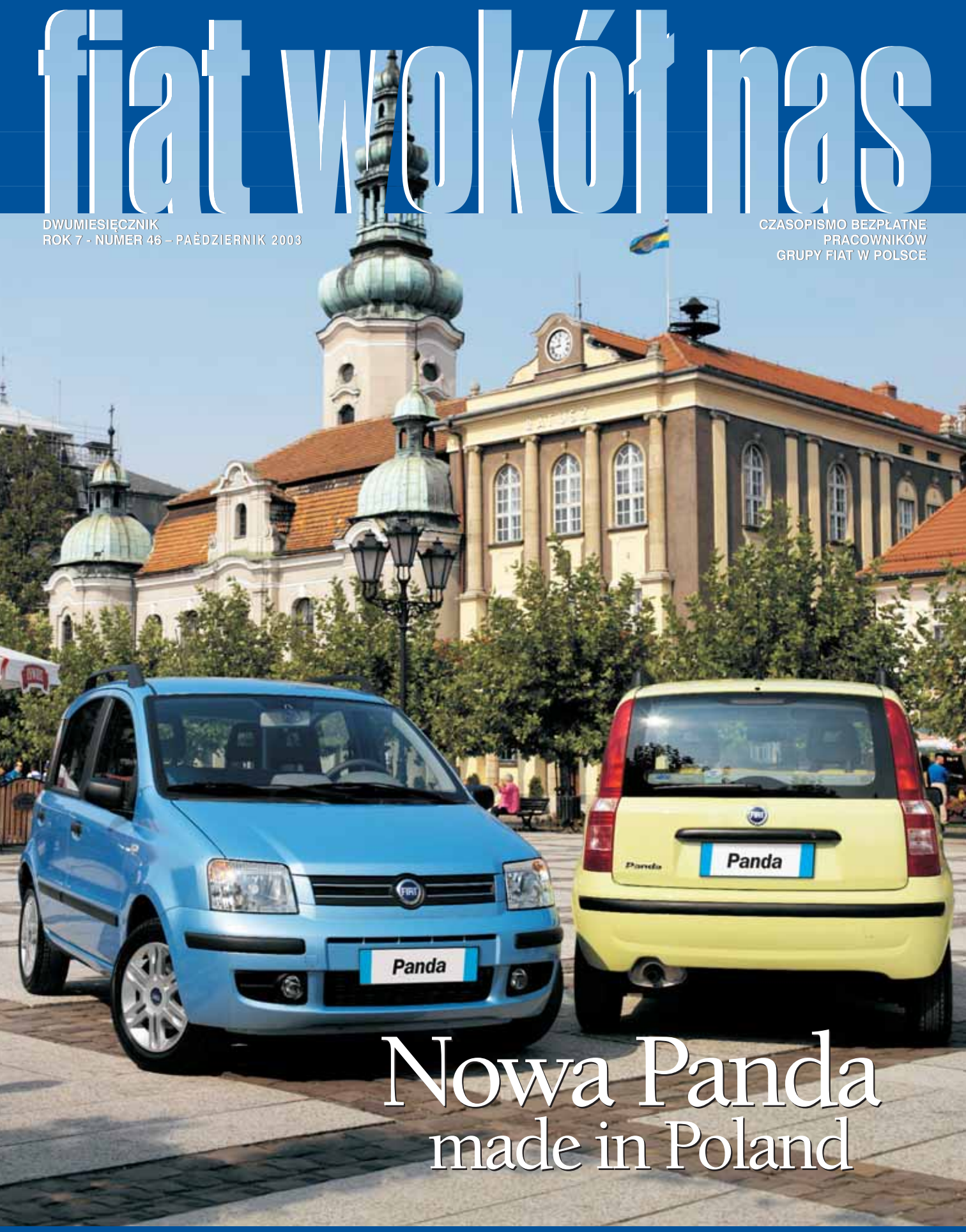
fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 46 – PAŹDZIERNIK 2003

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE



Nowa Panda
made in Poland

KONKURS - do Zakopanego z nową Pandą str. 28

Foldery, czasopisma, druk reklam
Wydawnictwa techniczne i informacyjne
Fotografia, projektowanie graficzne
Usługi PR
Studio DTP, naświetlanie, druk

SATIZ POLAND: TWÓJ PRZEWODNIK W BIZNESIE

Pełna gama usług
w zakresie komunikacji:
od pomysłu
do zarządzania,
od realizacji
do dystrybucji.

SATIZ msx INTERNATIONAL
An MSX International Company

Satiz Poland Sp. z o.o. - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała
Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176 - www.satiz.pl - e-mail: satizpolska@fiat.com

Nowa Panda na Rynku w Pszczynie, fot. A. Kubik

w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 46 – październik 2003

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

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

Dyrektor Wydawniczy: Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny: Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego: Francesco Novo

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat: Ettore Gregoriani

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

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

Dyrektor Artystyczny: Maciej Feodorów

Druk: Dimograf
Bielsko-Biała
Nakład: 13 000 egz.

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

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

4 O tym się mówi

6 Ze świata Fiata

8 Chwila refleksji:
Zygmunt Konieczny

18 Prezentacja
nowej Pandy mediom

21 Drzwi Otwarte nowej Pandy

26 Wszystko o nowej Pandzie
dla sieci sprzedaży

10 Przedstawiamy: nowy Fiat Panda

32 Szkoła odlewnictwa w Teksidzie

28 Konkurs:
Majówka z nową Pandą

30 Nowa Alfa 166 we Frankfurcie

34 CNH na wystawach

36 Iveco Stralis jeżdżą w Pekaesie

46 Kwietnik:
Róże z jesiennych liści

48 Ekonomia:
Ile kosztuje słabe państwo?

50 Podróże: Motocyklem
nad Morze Czarne (cz. I)

52 Kino:
Śmiej się pan z tego!

53 Książki:
Dla bibliofila i smakosza

54 Internet: Świadectwa wojny
czy mistyfikacja?

56 Osobliwości:
Życie na Księżycu?

58 Cennik

38 Jaka będzie pogoda?

O tym się mówi

fot. I. Kaźmierczak

Cztery Asy Fiata

W jubileuszowej 10. edycji międzynarodowego wyścigu „4 Asy Fiata Auto Poland" udział wzięło 45 kolarzy. Poza sześcioma ekipami z Polski, startowały w nim drużyny z Ukrainy, Rosji i Turcji. Wyścig, trwający od 25-29 sierpnia br., składał się z pięciu etapów na drogach Śląska, Podbeskidzia i Małopolski.
Zwycięzca wyścigu, Wojciech Pawlak z drużyny Mikomax Łódź, otrzymał na mecie w Tychach Fiata Seicento – nagrodę głównego sponsora, Fiata Auto Poland. Kluczyki do samochodu wręczył mu dyrektor zakładu w Tychach, Zdzisław Arlet.

60. Tour de Pologne

14 września br., zakończył się w Karpaczu 60. Tour de Pologne. Fiat, jak co roku, był głównym sponsorem imprezy. W zamian za wyłączne prawo do żółtej koszulki lidera, firma użyczyła na wyścig m. in. 35 samochodów osobowych i 10 dostawczych. Fiat Auto Poland miał także możliwość zareklamowania podczas Tour de Pologne nowego Fiata Pandę. Kolumna dziesięciu aut jechała przed kolarzami nadając z głośników spoty reklamowe o samochodzie i zapraszając na odbywające się w tym czasie, Drzwi Otwarte nowego Fiata Panda.
Zwycięzcy wyścigu, Cezaremu Zamanie, zawodnikowi polskiej grupy zawodowej Action nVidia Mróz, klucze do nowego Fiata Punto, wręczył dyrektor handlowy FAP – Fabrice D'Arche.

fot. G. Madaliński

Nowa Panda w Internecie

Wraz z kampanią reklamową wprowadzającą na rynek nowego Fiata Panda, powstał również serwis internetowy modelu. Cieszy się dużym zainteresowaniem – do połowy września odwiedziło go już ponad 300 tys. internautów. Witryna Pandy prezentuje możliwości samochodu, wyposażenie i cennik. Nowy model Fiata wspierają również szeroko zakrojone działania promocyjne w Internecie, m. in. w komunikatorze Gadu Gadu oraz w portalach Tlen i Onet. pl. Jednocześnie w nowej witrynie rozpoczął się konkurs „Panda na biurko". Każdy z użytkowników serwisu może skorzystać ze specjalnej aplikacji, umożliwiającej zaprojektowanie własnej wersji Pandy. Najciekawsze zgłoszenia zostaną nagrodzone. Adres: www.fiatpanda.pl

Alfa Romeo 8C Competizione

Alfa Romeo we Frankfurcie zaprezentowała „8c Competizione", prototypowy model przywołujący nazwą wielką sportową tradycję Alfy Romeo. Skrót „8c" w latach 30. i 40. wyróżniał samochody (wyścigowe i użytkowe) wyposażone w ośmiocylindrowy silnik skonstruowany przez słynnego projektanta, Vittorio Jano. Kolejny człon nazwy „Competizione", stanowi ukłon w stronę 6C 2500 Competizione, sportowego modelu coupé, prowadzonego w 1950 roku przez parę pilotów Fangio – Zanardi w wyścigu „Tysiąc Mil".
Przednia część dwuosobowego wozu z włókna węglowego nawiązuje do legendarnego modelu 33 Coupé Stradale, tylna – powraca do charakterystycznych okrągłych zespołów świateł znanych z Giulii TZ. Pod maską pracuje silnik o pojemności 4,2 litra, ośmiu cylindrach w kształcie litery V (90°), z turbodoładowaniem. Ten system napędowy osiąga ponad 400 KM przy 7.000 obrotach/min, połączony jest z ręczną sześciobiegową skrzynią biegów i rozwija maksymalną prędkość ponad 300 km/h, a rozpędza się od 0 do 100 km/h w 4,5s.

fot. M. Kowalski

Festiwal pod patronatem Jubilata

VIII Festiwal Kompozytorów Polskich, odbywający się w Bielsku-Białej od 2-4 października br., zbiegł się w tym roku z 70. urodzinami Henryka Mikołaja Góreckiego, światowej sławy kompozytora, który od początku patronuje imprezie. Trudno się dziwić, że tegoroczny festiwal w dużej mierze poświęcony był jubilatowi. Henryk Mikołaj Górecki, któremu nadano tytuł honorowego obywatela miasta, swoje urodziny obchodził właśnie podczas festiwalu. Koncert finałowy zatytułowany był: „Moje 70 lat", a w programie znalazły się utwory samego kompozytora, ale także jego syna, Mikołaja oraz dzieła mistrzów i nauczycieli Jubilata, m. in. Karola Szymanowskiego i Bolesława Szabelskiego. Festiwal, jak co roku, odbywał się przy znaczącej pomocy Fiat Auto Poland oraz Fiat-GM Powertrain.

Światowa prapremiera Pandy SUV

Na Salonie Samochodowym we Frankfurcie, wśród bogatej gamy modeli Fiata, uwagę przyciągała zaprezentowana po raz pierwszy nowa Panda SUV. To samochód „off-road" wywodzący się od koncepcyjnego auta Simba, pokazanego na Targach w Poznaniu.
Ta rewolucyjna wersja SUV otwiera nowe pole do popisu przed segmentem małych aut terenowych. To pierwszy europejski przykład „Sport Utility Vehicle" o stosunkowo niewielkich wymiarach, w którym udało się połączyć właściwości auta „off-road" z komfortem i osiągami tradycyjnego samochodu. Nowa Pandą SUV ma napęd zintegrowany (4x4 ze sprzęgłem lepkościowym o dwóch mechanizmach różnicowych), który pozwala na pokonywanie przeszkód o maksymalnym nachyleniu 51%.
Mały SUV, jako pierwsza nowość z rodziny nowej Pandy, trafi na rynek europejski pod koniec 2004 roku.
Stoisko Fiata odwiedził mistrz Formuły 1 Michael Schumacher, który szczególnie zainteresował się nowym Fiatem Panda. Na samochodzie złożył swój autograf i zasiadł za kierownicą.

1

2

3

1. SUKCES DRZWI OTWARTYCH NOWEJ PANDY WE WŁOSZECH

Sprzedaż nowego Fiata Panda rozpoczęła się we Włoszech wraz z Drzwiami Otwartymi u 700 dealerów, w których uczestniczyło ponad 500 tys. osób.
Nowy model Fiata cieszył się dużym zainteresowaniem. Do dyspozycji klientów było 4500 samochodów, w tym 1500 przeznaczonych na test drive.
Nowa Panda, dzięki wszechstronności, podobała się zwłaszcza młodzieży i kobietom. 30% przybyłych do salonów stanowili posiadacze innych marek. Dużym zainteresowaniem cieszyła się wersja z silnikiem 1.3 16v Multijet. Główne powody wyboru tego modelu to styl oraz komfort.

2. SILNIKI IVECO NA WYSTAWIE W LILLE

Firma Iveco po raz pierwszy uczestniczyła w Międzynarodowej Wystawie Przemysłu Kolejowego „Sifer 2003" w Lille (Francja). Wzięło w niej udział 120 wystawców z 16 krajów. Na stoisku Iveco wystawiono trzy silniki Cursor 8-13 i V8, które wzbudziły zainteresowanie zwiedzających, a także niektórych firm z branży, takich jak GSM Technorail oraz Speno International, działających w Szwajcarii. Z obiema firmami przewidziano przyszłą współpracę w zakresie wymiany silników w diagnostycznych pojazdach szynowych, w pojazdach szynowych do obsługi technicznej i ustawiania torów.

3. FIRMA SPOD ZNAKU BISCIONE NA UNIWERSYTECIE

„Alfa Romeo wychodzi na spotkanie" – to tytuł cyklu wykładów na temat marki, będącej bohaterem przedsięwzięcia na Uniwersytecie w Perugi (Włochy).
Tematem spotkań była historia firmy pokazana w fotografiach oraz poprzez model legendarnego 1750 Gran Sport z 1930 r. oraz 147 GTA. Mowa była także o rozwoju technicznym i celach osiągniętych przez Alfę Romeo. W seminariach uczestniczyła grupa menedżerów Alfa takich jak Mario Favilla z Centrum Stylu i Paolo Massai (na zdjęciu), odpowiedzialny za Engineering. Gordon de Adamich, mówił natomiast o bezpieczeństwie.

4

5

6

4. W NIGERII PEPSI PODRÓŻUJE SAMOCHODAMI IVECO

Seven-Up Bottling Company, spółka Pepsi Cola z siedzibą w Nigerii, poszerzyła swój park samochodowy o 60 Iveco Eurocargo, które przeznaczono do rozwożenia napojów na terenie miast oraz o 24 EuroTrakker, które, podobnie jak 12 innych pojazdów tego modelu, jest już używanych przez spółkę. Zalety Eurocargo, m.in. wszechstronność, czynią z niego idealny pojazd na potrzeby firmy posiadającej już 50 TurboStar do przewozów na długie dystanse. Wybór pojazdów Iveco jest częścią strategii rozwoju obranej przez nigeryjską spółkę, która pragnie wykorzystać nowe możliwości pojawiające się na rynku.

5. TRAKTORY NEW HOLLAND NA EKSPORT

W ubiegłym roku New Holland wylansował w Brazylii serię traktorów TS. Wybór ten podyktowany był chęcią zaoferowania tamtemu rynkowi produktów spełniających zapotrzebowanie na odnowienie flot. Od tamtej pory Seria TS produkowana w zakładzie Kurytyba, w gamie od 103 do 118 koni, odniosła sukces również za granicą.

60% produkcji przeznaczono bowiem do innych krajów. Dzięki osiągom i doskonałemu stosunkowi koszty-korzyści, traktory są szczególnie interesujące dla krajów rozwijających się, jak Republika Południowej Afryki, Tajlandia i Indonezja.

