. Do niedawna wymóg ten dotyczył głównie dostawców należących do branży produkcyjnej, teraz coraz częściej certyfikatu wymaga się także od spółek usługowych. Zwłaszcza jeśli są one dostawcą dużych firm, typu Fiat Auto Poland, czy Fiat-GM Powertrain. W przyszłości firmy takie z pewnością będą preferowały dostawców usług legitymujących się certyfikatem, zapewniającym usługi na najwyższym poziomie.

DET NORSKE VERITAS
QUALITY SYSTEM CERTIFICATE
Business Solutions Polska Sp. z o.o.
Oddział GESCO
SINCERT

Podczas wręczania certyfikatu w dniu 3 marca 2003 roku, Rafał Kmiecik, reprezentujący norweską firmę certyfikującą Det Norske Veritas, zapewnił, iż certyfikat ISO 9001:2000 jest potwierdzeniem, że Gesco zarządzane jest zgodnie z normami międzynarodowymi, a certyfikat obejmuje usługi księgowo-finansowe i podatkowe na rynku polskim oraz międzynarodowym.

„Zdajemy sobie sprawę, że uzyskanie certyfikatu stanowi tylko pierwszy krok w naszej pracy – mówi Gian

Nicola Censi, wiceprezes spółki Business Solutions. – Najtrudniejsze jeszcze przed nami. Czekają nas bowiem duże zmiany w przepisach związanych z wejściem do Unii Europejskiej. Musimy, poza ogromem pracy, dołożyć starań, by certyfikat ten utrzymać, a w świetle wspomnianych zmian w przepisach będzie to wymagało naszego dużego wysiłku".

Wejście do UE to z drugiej strony zwiększenie konkurencji na rynku. Spółki posiadające certyfikat jakości mają zapewnioną pewną przewagę nad konkurentami, certyfikat bowiem – dzięki wypracowaniu odpowiednich narzędzi jakości – jest gwarantem wysokiego poziomu usług. Dlatego Gesco uznawane jest dziś za jednego z najlepszych dostawców na rynku. „Niewiele firm należących do sektora księgowego może poszczycić się certyfikatem jakości – podkreśla Gian Nicola Censi. Nasza spółka jest jedną z nielicznych, która go posiada. To zasługa i sukces nas wszystkich. Uzyskanie certyfikatu nie oznacza jednak spoczęcia na laurach. Nowe wyzwania niosą przecież korzyści dla klientów. Dlatego będziemy rozwijać nasz profesjonalizm. Będziemy starali się poszerzyć zakres naszych usług i dołożymy starań, by uzyskać certyfikaty również na te nowe rodzaje działalności".

▶ **Gian Nicola Censi**
▼ **Katarzyna Matula**

Katarzyna Matula, odpowiedzialna za obsługę personelu w Europie dla Gesco przyznaje, że w trakcie przygotowań do uzyskania certyfikatu wszystkim przybyło obowiązków, ale z drugiej strony certyfikat pomógł pracownikom, bo dzięki niemu unormowano wykonywaną do tej pory pracę – opracowanie tomów instrukcji operacyjnych i procedur będzie w przyszłości procentowało w pracy. „Przed nami – mówi – kolejne zadania wynikające ze zmiany schematu organizacyjnego, który ukierunkowany będzie w stronę klienta. Czekają nas szkolenia w tym zakresie, które stwarzają pracownikom okazję do poszerzenia wiedzy i kompetencji".

Decyzję o wdrożeniu systemu jakości i ubieganiu się o certyfikat podjęto w listopadzie 2001 roku. Na rynku jest niewiele firm, którym udało się w tak krótkim czasie wdrożyć system od podstaw. Urszula Polubiec (na fot. na poprzedniej stronie), koordynator ds. zarządzania jakością w Gesco podkreśla: „Na początku dużo uwagi poświęcaliśmy kwestii interpretacji wymagań normy ISO i dopasowanie ich do specyfiki naszej firmy. Na szkoleniach wpajaliśmy je pracownikom i oswajaliśmy z terminologią ISO-wską. Potem było oczywiście mnóstwo pracy nad zdefiniowaniem procesów i stworzeniem dokumentacji podstawowej, operacyjnej. Zaangażowani byli praktycznie wszyscy szefowie działów. Obecnie naszym celem jest dalsze doskonalenie systemu zarządzania jakością, czyli ulepszanie procesów usługowych, właściwe zarządzanie zasobami i wykorzystanie narzędzi jakości".

Przed Gesco jeszcze dużo pracy. Najważniejszy jest, oczywiście, uzyskany certyfikat, ale doskonalenie całego systemu i realizowanie polityki jakości to tylko środek do osiągnięcia głównego celu, jakim jest spełnienie wymagań i oczekiwań klienta, który wartość certyfikatu ISO mierzy poziomem swego zadowolenia. ■

warto wiedzieć

Kto jest kim

Fiat Gesco Poland powstał w 1998 roku w wyniku outsourcing'u Fiat Auto Poland. Początkowo podlegał Fiatowi Polska, obecnie Business Solutions Sp. z o. o., która dzieli się na: Gesco (działalność księgowa), Sedap (działalność płacowa). Gesco pracuje w pięciu ośrodkach: Bielsko-Biała, Tychy, Sosnowiec, Płock i Warszawa. 85% działalności przypada na Bielsko, gdzie znajduje się siedziba firmy. Głównym spośród 25 klientów są: Fiat Auto Poland, Fiat-GM Powertrain, Magneti Marelli, Teksid i CNH Polska. W 2000 roku w Gesco utworzono dział Polo Europa, świadczący usługi dla spółek spoza Polski. Gesco obsługuje klientów w siedmiu systemach księgowych. Średnia wieku pracowników spółki wynosi 37 lat. Wykształcenie średnie posiada 306 pracowników, wyższe – 192. W związku z obsługą klientów spoza Polski, dużą uwagę przywiązuje się do znajomości języków obcych: 148 osób zna język angielski, 55 – włoski, 29 – niemiecki, 24 – francuski.

Fenice pełna energii

Tomasz Libich, fot. EOS Poland

Zdobycie certyfikatu zarządzania jakością według norm ISO 9001:2000 to duży wysiłek i trudne wyzwanie. Do grona firm mogących poszczycić się jakością usług na najwyższym poziomie dołączyła niedawno spółka Fenice Poland.

Firma Fenice powstała w Turynie w 1992 roku w wyniku restrukturyzacji Grupy Fiat. Jej głównym zadaniem stała się dostawa energii oraz zarządzanie utilities i ochroną środowiska w koncernie. Wkrótce rozpoczęła działalność także poza Grupą Fiat. Moment przełomowy dla spółki nastąpił w październiku 2001 roku, kiedy Fenice SpA znalazła się w strukturach jednego z największych koncernów energetycznych świata – Electricité de France. Jak zgodnie podkreślają przedstawiciele władz spółki, fakt ten niesie za sobą najwyższe gwarancje bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego.

W roku 1998 powstała Fenice Poland. Wkrótce w gronie jej klientów znalazły się największe spółki Grupy Fiat obecne w Polsce – m. in. Fiat Auto Poland, Fiat-GM Powertrain, Business Solutions, Teksid, Denso i Fiat Avio. Roczny obrót firmy wynosi około 100 mln złotych, zatrudnienie przekracza 230 osób. Obecnie Fenice Poland świadczy usługi dla ponad sześćdziesięciu podmiotów.

„Od ponad czterech lat staramy się budować z naszymi klientami partnerskie stosunki – mówił podczas uroczystości wręczenia certyfikatu ISO 9001: 2000 prezes Fenice Poland, Franco Corazzari. – Twórcami naszego

sukcesu są wszyscy: klienci, dostawcy, audytorzy i doradcy, przedstawiciele lokalnego biznesu i samorządu."

Do najważniejszych przedsięwzięć zakończonych w ostatnim czasie władze Fenice Poland zaliczają m. in. korzystne uzgodnienia taryfowe oraz wspólne plany inwestycyjne z bielskim Przedsiębiorstwem Komunalnym „Therma", a także poprawę współpracy z Górnośląskim Zakładem Elektroenergetycznym. W tym drugim przypadku dało się zauważyć znaczne zwiększenie pewności zasilania w energię elektryczną, a co za tym idzie, redukcję braków i strat w zakładzie FAP w Tychach.

W maju ubiegłego roku Fenice Poland odznaczono Medalem Europejskim za usługę „outsourcing obszaru energetyczno-ekologicznego w przedsiębiorstwach przemysłowych". Nagrodę przyznaje Komitet Integracji Europejskiej oraz BCC najlepszym firmom, świadczącym usługi na poziomie europejskim. Podczas ostatnich targów POLEKO, corocznie odbywających się w Poznaniu, firma otrzymała nagrodę Panteon Polskiej Ekologii z rąk ministra ochrony środowiska i od Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji za realizację programu środowiskowego.

„Naszym celem jest osiągnięcie pozycji rynkowego lidera w dziedzinie outsourcingu działalności energetyczno-ekologicznej w sektorze przedsiębiorstw przemysłowych – podkreśla Jadwiga Hańderek, członek zarządu Fenice Poland. – Decyzje o rozpoczęciu przygotowań do certyfikacji podjęto jesienią 2001 roku. Od tamtej pory dokładaliśmy wszelkich starań, by zasady polityki jakościowej pokrywały się z konkretnymi działaniami w firmie, aby były powszechnie znane i wdrażane". Zgodnie z zapisami certyfikatu, Fenice Poland osiągnęła najwyższy poziom usług podczas wprowadzania i stosowania systemu zarządzania jakością produkcji, dystrybucji i obrotu czynnikami energetycznymi, gospodarką wodno-ściekową i gospodarką odpadami oraz utrzymywania ruchu urządzeń, sieci energetycznych i ekologicznych.

„We Włoszech Fenice należy do czołówki zarówno pod względem wielkości, jak i kompleksowości usług w zakresie zarządzania działalnością ekologiczną i energetyczną – mówi Franco Corazzari. Spółka zatrudnia 1.500 osób, notuje ponad 400 mln euro przychodu rocznie. W Polsce jest jeszcze młoda, ale rozmiary jakie przybrała w tak krótkim czasie, są bardzo duże. Dlatego zamierzamy poszerzyć wachlarz usług i szybko wejść na inny rynek. Polska jest przez nas bowiem postrzegana jako kraj bardzo podatny na przemysłowe inwestycje".

Podczas wielomiesięcznych przygotowań dużo pracy zajęło firmie przygotowanie „Zasad polityki jakościowej" i innych dokumentów. Już dwa lata wcześniej duże nakłady inwestycyjne przeznaczono na unowocześnienie parku maszynowego.

▲ Jadwiga Hańderek podkreśla, że uzyskanie certyfikatu to dla firmy duże wyróżnienie.