6. MASERATI BOHATEREM DUŻEGO EKRANU

Trzech detektywów w spódnicy, przebojowych i fascynujących, musi za wszelką cenę odzyskać dwa skradzione pierścienie. To w dużym skrócie treść filmu *Aniołki Charliego: Zawrotna szybkość*. W filmie, obok wspaniałych aktorek (Cameron Diaz, Lucy Liu, Drew Barrymore i Demi Moore), pojawia się również gwiazda na czterech kołach: Maserati Spyder Cambiocorsa (na zdjęciu: podczas kręcenia filmu). Samochód prowadzony przez aktora Roberta Patricka jest bohaterem zapierających dech w piersiach pościgów, między innymi z Ferrari California z 1962 roku.

Chwila refleksji

Zygmunt Konieczny

Nie jestem Szanownym Jubilatem...

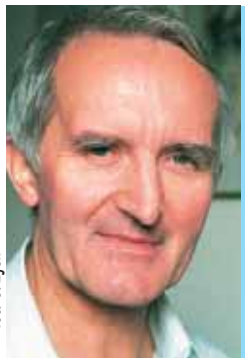
Moja muzyka jest zawsze interpretacją czegoś. Moją muzyką staram się służyć tekstowi. Cieszy mnie, gdy słyszę swoje kompozycje wykonywane inaczej niż kilka lat temu, bo to świadczy o tym, że młodzi ludzie nie odwracają się ode mnie.

Prawda, że do skóry dobiera nam się coraz to młodsze pokolenie. I w coraz innych rytmach czy interpretacji śpiewają piosenki, które kiedyś skomponowaliśmy. Czy mnie to szokuje? Czy zadręczam się, słysząc swoją kompozycję śpiewaną dziś zupełnie inaczej niż kilka czy kilkanaście lat temu? Skądże! To mnie cieszy. Bardzo. Dowodzi bowiem, że młodzi ludzie nie odwracają się ode mnie. Przeciwnie, mówią jakby: „... to również nasza muzyka". No i odświeżają ją, wnoszą do niej to, co nakazuje im chwila czy moda. Jedni – jak Joanna Słowińska, którą cenię za muzykalność, naturalny głos, spontaniczność i autentyzm na scenie – folklor. Inni, jak choćby Bałata – jazz, a nawet coś więcej...

W moim uchu te nowe interpretacje nie brzmią fałszywie. Od początku swej twórczości i ja przecież inspirowałem się także folklorem, czego najlepszym dowodem jest kujawiak „Jaki śmieszny jesteś pod oknem..." śpiewany ongiś przez Ewę Demarczyk. A i z jazzem granym i śpiewanym „na żywo" zetknąłem się wcześniej, bodaj w roku 1959, gdy po raz pierwszy, tuż po szkole muzycznej (jako człowiek z natury nieśmiały), zaszedłem do „Piwnicy pod Baranami" wprowadzony tam przez Mieczysława Święcickiego, na którego prośbę skomponowałem dwie piosenki. Nota bene piosenki te – „Ogon" i „Cichy wiatr" – na tyle spodobały się i Piotrowi Skrzyneckiemu, że zaakceptował mnie i zaprosił do współpracy.

Po paru bytnościach w „Piwnicy" pomyślałem sobie: co ja właściwie tutaj robię?! Wydało mi się, że nie mam szans. Tam królował jazz. Brylowali tacy artyści, jak Krzysztof Komeda, Wanda Warska, Andrzej Kurylewicz. Dopiero po jakimś czasie zorientowałem się, że Piotr stawia mocno również na kabaret literacki! To spostrzeżenie dodało mi animuszu, zacząłem pisać piosenki „pod teksty". Pod to, co na scenie wykonują artyści. Okazałem się przydatny. Zresztą po jakimś czasie Komeda odszedł, Warska z Kurylewiczem wyjechali na stałe do Warszawy. Zostałem sam, bodaj od 1961 roku. I to na kilka długich lat. Do czasu, aż przyszedł Stasiu Radwan. Aż pojawił się Andrzej Zarycki, którego poznałem, gdy z Ewą Demarczyk wracaliśmy z koncertów w Stanach Zjednoczonych.

Tamte czasy w „Piwnicy", to dla mnie okres szczelnie zagospodarowany. Komponowałem, ale i akompaniowałem artystom. Pochłaniało mi to wiele czasu. W efekcie jednak bardzo silnie związałem się z kabaretem. Z „piwniczanami". Teraz ten związek jest luźny, już tam nie gram – ale moja dusza zawsze błąka się gdzieś wokół pałacu Potockich



fot. J. Zych

Zygmunt Konieczny, kompozytor. Twórca muzyki teatralnej (m. in. „Wyzwolenie", „Noc Listopadowa" – wystawiane w Teatrze Starym w Krakowie) i filmowej. Artysta związany z „Piwnicą pod Baranami" od końca lat 50; pod jego wpływem ukształtowało się wokół kabaretu środowisko kompozytorów „piosenki artystycznej", np. Z. Preisner.

fot. Forum

u zbiegu ulicy Świętej Anny i Rynku Głównego. Piwnica jest bowiem ważna i wciąż podstawowa w moim życiu. Pewnie dlatego dzisiejsi animatorzy kultowego już kabaretu, Marek Pacuła i Piotr Ferster, wymyślili coś w stylu Piotra S. – Rok Zygmunta Koniecznego. Rok, który zaczął się w maju i trwać będzie do przyszłego maja – choć nie należy go, broń Boże, wiązać z jakąś moją rocznicą.

Nie jestem więc żadnym Szanownym Jubilatem. W zaoferowanej mi roli występuję jako debiutant. A debiut ów kraszony jest rozmaitymi koncertami. Na lipcowym, w Radiu Kraków, grupa artystów-przyjaciół sprawiła mi prawdziwą frajdę. Urszula Dudziak, Warska, Kurylewicz, Kuba Kubowicz, Słowińska, Bałata jakże inaczej zaśpiewali moje stare piosenki! Jakże inaczej zinterpretowali moją muzykę! Folklor dodał im nowej urody, improwizacje jazzowe wręcz zaskoczyły. Czy ja, przychodząc do „Piwnicy" mogłem marzyć o tym, że jazzmani moją muzykę wezmą kiedyś pod uwagę?! A przy okazji – zapraszam Państwa na inny jeszcze koncert. Ten, który 24 i 25 października odbędzie się w Krakowskiej Filharmonii. Jego tytuł: Wyspiański-Konieczny; Konieczny-Twardowski. Stanisław Wyspiański i ksiądz Twardowski to oczywiście ci, którzy mnie zainspirowali swą twórczością. Do ich wierszowanego słowa skomponowałem muzykę. Na marginesie: „Litanię Polską" napisałem w oparciu o te fragmenty poezji księdza Twardowskiego, które są opisami obrazów Matki Boskiej w polskich kościołach.

Czy komponując muzykę do jakiejś poezji mam do niej nabożny stosunek? I tak, i nie. Zresztą zdarzyło mi się być autorem skandalu. Choćby wtedy, gdy u Tuwima zamieniłem role męskie na żeńskie. Gdy tworzyłem muzykę do wiersza Białoszewskiego też zrezygnowałem z pewnych jego fragmentów, obawiałem się nawet reprymendy ze strony autora. Jednak „Madonny" bardzo mu się spodobały. Tylko poprosił, aby w druku zachować wyrzucone przeze mnie części.

Nie siadam do fortepianu ani nie biorę papieru nutowego do rąk ot tak, nagle – bez konkretnej inspiracji. Muszę mieć bodziec. Jakąś rozmowę z reżyserem, scenografem czy piosenkarzem. Ale muzykę komponuję tylko i wyłącznie wtedy, gdy znajduję klucz do przedstawionego mi tekstu, gdy mam na niego jakiś pomysł. Bo moja muzyka, to zawsze interpretacja czegoś. W piosence – tekstu literackiego. W teatrze i filmie – obrazu i tekstu. Swoją muzyką staram się służyć tekstowi a nawet mu podporządkować. Czy łatwo mi to przychodzi? O mękach twórczych trudno tu opowiadać – ale one są! Zdarza się, że utwór niby gotowy, przepracowuję albo i piszę od nowa. Rzecz w tym, że z tych zmagań czerpie się radość, satysfakcję – zwłaszcza, gdy „rebus" zostanie dobrze rozwiązany.

Nie spisywałem piosenek, nie liczyłem skomponowanych utworów – choć czasem robiła to żona. Moja kartoteka jednak nie jest pełna. Zwłaszcza, że wiele nut gdzieś zagubiłem. Cóż, inne to były czasy. Nagrać coś wcale nie było tak łatwo jak dzisiaj...

not. Teresa Bętkowska

Fiat powra

Stefania Castano i Giancarlo Riolfo

Samochód nie mieszczący się w żadnym schemacie. Trudno zakwalifikować nową Pandę do jednego tylko segmentu, daleko jej bowiem do klasycznego samochodu użytkowego. I chociaż nosi imię auta znanego w całej Europie, to jednak sama świadczy o swej wysokiej klasie.

Nowa Panda zadziwia swoimi wymiarami: długością (3,54 m) sytuuje się pośrodku między małymi city car i największymi kompaktowymi pojazdami z segmentu B. Jej szerokość, a zwłaszcza wysokość (1,54 m) pozwalają na dużą swobodę wewnątrz pojazdu. Dostęp jest bardzo łatwy dzięki pięciu obszernym drzwiom. Fakt, że samochód jest wysoki, pozwala na prowadzenie go w podwyższonej pozycji, wygodnej zwłaszcza podczas długich podróży i dającej poczucie lepszego panowania nad drogą. Bardzo praktycznie rozwiązano kwestię lokalizacji dźwigni zmiany biegów, ergonomicznie w centralnej części deski rozdzielnej. ►

ca z Pandą

Design nowej Pandy także jest oryginalny – proste i czyste linie, bez zbędnych ornamentów. Przykładem szczególny kształt trzeciej szyby bocznej, kontrastujący z opływowym wykończeniem drzwi. Kształt nadwozia stanowi syntezę różnych rodzajów pojazdów. Nowa Panda to po trosze auto miejskie, MPV, sport utility (są właśnie w przygotowaniu wersje 4x4, a także mały samochód terenowy). Do opisania tego pojazdu nadawałoby się wiele przymiotników: funkcjonalny, oszczędny, nowoczesny. Ale trafny jest tylko jeden – inteligentny.

NOWA PANDA VAN

W dzisiejszych zatłoczonych miastach zwrotny mały samochód to idealne rozwiązanie dla lekkiego transportu towarów – sprawdzi się doskonale w ruchu miejskim, jak i podczas parkowania. Wygodny i łatwy w manewrowaniu nowy Fiat Panda Van posiada przestrzeń ładunkową o objętości 1 m^3 i ładowności do 505 kg. Model dostępny jest z silnikiem 1.1 benzynowym (wersja 5-drzwiowa, 2-miejscowa, a od listopada br. także 4-miejscowa). Od przyszłego roku nową Pandę Van można będzie nabyć również z silnikiem 1.3 Multijet (wersja 2- i 4-miejscowa). Wyposażenie, dobre osiągi, optymalna przestrzeń ładunkowa i konkurencyjna cena czynią z nowej Pandy Van idealnego „kompana" do pracy.

Wymiary zewnętrzne:

Rozstaw osi	–	2299 mm
Długość	–	3538 mm
Wysokość	–	1540 mm bez relingów
		1578 mm z relingami
Szerokość	–	1578 mm

fot. M. Feodorów

Panda to inteligentne auto nie tylko ze względu na swoje zalety techniczne, odpowiada ono również najróżniejszym potrzebom komunikacyjnym. To samochód dynamiczny i zrywny w ruchu miejskim i doskonale spisujący się podczas dłuższych podróży. Mając cztery lub pięć wygodnych miejsc do dyspozycji (w zależności od typu wyposażenia), bagażnik o wymiarach, których pozazdrościć mogłoby wiele większych pojazdów, oraz maksymalną prędkość do 160 km/h, trudno nazywać Pandę wyłącznie autem miejskim, lub też wyłącznie drugim autem w rodzinie.

Na wskroś niekonwencjonalna zrewolucjonizowała także wyobrażenia o współczesnych silnikach diesla, w powszechnym mniemaniu mniej dynamicznych od benzynowych. Dzięki nowoczesnej technologii Multijet Panda z silnikiem 1.3 16v (od 2004 r.) osiąga prędkość od 0 do 100 km/h w ciągu 13 sekund i w ciągu 14 z silnikiem benzynowym Fire 1.2. Do doskonałych osiągów małego diesla dodać należy właściwości eksploatacyjne, zużywa bowiem 4,3 l paliwa w cyklu mieszanym i zaledwie 3,7 l w cyklu pozamiejskim. Oznacza to, że na jednym litrze ropy można przejechać 27 kilometrów.

zbliżenie

Komfort auta flagowego

Już dawno minęły czasy, kiedy rodzina wraz z licznymi bagażami, upchana w Maluchu przemierzała setki kilometrów. O ile wczoraj małe, nieskomplikowane i praktyczne auto służyło do sprawnego poruszania się w korkach miejskich, wykonywania licznych i trudnych manewrów, o tyle dzisiaj od superkompaktowego auta wymaga się o wiele więcej. Ludzie przyzwyczaili się już do komfortu większych modeli i nie są skłonni do kompromisów.

Nowa Panda was nie zawiedzie. Koniec ze ściśniętymi nogami i bólem krzyża. Przy długości 354 cm w samochodzie tym mieści się swobodnie cztery lub pięć osób. Panda ma poza tym jeden z najbardziej pojemnych bagażników w segmencie (206 litrów, które można zwiększyć do 775 l przy złożonych tylnych siedzeniach) oraz wnętrze o objetości 2,49 m^3. Przednia część kabiny jest najbardziej przestronna ze wszystkich pojazdów superkompaktowych. Najprościej rzecz ujmując, w nowej Pandzie mo- ►

Niezawodna mechanika

U podstaw decyzji o zakupie małego auta stoją często argumenty ekonomiczne. Pod tym względem nowa Panda was nie zawiedzie. W nowym Fiacie zamontowano bowiem silniki oszczędne w eksploatacji, ale o bardzo dynamicznych osiągach. Obydwa silniki benzynowe 1.1 o mocy 54 KM i 1.2 o mocy 60 KM należą do rodziny Fire, liczącej ponad dziesięć milionów wyprodukowanych do tej pory jednostek napędowych. Trzeci silnik (od 2004 r.) to 1.3 16 v Multijet, mały, jedyny w swoim rodzaju turbodiesel. Lekki i kompaktowy o mocy 70 KM przy 4000 obr./min, momencie obrotowym równym 145 Nm przy 1500 obr./min. jest najsilniejszym zespołem napędowym wśród małych silników diesla wyposażonych w turbosprężarkę o stałej geometrii, obecnych dzisiaj na rynku.

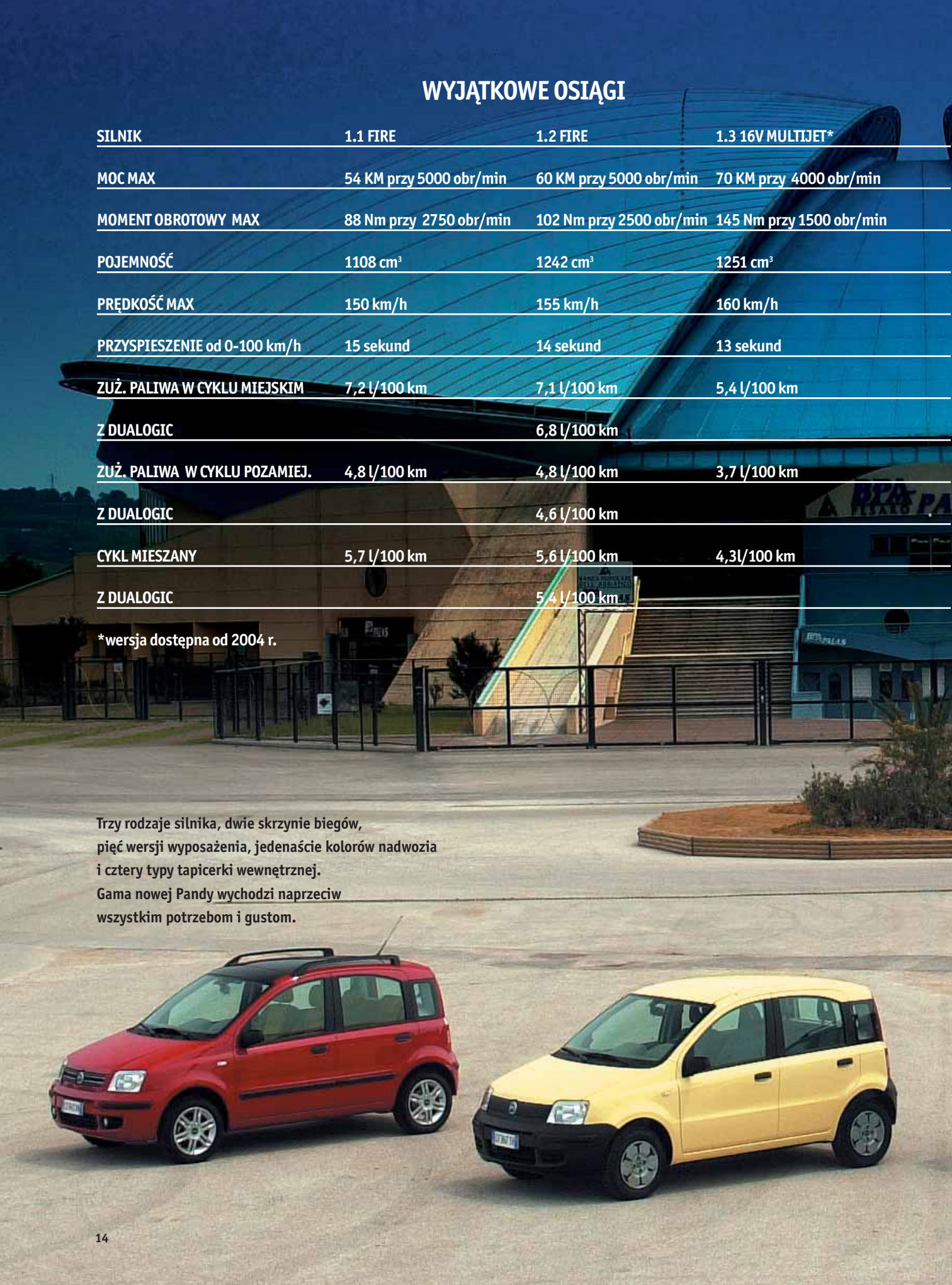
Poza tym zużywa 4.3 litra paliwa na 100 km w cyklu mieszanym, a jego żywotność obliczona jest na 250 tys. km zamiast tradycyjnych 150 tys. Poza tym nie szkodzi środowisku, spełniając już dzisiaj europejskie normy emisji zanieczyszczeń Euro 4, które wejdą w życie dopiero w 2006 roku. Wszystkie trzy silniki połączone są z mechaniczną, pięciobiegową skrzynią biegów, a w wersji z silnikiem 1.2 8v oraz 1,3 Multijet, nowa Panda dostępna jest także z innowacyjną przekładnią Dualogic, która działa jako skrzynia biegów sekwencyjna lub automatyczna. Ta podwójne oblicze przekładni pozwala kierowcy na sportowe lub relaksujące prowadzenie samochodu. Dla zapewnienia komfortu i dobrej przyczepności do drogi, w nowej Pandzie zamontowano z przodu niezależne zawieszenia typu McPherson oraz z tyłu, zawieszenia połączone ze skrętną belką. Bardzo proste i racjonalne rozwiązanie, które cieszyło się sporym powodzeniem w pojazdach wyższego segmentu.

WYJĄTKOWE OSIĄGI

SILNIK	1.1 FIRE	1.2 FIRE	1.3 16V MULTIJET*
MOC MAX	54 KM przy 5000 obr/min	60 KM przy 5000 obr/min	70 KM przy 4000 obr/min
MOMENT OBROTOWY MAX	88 Nm przy 2750 obr/min	102 Nm przy 2500 obr/min	145 Nm przy 1500 obr/min
POJEMNOŚĆ	1108 cm^3	1242 cm^3	1251 cm^3
PRĘDKOŚĆ MAX	150 km/h	155 km/h	160 km/h
PRZYSPIESZENIE od 0-100 km/h	15 sekund	14 sekund	13 sekund
ZUŻ. PALIWA W CYKLU MIEJSKIM	7,2 l/100 km	7,1 l/100 km	5,4 l/100 km
Z DUALOGIC		6,8 l/100 km	
ZUŻ. PALIWA W CYKLU POZAMIEJ.	4,8 l/100 km	4,8 l/100 km	3,7 l/100 km
Z DUALOGIC		4,6 l/100 km	
CYKL MIESZANY	5,7 l/100 km	5,6 l/100 km	4,3l/100 km
Z DUALOGIC		5,4 l/100 km	

*wersja dostępna od 2004 r.

Trzy rodzaje silnika, dwie skrzynie biegów, pięć wersji wyposażenia, jedenaście kolorów nadwozia i cztery typy tapicerki wewnętrznej. Gama nowej Pandy wychodzi naprzeciw wszystkim potrzebom i gustom.



gą wygodnie podróżować osoby o każdej budowie ciała. To zasługa także szczególnego kształtu siedzeń, wykonanych według projektu profesora Dal Monte, fizjologa międzynarodowej sławy, dyrektora Departamentu Biomechaniki we Włoskim Instytucie Medycyny Sportu, który opracował również fotele do Lancii Thesis.

Przednie siedzenia mogą mieć stałą lub regulowaną wysokość (po stronie kierowcy). W obydwu wypadkach bardzo dobrze podtrzymują tułów pasażera i kierowcy po bokach, a przednia cześć siedzenia została tak skonstruowana, aby zapobiegała wysuwaniu się pasażera do przodu, pod pasem bezpieczeństwa w przypadku czołowego zderzenia (anti-submarining). Tylne siedzenia są zaskakująco szerokie, a ich oparcia po złożeniu, powiększają pojemność bagażnika. Można wybrać tylne siedzenia dwu- lub trzymiejscowe lub dwumiejscowe dzielone. W tym drugim przypadku tylne siedzenie jest także przesuwne.

Przestrzenność i szeroki wachlarz zastosowań przekładają się na komfort i przyjemność jazdy. Wrażenie to potęgowane jest dodatkowo przez pozycję kierowcy podwyższoną w stosunku do drogi, a także obszerną przeszkloną przestrzeń, poprawiającą widoczność i pozwalają lepiej panować nad drogą.

Od samochodów dużo większych nowa Panda różni się także elementami wyposażenia. Wystarczy pomyśleć o wspomaganiu kierownicy Dualdrive o dwóch programach działania (ułatwiającym jazdę w mieście i parkowanie). Lub też o możliwości wyboru automatycznej klimatyzacji, która podobnie jak w Lancii Thesis, poprzez cały zestaw czujników mierzy temperaturę wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, zapewniając jak najbardziej optymalny i stały klimat.

Nowy model nie ma czego zazdrościć samochodom z wyższego segmentu, nawet pod względem jakości, co łatwo sprawdzić obserwując i dotykając wewnętrznej tapicerki i wykończeń. Projektanci bardzo długo pracowali nad każdym szczegółem. Nowa Panda jest jedynym pojazdem w swojej kategorii o wewnętrznej powierzchni w 99 procentach pokrytej tapicerką. Dokładnie na wzór samochodów z wyższego segmentu.

►

PANDA DLA KAŻDEGO

Klient może wybierać spośród trzech silników (1.1 8v, 1.2 8v, 1.3 16v Multijet), dwóch skrzyń biegów (mechanicznej 5 biegowej i Dualogic z funkcją sekwencyjną i automatyczną), pięciu wersji wyposażenia (Actual, Active, Active Plus, Dynamic, Dynamic Plus), jedenastu kolorów karoserii, czterech rodzajów obić wewnętrznych (w kolorze żółtym i niebieskim).
Dostępna jest także wersja Van, z komorą ładunkową o objętości 1 m^3 i ładowności do 505 kg, doskonale nadającą się do lekkiego transportu towarów. W tej gamie każdy znajdzie coś odpowiedniego dla własnych potrzeb lub może ją dodatkowo uzupełniać wszystkimi dostępnymi dzisiaj na rynku urządzeniami. Łącznie z zarezerwowanymi do tej pory wyłącznie dla modeli z wyższych segmentów. Do tego automatyczna klimatyzacja z filtrem przeciwpyłowym, otwierany dach Skydome, trzy typy radia samochodowego także ze zmieniarką płyt kompaktowych, elektryczne wspomaganie kierownicy Dualdrive, czujniki parkowania, funkcja opóźnionego gaszenia świateł *follow me home*.

Duże bezpieczeństwo

Dla Fiata Pandy podstawowa kwestia, to jakość. Od samego początku celem konstruktorów było stworzenie pojazdu, który stanowiłby prawdziwy skok w klasie pojazdów superkompaktowych oraz ugruntowałby pozycję Fiata jako niepodważalnego lidera w tym segmencie. Dlatego też do pracy nad projektem przedsiębiorstwo oddelegowało najlepszych pracowników, którzy kładli nacisk na jakość i niezawodność wyrobu a także rozwinęli owocną współpracę z zewnętrznymi dostawcami. Efektem ich pracy jest esencjonalne auto, które nie idzie na żaden kompromis pod względem jakości i bezpieczeństwa. Sztywność skrętna nadwozia, najwyższa w segmencie, korzystnie wpływa na komfort jazdy (do tego efektu przyczynia się także zastosowanie wzmocnionej poprzecznicy w desce rozdzielczej) oraz na stabilność i przyczepność do drogi. Struktura pojazdu zaprojektowana została zgodnie z najnowocześniejszymi tendencjami w zakresie zabezpieczenia przy zderzeniach: sztywna kabina pasażerska gwarantuje maksymalne zabezpieczenie pasażerów posiadając strefy o dużej zdolności pochłaniania energii zderzenia. Nowa Panda jest poza tym jedynym pojazdem w swoim segmencie, który proponuje aż do sześciu poduszek powietrznych. Została wyposażona w pasy bezpieczeństwa z napinaczami obciążenia (tylne pasy posiadają trzy punkty mocowania), kierownicę pochłaniającą energię, siedzenia antysubmarining oraz mocowania Isofix dla fotelików dziecięcych.

Równie awangardowe są rozwiązania aktywnego bezpieczeństwa: nowy model począwszy od wersji Dynamic, oferuje w standardzie ABS z korektorem hamowania EBD i jako jedyny w tej kategorii proponuje w ramach opcji ESP, system sterujący stabilnością dynamiczną pojazdu. Ten bogaty zestaw uzupełniają jeszcze ARS – system zapobiegający poślizgowi kół w przypadku utraty przyczepności, MSR – regulujący moment obrotowy silnika, zapobiegając blokowaniu kół napędowych przy nagłej redukcji biegów, HBA – automatycznie zwiększający nacisk ciśnienia w układzie hamulcowym w przypadku nagłego hamowania oraz Hill Holder, który ułatwia ruszanie pod górkę, zapobiegając cofnięciu się samochodu.

Od góry: przestronne wnętrza Pandy. Legendarna „Topolino" z 1936 roku. Fiat 500 model, który podbił serca wielu pokoleń kierowców.

zbliżenie

Mały wielki Fiat

O wiele trudniej zaprojektować małe auto niż luksusową limuzynę. Nie tylko ze względu na koszty i technologię. Przede wszystkim chodzi o to, aby uzyskać wrażenie przestronnego wnętrza w pojeździe o niewielkich rozmiarach i połączyć dobre osiągi z niskim zużyciem paliwa. To wyzwanie można podjąć tylko wtedy, kiedy ma się nowe i świeże pomysły. Nie przypadkowo najbardziej awangardowe rozwiązania zadebiutowały właśnie w małych autach. Mały wóz to często synonim zaawansowania technicznego i pomysłowości. Nowa Panda nie stanowi wyjątku od reguły, zaś jej przynależność do klasy małych wielkich aut potwierdzają przestronne wnętrze, mechanika oraz urządzenia służące bezpieczeństwu. To auto dla wszystkich a jednocześnie arcydzieło myśli technicznej. Zresztą Fiat jedyny na świecie, posiada tak wielkie doświadczenie w konstruowaniu małych samochodów. W 1925 roku z fabryki w Lingotto po raz pierwszy wypuszczone zostało małe auto użytkowe 509. Siedem lat później zjechał z linii Fiat Balilla 508 – pierwsze auto produkowane we Włoszech seryjnie. W 1936 roku pojawił się Fiat 500, którego wszyscy nazywali „Topolino". Projekt stworzył Dante Giacosa, do wczesnych lat 60. autor wszystkich modeli Fiata. W 1955 roku pojawia się Fiat 600, szybszy i wygodniejszy dzięki schematowi „wszystko z tyłu", gdzie zespół napędowy umieszczony był w tylnej części pojazdu, bez zawadzającego pośrodku wału napędowego. O ile Fiat 600 był prawdziwym asem motoryzacyjnym w latach 50. i 60., to dopiero nowy Fiat 500, wypuszczony na rynek 1957 roku, podbił serca Włochów, zwłaszcza ludzi młodych i kobiet. Seria małych wielkich Fiatów trwa nadal wraz z Fiatem 126 i Pandą z 1980 roku. Projekt Giugiaro zerwał z tradycją i oferował samochód esencjonalny w kształtach i funkcjonalny. Pudełkowa forma dawała uczucie dużej przestronności wnętrza. Szyby były płaskie dla dalszego uproszczenia konstrukcji. Siedzenia w formie leżakowej zapewniały duży komfort i nie zawadzały. Był to pojazd inteligentny, niepretensjonalny, nietypowy. Klienci w mig to zrozumieli i samochód odnosił sukcesy przez 24 lata.

Auto wielkich nadziei

Tomasz Libich, fot. Ireneusz Kaźmierczak

W pierwszych dniach września na zamkniętym pokazie oficjalnie zaprezentowano mediom nowego Fiata Panda. Zainteresowanie było bardzo duże – do Zakładu Karoserii w Tychach dziennikarzy dowożono autokarami.

Dziś jest dla nas dzień szczególny – podkreślał Enrico Pavoni, prezes zarządu Fiat Auto Poland – ponieważ oficjalnie zaprezentować możemy nasz najlepszy samochód. Oprócz komfortu i bezpieczeństwa nowy Fiat Panda charakteryzuje się bowiem najnowocześniejszymi rozwiązaniami technicznymi. A zakład w Tychach i jego pracownicy są gwarancją najwyższej jakości wykonania tego modelu.

Zdolności produkcyjne tyskiego zakładu sięgają 1250 samochodów dziennie. W bieżącym roku przewiduje się wyprodukowanie 200 tysięcy samochodów, w tym 85 tys. nowych Pand (a 75% z nich z przeznaczeniem na eksport).

W fabryce przeprowadzono zakrojone na szeroką skalę inwestycje o łącznej wartości 560 mln euro, dzięki którym możliwe będzie wyprodukowanie w 2004 roku 250 tys. aut. Co istotne, wszystkie inwestycje spółka przeprowadziła bez zaciągania kredytów – korzystano jedynie ze środków własnych. W kolejnych latach będzie się także rozszerzała gama nowego Fiata Panda – pojawią się miedzy innymi wersje diesel oraz 4x4. Równolegle z Pandą kontynuowana będzie także produkcja Seicento. – Samochód ten, jak zapowiadają władze firmy, będzie jeszcze w przyszłości nieco modernizowany.

Nowy Fiat Panda od początku wzbudzał ogromne zainteresowanie klientów. Jeszcze przed oficjalną prezentacją do spółki dotarło ponad 2500 zamówień – mimo, że auto było znane wyłącznie z przekazów medialnych.