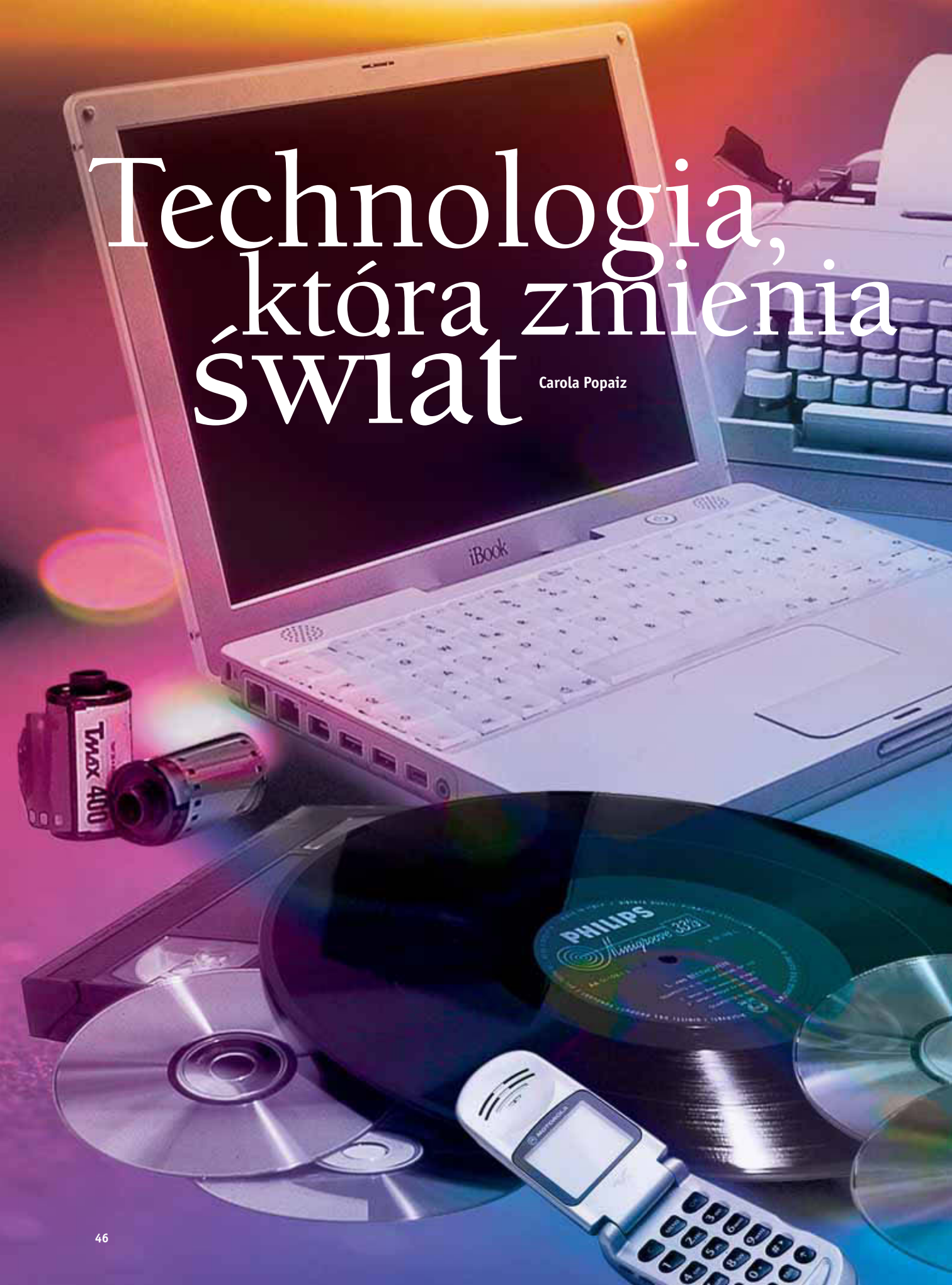
◄ Jerzy Prokopowicz dyrektor generalny i v-ce prezes Fenice Poland oraz Stanisław Pater – przedstawiciel TÜV Cert.

Sam certyfikat, zdaniem prezesa Corazzari, to wspólny sukces wszystkich osób zatrudnionych w Fenice. To również ważna informacja dla obecnych i przyszłych klientów spółki oraz gwarancja działalności zgodnej z wymogami jakości i polityką ekologiczną, a także i wartościami Grupy Electricité de France, w skład której Fenice obecnie wchodzi.

„Z całą pewnością jest to ogromne wyróżnienie – mówi Jadwiga Hańderek – ale jednocześnie mobilizacja do dalszej pracy. Dlatego przygotowujemy się obecnie do certyfikatu BHP PN-N-18001 i prowadzimy badania ankietowe »Customer Satisfaction«, aby poznać realne opinie klientów o naszej działalności". ■

Technologia, która zmienia świat

Carola Popaiz



Satiz-LaPresse/Lercara

Kiedyś była maszyna do pisania – obowiązkowe wyposażenie każdego biura i żelazny sprzęt dziennikarski. Reporterzy podróżowali z małą i hałaśliwą Olivetti Lettera 22, ulubioną maszyną Inrego Montarelliego. W latach osiemdziesiątych pojawiły się komputery osobiste, które zupełnie zrewolucjonizowały sposób pracy. Dzisiaj nawet dzieci mają peceta, na którym odrabiają zadania domowe lub czatują z przyjaciółmi. Rewolucja technologiczna zmienia nasze przyzwyczajenia i zachowania. Płyty kompaktowa oraz odtwarzacze MP3 zajęły miejsce dawnych płyt winylowych, poczta elektroniczna wypiera powoli faks, zaś powszechność użycia telefonów komórkowych zredukowała zapotrzebowanie na budki telefoniczne. Lista urządzeń i przedmiotów odchodzących powoli w zapomnienie mogłaby być długa. Przypomnijmy chociażby wyrzutnię elektronową nie stosowaną już w ekranach ciekłokrystalicznych, filmy fotograficzne i kasety VHS, które już wkrótce zostaną zastąpione coraz powszechniej stosowanymi nośnikami, takimi jak DVD. Spróbowaliśmy sporządzić listę przedmiotów, naturalnie niekompletną, które naszym zdaniem w ciągu najbliższych kilku lat mogą stać się ofiarami postępu.

Plaster do gojenia ran

Tak, już istnieje. Zamiast szwów, do niedawna niezbędnych przy leczeniu głębokich i rozległych ran, w wielu izbach przyjęć wykorzystuje się specjalny plaster, który trzyma razem brzegi rany. Nosi on nazwę plastra tkankowego i jest prawdziwym zbawieniem dla około sześciu milionów osób, które co roku udają się do szpitala by zaleczyć rany. Plaster jest niezwykle wytrzymały, śmiało można stosować go zamiast igły i chirurgicznych nici, a poza tym jest biologicznie kompatybilny i nie powoduje alergii. Bywa wreszcie stosowany w sali operacyjnej, gdzie chirurdzy używają go do zamykania ran po endoskopii. Po zagojeniu się rany plaster po porostu rozpuszcza się. W Stanach wynaleziono także Liquid Bandage, działający na podobnej zasadzie co plaster – płynny odporny na wodę bandaż, który nakłada się na ranę przy pomocy aplikatora kropelkowego. Bandaż rozpuszcza się po zagojeniu się rany. Zaletą tego wynalazku jest możliwość leczenia trudno dostępnych ran.

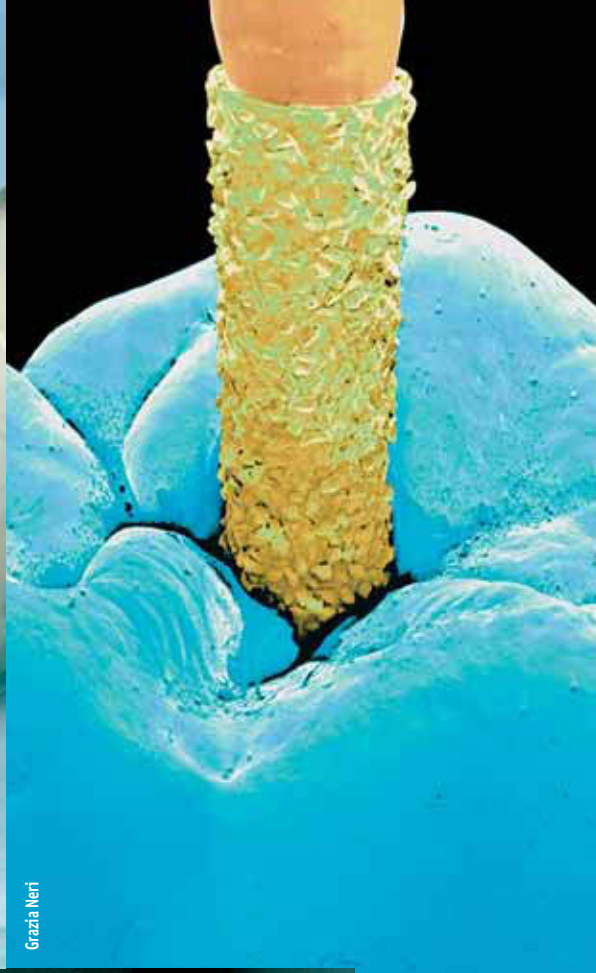
Grazia Neri

Grazia Neri

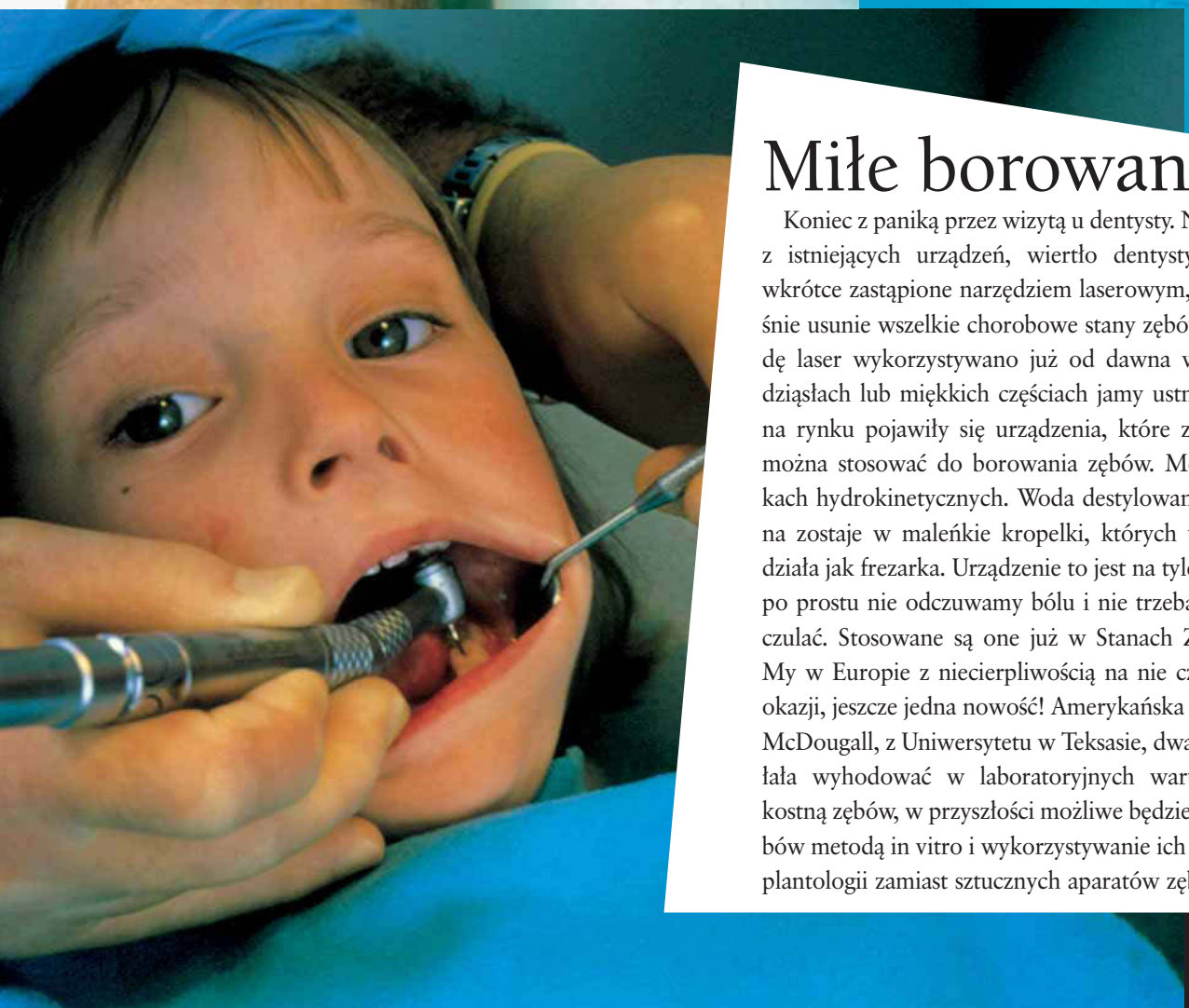
Grazia Neri

Żegnaj tupeciku!

Dobra wiadomość dla milionów łysiejących mężczyzn i nie tylko! Naukowcy z Howard Hughes Medical Institut z Chicago odkryli białko, które stymuluje komórki skóry odpowiedzialne za produkcję włosów. Praktycznie rzecz biorąc, kiedy komórka znajduje się jeszcze w stadium embrionalnym (nie wykształciła się w pełni), można ją ponownie zaprogramować, aby przekształciła się w cebulkę włosową, w którym zagnieździ się trzonek włosa. Eksperymenty na myszach przyniosły już dobre rezultaty, teraz sprawdza się metodę na owcach, aby zmusić je do produkcji większej ilości wełny. Jeśli wszystko dobrze pójdzie to w ciągu najbliższych kilku lat producenci tupecików będą musieli zwinąć interes. Równolegle z tymi badaniami, czynione są poważne kroki w kierunku zwalczenia siwizny, polegające na stymulowaniu cebulek włosowych. Dzięki tej metodzie oryginalny kolor włosów powinien utrzymywać się przez całe lata.