– Cała Grupa Fiat wiąże z tym modelem duże nadzieje – mówił Fabrice d'Arche, dyrektor handlowy FAP. – Fiat jest niekwestionowanym liderem w segmencie małych, miejskich samochodów. Jesteśmy przekonani, że nowa

Panda również zrewolucjonizuje ten rynek. Podobnie jak pierwsza Panda – która dwadzieścia lat temu całkowicie zmieniła podejście Włochów do motoryzacji. Od tamtego czasu samochód przestał być towarem luksusowym, stał się tańszy i bardziej dostępny. Z całą pewnością nowa Panda znajdzie wielu zwolenników w całej Europie i podbije także serca Polaków.

Jak podkreślają przedstawiciele władz spółki, realizacja produkcji nowej Pandy wymagała ogromnego doświadczenia, które Fiat Auto Poland zdobywała podczas minionych lat pracy. Dzięki niemu udało się stworzyć samochód, który pod wieloma względami będzie lepszy od samochodów konkurencji. Jednocześnie stanowił będzie zdecydowany krok naprzód w swoim segmencie, zarówno jeśli chodzi o jakość wykonania, jak poziom komfortu i bezpieczeństwa oraz wyposażenie.

Zarząd FAP przed bramą główną Zakładu Karoserii w Tychach

– To samochód z osobowością, z ikrą – podkreśla Wojciech Masalski, dyrektor marketingu FAP. – Jest tu wszystko: styl, harmonia, elegancja, funkcjonalność, bezpieczeństwo, doskonałe wyposażenie i bardzo atrakcyjna gama silników. Na każdym etapie projektowania nowej Pandy konsultowaliśmy się z klientami, prosiliśmy ich o opinie, sondowaliśmy oczekiwania. Dlatego udało się stworzyć samochód zgrabny, a jednocześnie przestronny, o niskich kosztach eksploatacji, a jednocześnie z doskonałymi osiągami. Taki jest nowy Fiat Panda – sympatyczny, oryginalny i dla każdego. I z całą pewnością nie jest mały – dodał nawiązując do hasła reklamowego nowej Pandy.

Rzeczywiście – zgodnie z przyjętymi założeniami marketingowymi, nowa Panda przygotowana jest pod kątem potrzeb niezwykle szerokiego wachlarza odbiorców. Potencjalnych klientów podzielono w tym przypadku na dwie ▶

zbliżenie

Nowa Panda u władz RP

Najnowsze dziecko koncernu, nowego Fiata Pandę, zaprezentowano także prezydentowi RP, Aleksandrowi Kwaśniewskiemu, oraz premierowi Rządu RP, Leszkowi Millerowi. Obaj panowie byli bardzo zainteresowani najnowszym modelem Fiata, zwłaszcza jego możliwościami, osiągami i wyposażeniem. Zarówno A. Kwaśniewski, jak i L. Miller skorzystali z możliwości przeprowadzenia jazdy próbnej. Wrażenia, jakimi podzielili się po powrocie, wiązały się przede wszystkim

fot. D. Kwiatkowski

fot. D. Kwiatkowski

z dynamiką samochodu i komfortem jazdy, w tym także przestronnym wnętrzem auta. Duże znaczenie miało dla nich wyposażenie samochodu – a szczególnie elementy bezpieczeństwa. Bardzo pozytywne uwagi padły z ich ust na temat stylu oraz dostępnych kolorów. W swoich wypowiedziach prezydent i premier bardzo pozytywnie odnosili się zarówno do nowego produktu, jak i do inwestycji oraz roli Fiata Auto Poland w Polsce.

grupy. Do pierwszej należą rodziny i osoby samotne, które poszukują podstawowego środka lokomocji – dla nich liczyć się będzie przede wszystkim cena, wysoka funkcjonalność i niskie koszty eksploatacji. Do grupy drugiej należą ludzie, którzy poszukują drugiego z kolei samochodu w gospodarstwie domowym – to przede wszystkim kobiety i osoby młode. Dla nich liczył się zapewne będzie zwłaszcza niepowtarzalny styl, bogate wyposażenie i duże poczucie komfortu.

Nowa Panda sprzedawana będzie obecnie w pięciu wersjach wyposażenia – Actual, Active, Active Plus (cena samochodu nie przekroczy 30 000 zł) oraz Dynamic i Dynamic Plus (cena powyżej 30 000), a także wersja van adresowana do firm. Bliższe informacje na temat cen nowego Fiata Panda znaleźć można także w cenniku zamieszczonym na ostatnich stronach „Fiata Wokół Nas".

Podczas prezentacji modelu pojawiło się także pytanie, co ostatecznie zdecydowało, iż produkcja nowej Pandy umiejscowiona została tu, w Polsce, a nie we Włoszech.

– Dzisiaj nie tylko kraje konkurują ze sobą, nie tylko firmy – ale także zakłady tego samego koncernu – wyjaśniał Enrico Pavoni. – Żeby decyzje o inwestycjach na tak dużą skalę zapadły, zakład po prostu musi na to zasłużyć. A Tychy zasłużyły w pełni – dzięki organizacji, jakości pracy i produkcji oraz swojej załodze – doświadczonej i doskonale przygotowanej.

– Według klasyfikacji przedsiębiorstw europejskich – poinformował Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Karoserii w Tychach – która opracowywana jest na podstawie ilości godzin zużywanej na produkcję jednego egzemplarza samochodu, plasujemy się obecnie na 12 miejscu w Europie. A jeszcze dwa lata temu byliśmy na 16. Jesteśmy coraz bliżej czołówki, ponieważ stawiamy przede wszystkim na dobrą jakość. Tu potwierdzenie znajdują też słowa, które padły z ust Gianniego Coda podczas tegorocznego Family Day – jesteśmy jednym z najlepszych zakładów w Grupie Fiat. I możemy być z tego dumni.

Dyrektor Personalny FAP Mario Liberale potwierdza, że na liniach montażowych w zakładzie przyjęto do pracy 180 nowych pracowników. – Ewentualne kolejne przyjęcia zależeć będą od sytuacji rynkowej – tak w Polsce, jak i w Europie – którą weryfikujemy z tygodnia na tydzień.

Po części oficjalnej, prezentacji samochodu i serii pytań ze strony dziennikarzy, rozpoczął się test drive. Chętnych nie brakowało. Samochody poruszały się wyznaczoną, kilkukilometrową trasą, która pozwoliła na przetestowanie osiągów nowego modelu. Metę wyznaczono przy hotelu Noma-Residence w Promnicach koło Kobióra.

Na polskim rynku FAP planuje sprzedać 10 tys. nowych Pand jeszcze w tym roku oraz 34 tys. w roku przyszłym. ■

Anna Borsukiewicz
Tomasz Libich
Jerzy Piekarczyk
Andrzej Wróblewicz

Tylko nie mów do mnie mały

Panda weszła na salony. Samochód Fiata, w swej najnowszej wersji wyprodukowanej w Tychach, zrobił wrażenie na pokazach u sprzedawców. Nie były to wcale kurtuazyjne uwagi pod adresem debiutanta, który pojawił się na rynku. Nowa Panda, po prostu, da się lubić.

I. Kaźmierczak

Warto było obserwować tysiące ludzi oglądających i testujących samochody podczas Dni Otwartych Fiata Panda. Dawno nie widziano tak autentycznego zainteresowania nowym autem. Rodzice lub dziadkowie, przewożący najmłodszych w fotelikach, skrupulatnie przekładali je ze swoich samochodów do nowych Pand. Potem odbywali krótką, próbną jazdę, komentując trafność hasła reklamowego: Tylko nie mów do mnie mały.

A. Wróblewicz

Poznań: Ona wpada w oko!

Salony poznańskiego POL-CAR odwiedziło w dniach 10-14 września prawie 7 tysięcy gości. Wypełnili ponad 5 tysięcy kuponów konkursowych. W listopadzie okaże się, komu z pięciu zwycięzców, centralne jury przyzna po nowej Pandzie.

Pozytywnie ocenia ją poznański przedsiębiorca, Marek Piechocki: „Ze szczególnym zainteresowaniem przetestowałem Pandę w wersji van. Wszelkie proporcje są w niej dokładnie wyważone i w moim przypadku dobrze wpisujące się w potrzeby firmy. Nie ukrywam, że pod wpływem Dni Otwartych nowego Fiata Panda, zacząłem kalkulować wymianę dotychczas eksploatowanych vanów Seicento na Pandy w tej wersji".

„Już po pierwszej jeździe – dzieli się swoimi wrażeniami Henryk Przybyła, instruktor nauki jazdy z Wolsztyna – odniosłem wrażenie, jakbym tym autem jeździł już długo. Panda od razu stwarza jakieś naturalne ciepło, potrzebne rozpoczynającym naukę jazdy. Poza tym po prostu wpada w oko!"

Handlowiec z Gniezna, Zenon Miękiszak, poznał się z nową Pandą w filii Pol-Car, czyli gnieźnieńskim POL-AUTO. Jazdy próbne odbył wersjami Actual i Dynamic Plus. „Przyłączam się – mówi – do głosów sugerujących wprowadzenie jeszcze jednej opcji wyposażeniowej. Niech się nazywa przykładowo Actual Plus – ze wspomaganiem układu kierowniczego, ale bez poduszki powietrznej kierowcy. Z moich wyliczeń wynika, że w ten sposób można by utrzymać równie korzystną, jak do tej pory, cenę. W takiej wersji Panda będzie łatwiejsza w manewrowaniu, a za tym przepadają kobiety. Już dzisiaj deklaruję, że ją kupię, ale poczekam na silnik Diesla 1.3 Multijet, gdyż jako handlowiec, pokonuję dużo kilometrów. Będzie już moim szóstym Fiatem i mam nadzieję, że również nie zawiedzie".

A. Wróblewicz

Z. Garstecki

„Jest to samochód o niespotykanie zgrabnej sylwetce – podsumowuje prezes poznańskiego Pol-Car, Zygmunt Garstecki. Ergonomia wnętrza bez zarzutu: wszystko w zasięgu ręki kierowcy. Osoby wysokie doceniają swobodę wsiadania i wysiadania oraz wolną przestrzeń między głową a dachem. Z tymi opiniami spotykałem się już podczas pokazów przedpremierowych, i ten optymizm przyszłych klientów, udzielił nam się również".

Warszawa: Pięć tysięcy w pięć dni!

Przez pięć Otwartych Dni salon sprzedaży firmy Carservis, warszawskiego dealera Fiata Auto Poland odwiedziło ponad 5 tysięcy osób. Zainteresowanie nową Pandą w salonie Carservis przy ul. 1 Sierpnia było ogromne. Samochód przychodziły oglądać całe rodziny. Konkursy

z wiedzy o najnowszym „dziecku” Fiata prowadził Krzysztof Szaykowski, dawny rajdowiec i znawca motoryzacji. Wypełniano też konkursowe kupony, w których należało wpisać hasło reklamujące nowy samochód.

Zaglądano we wszystkie zakamarki, nie tylko do wnętrza auta, komory silnika i bagażnika, ale nawet pod samochód, by zobaczyć hamulce i elementy zawieszenia. Porównania Pandy z innymi małymi samochodami najczęściej wychodziły na korzyść najnowszego Fiata.

„Sprawdzamy, czy jest tu więcej miejsca, niż w naszym samochodzie – mówią państwo Krajewscy. – Trzeba przyznać, że auto jest ładne, nowoczesne i, z czego jesteśmy dumni, produkowane w Polsce. Jesteśmy już

J. Kozierkiewicz

zdecydowani na kupno, mąż jeszcze studiuje wszystkie prospekty, bo chciałabym mieć samochód z relingami na dachu, by wozić na nim rowery, bo dotychczas mieliśmy z tym kłopot”.

Pięć Pand przygotowanych przez Carservis do jazdy testowej dla klientów przystawało przed salonem tylko na chwilę, by zmienić kierowców. Jak się prowadził?

„Znakomicie – ocenia jazdę Wanda Krawczyńska. – Jestem zachwycona, zwłaszcza wspomaganiem kierownicy. W samochodzie, którym obecnie jeżdżę, przy manewrach „ręce odpadają”, a tu wszystkie skręty wykonuje się leciutko. Upewniłam się, że już czas na zmianę samochodu”.

„Miałam chyba ze cztery „maluchy” – mówi wysiadająca z Pandy Ewa Nowak. – To zupełnie inna generacja samochodów”.

„Już prawie postanowione: kupujemy nową Pandę – mówili wysiadając ze srebrnej testowej wersji modelu Grażyna i Mariusz Kozonowie. To będzie samochód dla mnie – dodaje p. Grażyna. Jest zwrotny, znakomicie się prowadzi, w sam raz dla kobiety”.

Podczas Dni Otwartych w salonie Carservis sprzedano 70 nowych Fiatów Panda. ►

zbliżenie

Wierzę w ambitne plany

Mówi Tarik Hassan, brand manager Fiata:
„Zainteresowanie nowym Fiatem jest chyba większe niż się spodziewaliśmy. We wszystkich salonach sprzedaży tłumy gości. Liczymy, że w ciągu pięciu Dni Otwartych salony sprzedaży odwiedziło ponad 180 tysięcy ludzi. Nieczęsto zdarza się coś takiego w Polsce. Zainteresowanie nowym modelem odczuwaliśmy właściwie od majowego Poznań Motor Show, gdzie nową Pandę pokazano publicznie po raz pierwszy. Później prowadziliśmy akcję prezentowania samochodu przez dealerów wybranym, najbardziej lojalnym klientom. Był też piknik rodzinny dla pracowników fabryki w Tychach i Fiata Auto Poland. W efekcie przyniosło to około 2 tys. zamówień na nowe Pandy. To dużo – miesięcznie sprzedajemy 1300-1500 nowych Seicento. Wśród zamówień na Pandy dominują auta w dwóch podstawowych wersjach Actual i Active, ale zainteresowanie lepiej wyposażonymi samochodami, czyli Dynamic, Dynamic Plus i Active Plus, jest wyższe niż się spodziewaliśmy. Widać, że Pandę zamierzają kupować również osoby zamożniejsze, jako drugi samochód w rodzinie.

J. Kozierkiewicz

Oczywiście to nie koniec multimedialnej kampanii reklamowej w telewizji, na billboardach, w prasie i w internecie. Do końca roku chcemy sprzedać około 10 tysięcy Fiatów Panda. Wiem, że to bardzo ambitny plan, ale wierzę, że uda się go zrealizować”.

Bielsko-Biała: Warta swej ceny!

Największe tłumy pojawiły się w sobotę i niedzielę. W sumie nowego Fiata Panda obejrzało w tych dniach prawie 15 tys. klientów. Dodatkową zachętą był konkurs i loteria z nagrodami, podczas której rozlosowywano upominki i gadżety związane z Pandą.

Wśród odwiedzających zdecydowanie przeważały pozytywne opinie. Małgorzata i Sławomir Kowalczykowie oglądanie samochodu postanowili rozpocząć od sprawdzenia przestronności wnętrza, dlatego wraz z dwójką kilkuletnich dzieci, Moniką i Mateuszem, zasiedli w wygodnych fotelach oraz na tylnej kanapie.

„Zainteresowaliśmy się akurat tym egzemplarzem, bo mnie podoba się właśnie taki niebieski kolor – śmieje się pani Małgorzata. – Autko jest bardzo zgrabne i wywołuje bardzo przyjemne wrażenia estetyczne, co ma dla mnie duże znaczenie. Dla naszej czteroosobowej rodziny to samochód w sam raz".

„Mogłoby się wydać, że to mały samochód, ale w środku jest naprawdę dużo miejsca – wtóruje żonie pan Sławomir – Dla mnie mają znaczenie również silniki – ten 1100 będzie na pewno wystarczający, a 1200 to już super! Właściwie nie dostrzegamy w nim wad. Znajomi twierdzą, że pewnie jest przereklamowany, ale my uważamy, że wcale nie".

Ryszard Manica zaglądał przede wszystkim pod maskę. „Auto nie jest zbyt ciężkie, więc silnik 1100 w zupełności mu wystarczy. Oglądam go z myślą o swojej żonie – bo to samochód moim zdaniem, typowy dla kobiety".

Podobnego zdania jest Mariola Wawrzeczko: „Myślę, że dla mnie jest wprost idealny – i z całą pewnością wart swej ceny. Od dziś zaczynam »pracować nad mężem« w kwestii jego zakupu".

Zygmunt Stasiak przyznaje, że kiedy pierwszy raz zobaczył nową Pandę, nie wywarła na nim wielkiego wrażenia, ale im dłużej ją ogląda, tym bardziej mu się podoba. „Rozwiązanie z dźwignią skrzyni biegów, podobnie jak w Multipli umieszczoną wysoko, jest bardzo wygodne. Jeżdżę Fiatem Punto z silnikiem 1,2 – i osiągi ma całkiem niezłe. Myślę, że nowa Panda z tym samym silnikiem, będzie jak rakieta".

„Nie ograniczyliśmy się do samego salonu, wyszliśmy także z Pandą w teren – mówi Marek Handzlik, szef Centrum Sprzedaży FAP. Podczas Dni Otwartych samochód prezentowany był także na bielskim lotnisku oraz w największych centrach handlowych. Cztery samochody testowe jeździły niemal bezustannie – łącznie przejechały ponad 5 tys. km".

I. Kaźmierczak

M. Handzlik

Centrum Sprzedaży FAP Bielsku-Białej po Dniach Otwartych odnotowało w sumie ponad 90 zamówień. Największym zainteresowaniem, prócz samego modelu, cieszyły się przede wszystkim warunki zakupu, oferta kredytowa oraz specjalnie przygotowana, pod kątem nowej Pandy, oferta ubezpieczeniowa.

Kraków: O to właśnie chodzi!

„Gdybym miał pieniądze, możliwość kredytowania, a najważniejsze, gdybym mógł spłacić zaciągnięty kredyt, nie zastanawiałbym się. Ta cena auta jest na dzisiejszy czas ceną niewygórowaną, i pewnie pójdzie w górę, gdy zyska popularność" – Stanisław Jankowiak przyjechał do Viamotu na Zakopiańską z rodziną. Sprzedawca o ustalonej renomie. Oglądają, zaglądają, dzieci pchają się do środka, jakby ojciec przed chwilą odszedł od kasy.

„Sympatyczne auto, dopracowane, jeden z lepszych modeli Fiata, taki dla ludzi. Konsola robi trochę wrażenie

że wygląd robi swoje, wielu właśnie nim się kieruje dokonując wyboru. Nie powiedzą wprost, o co chodzi, ale można przypuszczać, że mieć samochód, o którym się teraz tyle mówi, to gol do bramki sąsiada z naprzeciwka.

„Cena jest atrakcyjna jak na dzisiejszy czas, choć nie ma co ukrywać, że ludzie nie mają pieniędzy. Dlatego chciałbym go kupić teraz, bo uważam, że ta cena nie utrzyma się na tym poziomie" – mówi mężczyzna w średnim wieku, który przez chwilę siedział w nowym Punto, ale znając swoje możliwości finansowe, sprawdza, jak się siedzi w Pandzie za mniejsze pieniądze.

Osoby, które skorzystały z jazdy próbnej, zaskoczone są przede wszystkim komfortem, tłumieniem nierówności przez zawieszenie, ciszą we wnętrzu samochodu i jego przestronnością. Złych opinii nie słyszałem od tych, którzy nim jeździli.

Drzwi Otwarte w liczbach

Salony ponad 90 dealerów Fiata odwiedziło podczas Drzwi Otwartych nowej Pandy około 180 tys. osób. Najwięcej zwiedzających (56%) było w sobotę i niedzielę. Łącznie odbyło się około 16 tys. jazd próbnych (średnio 180 na dealera). Salony w tych dniach odnotowały dużą ilość zamówień na nowego Fiata Panda – w sumie na ponad 1000 sztuk.

J. Zych

R. Podolski

„Zaskoczyło mnie – mówi Rafał Podolski, prezes zarządu Viamot – że klienci tak licznie przybyli, bo w ostatnim czasie trudno ich było ściągnąć do salonu, w końcu odległego od centrum miasta. Samochód jest wyjątkowy, jeśli chodzi o trafienie w potrzeby przeciętnego Polaka. Mamy dużo zamówień na Pandę jeszcze sprzed Drzwi Otwartych, kiedy miała się nazywać Gingo. Myślę, że zmiana nazwy wyszła jej nawet na korzyść.

Liczba zamówień porównywalna jest do Punto 1, które już na Dniach Otwartych zaczęło się znakomicie sprzedawać. Z tym, że wtedy, w 1995 r., o klientów nie musieliśmy specjalnie zabiegać, ich sytuacja ekonomiczna też była korzystniejsza niż dziś. Absolutna większość traktuje ten samochód jako podstawowe auto w rodzinie. Pozyskaliśmy też, nieco więcej niż zwykle, klientów, którzy nosili się z zamiarem kupienia trochę droższego auta u konkurencji. To, co widzą wewnątrz, przyciąga ich uwagę. Ten samochód proponuje znacznie więcej niż Seicento, nie mówiąc o starej Pandzie. Jest ciekawszy".

nadbudówki, ale można się przyzwyczaić. Tylko mieć pieniądze". Zaczynał od malucha, teraz ma Fiata Uno, kolega kiedyś namówił go na kupno, i nie żałuje, choć przydałaby się jakaś zmiana.

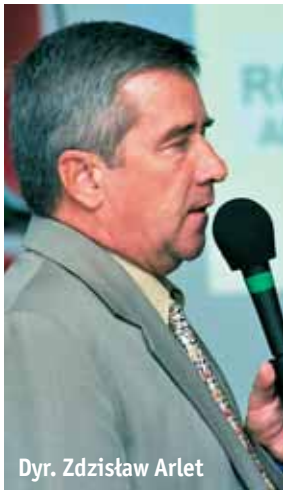
„Po tym samochodzie widać, że ktoś myślał – wtrąca się do naszej rozmowy o samochodzie młody człowiek. Widać, że ktoś myślał o jego walorach użytkowych, wyglądzie."

Im bliżej południa, tym bardziej wypełnia się salon. Jedni zwracają uwagę na estetykę, inni na cenę, ale widać,

Nowa Panda bez tajemnic

Mirosława Malich, fot: Ireneusz Kaźmierczak

Blisko pół tysiąca sprzedawców Fiata przyjechało do Zakładu Karoserii w Tychach, by zobaczyć jak powstaje nowy Fiat Panda. To część procesu szkoleniowego dla sieci sprzedaży, uzupełniającego wiedzę o najnowszym produkcie.


Dyr. Zdzisław Arlet

„W obecnych czasach kluczowym tematem jest sprzedaż – mówił do pracowników salonów sprzedaży, dyrektor zakładu Fiat Auto Poland w Tychach, Zdzisław Arlet. – Musicie więc walczyć o klienta, musicie wykazać swój entuzjazm i duże zaangażowanie". Tyski Zakład Karoserii gościł sprzedawców całej sieci Fiata na początku września br. Celem spotkania było zapoznanie pracowników salonów z nowoczesną technologią produkcji samochodów, które sprzedają, a także umożliwienie im przetestowania nowego Fiata Panda na fabrycznym torze prób.

Dyrektor Zdzisław Arlet mówił sprzedawcom Fiata o radykalnych zmianach, jakie w ostatnich latach zaszły w fabryce. Nie chodzi tylko o stosowanie nowoczesnej technologii. Zmieniło się przede wszystkim podejście do pracy, w której podstawowymi wartościami jest poczucie więzi grupowej, satysfakcja akcjonariusza, klienta i pracownika. Dzięki dbałości pracowników o swój zakład udało się zaoszczędzić kilka mln euro (8 mln). Osiągnięte wyniki są również konkurencyjne.

„W 2002 roku, pomimo drastycznego zmniejszenia popytu na samochody – mówił dyrektor Arlet – i trudnej sytuacji makroekonomicznej, udało nam się wypracować zysk (90 mln PLN), a tym samym stanęliśmy na wysokości zadania udowadniając, że solidne metody zawsze przynoszą pozytywne efekty. Wszystko zależy bowiem od właściwego nastawienia, wkładu pracy i zaangażowania ze strony wszystkich pracowników. Oferujemy wyrób, który z powodzeniem może konkurować z najlepszymi samochodami z tego segmentu. Potwierdzają to dane, którymi dysponujemy. Na nowego Fiata Pandę odnotowano do tej pory w krajach europejskich około 40 tys. zamówień. Zadbajcie o to, by te cyfry były większe. Praca sprzedawcy powinna się wyróżniać wysokim profesjonalizmem i najwyższą jakością. Musicie zrobić wszystko, by najnowszy model cieszył się nieustannie doskonałą opinią, którą zyskał podczas prezentacji – a z całą pewnością nowy Fiat Panda jest tego wart".

Trwający od kilku miesięcy proces szkoleniowy związany z nową Pandą zakładał jak najpełniejsze przygotowanie sieci sprzedaży.

„Obejmował nie tylko przekazanie informacji, ale także zaangażowanie emocjonalne uczestników, nastawione na wzmocnienie ich motywacji – mówi Renata Szałacka, odpowiedzialna w Fiat Auto Poland za szkolenia handlowe. – Przewidzieliśmy także szkolenie internetowe, podczas którego sprzedawcy przyswoili sobie wszystkie potrzebne informacje o nowej Pandzie. Szkolenie on line na naszej stronie E-training Fiat pozwala też na ćwiczenie umiejętności i technik sprzedaży, między innymi sposób traktowania klienta, a także odczytywanie jego potrzeb".

Najistotniejszą część tyskiego szkolenia stanowiła prezentacja zaawansowania technologicznego linii produkcyjnych nowej Pandy. „Chcieliśmy pokazać sprzedawcom, jak powstaje samochód – dodaje Renata Szałacka. – Wielu z nich nie miało o tym pojęcia. Inni, którzy zwiedzali fabrykę wiele lat temu, mają okazję uświadomić sobie ogromny skok technologiczny. Dzisiaj fabryka w Tychach należy do jednej z najlepszych w całej Grupie Fiat. Dlatego zaprosiliśmy sprzedawców, by pokazać im nowoczesną produkcję samochodów i dbałość fabryki o jakość. Z punktu widzenia pracy sprzedawcy wizyta ta ma znaczenie kluczowe – nie tylko będą znali lepiej samochód, ale również z pełnym przekonaniem będą ręczyć za jego niezawodność". ■

G. Majewski

Jazda próbna na wewnętrznym torze fabryki, gdzie pracownicy kontroli jakości testują auta, miała upewnić sprzedawców, że tutaj naprawdę nie może być mowy o pomyłce. „Po raz pierwszy byłem w tym zakładzie kilka lat temu – mówi Grzegorz Majewski z firmy Autoservis z Mławy. – Wtedy istniała tylko linia produkcyjna Seicento, też nowoczesna, ale nie w takim stopniu. Wrażenie robi na przykład, system ustawiania geometrii kół na montażu, który jest nie tylko najnowocześniejszym w Polsce, ale także na świecie. Ludzie skupieni są na swojej pracy, każdy wie, co ma robić. I o tym wszystkim z pewnością opowiem klientom naszego salonu". „Dla mnie miłym zaskoczeniem było spotkanie z dyrektorem Arletem, który potrafił doskonale nawiązać z nami kontakt – mówi Beata Leonowicz-Kolano z firmy Orlen Transport z Kędzierzyna-Koźla. – Potrafił nam przekazać spojrzenie na sprawę od strony fabryki, bo zazwyczaj myśli się tylko o fazie, która nas dotyczy, czyli o etapie końcowym".

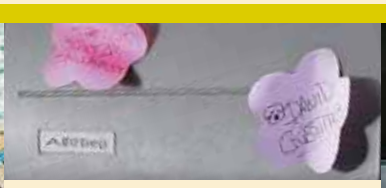
B. Leonowicz-Kolano

Z. Mikołajczak

Zbigniew Mikołajczak z firmy Resma Olsztyn mówi: „Rzuca się tutaj w oczy niesamowita czystość. Po tej wizycie przekonałem się także, że sprzedaję samochody produkowane w nowoczesnej technologii i wysokiej jakości. Cieszę się z tego szkolenia, tym bardziej, że w naszym kraju nie ma możliwości obejrzenia takiego zakładu produkcyjnego".

Pracujący w tym samym salonie Tadeusz Romanowski dodaje: „Sprzedaję samochody od 10 lat, ale nigdy nie byłem w zakładzie, który je produkuje. Teraz będę na pewno wobec klienta bardziej przekonywujący, będę mógł mu przekazać wrażenia z fabryki, ale także z toru prób. Nie zdawałem sobie sprawy z tego, że samochody poddawane są tak rygorystycznym testom na torze, na tak wielu różnych odcinkach specjalnych. Zaskoczony jestem fachowością pracowników testujących te samochody. Zorganizowanie takiego szkolenia, według mojej oceny, jest „strzałem w dziesiątkę".

T. Romanowski



konkurs

Majówka z nową Pandą

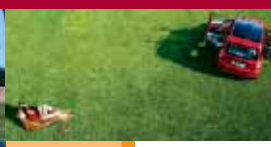
Panie, Panowie i ty, dziatwo najmłodsza, która wiesz najlepiej, jak nakręcić rodziców, aby zamiast siedzieć przed telewizorem i kibicować uczestnikom teleturniejów, uświadomili sobie, że w ten sposób marnują swoją szansę zwycięzenia w najnowszym konkursie Fiata Wokół Nas. Co tam – marnują. Oni tracą możliwość spędzenia za darmo **długiego weekendu w Zakopanem**. I nie tylko.
Pamiętajcie, że konkurs poświęcony jest nowemu Fiatowi **Panda**, który jest nową jakością w tym segmencie samochodów, gdyż umożliwia podróżowanie na różnych dystansach bez uczucia człowieka przepuszczonego przez magiel. W **Pandzie** nie doznajemy uczucia bycia obywatelem II kategorii. Leczy ona nas z kompleksu Malucha („Nie mów do mnie mały!" – proszę zwrócić na to szczególną uwagę), i pcha nasze ambicje wyżej niż Seicento.
Pamiętajcie: ta **Panda** nie pochodzi z Tybetu, lecz z Tych. Można i należy traktować ją jak tego sympatycznego niedźwiadka, który mimo, że nie dłuższy niż 1,5 metra, nazywa się Panda wielka, co idealnie pasuje do jego imiennika w wersji zmotoryzowanej. Kto myśli inaczej, będzie musiał przyznać, że się mylił.
Teraz pora na konkurs. Pamiętajcie: nie wygrywa tylko ten, kto nie próbuje.
Wskazówki, które ułatwią odpowiedź na pierwsze trzy pytania konkursowe znaleźć można w artykułach związanych z **nową Pandą** w bieżącym numerze „Fiata Wokół Nas".
Odpowiadając na pytanie czwarte, trzeba wykazać trochę własnej inwencji. Rozwiązanie konkursu oraz lista zwycięzców opublikowana zostanie na łamach numeru **48 Fiata Wokół Nas** (luty 2004 r.).

Zasady uczestnictwa:

1. Konkurs przeznaczony jest dla pracowników Grupy Fiat oraz spółek joint venture.
2. Kupon konkursowy z odpowiedziami, opatrzony imieniem i nazwiskiem uczestnika konkursu, numerem telefonu oraz informacją na temat miejsca pracy, powinien zostać wysłany na adres redakcji „Fiata Wokół Nas" do 31 grudnia 2003 r.

Regulamin:

Konkurs przebiegać będzie dwuetapowo: w pierwszym etapie zostaną wyłonione osoby, które udzielą właściwej odpowiedzi na trzy pierwsze pytania. Następnie, spośród tych osób zostaną wybrane trzy najciekawsze odpowiedzi na pytanie czwarte, które pod kątem kreatywności oceni jury, składające się z przedstawicieli wydawcy i redakcji Fiata Wokół Nas.