Grazia Neri

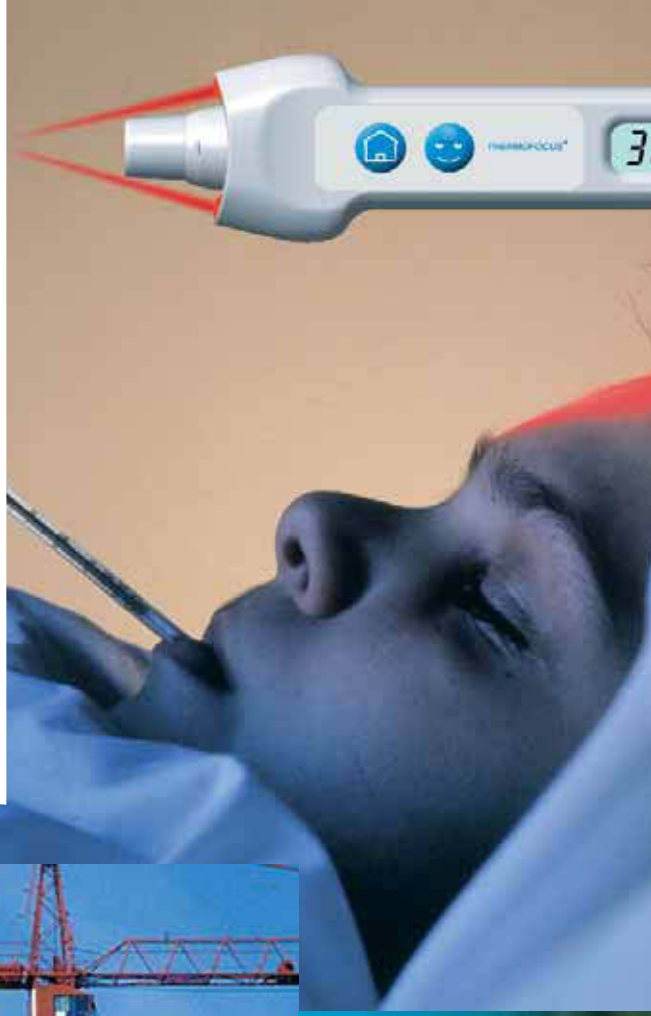


Miłe borowanie

Koniec z paniką przez wizytą u dentysty. Najokropniejsze z istniejących urządzeń, wiertło dentystyczne, zostanie wkrótce zastąpione narzędziem laserowym, które bezboleśnie usunie wszelkie chorobowe stany zębów. Tak naprawdę laser wykorzystywano już od dawna w zabiegach na dziąsłach lub miękkich częściach jamy ustnej, ale ostatnio na rynku pojawiły się urządzenia, które z powodzeniem można stosować do borowania zębów. Mowa o wiertarkach hydrokinetycznych. Woda destylowana przekształcona zostaje w maleńkie kropelki, których wąski strumień działa jak frezarka. Urządzenie to jest na tyle precyzyjne, że po prostu nie odczuwamy bólu i nie trzeba pacjenta znieczulać. Stosowane są one już w Stanach Zjednoczonych. My w Europie z niecierpliwością na nie czekamy. A przy okazji, jeszcze jedna nowość! Amerykańska badaczka Mary McDougall, z Uniwersytetu w Teksasie, dwa lata temu zdołała wyhodować w laboratoryjnych warunkach tkankę kostną zębów, w przyszłości możliwe będzie hodowanie zębów metodą in vitro i wykorzystywanie ich potem w transplantologii zamiast sztucznych aparatów zębowych.

Temperatura na odległość

Nie trzeba będzie biegać za dziećmi chowającymi się pod stołem przed mamą i tatą z termometrem w ręku! Dzisiaj ta skomplikowana operacja stanie się zabawnie łatwa. Istnieje już termometr na promienie podczerwone, pierwsze na świecie urządzenie, które odczytuje temperaturę bez kontaktu ze skórą. Podstawą jego funkcjonowania jest zasada, że ciało ludzkie wysyła fale promieniowania podczerwonego o różnej długości, w zależności od właściwości powierzchniowych ciała; im wyższa temperatura tym fale te są dłuższe. Wystarczy zbliżyć urządzenie na odległość 3 cm od ciała i nacisnąć przycisk. Po sekundzie na displayu ukazuje się dokładny odczyt. Zasada funkcjonowania termometru jest taka sama jak narzędzi satelitarnych używanych do pomiarów atmosferycznych Envisat, które z odległości 800 kilometrów od powierzchni morza mierzą temperaturę wody w oceanie z dokładnością do trzech dziesiątych stopnia.



LaPresse/Zuma

Beton zamiast stali

Żegnajcie stalowe druty, stosowane w zbrojeniach budowlanych. Wszystko na to wskazuje, że zostaną one zastąpione przez struktury betonowe o ogromnej wytrzymałości, zdolne do podtrzymywania ciężaru pięciokrotnie wyższego. Nowy rodzaj betonu wykorzystano już w Szanghaju, gdzie budowany jest najwyższy na świecie wieżowiec (o wysokości 460 metrów i powierzchni 300 tys. metrów kwadratowych), który pomieści 20 tys. osób. Stosowanie betonu o dużej wytrzymałości pozwala na zwiększenie odporności budynku na wiejący wiatr oraz na trzęsienia ziemi, a także na obniżenie kosztów konstrukcji. Są także zalety estetyczne. Poprawia się stan konserwacji powierzchni, dzięki znacznemu zmniejszeniu ilości szczelin, które sprzyjają chemicznej korozji zbrojeń stalowych. Ale inżynierowie i fizycy już pracują nad usprawnieniem technologii budowlanych, opartych na tym materiale, mowa o specjalnych molekułach węglowych, które ze względu na specyficzny kopulasty kształt są bardziej wytrzymałe od stali i lżejsze od tytanu.

Grazia Neri

Zapach prêt-a-porter

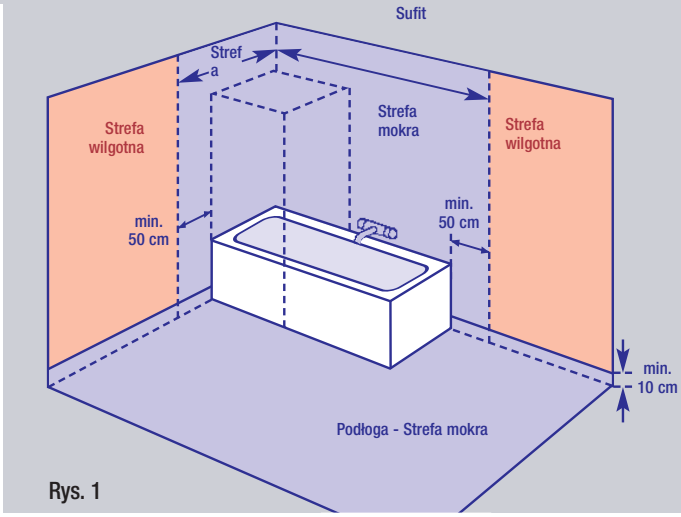
Tego akurat nie spodziewaliśmy się – znikną dezodoranty! Kremy i płyny zapachowe zostaną wkrótce zastąpione samymi ubraniami, które przez długi czas zachowywać będą przyjemny zapach świeżości. To zasługa *Kuraray*, antybakteryjnego poliestru, który wystawiony na oddziaływanie światła wydziela dodatkowo miły zapach. To za sprawą specjalnych ceramid, sztucznych molekuł dodanych do materiału w fazie obróbki, które rozpoznają przykre zapachy i zwalczają je. Najprostsze niemiłe zapachy neutralizowane są przez jony mechaniczne, te bardziej trwałe (jak zapach tytoniu, potu, itp.) bywają utleniane przez promienie ultrafioletowe słońca lub niektórych żarówek. Promienie słoneczne wyzwalają także działanie antybakteryjne. *Kuraray* ma wiele zastosowań, w szpitalach (jako materiał z którego szyje się ubiór personelu medycznego i bieliznę szpitalną), w obiciach (siedzeń samochodowych, foteli w pociągach, samolotach i salach kinowych), do szycia ubiorów sportowych, bielizny, a także odzieży dla dzieci. Od pachnących materiałów aż do tych ratujących życie, jak włókno do hamowania krwotoków, dlatego, że zawiera ono algi wykorzystywane właśnie przy tamowaniu krwi. Kolejny przykład, materiał zawierający włókna optyczne i czujniki, które przekazują podstawowe informacje o noszącej go osobie i kontrolują stan zdrowia pacjenta.

Retna/Grazia Neri

Bezbolesne zastrzyki

Strzykawki będą już tylko muzealnymi eksponatami. Od kilku miesięcy dostępne są urządzenia bez igły, podobne do pistoletów na sprężone powietrze, które wstrzeliwują do organizmu lekarstwa z prędkością naddźwiękową (ponad 1200 km/h). Cieniutki wtrysk płynu pod ciśnieniem, przechodzi bezboleśnie i skutecznie przez powierzchnię skóry. Prosty sposób, nadający się do każdego specyfiku, zwłaszcza do wykonywania codziennych zastrzyków przez cukrzyków lub ludzi chorych na osteoporozę. Ale już testuje się inne strzykawki bezigłowe, które pozwolą na przedostawanie się leku przez skórę, zmieniając strukturę tłuszczów, przez co stanie się ona bardziej przepuszczalna, zwłaszcza dla niektórych molekuł.

mira
znaczy sucha łazienka



Rys. 1

Woda, przedostająca się do przegród budowlanych w pomieszczeniach mokrych (narażonych na działanie wody, np. łazienkach), powoduje ich długotrwałe zawilgocenie oraz związany z tym rozwój grzybów i pleśni. Szczególnie wrażliwe na zawilgocenie są przegrody budowlane (ściany i podłogi), wykonane w technologiach lekkich, np. płyty kartonowo-gipsowe, drewnopochodne itp. W przypadku stosowania tych materiałów, oprócz rozwoju grzybów i pleśni, może dojść do uszkodzenia, a nawet zniszczenia zastosowanych materiałów.

Płytki ceramiczne, jakie układamy w łazienkach, zwykle nie są wystarczającym zabezpieczeniem znajdujących się pod nimi stropów oraz ścian. Wilgoć może przedostawać się przez spoiny pomiędzy płytkami ceramicznymi, a także przez wszelkiego rodzaju szczeliny wokół rur, w narożach, przy wannie oraz brodziku. Dlatego chcąc zabezpieczyć nasze łazienki przed zawilgoceniem, firma MIRA opracowała prosty w zastosowaniu i niezwykle skuteczny system izolacji przeciwwodnej.

W skład systemu wchodzi pięć produktów:

➤ 4400 multicoat

➤ taśma dylatacyjna o szerokości 10 cm – mira safecoat,
➤ mata zbrojąca o szerokości 1 m – mira safecoat,
➤ kołnierze uszczelniające przejścia rurowe i kratki ściekowe.

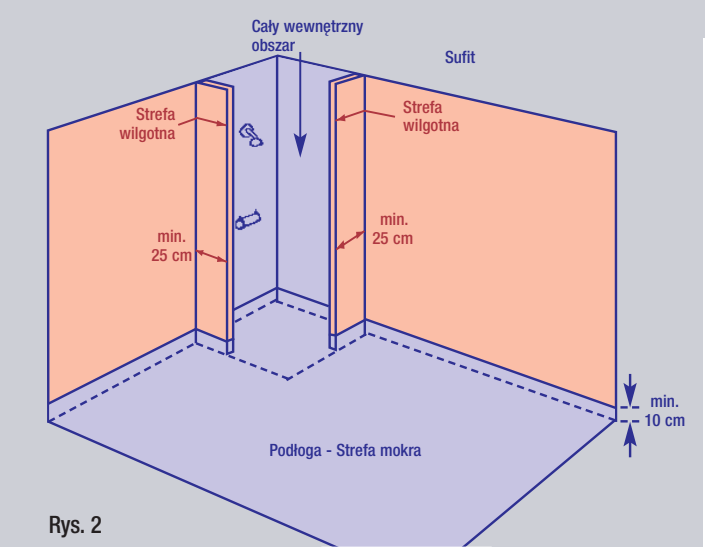
W każdej łazience są miejsca narażone na bezpośredni kontakt z wodą, które koniecznie trzeba zabezpieczyć szczelną izolacją. Takimi strefami są przede wszystkim podłoga oraz ściany w pobliżu kabiny prysznicowej i wanny. Pozostałe powierzchnie to strefa wilgotna. Dokładny podział stref pokazują rysunki na stronie obok.