Pytania konkursowe:

1. W ilu kolorach karoserii dostępny jest nowy Fiat Panda? . . . . . .

2. Ile osób odwiedziło salony dealerów podczas Dni Otwartych nowego Fiata Panda? . . . . . .

3. Który z silników nowego Fiata Panda jest najbardziej oszczędny? . . . . . .

4. Podaj własną interpretację hasła kampanii reklamowej nowej Pandy „Tylko nie mów do mnie mały".

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

Dane uczestnika konkursu:

Imię i Nazwisko . . . . . .

Numer telefonu i miejsce pracy . . . . . .

Nagrody

I miejsce – podróż do Zakopanego Fiatem Panda (+bon na 100 litrów paliwa) dla 4-osobowej rodziny wraz z 3-dniowym pobytem w trzygwiazdkowym Hotelu Giewont (2 śniadania, 3 obiady, 2 kolacje) w terminie od 1 do 3 maja 2004 r.

II miejsce – zestaw walizkowy Fiata (walizka półsztywna, torba, torebka na kosmetyki i plecak), wartości około 1 500,- PLN.

III miejsce – kurtka oraz torba Trolley o łącznej wartości 800,- PLN.

Nagrody rzeczowe wybrano z Katalogu Gadżetów Fiata, dostępnego u wszystkich dealerów Fiata.

Wypełniony kupon konkursowy należy nadsyłać do 31 grudnia 2003 r. na adres:
Satiz Poland, ul. 11 listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała z dopiskiem KONKURS

Nowa Alfa 166 w Salonie

Podczas Salonu we Frankfurcie odbył się światowy debiut nowej Alfy Romeo 166, która wejdzie do sprzedaży od października. Karoseria zaprojektowana przez Ośrodek Stylu Marki stanowi syntezę ducha sportowego i elegancji.

Zmiany dotyczą głównie części przedniej, gdzie dominuje wielkie logo Alfy Romeo głęboko zakotwiczone w linii zderzaka przedniego. Nowy kształt reflektorów, dwa poziome wloty powietrza, niewielka wypukłość maski silnika w pobliżu logo potęgują wrażenie siły. I rzeczywiście, sylwetka nowej Alfy 166 jest bardziej dynamiczna od poprzedniej wersji, jakby dla podkreślenia, że pod maską znajduje się silnik o większej mocy. Taki jak nowy sześciocylindrowy 3.2 24-zaworowy silnik o mocy 240 KM, który dołączył do klasycznego 3.0 V6 24-zaworowego o mocy 220 KM. Dwa silniki o podobnych rozwiązaniach technicznych, ale o różnym charakterze. Pierwszy pochodzi od silnika takiej samej pojemności montowanego w Alfie 156 GTA i odznacza się wyraźnie

sportowym temperamentem. Drugi daje nieco niższe osiągi, ale zapewnia płynność jazdy nieodzowną w samochodzie reprezentacyjnym. Oprócz wymienionych silników dostępne są również dwa benzynowe: 2.5 6V 24-zaworowy (188 KM) i klasyczny, czterocylindrowy 2.0 TS o mocy 150 KM.

Ofertę uzupełniają dwa pięciocylindrowe silniki turbodiesel: znany już 2.4 JTD 10-zaworowy o mocy 150 KM i nowy 2.4 Multijet 20-zaworowy. Rewolucyjny system wtrysku daje silnikowi moc 175 KM oraz doskonały moment równy 385 Nm (39,2 Kgm) przy 2000 obr./min. Jeszcze kilka lat temu trudno było sobie wyobrazić takie osiągi, a teraz czynią one z Alfy 166 zasilanej olejem napędowym prawdziwie dynamiczny sportowy samochód. Cichy i zrywny, charakterystyczny stukot metaliczny, zdradzający obecność silnika diesel, jest już tylko wspomnieniem.

Wszystkie silniki połączone są z mechaniczną sześciobiegową skrzynią za wyjątkiem 3.0 V6 24-zaworowego, dostępnego wyłącznie z automatyczną skrzynią biegów. Poza tym 2.4 Multijet 20-zaworowy może był połączony z innowacyjną automatyczną skrzynią o pięciu przełożeniach.

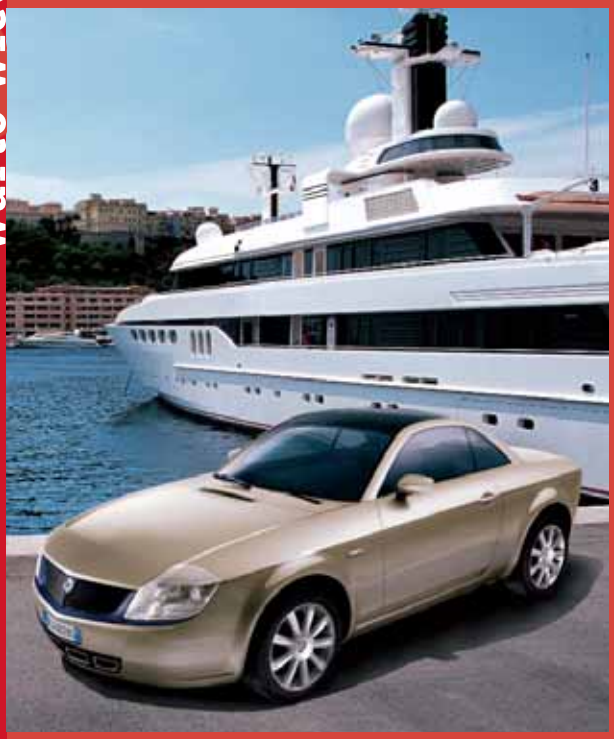
Gama nowej Alfy 166 zawiera trzy różne wyposażenia: Impression, Progression i Distinctive. W ramach opcji

dostępny jest również „pack TI" – „turismo internazionale" (turystyka międzynarodowa) obejmujący obniżone zawieszenia, obręcze ze stopu 18-calowe oraz fotele wykończone czarną skórą z logo marki.

Wnętrza Alfy 166 zostały całkowicie odnowione i dla każdego wyposażenia mają inny charakter: sportowy, elegancki lub klasyczny. Szczególnie zadbano o dobór materiałów i wykończenie szczegółów. Przewidziano między innymi bardzo kunsztowną tapicerkę ze skóry i w tej wersji również deskę rozdzielczą, wykończoną obiciem ze skóry. ■

warto wiedzieć

Dla miłośników po prostu Fulvietta



Oficjalną nazwą była Lancia Fulvia Coupé, dla miłośników – po prostu „Fulvietta". Nieduży sportowy samochód wylansowany w 1965 roku, który od razu stał się legendą dzięki sylwetce oraz oryginalnym rozwiązaniom technicznym. Także dzięki sukcesom odniesionym na licznych rajdach i ukoronowanych zwycięstwem mistrzostw świata marki w 1972 roku. Do tego nadzwyczajnego modelu nawiązuje show car Fulvia Coupé, zaprezentowany przez Lancię na Salonie we Frankfurcie. Wymiary i ustawienie – dwa miejsca, trzy bryły – są takie same. Nowy prototyp przetwarza według współczesnego klucza wiele elementów stylistycznych znakomitego przodka, proponując jednocześnie nowe rozwiązania techniczne. Na przykład, zastosowanie dużej ilości aluminium w karoserii pozwoliło na obniżenie ciężaru samochodu do 990 kilogramów. Szczególnie zadbano o aerodynamikę pojazdu i dzięki niej coupé – napędzany silnikiem 1.8 16-zaworowym – osiąga 213 km/h. Oprócz tego show car Lancia zaprezentowała we Frankfurcie nieseryjne modele Promenade, pochodzące od Phedry i Thesis. Dwa luksusowe samochody wykonane z eleganckich i kunsztownych materiałów.

Szkoła odlewnictwa w Teksidzie

Tomasz Libich

Nowatorski i zakrojony na szeroką skalę cykl szkoleń organizuje skoczowski Teksid Iron Poland. Pracownicy szkolić się będą sami między sobą. Wszystko po to, aby jakość produktów stale rosła.

Według założeń cały program szkoleń ma się składać z trzech podstawowych etapów – analiza potrzeb szkoleniowych (już się odbył), szkolenie trenerów, którymi będą sami pracownicy (planowany pod koniec grudnia) i przeprowadzenie kursów (rozpoczęcie na przełomie roku – I edycja potrwa kilka miesięcy).

We wrześniu w skoczowskim Teksidzie pojawili się Riccardo Romanini i Giampiero Lovisolo, przedstawiciele Isvor Fiat, których zadaniem było przeprowadzenie przygotowań do kursu pod nazwą Szkoła Odlewnictwa. Wszystko zaczęło się od wyłonienia kilkunastu głównych tematów, na których opierać się ma owo szkolenie.

– Jesteśmy bardzo zadowoleni z przebiegu tego pierwszego etapu – przyznaje Riccardo Romanini – Do tego projektu i jego przygotowań udało nam się zorganizować niemal cały zakład – wyraźnie widoczne jest duże zainteresowanie wszystkich uczestników.

Wynikiem dwóch dni pracy kilkudziesięciu osób zaproszonych do wzięcia udziału w pierwszym etapie nowego szkolenia było trzynaście propozycji zagadnień, które po ocenie przydatności i przeszkoleniu trenerów stanowić będą główną tematykę prowadzonego kursu. „Do tej pory organizować Szkołę Odlewnictwa pomagaliśmy już w sześciu zakładach – podkreśla Giampero Lovisolo. – W Skoczowie naszą uwagę zwróciło przede wszystkim duże zaangażowanie pracowników i same tematy, które udało się wyłonić – bardzo konkretne, o wysokim poziomie technicznym i strategiczne z punktu widzenia zakładu."

„Idea, która nam przyświeca jest prosta – wyjaśnia Ryszard Klaczak, odpowiedzialny za personel i organizację Teksid Iron Poland – wszyscy jesteśmy grupą i pracujemy w odlewni metalu. A jednak nie do końca o tej odlewni wszystko wiemy – tak w zakresie szczegółowym, jak i ogólnym. Uważamy, że pracownicy biurowi powinni

wiedzieć co nieco o realizowanym przez zakład procesie produkcyjnym, ludzie od utrzymania ruchu znać procesy technologiczne, a załoga z produkcji – rozumieć problemy związane z eksploatacją maszyn. Natomiast wszyscy winni mieć ogólne pojęcie o kosztach i budżecie firmy.

Stąd właśnie nacisk na specjalistów wiodących w zakładzie – to oni będą bowiem głównymi „bohaterami" Szkoły Odlewnictwa, oni prowadzić będą szkolenia oraz przekazywać swą wiedzę innym pracownikom firmy.

Wszystko zacznie się od szkolenia wykładowców – nie każdy bowiem, kto dysponuje specjalistyczną wiedzą, potrafi ją dobrze przekazać. Wszystko opierać się ma bowiem o metodę warsztatową – a więc jako komunikacja dwustronna, wzajemne pytania i odpowiedzi.

Stąd tak ważny będzie pokaz metod prowadzenia wykładów i prezentacji materiału oraz selekcja wśród przyszłych trenerów. I to ona dopiero wykaże, czy wyznaczeni do tego zadania ludzie mają wystarczające predyspozycje, by mu sprostać. Dlatego też na ów kurs dla wykładowców wyznaczonych jest nieco więcej osób, niż w rzeczywistości potrzeb.

A sam kurs obejmie tematykę rzeczywiście dotykającą wszystkich obszarów zakładu i zaangażuje, w pierwszej ocenie, co najmniej 30% załogi. Wśród tematów, które wyłoniono w pierwszym etapie przygotowań Szkoły Odlewnictwa, znalazły się na przykład „Optymalny sposób prowadzenia wytopu", „Koszt roboczogodziny w narzędziowni", czy „Zasady działania spółki w systemie prawa polskiego".

„Mimo, że pracownicy pokończyli kierunkowe szkoły średnie – mówi Ryszard Klaczak – po latach pracy po prostu popadają w rutynę, automatyzują się. I przy nagłych zmianach tak czy owak trzeba ich szkolić. Sytuacja jest podobna, jak w przypadku kierowcy, który jeździ latami, ale wciąż po tych samych ulicach. W efekcie jeździ bardzo dobrze, ale na pamięć, i nagle postawiony znak „stop" może sprawić mu kłopoty."

Szkoła Odlewnictwa w Teksidzie ma również na celu scalenie grup pracowników, poprawę integracji i wypracowanie pojęcia „zespołu". W grupie może być bowiem tylko jeden Maradona – jeśli jest jedenastu, po prostu nie ma wyników.

To nie jest akcja jednorazowa – zapowiadają władze Teksidu. Ma ona trwać niemal nieustannie – gdy jedno szkolenie się skończy, zacznie się kolejne. Wszystko po to, by umiejętności i kompetencje nie ginęły, nie odchodziły na emeryturę – a jakość produktów stale rosła. ■

Maszyny New Holland stale obecne

tekst i zdjęcia: Jerzy Wróbel

Miejsca na polskim rynku szuka coraz więcej krajowych i zagranicznych dostawców maszyn rolniczych. Trzeba mieć zatem świadomość, że tylko aktywność marketingowa pozwoli na utrzymanie mocnej pozycji marki New Holland.

Pamiętają o tym pracownicy pionu handlowego CNH Polska w Płocku, dlatego maszyny New Holland są stale obecne na regionalnych i centralnych targach oraz wystawach na terenie całej Polski.

Wystawa maszyn rolniczych, organizowana po raz drugi na początku lipca przez lokalny Ośrodek Doradztwa Rolniczego, przyciągnęła najważniejszych polskich producentów oraz dystrybutorów maszyn importowanych. Dwóch dealerów New Holland działających w tym rejonie (firmy Osadkowski oraz Agros-Wrońscy) przedstawiło pełną gamę ciągników i kombajnów zbożowych oferowanych polskiemu rolnikowi. Aktywnego wsparcia dealerom udzielili przybyli z Płocka pracownicy marketingu, sprzedaży i serwisu CNH.

Złote Żniwa, to jedna z nielicznych w Polsce wystawa, podczas której rolnicy mogą oglądać pokazy pracy kombajnów zbożowych. New Holland zaprezentował kombajn CX 840, który swoim futurystycznym kształtem wyróżniał się spośród pozostałych. Ale nie kształt był najważniejszy. Po przejeździe każdej z maszyn na pole wkraczał tłum rolników, którzy oceniali dokładność koszenia i ewentualne straty ziarna. Słychać było opinie: wszystkie maszyny pracują bardzo dobrze, ale CX jest najlepszy. To chyba najlepsza, bo wyrażona przez fachowców (rolników-praktyków) rekomendacja.

Ideą pokazów było przedstawienie pełnego cyklu technologicznego prac polowych, toteż po zakończeniu pracy przez kombajny, na wykoszone pole wjeżdżały ciągniki z prasami do słomy, a następnie ciągniki z agregatami uprawowymi: pługami, rozsypywaczami nawozów czy siewnikami. I wokół robiło się niebiesko – pokazy zdominowane zostały bowiem przez ciągniki New Holland.

Województwo opolskie to ważny rejon na mapie polskiego rolnictwa – również z uwagi na mocną pozycję firm konkurencyjnych. Wśród konkurentów maszyny New Holland zaprezentowały się doskonale.

Kolejnym miejscem, w którym maszyny CNH miały szansę okazać swoje atuty były pola w podpoznańskiej miejscowości Bednary, gdzie w dniach 26-29 września odbyła się już po raz piąty wielka międzynarodowa wystawa AGRO-SHOW. Organizatorzy wystawy, która dotychczas odbywała się w tym samym terminie co poznańska Polagra, postanowili tym razem przyśpieszyć jej termin.

Na kilkuhektarowej powierzchni ponad 300 wystaw-

ców przedstawiło maszyny i urządzenia rolnicze oraz wszystko, co związane jest z produkcją rolniczą.