Po rozplanowaniu stref mokrych i wilgotnych przystępujemy do izolowania naszej łazienki. Najpierw gruntujemy podłoże. W tym celu użyjemy środka mira 4120 sealer, rozcieńczonego w stosunku 1 część 4120 na 3 części wody. Gruntujemy wszystkie podłoża chłonne (tynk, beton, płyty kartonowo-gipsowe, wiórowo-gipsowe, bloczki z betonu lekkiego, gazobetony itp.) Wyjątek stanowią płyty drewnopochodne, których się nie gruntuje.

Po zagruntowaniu podłoża (grunt schnie około 2 godzin) możemy przejść do izolowania naroży ścian, przejść podłoga - ściana oraz łączeń płyt kartonowo-gipsowych. W tym celu nakłada się na każdą płaszczyznę około 10 cm pas masy 4400 multicoat, na który rozwija się, składając na pół, taśmę dylatacyjną safecoat. Taśmę safecoat pokrywa się drugą warstwą masy 4400 multicoat (min. 10 cm na ścianie lub podłodze). Taśma i jej brzegi muszą być całkowicie przykryte masą. Należy pamiętać również o tym, aby taśma była bardzo szczelnie wciśnięta w naroże. Po zaizolowaniu naroży możemy przejść do wykonania izolacji w strefie wilgotnej. W tym celu bierzemy środek 4120 sealer skoncentrowany i 2 razy rozprowadzamy go na ścianie, pamiętając o tym, aby druga warstwa była nanoszona po przeschnięciu pierwszej, tj. po ok. 1 godzinie. Na ścianach w strefie mokrej wykonujemy izolację przeciwwodną z 4400 multicoat. Nanosimy ją pędzlem lub pacą. Ściany pokrywamy dwiema warstwami 4400 multicoat bez wkładki safecoat. Drugą warstwę nanosimy po przeschnięciu pierwszej, czyli zwykle po ok. 2 godzinach. Nakładając masę 4400 multicoat na ścianach w strefie mokrej należy pamiętać o przykryciu masą jeszcze 5 cm strefy wilgotnej.

Po zaizolowaniu ścian przystępujemy do izolowania podłogi. Na podłożach pracujących, nierównych oraz drewnopochodnych należy stosować 4400 z matą zbrojącą safecoat. Najpierw należy dopasować (dociąć) matę do wielkości podłoża. Następnie nanieść 1 warswę 4400

➤ 4120 sealer



Rys. 2

multicoat jednocześnie wtapiając w nią matę safecoat i docisnąć ją do podłoża. Drugą warstwę 4400 multicoat nanosi się na matę safecoat sukcesywnie przy jej rozwijaniu. Trzeba nanieść tyle masy, aby mata była nasączona i całkowicie przykryta. Na przejściach rur montuje się kołnierz uszczelniający mira safecoat manchet. Wycina się koło w taki sposób, aby jego średnica była nieco mniejsza od średnicy rury. Po założeniu, kołnierz uszczelniający należy dobrze docisnąć do podłoża i posmarować masą 4400 multicoat, tak aby był nią całkowicie pokryty. Czas schnięcia hydroizilacji zależy od temperatury i wilgotności powietrza. W normatywnych warunkach trwa około 12 godz. Po tym czasie można przystąpić do układania płytek ceramicznych, pamiętając, aby klej, którego będziemy używali do montowania glazury, był klejem fleksyjnym. Z oferty miry będą to kleje 3100 unifix, 3110 unifix oraz 3130 superfix.

System izolacji przeciwwodnej mira po wyschnięciu daje 100% wodoszczelną, elastyczną, bezszwową membranę. Chroni ona przed wilgocią i wodą spływającą bez ciśnienia podłoża z betonu, tynku betonu lekkiego, płyt kartonowo-gipsowych, drewnopochodnych oraz starych okładzin ceramicznych. Stosuje się również na podłogach z ogrzewaniem podłogowym. Nie wolno stosować w basenach i zbiornikach wodnych.

Mira 4400 multicoat nie zawiera rozpuszczalników i nie wydziela szkodliwych oparów. Środek jest wodorozcieńczalny, a więc podłoże, na którym będzie stosowany, musi być suche. Można go stosować również do izolacji tarasów i balkonów, gdyż środek po wyschnięciu jest odporny na mróz.

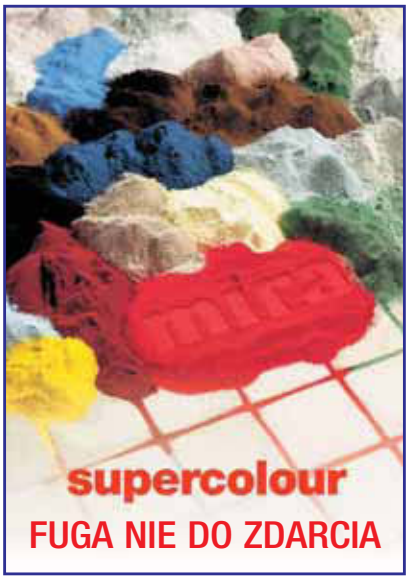
Któż z nas nie miał kiedyś problemów z zalanym przez sąsiada sufitem w swojej łazience lub – co gorsza – sam był sprawcą zalania z powodu np. pękniętej rurki. Każdy, kto tego doświadczył, wie, ile kłopotów sprawia później wycena szkód przez rzeczoznawcę.

ZESTAW KABINOWY

zestaw zawiera niezbędne produkty, umożliwiające samodzielne wykonanie izolacji przeciwwodnej we wnętrzu standardowej kabiny prysznicowej w oparciu o system mira 4400 multicoat.

W naszej ofercie znajdziecie Państwo ponadto:

- 26-kolorową paletę fug i silikonów,
- system wykończenia ogrzewania podłogowego,
- wylewki samopoziomujące, wylewane bezpośrednio na podłoża drewniane bez konieczności uprzedniego ich zrywania,
- izolacje przeciwwodne basenów,
- system środków do czyszczenia i pielęgnacji płytek ceramicznych i kamienia naturalnego.



W wykonaniu prac pomogą Wam nasze broszurki lub doradcy techniczni.

Szczegółowych informacji udzielamy pod numerem telefonu (0...32) 739 48 04 lub 05. Tam również znajdziecie Państwo informacje o najbliższych punktach handlowych.

mira kupon rabatowy 3%

do wykorzystania w sklepach oferujących materiały mira

Informacja o sklepach: (0...32) 739 48 04 lub 05.

Nr faktury: .....

Joanna Polak

Normalność w domu wariatów

Oferta filmów na video i dvd jest obecnie oszałamiająca. W tym gąszczu tytułów łatwo się pogubić, można także szczęśliwie wyłuskać prawdziwą perełkę. W pierwszej kolejności warto obejrzeć filmy, które ominęły nas w kinie. Na szczęście 99 % produkcji kinowych pojawia się w krótkim czasie na półkach wypożyczalni. Obowiązkową lekturą jest najnowszy film Marka Koterskiego „Dzień świra". Większość recenzentów podeszła do tego filmu z niekłamanym entuzjazmem. Doba z życia typowego, polskiego inteligenta to ułamek szarej rzeczywistości, którą przeżywamy codziennie. Oczywiście owa codzienność bardzo umiejętnie została nasycona absurdem i groteską. Bohater, Adam Miauczyński, jest podstarzałym, niespełnionym uczuciowo nauczycielem-polonistą. Język, jakiego używa podczas lekcji, nijak nie współgra z tym, jakim posługuje się w swoich własnych przemyśleniach. Ideały, w jakie niegdyś wierzył, gdzieś się zapodziały....

K-Pax

„K-Pax" to adaptacja książki o tym samym tytule, która za oceanem odniosła olbrzymi sukces. Głównym atutem ekranizacji jest rola Kevina Spacey'a jako pacjenta szpitala psychiatrycznego, który twierdzi, że jest kosmitą i pochodzi z planety K-Pax. Jest w owym przekonaniu bardzo wiarygodny. Dochodzi do tego, że nawet leczący go psychiatra zaczyna nieoczekiwanie dopuszczać do siebie tę absurdalną pozornie myśl. Pytanie: kto w „domu wariatów" jest najbardziej normalną osobą pozostaje więc otwarte.

Realnych i istniejących naprawdę przeżyć dostarczy nam na pewno Jack Nicholson w filmie „Obietnica". Rola zasłużonego, doświadczonego i udającego się na zasłużoną emeryturę policjanta dostarczy widzowi esencjonalnych emocji. Seria morderstw dokonanych na małych dziewczynkach to ostatnie wyzwanie dla bohatera. Tytułowa obietnica złożona matce dziecka odmienia całe życie mężczyzny. Zaskakujące zakończenie, szybka akcja i ciekawy scenariusz gwarantują rozrywkę w dobrym stylu. Jeśli jednak ktoś lubi happy-endy, zawiedzie się.

Premiery

„Adaptacja". Perypetie zakompleksionego scenarzysty, który boi się kontaktów z ludźmi. W wypełnianiu zadań zastępuje go więc brat-bliźniak. Ten z kolei jest pozbawionym talentu cwaniaczkiem. Wygląda na to, że razem tworzą idealny duet. Przed nimi ciężka próba: mają napisać scenariusz na podstawie książki, która traktuje o pewnym miłośniku orchidei. Reż.: Spike Jonze, obsada: Nicholas Cage, Meryl Streep.

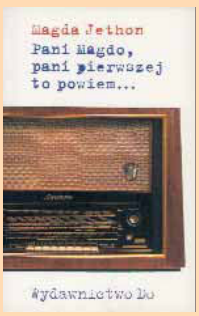
„Intacto". To opowieść o czwórce ludzi, którzy cudem uniknęli śmierci i starają się dociec, czemu właśnie ich spotkało ocalenie. Istotą „Intacto" jest motyw przeplatania się metafizyki z twardymi regułami życia. Twórcy filmu zadają sobie i widzowi pytanie: co jest prawdziwym szczęściem i jak można je osiągnąć. Reż.: Juan Carlos Fresnadillo, obsada: Leonardo Sbaraglia, Eusebio Poncela.

„Muza". Historia jednej z najbardziej niesamowitych kobiet. Młoda kompozytorka zostaje żoną starszego o dwadzieścia lat Gustawa Mahlera, potem tworzy niezbyt udany związek z Oscarem Kokoschką, by w końcu z nową miłością uciec do Ameryki przed okrucieństwem faszyzmu. Piękna i bardzo uzdolniona Alma była muzą przedwojennych artystów. Reż.: Bruce Beresford, obsada: Sarah Winter, Jonathan Pryce.

Joanna Polak

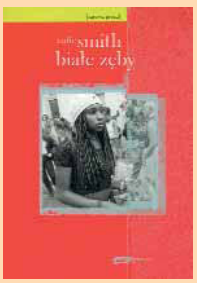
Anegdoty, satyra i kryminał

„Pani Magdo, pani pierwszej to powiem...” – tytułowa audycja w radiowej „Trójce” cieszy się tak dużą popularnością, że autorka postanowiła wydać anegdoty w formie książkowej. Konwencja programu polega na pytaniu znanych ludzi w Polsce o niezwykłe przygody, jakie zdarzyło im się przeżyć. Niektóre są zabawne, inne nieprawdopodobne, wszystkie natomiast niezmiernie ciekawe. Magda Jethon zaprosiła do rozmów aktorów, dziennikarzy, polityków, jednym słowem osoby z pierwszych stron gazet. Książkę czyta się jednym tchem. Anegdota cieszy się niezmiennym powodzeniem od setek lat, a inteligentne i barwne jej przekazywanie stanowi nie lada sztukę i wymaga nadzwyczajnego talentu. Jej magnes stanowi fakt, że dziwne zdarzenia przydarzają się w życiu każdemu. U Magdy Jethon spotykamy się z różnymi rodzajami opowieści, każda utrzymana w innym tonie i nastroju. Wielką zaletą książki jest to, że można ją czytać wybiórczo, na przykład zacząć od ulubionego aktora czy muzyka.