Ekspozycja New Holland należała do największych. Na powierzchni 2000 m^2 zaprezentowane zostały wszystkie maszyny znajdujące się w ofercie handlowej: pochodzące z innych fabryk CNH ciągniki rolnicze o mocy od 45 do 280 KM, kombajny zbożowe, czy ładowarki teleskopowe oraz produkowane w Płocku kombajny serii TC i Bizon, a także prasy do słomy. Wśród eksponowanych maszyn cały czas przebywali, służąc informacjami, przedstawiciele handlowi płockiej firmy. Zwiedzający mieli również możliwość nawiązania kontaktu z najbliższymi dealerami, których pawilony informacyjne znajdowały się w ogromnym namiocie wraz z główną recepcją New Holland.

W bezpośrednim sąsiedztwie terenów wystawowych znajdowały się pola pokazowe, na których pracowały ciągniki z agregatami uprawowymi. Wśród prezentowanych w pokazach pracy, największą grupę stanowiły niebieskie ciągniki New Holland. Obok w łanie kukurydzy sprawnie pracował prezentując swe możliwości kombajn TC 54. Zarówno kombajn, jak i adaptacja do zbioru kukurydzy, produkowane są w fabryce CNH w Płocku.

Międzynarodowa Wystawa AGRO-SHOW, przy zmniejszonej roli Targów Polagra, stała się najważniejszą prezentacją techniki rolniczej w Polsce, stąd oczywista obecność marki New Holland z szerokim wachlarzem wyrobów.

Szereg nowych kontaktów oraz bardzo konkretnych rozmów handlowych zaowocuje zapewne wkrótce sprzedażą kolejnych maszyn i pozwoli na umocnienie marki New Holland na pozycji lidera wśród dostawców ciągników i kombajnów na polskim rynku. ■

warto wiedzieć

Wsparcie dla Anglików

Szesnastu pracowników Case New Holland z Płocka wyjechało w sierpniu do pracy do Basildon, około pięćdziesięciu kilometrów od Londynu. To właśnie tam, w hrabstwie Essex mieści się siedziba CNH UK. Do Anglii pojechali głównie mechanicy z wieloletnim stażem, sprawdzeni na różnych odcinkach linii montażowej oraz na tzw. „końcówce". Wyjazd ten związany był z prośbą o wsparcie skierowaną przez Anglików do Case New Holland Polska oraz Case Harvesting Systems w Niemczech. W Zjednoczonym Królestwie rozpoczynał się wówczas sezon urlopowy, jednocześnie zwiększyła się ilość zamówień na traktory, a kilkaset maszyn czekało na uzupełnienie. Polska grupa skompletowana została bardzo szybko – w ciągu niespełna dwóch dni.

Dla pracowników z Płocka, mimo iż służyli swoją specjalistyczną wiedzą i doświadczeniem kolegom z Wielkiej Brytanii, praca w środowisku międzynarodowym oraz przy nowych produktach stanowiła zupełnie nowe doświadczenie.

Szybko na jaw wyszły różnice – tak w organizacji pracy, jak i poziomie specjalizacji każdego pracownika. Anglicy pracują codziennie od godz. 7: 00 do 17: 00 za wyjątkiem piątku, kiedy to praca kończy się w południe. Jedna godzina dziennie nie jest wliczana do czasu pracy – zwyczajowo przeznacza się ją bowiem na lunch. Specjalizacja wśród pracowników brytyjskich jest zdecydowanie węższa niż w Polsce – szerszy zakres obowiązków powoduje, że pracownicy z Płocka są o wiele bardziej wszechstronni. Stąd też duże doświadczenie i idąca za nim wydajność Polaków – w początkowym okresie wyznaczane im całodzienne zadania realizowane były jeszcze przed lunchem, później stopniowo dokładano im obowiązków. Do zadań Polaków należało przede wszystkim uzupełnianie wyposażenia traktorów oraz montaż elementów.

Angielskim zwyczajem jest oczywiście poranna kawa lub herbata, którą pije się o godzinie 9:00 przez mniej więcej kwadrans. Zakład o tej porze niemal zupełnie zamiera, rozpoczynają się natomiast pogawędki o pogodzie i wędkarstwie – sporcie niezwykle w Anglii popularnym.

Prócz pracy, pracownikom CNH Polska udało się także zwiedzić Londyn i wszystkie jego najbardziej znane zakątki, oglądali również słynną zmianę warty przed pałacem Buckingham, a jeden z noclegów spędzili w Canvey Island, w pobliżu ujścia Tamizy do Morza Północnego. Dużą popularnością cieszyły się również spacery w pięknie utrzymanych parkach w samym Basildon.

Anna Borsukiewicz, fot. Jerzy Kozierkiewicz

Iveco Stralis jeżdżą w PEKAES-ie

Od 25 lat jeżdżę Iveco i innego samochodu nie chcę – opinię jednego z kierowców PEKAES-u nagrodzili brawami zgromadzeni w firmie PEKAES TRANSPORT SA w Błoniu, podczas wręczania kluczyków do ciężarówek Iveco Stralis.

Firma PEKAES kupiła w tym roku od Iveco Poland 42 ciężarówki Iveco Stralis, a odbiór ostatnich dziesięciu ciężarówek zbiegł się z obchodami jubileuszu największej polskiej firmy transportowej. Jej 45-lecie świętowano bardzo uroczyście. Na placu manewrowym, przekształconym z tej okazji w miejsce wielkiego pikniku dla pracowników i ich z rodzin, ustawiono namioty ze stołami do ucztowania oraz estradę. Nad całym otoczeniem dominowały jednak stojące w równym szeregu żółte (kolor PEKAES-u) ciężarówki Iveco Stralis.

Nowe samochody wzbudzały powszechne zainteresowanie. Kierowcy, którzy otrzymali je do eksploatacji, prezentowali swoje pojazdy kolegom i rodzinom. „Ja także będę kiedyś prowadzić taki samochód" – zapowiadał 9-letni Artur Kubicki, siedząc za kierownicą Stralisa swego dziadka, Zbigniewa Duni. „To będzie już trzecie pokolenie kierowców w naszej rodzinie" – stwierdził ojciec chłopca, Bartłomiej Kubicki, również jeżdżący w PEKAES-ie.

Wręczając kluczyki do Stralisów, prezes Iveco Poland Sp. z o. o. Natale Rigano przypomniał, że początki współpracy z PEKAES-em sięgają 1975 r. Przez lata stosunki obu firm wzmocniły się, są oparte na zasadach partnerstwa. „Współpracę z tak wielką firmą traktujemy jako nasz wkład w rozwój Polski, a także w rozwój transportu międzynarodowego – powiedział. – Jestem na tej uroczystości prawdopodobnie jedynym cudzoziemcem, ale po wstąpieniu Polski do Unii stworzymy jedną, międzynarodową rodzinę, a kierowcy prowadzący samochody Iveco będą pokonywać europejskie granice bez przeszkód."

Prezes Rigano zapowiedział też, że kierowcy, którzy otrzymali kluczyki do nowych Stralisów, będą monitorowani przez 3 miesiące. Najlepsi z nich zostaną nagrodzeni – kierowca najbardziej ekonomicznie eksploatujący samochód spędzi z rodziną dwa tygodnie w południowych Włoszech, dwaj kolejni wyjadą na weekendowy wypoczynek w Europie. Prezenty dla kierowców – telewizory – ufundowała też firma WIELTON z Wielunia, która wykonała naczepy Stralisów i przyczepy do samochodów.

Uroczystość w Błoniu była okazją do spotkania poświęconego przyszłości PEKAES-u i polskiego transportu. Uczestniczyli w niej sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat i Seweryn Kaczmarek, główny inspektor transportu drogowego.

Prezes PEKAES SA, Jan Dalgiewicz, przypomniał, że przez 45 lat firma rozwijała się dynamicznie, była największym polskim przedsiębiorstwem działającym w transporcie międzynarodowym (dysponowała taborem aż 1200 samochodów) i po trudnym okresie przekształceń znów może się pochwalić osiągnięciami – tytułem Firmy Roku 2002, Medalem Europejskim za międzynarodową spedycję samochodową i tytułem Najlepszego Pracodawcy Roku 2002 w branży transportowej. Osiem spółek należących do grupy PEKAES przynosi zyski, a inwestycje finansowane są z własnych środków firmy.

W 2002 r. PEKAES kupił 50 jednostek ciągnących i ponad 70 naczep, a w tym roku tabor zwiększył się o 42 samochody dostarczone przez Iveco Poland. „Wybierając pojazdy, kierujemy się następującymi kryteriami: samochód ma być tani, ergonomiczny, zużywający mało paliwa i ekonomiczny w eksploatacji – mówił Jerzy Koss, prezes spółki PEKAES TRANSPORT SA. – Iveco Stralis spełniają te warunki."

„Chcemy pozostać przy firmach, będących od lat naszymi partnerami – dodał prezes Dalgiewicz. – W PEKAES-ie tradycyjnie jest czterech dostawców: Renault, Iveco, VOLVO i Mercedes. Stawiamy im wymagania dotyczące nie tylko samochodów, ale także współudziału w rozwiązywaniu spraw dla nas ważnych, np. zapewnienia kompleksowego serwisu. Iveco Poland bardzo twórczo podchodzi do tego, co nam potrzebne." ■

warto wiedzieć

Natale Rigano

„Naszej współpracy z PEKAES-em nie ograniczamy tylko do sprzedaży samochodów – mówi prezes Iveco Poland Sp. z o. o. Natale Rigano. – Polega ona na szkoleniach, treningach, obsłudze serwisowej, wsparciu dla kierowców. W lutym tego roku podpisaliśmy z PEKAES Service Słubice SA umowę dotyczącą serwisowania samochodów Iveco. Nowe centrum serwisowe Iveco mieści się w poznańskim oddziale Spółki przy ul. Obodrzyckiej 73."

Włodzimierz Jamski

Samochód Iveco Stralis został uhonorowany tytułem Ciężarówki Roku 2003. Auto ma wysoką, ergonomiczną kabinę, usytuowaną na poduszkach powietrznych, co zmniejsza kołysanie podczas jazdy. Jej przestrzeń można przekształcać: obrotowa dźwignia zmiany biegów ułatwia dostęp z fotela kierowcy do części wypoczynkowej, kierownica i fotel mają pełny zakres regulacji położenia. „Kontrakt zawarty przez nas z PEKAES-em to największa tegoroczna transakcja Iveco Poland – mówi Włodzimierz Jamski, dyrektor sprzedaży Działu Pojazdów Ciężarowych. – Stralisy AS260S43Y/FP-GV kupione przez PEKAES wyposażone są w silniki Cursor 10 o mocy 430 KM i manualne skrzynie biegów ZF o 16 przełożeniach. Ich podwozia, pozwalają maks. zwiększyć gabaryty przewożonych towarów."

Włodzimierz Masłowski

WIELTON Sp. z o. o. z Wielunia działa od 1998 r. Powstała jako firma importująca używane naczepy, remontująca je i dostosowująca do polskich przepisów. Pierwszą naczepę własnej konstrukcji, nazwaną SAM, wykonano w 1995 r. Obecnie firma zajmuje się produkcją naczep do ciągników siodłowych, przyczep i zabudów w systemie wymiennym w ciężarówkach.

„Wszyscy zachodni producenci starają się być dostawcami dla PEKAESu – mówi Włodzimierz Masłowski, prezes WIELTON-u. – Dlatego jesteśmy dumni, że wybrał naszą firmę jako producenta zabudowy samochodów Iveco. To nasz pierwszy kontrakt z PEKAES-em. Wykonaliśmy dla niego zestawy wielkopojemnościowe zwane tandemem, składające się z naczepy i przyczepy. Przy dobrej eksploatacji powinny posłużyć firmie powyżej 10 lat."

Emanuela Chiappero

Jaka będzie

Dziś już nie pada: dziś leje. Grad jest wielkości jabłka, wiatry wieją z prędkością tornado a lodowce nieubłaganie topnieją. Kiedy mowa o klimacie, nie ma już złotego środka. Cóż się dzieje z tym szalonym klimatem? Spróbujmy to wyjaśnić z pomocą ekspertów. Temat pogody wkracza na pierwsze strony gazet. Europa, czytamy, staje się coraz bardziej „tropikalna", w związku z czym będziemy mieć do czynienia z dużą zmiennością pogody oraz tak gwałtownymi zjawiskami meteorologicznymi, jak huragany czy opady monsunowe.

pogoda

Klimat jest systemem zamkniętym – wyjaśniają eksperci. Słońce przesyła na Ziemię swoją energię, którą ta zwraca poprzez atmosferę. Jeżeli pomiędzy dostawą a zwrotem energii nie ma równowagi, gdyż zanieczyszczenie atmosferyczne pełni rolę pochłaniacza, wówczas dochodzi do znanego efektu cieplarnianego i co za tym idzie, przegrzania ziemi. Zjawisko to można porównać do działania grzejnika: Słońce jest w tym wypadku kotłem grzewczym, a oceany i masy powietrza kaloryferami. Jeżeli za bardzo je podkręcimy – temperatura w domu będzie za wysoka; topnieć więc będą lodowce, masy powietrza przesuwać się będą szybciej, a obszary o klimacie umiarkowanym (jak między innymi Europa) przypominać będą coraz bardziej tropiki.

Jest to zjawisko niepokojące jeśli pomyśleć, że do poruszania masami powietrza i oceanami potrzeba naprawdę niewiele. W zeszłym roku, na przykład, wystarczyło, aby wiosną na obszarze arktycznym temperatura podniosła się o dwa stopnie i zepsuła nam całe lato. Jak to się stało? Masy ciepłego tropikalnego powietrza i wysokie ciśnienie (sławny antycyklon z Azorów) przesunęły się bardziej na północ, natomiast zimny front atmosferyczny z północnego zachodu nawiedził Europę. W konsekwencji antycyklon zatrzymał się w Skandynawii (gdzie panowała przepiękna pogoda), a my nękani frontami atmosferycznymi, patrzyliśmy jak lato upływa pod znakiem obfitego gradobicia i jesiennych temperatur.

Dlaczego zmienia się klimat? Nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Wiemy jednak, że nasza planeta doświadczyła w swoich dziejach głębokich przeobrażeń. W sercu Sahary, w rejonach Akakus, Hogga i Tassili N'Agger, odnaleziono na skałach wizerunki gazeli, żyraf i słoni – zwierząt, które w okresie neolitu licznie zamieszkiwały te obszary. Dziś obszary te są całkowicie wyschnięte. Naukowcy ustalili, że na naszej planecie następowały naprzemiennie okresy lodowcowe i okresy ocieplenia klimatu z częstotliwością około sto tysięcy lat. Ale zaledwie od stu lat gromadzone są wiarygodne dane statystyczne. To jednak za mało, aby pojąć, jaka jest naturalna ewolucja klimatu, jaka natomiast rola człowieka. Niewątpliwie dewastacja lasów i zanieczyszczenie powietrza mają wpływ na klimat, ale w jakim stopniu? Wiele mówi się o zjawisku cieplarnianym spowodowanym zwiększeniem stężenia dwutlenku węgla (gazu w istocie nieszkodliwego) w atmosferze, spowodowanym procesami spalania. Wyliczono także, że podwojenie tej substancji w powietrzu spowodowałoby zwiększenie temperatury powierzchni Ziemi o 2-3 stopnie ze skutkiem trudnym na dzień dzisiejszy do przewidzenia. ▶

Nasa

Czujniki na orbicie

Na początku 2002 roku Agencja Kosmiczna wypuściła na orbitę Envisat: największe obserwatorium zajmujące się badaniem środowiska.

Instrumenty, jakimi dysponuje, mogą dokładnie analizować skład atmosfery, mierzyć poziom wilgotności terenu, ustalać wahania temperatury mórz (z marginesem błędu rzędu 0,3 stopnia), a także monitorować lodowce i pokrywę polarną. Satelita może wreszcie kontrolować zjawiska zubożania lasów i pustynnienia obszarów.