Magda Jethon: Pani Magdo, pani pierwszej to powiem... *Wydawnictwo Do, Warszawa 2002.*

Jeden z błyskotliwych debiutów zeszłego roku. Dwudziestosześcioletnia Zadie Smith to córka Jamajki i Anglika. Obraz środowiska sportretowanego w **„Białych zębach”** opiera się na osobistych obserwacjach autorki. Bohaterami książki są trzy rodziny. Jonesowie – rodzina jamajsko-angielska, Iqbalowie – emigranci z Bengalu i Chalfenowie – pół-Żydzi, pół-Anglicy. Głównym środkiem używanym przez autorkę jest zjadliwa satyra. Pisarka wyśmiewa kulturę Zachodu – kolorowe czasopisma, kult pieniądza i piękna. Dostaje się też społecznościom emigranckim – konserwatyzmowi, hierarchiczności, zaściankowości. Wydaję się, że głównym przesłaniem „Białych zębów” jest zdemaskowanie hipokryzji, która nie omija nikogo, cała sztuka polega na przyznaniu się do niewolniczego przywiązania do norm społecznych i obyczajowych. Gorset, w którym tkwią bohaterowie książki w końcu pęka, ale jest to owocem całej serii nieoczekiwanych zdarzeń.



Zadie Smith: Białe zęby. *Wydawnictwo Znak. Kraków 2002.*

Jedna z najlepszych powieści kryminalnych, jakie ukazały się na polskim rynku w ubiegłym roku. Autor jest reżyserem teatralnym, który zajmuje się także pisarstwem (udaje mu się to całkiem nieźle). Bohaterem serii kryminałów jest komisarz Montalbano, samotnik żyjący w którymś z sycylijskich miasteczek. Camilleri znakomicie obrazuje mentalność i koloryt zamkniętego, małomiasteczkowego środowiska. Życie mieszkańców, jakby oderwane od rzeczywistości, to idealne tło dla dramatycznych wydarzeń, jaki mają miejsce na zapadłej prowincji. **„Pies z terakoty”** jest o tyle oryginalny i zaskakujący, że dotyczy sprawy, która miała miejsce tuż po wojnie. Wydaje się, że współczesny świat niesie ze sobą tyle natchnienia dla autorów kryminałów, że z przeszłości (zwłaszcza tak odległej) nie ma sensu już zapożyczać. Nic bardziej mylnego. Najlepszym dowodem na to jest powyższa powieść.

Andrea Camilleri: Pies z terakoty. *Wydawnictwo Noir Sur Blanc. Warszawa 2002.*

Robert Makłowicz , fot. Karina Łopieńska

Na zdrowie włoskiej kuchni!

Pobieżnemu badaczowi rzeczywistości zdawać się może, że ulice naszych miast pełne są restauracji, proponujących włoskie jedzenie. Co krok to pizzeria, spaghetteria, espresso na każdym rogu.

A jednak rzeczywistość nie jest tak piękna, bowiem większość z rzeczonych przedsięwzięć z Italią wspólne ma jedynie nazwy. Z kuchnią włoską stała się rzecz dziwna. Jej światowa ekspansja, tak ostatnimi laty wyraźna, za punkt wyjścia nie miała swej ojczyzny, Włoch, lecz Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Włoscy emigranci w Stanach zachowali swe zwyczaje kulinarne, a ich kuchnię szybko podpatrzyli Anglosasi. Większość dań przerobili po swojemu i zalali nimi świat. Pizza z bekonem, ananasem czy pieczarkami, rozgotowane spaghetti z keczupem i tym podobne kulinarne potworki „zawdzięczamy" właśnie Amerykanom. Lecz jednak są adresy, i to adresy coraz częściej spotykane, gdzie karmią prawdziwie po włosku. Należy do nich z pewnością warszawska trattoria „Chianti". Jej siła to oparcie kuchni na najlepszych, wyłącznie włoskich produktach. Oliwa z pierwszego tłoczenia, trufle z Alby, na miejscu wyrabiane makarony, ryż z Piemontu, ocet balsamiczny z Modeny, włoskie wina, świeże zioła, oryginalne wędliny – to wszystko tworzy niepowtarzalny, nieporównywalny z niczym innym bukiet zapachów, stanowi o istocie włoskiego smaku. Nie jest to kuchnia bardzo skomplikowana – włoscy kucharze, w przeciwieństwie do swych francuskich kolegów, nie muszą spędzać całych godzin w kuchni, by przygotować jedno danie. Menu, które proponuje dzisiaj pan Giancarlo Russo, świetnie pokazuje, dlaczego to Włosi grają dziś pierwsze skrzypce w światowej orkiestrze kulinarnej. Szparagi po parmeńsku to taki sam klasyk, jak opery Rossiniego. Pewnie zielone (bo Włosi wyżej cenią zielone szparagi od białych), ugotowane, polane doskonałą oliwą z Toskanii lub Umbrii, posypane ugotowanymi na twardo jajkami i świeżo startym parmezanem cieszą nieodmiennie me podniebienie.

Tagliatelle z krewetkami i cukinią

Tagliatelle to szerokie wstążki, specjalność prowincji Emilia Romania, gdzie wyrabia się masowo pasta fresca – świeże makarony z ciasta z dodatkiem żółtek. Szparagi i krewetki to dodatek szlachetny i delikatny pozwalający też cieszyć się smakiem klusek.

Dziękujemy za przygotowanie potraw i umożliwienie wykonania zdjęć Włoskiej Trattorii CHIANTI
Warszawa, ul . Foksal 17, tel. (22) 828 02 22
www.siesta.com.pl, e-mail: chianti@siesta.com.pl

Carpaccio z łososia, tuńczyka i miecznika

Marynowanie mięs w occie balsamicznym i dodawanie go do sosu podpatrzyło wiele kuchni, ale tylko w Modenie i jej okolicach powstaje prawdziwe aceto balsamico tradizonale, obiekt westchnień smakoszy na całym globie. Ocet balsamiczny jest tak słodki i ekstraktywny, że można go dodawać nawet do deserów.

Lody waniliowe czy świeże truskawki skropione kilkoma kroplami aceto balsamico nabieraja zupełnie nowego wyrazu. Jednak mym ulubionym deserem, prawdziwym zwieńczeniem posiłku, jest kieliszek grappy, destylatu z winogronowych wytłoków. Nim to właśnie chciałbym wznieść zdrowie wszystkich, którzy kochają włoską kuchnię.

Tagliatelle zielone z karczochami i łososiem

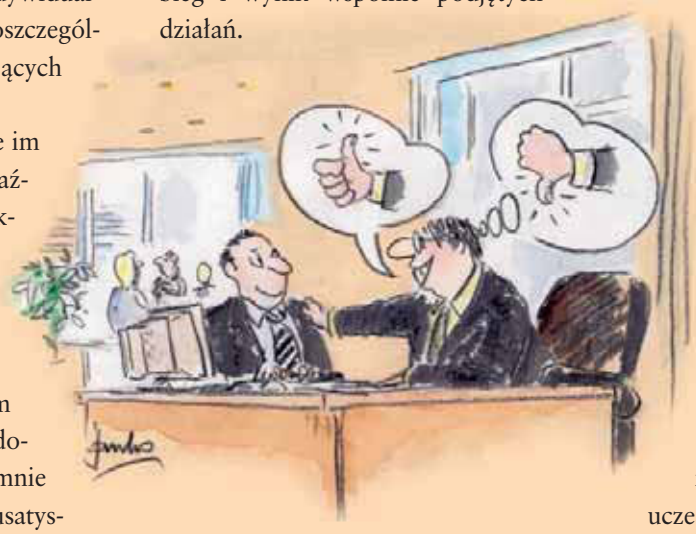
Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Myślmy pozytywnie i... zwyciężajmy!

Na działaniach zespołowych suma poszczególnych indywidualnych działań i umiejętności składa się na wynik całej grupy. Jest jednak pewien element rzadko zauważany oraz doceniany przez szefów. Chodzi o indywidualną samokontrolę myśli poszczególnych uczestników realizujących wspólne zadania.

Każdy dobry szef wie, że im bardziej zgrany i zaprzyjaźniony jest zespół, tym większe szanse ma na dobre wyniki. Zastanówmy się jednak, co tak naprawdę ten termin znaczy. Jeżeli Janusz z Adamem się nie lubią, ale w pracy dobrze współpracują i wzajemnie się dopingują – szef jest usatysfakcjonowany. Pozornie istnieje w grupie idealna harmonia. Czy jednak na pewno?

Pracownicy w trakcie realizacji zadań prowadzą ze sobą indywidualne dialogi wewnętrzne, obserwując jednocześnie postępy w pracy swoich kolegów. Wewnętrzny dialog Janusza może przykładowo wyglądać tak: „Mam nadzieję, że Adam da sobie z tym radę... ale tak naprawdę to nie ma żadnych szans... to jest dla niego zbyt trudne zadanie... dobrze by było, żeby nie dał rady, wtedy ja pokazałbym co potrafię...", itp. Ten wewnętrzny, uświadomiony lub nieuświadomiony, dialog może mieć niebagatelny, a nawet decydujący, wpływ na przebieg i wynik wspólnie podjętych działań.



Wyniki badań naukowych, dowodzą, że komunikacja między ludźmi odbywa się na wielu poziomach, z czego trzy najważniejsze to: poziom fizyczny, poziom psychiczny i poziom duchowy.

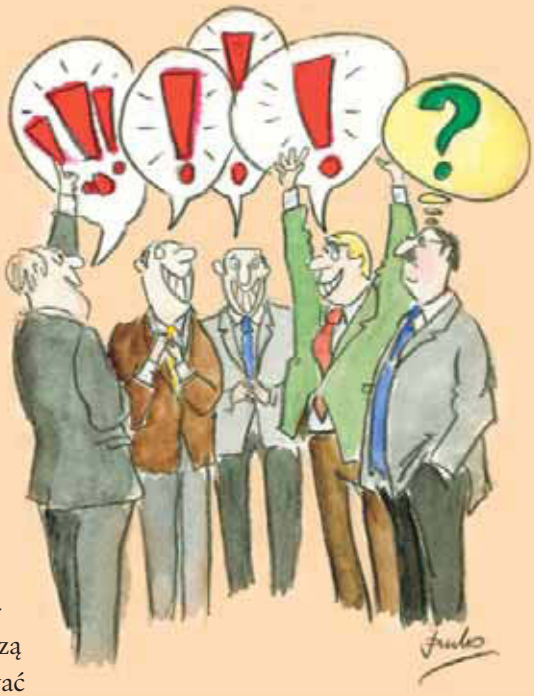
Komunikacja na poziomie fizycznym jest podstawowym sposobem komunikowania się między ludźmi za pomocą gestów, ruchów oraz mowy ciała. Wzajemne zachęcanie się słowami, gestami, krytykowanie złych posunięć, chwalenie dobrych poczynań, uwagi szefa – to właśnie komunikacja fizyczna.

Komunikacja na poziomie psychicznym następuje za pomocą myśli świadomych. Każdy człowiek otoczony jest indywidualnym polem bioenergetycznym, zwanym aurą, która promieniuje z nas na dużą odległość. W czasie pracy zespołowej współpracownicy przez większość czasu znajdują się w obrębie swoich pól bioenergetycznych. Ich aury nieustannie nakładają się na siebie i coś co możemy nazwać aurą całej grupy jest wypadkową myśli i emocji jej poszczególnych uczestników. Pozytywne lub negatywne uczucia poszczególnych osób przekazywane są innym i mogą wpływać na ich własne myśli, odczucia, emocje i wolę walki. Jeżeli ktoś w grupie czuje antypatię do któregoś z kolegów, to wprawdzie jego gesty i słowa zachęty na poziomie fizycznym mogą sugerować pełną harmonię, ale taki ktoś może mieć całkiem świadomą nadzieję, że kolega np. popełni błąd w realizowanym projekcie. Taka negatywna myśl i związane z nią emocje osłabią

nie tylko jej adresata, ale spowodują też zmianę jakości całego wspólnego biopola i wpłyną na osłabienie potencjału całej grupy. Im intensywniejsza emocja, im bardziej negatywne myśli – tym silniejszy jest ich wpływ na pozostałych. Dlatego uświadomienie podwładnym wagi tego, co się w czasie działań grupowych myśli i czuje, oraz stałe ćwiczenie umiejętności kontroli swoich myśli, jest sprawą niezwykle ważną i może mieć niebagatelny, a być może podstawowy wpływ na wynik całego przedsięwzięcia. Praca zespołowa to nie tylko wzajemna współpraca. To również przepływ i nieustanne przetwarzanie pozytywnych i negatywnych myśli i emocji.

Komunikacja na poziomie duchowym wyraża się poprzez podświadome postawy i przekonania. Jeżeli ktoś w grupie ma uwarunkowane wcześniej podświadome przekonanie, że jego zespół nie jest w stanie podołać podjętemu wezwaniu, może to u niego spowodować oczekiwanie porażki, co z kolei wpłynie na jakość aury całej grupy i jej osłabienie, lub w przypadku oczekiwania zwycięstwa – na jej wzmocnienie.

Okres realizacji zadań, zwłaszcza trudnych, jest ogromnym przeżyciem emocjonalnym i psychicznym dla większości pracowników. Te stany ułatwiają tzw. komunikację subiektywną, czyli przesyłanie informacji ze świadomości lub podświadomości jednego człowieka do podświadomości człowieka drugiego. Znaczy to, że jeżeli u kogoś pojawi się myśl: „nie damy rady...” – to będzie ona przekazana i pojawi się u innych. Współpracownicy mogą ją odrzucić – jeżeli rzeczywiście wierzą w zwycięstwo, lub ją zaakceptować – jeżeli istnieje u nich świadome lub nieświadome oczekiwanie porażki. Im więcej współpracowników zaakceptuje taką myśl – tym słabsza stanie się aura grupy i tym mniejsze będą szanse na zwycięstwo. Wzmocnienie myśli o zwycięstwie da oczywiście odwrotny – pozytywny skutek. W komunikacji subiektywnej odległość nadawcy od odbiorcy oraz czas nie odgrywają roli. Znaczy to, że informacja przekazywana jest w tym samym momencie, w którym jest nadawana, niezależnie od fizycznej odległości między nimi. Jest to zgodne z teorią pola morfogenetycznego R. Sheldreake'a, który twierdzi, iż wszystkie żyjące istoty są połączone ze sobą swoistym polem, stanowiącym zarówno wzorzec, jak i nośnik informacji.



Ogólnie można powiedzieć, że istnieje coś takiego jak prawo weIm większa jest wewnętrzna harmonia grupy, tym bardziej zbliża się ona do osiągnięcia swojego maksymalnego potencjału – aby odnieść sukces. ■

Elżbieta i Andrzej Lisowscy, zdjecia: Andrzej Lisowski

Alternatywa i Formuła 1

Wprawdzie Avenida Diagonal – najdłuższa ulica stolicy Katalonii – ma 12 kilometrów długości, to jednak serce miasta skrojone jest na miarę piechura. Nawet kilkakrotne przemierzenie dwukilometrowego, legendarnego deptaku Las Ramblas nie powoduje specjalnego zmęczenia. Zawsze posuwamy się wolno, odkrywając szczegóły jakiejś secesyjnej fasady, a to miłą knajpkę, zabytkową, ale i pełną życia halę targową czy wreszcie zatrzymujemy się dosłownie na dziele sztuki Joana Miró, depcząc po jego kamiennej mozaice...

Las Ramblas stanowią ważną linię podziałów miasta. Prawie na tyłach nobliwego Gran Teatre del Liceu, po stronie zachodniej deptaku, możemy już smakować ducha prawdziwej alternatywy. Wśród mieszkańców Bario Chino przeważają imigranci. Pełno orientalnych sklepików i knajpek. Jest też jedna uliczka przypominająca czasy rozkwitu tutejszej dzielnicy czerwonych latarni...

Po drugiej stronie Ramblas – w bliskim sąsiedztwie Placu Georga Orwella, inny jest duch alternatywy, bardziej uładzony i zdecydowanie muzyczny, choć tu i ówdzie sączy się z okien także zapach „trawki".

W „Harlem Jazz Club" za jedyne 5 euro mamy małe piwo i wspaniały koncert, bo nawet program w maleńkich klubach współ sponsoruje rząd Katalonii. A w programie niezwykły koncert: połączenie jazzu i gnaua – muzyki sufich z Maroka. Wspólnie grają instrumentaliści z Argentyny, Senegalu, Maroka, Hiszpanii i Holandii. Ktoś szkicuje występujących artystów, ktoś próbuje tańczyć...

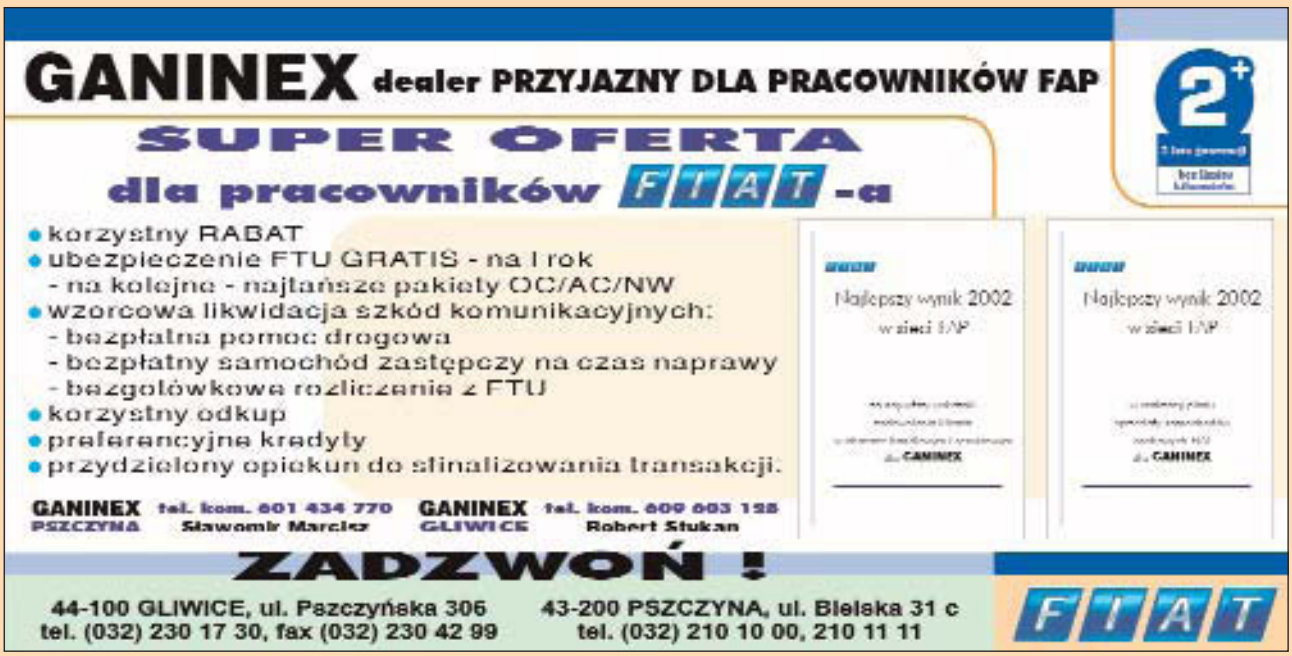
Po koncercie, nie oddalając się zbytnio od „Harlem Jazz Clubu", trafiamy na kolację do bardzo lokalnej i malowniczej knajpki na rogu ulic La Plata i Ampla. Szklaneczka domowego wina z beczki za jedyne euro. Do tego smażone rybki i inne przekąski. Próbujemy – jak miejscowi, ale nie z tak dobrym skutkiem – pić wino ze specjalnego szklanego naczynia przypominającego ni to menzurkę, ni to czajniczek. To porron ze specyficznym „dziubkiem". Trzeba tak nim umiejętnie poruszać, by oddalając coraz bardziej od ust, nie uronić ani kropli wina...

Rano jeszcze inna twarz stolicy Katalonii. Muzeum Futbolu i spotkanie ze światową legendą klubu FC Barcelona. Mamy szczęście być świadkami treningu na małym, szczelnie i wysoko ogrodzonym boisku sąsiadującym z głównym stadionem. Na piętnaście minut unoszą się klapy ogrodzenia tworząc szczelinę umożliwiającą fotografowanie i filmowanie. Skwapliwie korzysta z tej okazji tłum wyczekujących tu już od rana fotoreporterów. Tymczasem grupa za grupą zwiedzają stadion FC Barcelona turyści z całego świata. Podziwiają puchary, robią sobie zdjęcia przy koszulkach najsłynniejszych piłkarzy. Potem kupują pamiątkowe gadżety. Zbudowany w 1957 roku stadion mieści dziś na trybunach ponad 100 tysięcy widzów. Pracuje na siebie i przynosi dochody non-stop. Wśród

klubów piłkarskich świata szczyci się największą liczbą członków (podobno ponad 100 tysięcy), wśród których znalazł się nawet papież Jan Paweł II, któremu zaproponowano członkostwo w czasie pielgrzymki do Hiszpanii w 1982 roku.

Jeszcze chyba większą atrakcją dla turystów odwiedzających Barcelonę jest zwiedzanie oddalonego od niej o ponad 20 kilometrów toru Formuły 1 – Circuit de Catalunya. Kataloński tor – jeden z siedemnastu na świecie – to idealna wypadkowa tras wyznaczonych przez samych kierowców Formuły 1. Bo najpierw 11 lat temu wybrano miejsce. Dziś tor należy do najbezpieczniejszych na świecie. Jego długość wynosi 4730 metrów, różnica poziomów – 50 metrów, a grubość asfaltowego podłoża dochodzi do jednego metra. Wymiana całego asfaltu zajęłaby do dwóch miesięcy. Najdłuższa prosta ma tutaj 1100 metrów. Największą prędkość osiągnął na niej podczas zawodów Michael Schumacher. 310 kilometrów na godzinę! Trybuny mieszczą do 100 tysięcy widzów. Choć zawody bywają tylko od czasu do czasu, kompleks pracuje przez cały rok. Codziennie trenują tutaj rozmaite ekipy, odbywają się różne prezentacje. Z bliska mogą się wszystkiemu przypatrywać zorganizowane grupy turystów. Prowadzi się ich, choć na chwilę i w bardzo małych grupkach, pod same garaże zawodników... Tor pracuje na siebie szkoląc także zwykłych kierowców na specjalnym placu poślizgowym. To istna szklanka a opony naszego samochodu zupełnie normalne. Zaraz za barierką śmigają samochody Formuły 1. Kierowca instruktor robi z nami nawet obroty samochodu o 360 stopni, zatrzymując się potem spokojnie w miejscu wcześniej wskazanym. Kiedy patrzymy na próby innych kursantów zdaje nam się, że to prawdziwy balet na lodzie. Po takim kursie instruktorzy wyjeżdżają z kursantami na najbardziej ruchliwe ulice Barcelony.

W stolicy Katalonii niczego się nie marnuje i wszystko może służyć promocji turystyki, a ta musi w końcu przynosić dochody. Jest w tym chyba coś ze średniowiecznego katalońskiego tańca sardana. Tańczą go po dziś dzień – w niektóre niedziele, na tyłach gotyckiej katedry – mieszkańcy Barcelony. Złośliwi twierdzą, że właśnie tak a nie inaczej tańczą, gdyż z natury oszczędni Katalończycy nawet kiedy tańczą – liczą kroki... ■



Ceny

SEICENTO

	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
Actual	**187.143.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**21.510,00**
Active	**187.243.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**23.760,00**
ACTIVE BRUSH	**187.741.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**23.760,00**
DYNAMIC	**187.244.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**25.560,00**

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

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

PUNTO

nowa gama 2002

1,2 ACTUAL	**188.010.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**26.910,00**
1,9 D ACTUAL	**188.011.2**	**1910/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**36.810,00**
1,2 ACTIVE	**188.510.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**30.870,00**
1,9 JTD ACTIVE	**188.517.2**	**1910/85**	**173**	**4,9**	**3-drzwiowy**	**41.391,00**
1,2 SOUND (wersja specjalna)	**188.120.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**33.030,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.210.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**33.030,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.213.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**3-drzwiowy**	**35.370,00**
1,2 ACTUAL	**188.040.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**28.071,00**
1,9 D ACTUAL	**188.041.2**	**1910/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**37.971,00**
1,2 ACTIVE	**188.540.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**32.031,00**
1,9 JTD ACTIVE	**188.547.2**	**1910/85**	**172**	**4,9**	**5-drzwiowy**	**42.552,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.240.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**34.191,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.243.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**5-drzwiowy**	**36.531,00**
1,2 CLASS (wersja specjalna)	**188.290.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**34.191,00**

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

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

STILO MW

1,6 16v ACTUAL	**192.7VX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**5-drzwiowy**	**49.140,00**
1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.7V7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**53.010,00**
1,6 16v ACTIVE	**192.7JX.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**53.640,00**
1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.7J8.1**	**1910/115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**60.750,00**
1,6 16v DYNAMIC	**192.74X.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**57.240,00**
1,8 16v DYNAMIC	**192.742.1**	**1747/133**	**200**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**61.020,00**
1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.748.1**	**1910/ 115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**64.350,00**

• 40K - Niezależnie otwierana szyba bagażnika zł 800

PALIO WEEKEND

PALIO WEEKEND 1,2 EL	**173.262.2**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**34.830,00**
PALIO WEEKEND 1,2 16v EL	**173.263.2**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**36.810,00**
PALIO WEEKEND 1,2 16v HL	**173.273.0**	**1243/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**40.410,00**
PALIO WEEKEND 1,6 16v HL	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**42.660,00**

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

SAMOCHODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 1 kwietnia 2003 r.
Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku
Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
ALBEA						
1,2 16v EL	**172.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
1,2 16v HL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.820,00**
1,6 16v HL	**172.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**4-drzwiowy**	**38.430,00**
• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbud. radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00						
BARCHETTA						
NAXOS 1,8	**183.500.0**	**1747/130**	**200**	**8,4**	**2-drzwiowy**	**71.910,00**
• 025 - klimatyzacja zł 4.230,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 630,00 • 105 - Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 6.120,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.260,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.130,00 • 213 - Autoalarm zł 1.530,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 495,00 • 382 - Dach metalowy w kolorze nadwozia zł 6.885,00 • 767 - Centralny zamek i elektr. sterowane lusterko zewn. zł 810,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 855,00 • 925 - Wind stop zł 990,00						
DOBLÒ						
1,2 Bz SX	**119.510.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**39.510,00**
1,6 16v SX	**119.511.0**	**1596/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**44.010,00**
1,9 D SX	**119.512.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**5-drzwiowy**	**44.910,00**
1,9 JTD SX	**119.513.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**5-drzwiowy**	**48.510,00**
1,6 16v ELX	**119.711.0**	**1596/103**	**168**	**8,8**	**5-drzwiowy**	**46.710,00**
1,9 D ELX	**119.712.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**47.610,00**
1,9 JTD ELX	**119.713.0**	**1910/100**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**51.210,00**
1,9 JTD Malibu	**119.813.0**	**1910/100**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**61.110,00**
• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Reg. wysokość kolumny kier. zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.260,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna lampa podn. do góry (z wycieraczką szyby tylnej) zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 297 - Siedz. przed.z reg. zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przes. dach zł 1.395,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy p. błotne przed. zł 180,00 • 747 - Fartuchy p. błotne przed. zł 162,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00						
MULTIPLA						
1.6 16v ACTIVE	**186.211.0**	**1581/103**	**170**	**8,6**	**5-drzwiowy**	**55.710,00**
1.9 JTD ACTIVE	**186.231.0**	**1910/105**	**170**	**6,4**	**5-drzwiowy**	**62.910,00**
1.9 JTD DYNAMIC	**186.431.1**	**1910/105**	**170**	**6.4**	**5-drzwiowy**	**65.610,00**
• 023 - Szyby tylne ster. elektr. zł 800,00 • 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 720,00 • 205 - Dod. ogrzew. ster. pilotem zł 3.600,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 213 - Autoalarm z pilotem zł 1.080,00 • 245 - Ster. radiem z kierow. zł 630,00 • 263 - Connect zł 4.950,00 • 269 - Nawigacja sateliterna zł 5.850,00 • 320 - Kierow. i gałka biegów obszyte skórą zł 450,00 • 392 - ESP zł 2.250,00 zł 765,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.620,00 • 441 - Lusterka zew. składane zł 360,00 • 465 - Lodówka (zamiast środkowego fotela w I rzędzie) zł 360,00 • 499 - Pakiet Fix&Go zł 90,00 • 505 - Poduszki pow. boczne przed. zł 1.080,00 • 508 - Czujnik parkowania zł 720,00 • 553 - Stopień ułatw. wsiadanie zł 360,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.260,00 • 564 - Radio z CD (dopł. do radia CC) zł 540,00 • 576 - Podwójny otwierany el. dach zł 4.050,00 • 614 - Poduszki chron. głowę (przed.) zł 1.080,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (zawiera op. 339, 469, 658) zł 450,00 • 903 - Connect NAV zł 9.900,00 • 980 - Pełnowym. koło zapas. zł 90,00 • 989 - Pakiet dla palących (popieln. i zapaln.) zł 45,00						
ULYSSE						
ULYSSE ACTIVE 2.0 16v	**179.111.0**	**1997/136**	**185**	**9,1**	**5-drzwiowy**	**87.210,00**
ULYSSE ACTIVE 2,0 JTD 16v	**179.115.0**	**1997/109**	**174**	**7,0**	**5-drzwiowy**	**95.310,00**
ULYSSE DYNAMIC 2,2 JTD 16v	**179.617.0**	**2179/128**	**182**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**119.250,00**
ULYSSE ADMIRAL 3.0 V6 24v	**179.743.0**	**2179/128**	**182**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**137.610,00**
• 064 - Superblokada zł 270,00 • 070 - Zaciemniane tylne szyby zł 450,00 • 087 - 3 rząd siedzień (2+3+2 razem 7 miejsc) zł 2.340,00 • 102 - Spryskiwacze reflektorów zł 900,00 • 108 - Felgi aluminiowe 15" zł 1.350,00 • 119 - Siedzenie kierownicy el. regul. podgrzew. z pamięcią zł 1.440,00 • 131 - Sztywna półka z tyłu (dla 6,7 lub 8 miejsc) zł 450,00 • 140 - Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa zł 1.170,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.800,00 • 211 - Skórzane siedzenia - przed. obrotowe i podgrzewane zł 5.400,00 • 224 - Superblokada + system antynapadowy zł 990,00 • 230 - Reflektory ksenonowe i spryskiwacze reflektorów zł 2.610,00 • 320 - Kierownica i gałka zmiany biegów pkryta skórą zł 270,00 • 359 - Relingi dachowe poprzeczne zł 630,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej zł 450,00 • 392 - ESP - kontrola stabilności pojazdu + ASR + MSR zł 2.250,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 720,00 • 433 - Felgi aluminowe 15" zł 2.250,00 • 440 - Fotele przednie obrotowe zł 990,00 • 447 - Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami aluminiowymi) zł 450,00 • 452 - Przednie fotele podgrzewane zł 540,00 • 493 - Elektrycznie regulowane drzwi boczne zł 2.700,00 • 508 - Czujnik parkowania zł 1.800,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.350,00 • 628 - Potrójne elektryczne okno dachowe zł 4.950,00 • 632 - Szyby elektryczne dla 2 rzędu, elektr. blokada drzwi zł 810,00 • 659 - Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i dla tylnej szyby zł 180,00 • 897 - Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.070,00 • 903 - System CONNECT NAV zł 4.050,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetlaczem kolorowym 7" zł 6.300,050 • 965 - Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 2.340,00* • 40E - Pakiet superwidoczność zł 1.350,00 • 40F - Pakiet skórzano-elektyczny zł 6.300,00						

*dostępne w późniejszym terminie

STILO

	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2 16v ACTUAL	**192.3VY.1**	**1242/80**	**172**	**6,3**	**3-drzwiowy**	**41.040,00**
1,6 16v ACTUAL	**192.3VX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**3-drzwiowy**	**44.640,00**
1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.3V7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**3-drzwiowy**	**48.510,00**
1,6 16v ACTIVE	**192.3JX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**3-drzwiowy**	**49.140,00**
1,9 JTD 80 ACTIVE	**192.3J7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**3-drzwiowy**	**53.010,00**
1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.3J8.1**	**1910/115**	**192**	**5,3**	**3-drzwiowy**	**56.250,00**
1,6 16v DYNAMIC	**192.32X.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**3-drzwiowy**	**52.740,00**
1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.328.1**	**1910/115**	**192**	**5,3**	**3-drzwiowy**	**59.850,00**
2,4 20v ABARTH	**192.334.1**	**2446/170**	**215**	**9,7**	**3-drzwiowy**	**83.880,00**
1,2 16v ACTUAL	**192.5VY.1**	**1242/80**	**172**	**6,3**	**5-drzwiowy**	**42.840,00**
1,6 16v ACTUAL	**192.5VX.1**	**1596/103**	**185**	**7,3**	**5-drzwiowy**	**46.440,00**
1,9 JTD 80 ACTUAL	**192.5V7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**50.310,00**
1,6 16v ACTIVE	**192.5JX.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**50.940,00**
1,9 JTD 80 ACTIVE	**192.5J7.1**	**1910/80**	**172**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**54.810,00**
1,9 JTD 115 ACTIVE	**192.5J8.1**	**1910/115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**58.050,00**
1,6 16v DYNAMIC	**192.54X.1**	**1596/103**	**183**	**7,5**	**5-drzwiowy**	**54.540,00**
1,8 16v DYNAMIC	**192.542.1**	**1747/133**	**200**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**54.360,00**
1,9 JTD 115 DYNAMIC	**192.548.1**	**1910/ 115**	**190**	**5,4**	**5-drzwiowy**	**61.650,00**

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

SEICENTO VAN

1100 MPI	**287.970.1**	**1108/54**	**145**	**5,6**	**3-drzwiowy**	**23.760,00**

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

PUNTO VAN

1,2 Bz	**288.830.0**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**30.690,00**
1,9 D	**288.831.0**	**1910/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**37.710,00**
1,9 JTD	**288.837.0**	**1910 /85**	**173**	**4,9**	**3-drzwiowy**	**40.410,00**

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

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND VAN						
1,2 EL van 4 miej.	**277.312.1**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**35.910,00**
1,2 16v EL van 4 miej.	**277.313.1**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**37.890,00**
1,2 16v HL van 4 miej.	**277.323.1**	**1243/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**41.580,00**
1,6 16v HL van 4 miej.	**277.324.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**43.920,00**

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

DOBLÒ CARGO						
1,2	**223.110.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**38.970,00**
1,2 przeszklony	**223.210.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**40.140,00**
1,9 D	**223.112.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**44.100,00**
1,9 JTD	**223.113.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**3-drzwiowy**	**47.710,00**
1,9 D przeszklony	**223.212.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**45.270,00**
1,6 16v SX	**223.311.0**	**1596/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**45.810,00**
1,9 D SX	**223.312.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**46.710,00**
1,9 JTD SX	**223.313.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**50.400,00**
1,6 16v SX przeszklony	**223.411.0**	**1596/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**46.980,00**
1,9 D SX przeszklony	**223.412.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.880,00**
1,9 JTD SX przeszklony	**223.413.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**51.570,00**
Combi 1,6 16v SX	**223.611.0 ***	**1596/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**46.710,00**
Combi 1,9 D SX	**223.612.0 ***	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.790,00**
Combi 1,9 JTD SX	**223.613.0 ***	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**51.480,00**

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

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

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

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

DUCATO						
FURGON						
2,0 BZ 11Q KRÓTKI 2850mm	**244.3L1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**63 720,00**
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	**244.3L2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**67 770,00**
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	**244.3L3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**72 630,00**
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**71 280,00**
2,3 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**75 330,00**
2,0 JTD 11Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**74 160,00**
2,3 JTD 11Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**78 210,00**
2,0 BZ 15Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**69 480,00**
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**73 530,00**
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	**244.4L3.0**	**2286/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**77 580,00**
2,0 BZ 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**72 360,00**
2,0 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G2.0**	**1997/84**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**76 410,00**

DUCATO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
FURGON						
2,3 JTD 15Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G3.0	2286/110	135	13,0	4-drzwiowy	80 460,00
2,8 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	83 160,00
2,8 JTD 15Q POD. DACH 4x4 ŚREDNI 3200mm	245.4G6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	109 620,00
2,0 BZ 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G1.0	1998/110	135	13,0	4-drzwiowy	75 060,00
2,3 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G3.0	2286/110	149	8,1	4-drzwiowy	83 160,00
2,8 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	85 860,00
2,3 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G3.0	2286/110	149	9,6	4-drzwiowy	84 870,00
2,8 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	86 760,00
2,3 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	245.5G3.0	2286/110	152	9,6	4-drzwiowy	87 570,00
2,8 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	245.5G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	88 920,00
CABINATO						
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm	243.3C2.0	1997/84	128	8,7	2-drzwiowy	61 650,00
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200 mm	243.4C2.0	1997/84	128	8,7	2-drzwiowy	64 350,00
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4C2.0	1997/84	128	9,0	2-drzwiowy	67 410,00
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4C3.0	2286/110	143	8,1	2-drzwiowy	71 460,00
2,3 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	245.5C3.0	2286/110	143	-	2-drzwiowy	75 870,00
2,8 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	245.5C5.0	2800/127	148	-	2-drzwiowy	78 390,00
2,8 JTD DOPPIA CABINA MAXI DŁUGI 3700 mm	245.5D5.0	2800/127	148	-	2-drzwiowy	81 540,00
2,8 JTD MAXI PRZEDŁUŻONY 4050 mm	245.6C5.0	2800/127	148	9,6	2-drzwiowy	80 280,00
OSOBOWY/AMBULANS						
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	243.3P4.0	2286/110	149	7,8	4-drzwiowy	83 250,00
2,8 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	243.3P6.0	2800/127	152	9,3	4-drzwiowy	85 680,00
2,3 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	244.4Q4.0	2286/110	149	8,1	4-drzwiowy	91 080,00
2,8 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	244.4Q6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	93 510,00
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4Y6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	82 710,00
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4K4.0	2286/110	149	8,1	4-drzwiowy	83 160,00
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4K6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	85 680,00
2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4J4.0	2286/110	149	8,1	4-drzwiowy	85 230,00
2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4J6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	87 750,00
2,8 JTD MAXI 3700 mm 15 os.	245.5M6.0	2800/127	152	-	4-drzwiowy	106 200,00
BUSINESS						
FURGON 2,0 JTD KRÓTKI 2850mm	243.3L2.0	1997/84	128	8,7	4-drzwiowy	60 570,00
CABINATO 2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4C2.0	1997/84	128	9,0	4-drzwiowy	61 110,00

• 007 Aut. skrz. biegów zł 8.955,00 • 008 Skrz. dalne otw./zam. zł 450,00 • 015 ASR zł 540,00 • 016 ABS zł 2.205,00 • 025 Klimat. man. zł 1.500,00 • 027 Klimat. man. dla wer. osob. zł 9.000,00 • 028 Elektr. podn. szyb przed. zł 657,00 • 029 Szyba tylna ogrzew. zł 495,00 • 030 Szyby term. zł 315,00 • 033 Wskaź. poz. oleju silnik. zł 135,00 • 036 Kit mont. 2200 mm zł 180,00 • 041 Dwa lust. elektr. reg. zł 810,00 • 042 Kit mont. 2350 mm zł 180,00 • 50B Klimatyzacja do wer. Minibus zł 13.500,00 • 50E Siedzenie CARTER zł 180,00 • 055 Drzwi boczne przes. po stronie kier. zł 1.125,00 • 062 Zaw. tylne extra seria zł 540,00 • 065 Wzmocniony alternator zł 0,00 • 077 Zaw. tylne z podw. resorami zł 720,00 • 078 Czujnik martwego pola w lust. bocz. zł 1.350,00 • 081 Przyst. do mont. dodatk. akumul. zł 225,00 • 082 Ins. do radia /kable+antena+głośnik/ zł 324,00 • 089 Alternator wzmoc. + HEAT FLANGE zł 630,00 • 097 Światła przeciwmg. zł 558,00 • 102 Sprysk. refl. zł 558,00 • 108 Felgi alum 15" zł 2.205,00 • 133 Autom. ogrz. WEBASTO z progr. zł 2.340,00 • 141 Opony wzmoc./do trans. ciężk./ zł 369,00 • 143 Opony do CAMPING CAR zł 720,00 • 169 Red. biegów zł 7.290,00 • 197 Fart. przeciwbł. kół tyln. 45,00 • 200 Dod. ogrz. zł 684,00 • 204 Dod. klim. zł 4.500,00 • 205 Ogrz. WEBESTO zł 3.240,00 • 208 Felgi alum. 16" zł 2.385,00 • 210 Lakier metal. zł 1.125,00 • 213 Autoalarm wol. zł 1.080,00 • 245 Ster. radioodt. w kierow. zł 369,00 • 263 Syst. telemat. /L1/ zł 5.130,00 • 269 Radionaw. /L2/ zł 6.120,00 • 288 Skrz. do CABINATO zł 5.940,00 • 309 Wył. akum. 666,00 • 316 Kamera do widoku wst. zł 1.485,00 • 358 Cow Bar (orurowanie ochronne) zł 450,00 • 360 Podw. dach zł 2.700,00 • 381 Zab. przest. ład. zł 1.440,00 • 414 Autoradio HIGH zł 1.395,00 • 416 Cruise control zł 1.170,00 • 428 Elektr. podn. szyb przed. + centr. zamek zł 1.170,00 • 451 Autoradio podst. zł 1.125,00 • 453 Podg. siedz. kier. 414,00 • 465 Lodówka zł 1.305,00 • 467 Dod. schow. pom. siedz. kier. i pas. zł 459,00 • 475 Uchwyt na drab. i osł. szyb tyl. zł 405,00 • 502 Pod. pow. pas. zł 1.170,00 • 505 Bocz. pod. pow. zł 1.170,00 • 508 Syst. wsp. przy park. zł 855,00 • 520 Drzwi bocz. przes. i oszkl. zł 189,00 • 526 Wyp. okien bocz. zł 189,00 • 527 Drzwi bocz. przes. elektr. zł 2.700,00 • 553 Chow. st. dla p. drzwi bocz. przes. zł 1.800,00 • 619 Drzwi tylne otw. 270° zł 720,00 • 633 Szyby bocz. przes. /3 rząd/ zł 720,00 • 640 Siedz. kier. amort. zł 1.800,00 • 644 Szyby bocz. przes. /2 rząd/ zł 360,00 • 650 Tachograf zł 2.295,00 • 728 Tapic. wel. zł 450,00 • 747 Fart. p. błot. kół przed. zł 162,00 • 782 Akum. wzm. zł 90,00 • 802 Lakier extraseria do zam. flot. zł 900,00 • 923 Gniazdo 12V w przes. ład. zł 45,00 • 833 Inst. pod tel. kom. zł 180,00 • 839 Kieszeń po str. pas. zł 45,00 • 845 Zam. schow. w des. rozd. zł 90,00 • 878 Kołpaki zł 162,00 • 903 Syst. tel. z naw. pikt. /L3/ zł 7.020,00 • 904 Syst. tel. z naw. kartogr. /L4/ zł 9.000,00 • 916 Ogran. przes. zł 135,00 • 939 Blokada dyf. zł 2.700,00 • 965 3 rząd siedz. z poch. oparc. zł 1.800,00 • 983 Drążek stab. zł 180,00

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

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

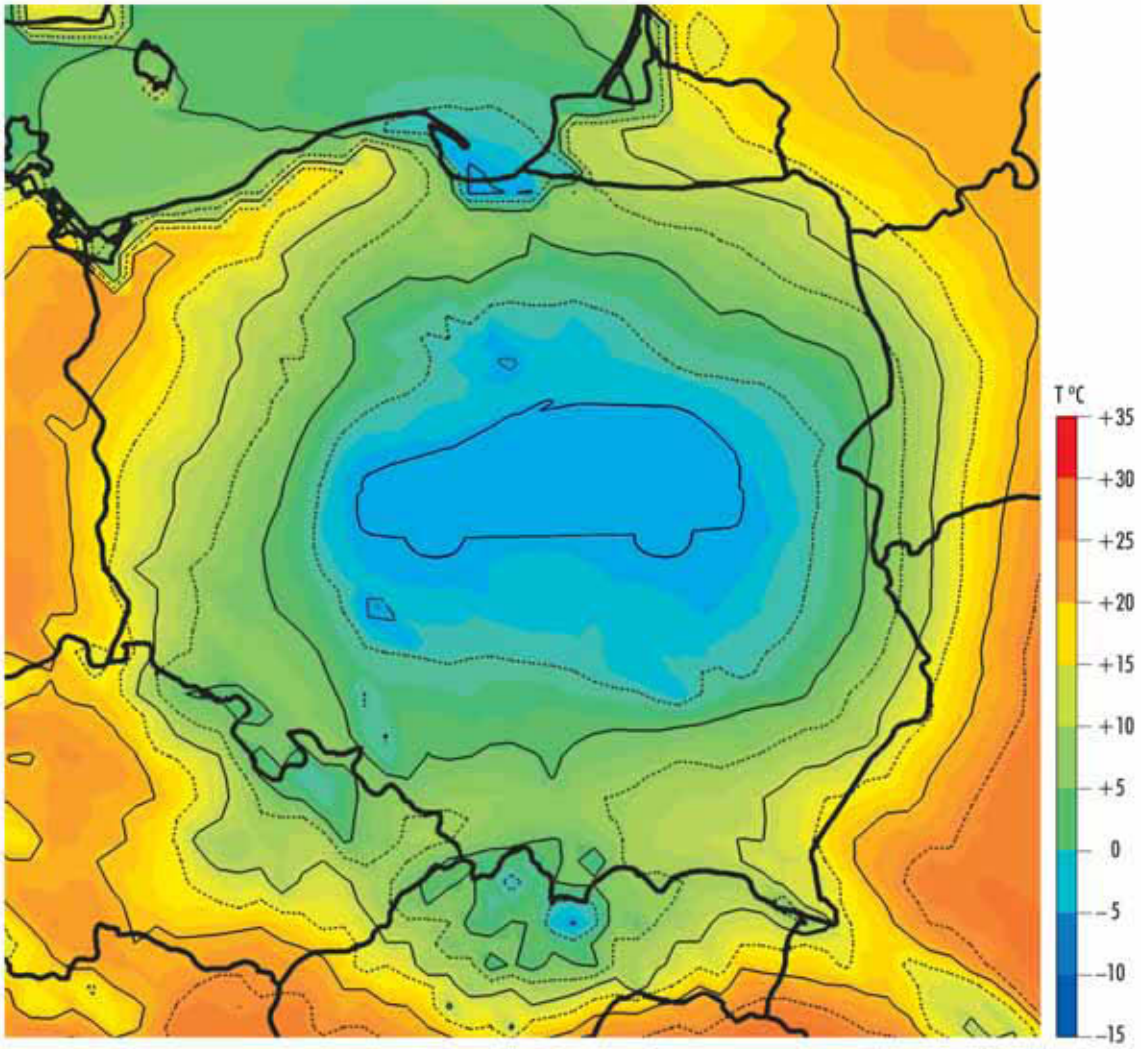
stan na 30 marca 2003 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	Ul. Ciężarowa 49, Skoczów Tel. (0-33) 8538215, Fax (0-33) 8532964 Prezes: Giovanni Sella	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska Sp. z o.o.	Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. Comau Poland Sp. z o.o.	Ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
10. FiatAvio Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134012, Fax (0-33) 8132128 Prezes Zarządu: Leonardo Caroni	prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych
11. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Natale Rigano	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
12. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
13. ITS-GSA Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134044, Fax (0-33) 8134043 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	usługi softwarowe i hardwarowe
14. Ingest Segim Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134018, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
15. Sadi Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Carlo Gatto	usługi celne
16. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
17. Fiat Finance Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074825, Fax (0-22) 6074853-54 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
18. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia majątkowe
19. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia na życie
20. SIRIO Polska Sp. z o. o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Liberale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny
21. MIDAS Polska Sp. z o. o.	Ul. Żwirki i Wigury 81, 02-091 Warszawa Tel. (0-22) 6686431, Fax (0-22) 6686437 Prezes Zarządu: Jerzy Kaczmarek	naprawa samochodów i sprzedaż części zamiennych

Joint Ventures

1. Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrektor Generalny: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. GM-Fiat Worldwide Purchasing Poland Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Giancarlo Motto	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów

ZBLIŻA SIĘ CHŁODNY WEEKEND



LIMITOWANA SERIA PALIO WEEKEND eskimo ❄ Z KLIMATYZACJĄ

Wyposażenie standardowe Palio Weekend Eskimo to:

- klimatyzacja
- centralny zamek
- elektrycznie sterowane szyby
- welurowa tapicerka

Oszczędzasz do 5 300 zł!

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

www.fiat.pl

TWORZYMY Z PASJĄ. FIAT