Orbita za orbitą, Envisat śledzi całą planetę i przesyła dane z prędkością 100 milionów bitów na sekundę. Są to cenne informacje pozwalające między innymi zrozumieć stan naszej planety, lepiej poznać zjawiska kształtujące klimat, a także ustalić, jaki wpływ na naszą planetę mają zanieczyszczenia. Posłużą one następnie do opracowania odpowiedniej polityki środowiskowej.

Digital Stock

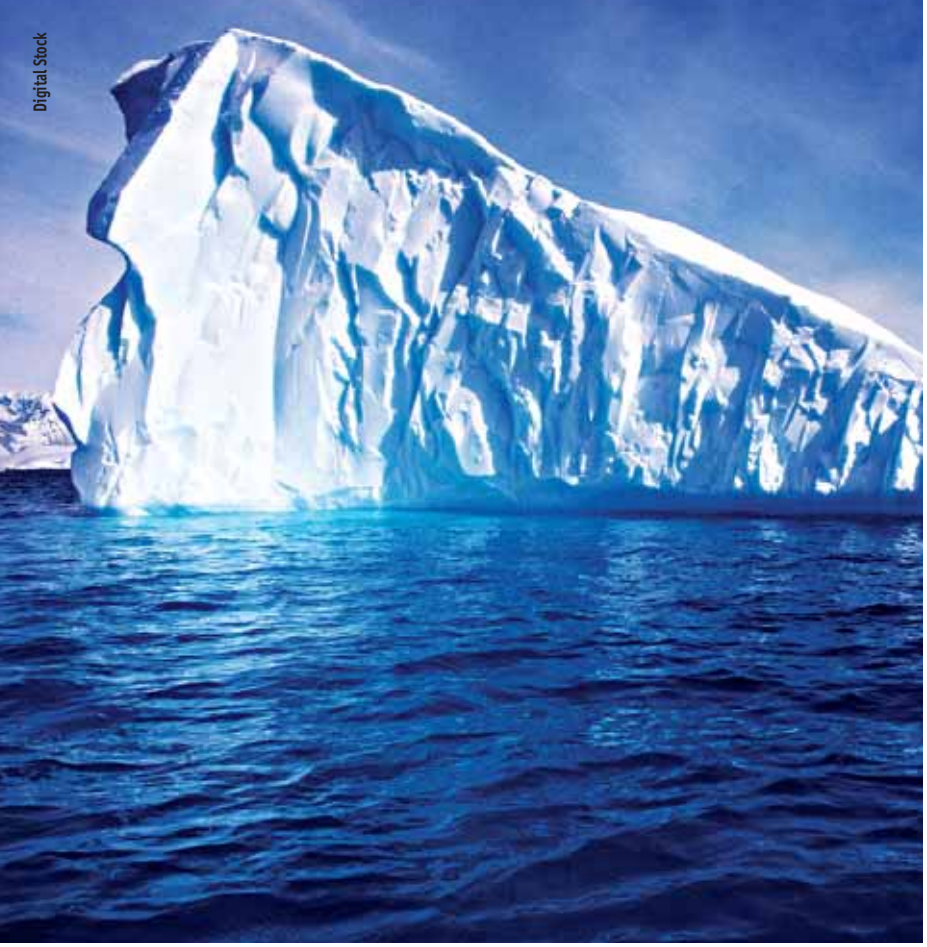
Na ratunek lasom

Stała wycinka lasów przez człowieka w celu zwiększenia powierzchni pastwisk, pól uprawnych czy obszarów mieszkalnych, prowadzi do ich zubożenia. To z kolei powoduje zmniejszenie produkcji tlenu i czyni klimat bardziej zmiennym. Tymczasem rola nawierzchni leśnej dla równowagi obszarów jest wręcz nieoceniona. Nawierzchnia nadaje terenom stabilności i umożliwia wchłanianie wody deszczowej. W planach ochrony cywilnej przewidziano zatem umocnienie zagrożonych koryt rzek, prace „utrzymania" lasów tak, aby w czasie deszczu zachowywały się jak gigantyczne gąbki oraz monitoring i odgradzanie obszarów zagrożonych osunięciami.

Podnosi się poziom mórz

Niepokojące są dane zawarte w ostatnich raportach: 30% wzrost dwutlenku węgla w atmosferze w stosunku do wartości sprzed dwóch wieków oraz podwojenie się poziomu metanu. Przez najbliższe sto lat ocieplanie się klimatu wpłynie na zmianę temperatury obszarów północnych, a także tych środkowych, jak Europa czy Afryka Północna, które dotknie jeszcze większa susza. Według niektórych przewidywań, powierzchnia lodowców ulegnie zmniejszeniu o 10%, morza podniosą się o kilka metrów a opady zwiększą się o 30%. Efekt końcowy: więcej powodzi, gdyż tereny nie będą w stanie wchłonąć tak ogromnej ilości wody, więcej huraganów, gdyż wielkie przesunięcia wód uwolnią dodatkową energię, oraz większe susze ze względu na wzrost temperatury. A zatem, tam, gdzie jest ciepło, będzie jeszcze cieplej, a tam gdzie pada, będzie padać jeszcze więcej. W następnych dekadach nadmiar opadów narazi na apokaliptyczne powodzie takie obszary, jak Bangladesz, Floryda czy Chiny, natomiast podniesienie się poziomu mórz okaże się szczególnie niepokojące dla takich miast jak Wenecja, Nowy Jork, Boston, Miami czy Tokio.

LaPresse/Bruce Coleman


Digital Stock

Cofanie się lodowców

Wraz ze wzrostem dwutlenku węgla w atmosferze, podnosi się wszędzie średnia temperatura powietrza, szczególnie jednak na biegunach. Tu bowiem odnotowuje się podwójny jej wzrost w stosunku do pozostałej części planety. Potwierdzenia tego zjawiska dostarczają również zdjęcia z satelity: w 2002 roku zasięg lodowców był najmniejszy w stosunku do ostatnich czterdziestu lat. W takim tempie, pod koniec tego stulecia, powierzchnia arktyczna mogłaby przestać istnieć i zostać zastąpiona morzem. To wniosek wyciągnięty z badań wykonanych przez NASA, według których lodowce na biegunach topnieją w tempie 9%, co dziesięć lat. Także na Antarktydzie cofanie się lodowców, kurczenie się powierzchni śnieżnej i zakwitanie niektórych roślin na wiosnę, jest już tak ewidentne, jak wymieranie niektórych rodzajów pingwinów.

Klimat zmienia humor

Popularne jest już stwierdzenie, „że nie ma pośrednich pór roku". Zjawisko to niepokoi zwłaszcza lekarzy. Wraz z „zanikaniem" wiosny i jesieni, w sposób nagły przechodzimy z lata w zimę. Towarzyszące temu zjawisku burze i huragany poddają ciężkim próbom ludzi wrażliwych na zmiany klimatyczne. Według Światowej Organizacji Zdrowia około 30% populacji to meteoropaci. Najbardziej dotknięte są osoby poniżej 15 i powyżej 50 lat oraz kobiety. Nieustannie zmieniająca się pogoda jest przyczyną ogólnego pogorszenia nastrojów. Burze i ciepły wiatr mogą powodować złe samopoczucie oraz depresję, natomiast piękny słoneczny dzień, przynosi od razu poprawę humoru, gdyż słońce stymuluje wydzielanie serotoniny – hormonu dobrego samopoczucia. Przyczyna tych dolegliwości zlokalizowana jest w niewielkim obszarze mózgu. Jeżeli nie funkcjonuje on prawidłowo, niekiedy z powodu wad wrodzonych, przy zmianach klimatycznych wysyła on błędne informacje do systemu limfatycznego, który z kolei dozując poziom hormonów, reguluje nasze ogólne samopoczucie. Zarówno bóle głowy, jak i zmiany nastroju, zależą niekiedy bezpośrednio od klimatu. Według danych statystycznych, na przykład, w wietrzne dni odnotowuje się więcej przypadków bójek i zabójstw.

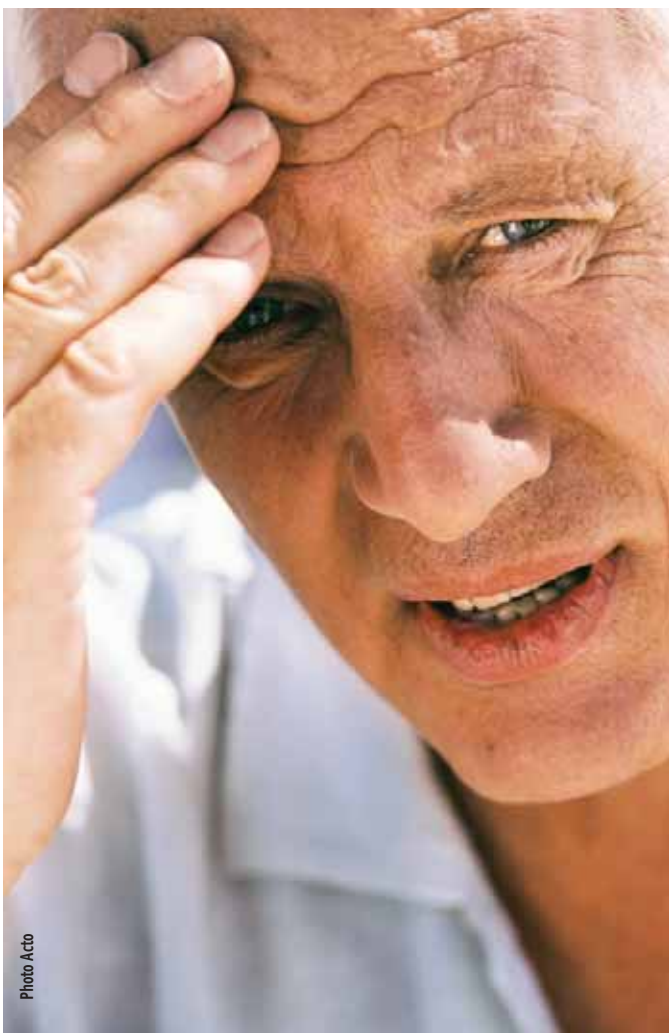
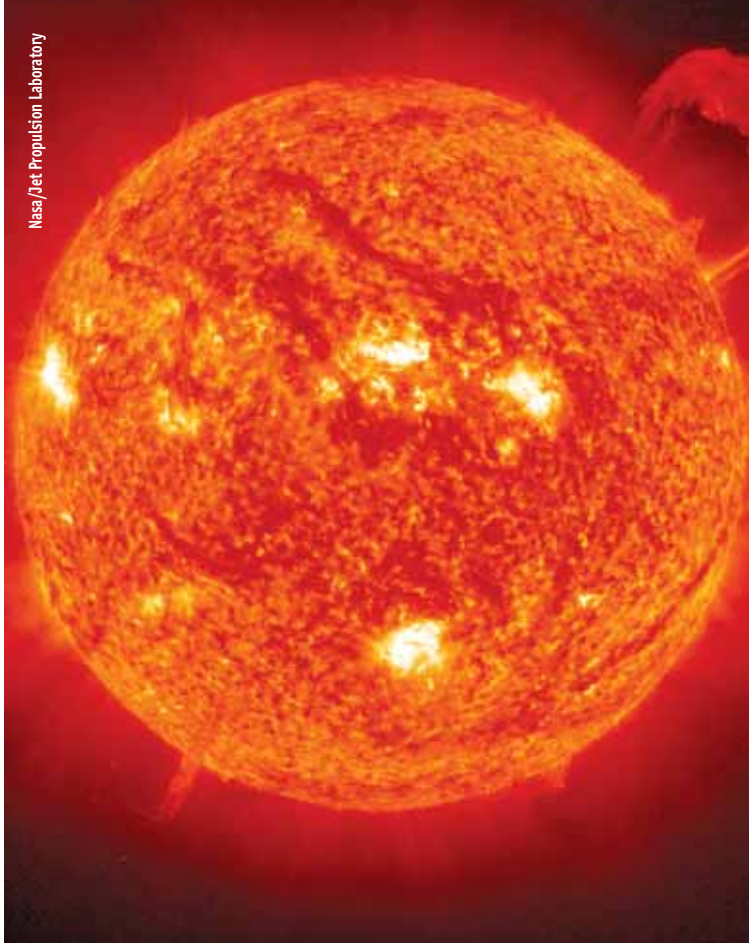


Photo Acto


Nasa/Jet Propulsion Laboratory

Jeśli winne jest słońce

Ziemia przegrzewa się w związku z efektem cieplarnianym. „Prawdę" tę mogłyby zdementować ostatnie odkrycia. Niedawno opublikowano dane, zarejestrowane przez satelity NASA, dotyczące aktywności Słońca. I tak wina za przegrzanie naszej planety, mogłaby być po stronie Słońca, które, jak się okazuje, przesyła nam więcej energii. Jak wszystkie gwiazdy Słońce jest wielkim kotłem, w którym zachodzą procesy fuzji termonuklearnej. Choć wydaje nam się, że cały czas świeci ono jednakowo, to jednak tak nie jest: po okresowej maksymalnej aktywności Słońca, następuje okres wyciszenia, zgodnie z cyklem trwającym 11 lat. Właśnie w okresie mniejszej aktywności słońca zarejestrowano stopniowy wzrost przesyłanego promieniowania. Pozornie błaha sprawa: zaledwie 0,05%, lecz wystarcza, aby spowodować zmianę klimatu na ziemi.

John Foxx Images

Narciarstwo na dużych wysokościach

Biorąc pod uwagę aktualne tendencje wzrostu temperatury na ziemi, badania przeprowadzone przez Meteo France przewidują, że w następnym dziesięcioleciu pokrywa śnieżna w Alpach na wysokości 1500 metrów mogłaby zmniejszyć się o 30-40 dni w stosunku do sytuacji sprzed dwudziestu lat. Uważa się ponadto, że w przyszłości armatki śnieżne mogłyby okazać się zbędne na wysokościach aktualnych kurortów narciarskich ze względu na przewidywany wzrost temperatury.

Jak temu zaradzić? Przenosząc trasy narciarskie na większe wysokości, gdzie będzie padać więcej śniegu. To jednak mogłoby wywołać sprzeciw ekologów.

Czerwone deszcze

Często przy wiejącym sirocco trzeba liczyć się z możliwością pojawienia się czerwonych pyłków – to docierające do nas piaski Sahary. Według przewidywań badaczy z CNR, burze śnieżne, które przenoszą do Europy tony piasku, będą w następnych latach coraz częstsze. Choć najbardziej narażone są południowe Włochy, to jednak w 1990 roku piasek dotarł z wiatrem nawet do Szwecji, gdzie zmieszał się ze śniegiem.

Podstawową przyczyną jest coraz większe pustynnienie obszarów – wyjaśniają badacze z Włoskiego Instytutu Biologii Mórz – zjawisko spowodowane także działaniem człowieka. W północnej części Afryki tereny zostały zmodyfikowane przez bardzo intensywne rolnictwo, które wpłynęło na zubożenie ziemi. W okresach suszy, tereny wiejskie są porzucane i ulegają wyjałowieniu zamieniając się w pył. Obserwowanie zjawisk meteorologicznych – mówią badacze – pozwala nam na zrozumienie zmian zachodzących w atmosferze i na przewidywanie konsekwencji procesu upustynniania. Stąd pojawia się konieczność jego monitoringu. Dzięki wykorzystaniu satelitów, można dziś kontrolować ruchy i zasięg mas piaszczystych, a stosując przyrządy laserowe, ustalić także ilość przenoszonego materiału przez wiatry.

Digital Stock

LaPresse/Bruce Coleman

Poszukiwacze tornado

W Stanach Zjednoczonych, gdzie trąby powietrzne przemieszczają się z prędkością nawet 400 kilometrów na godzinę i unoszą domy w powietrze, pojawili się „poszukiwacze tornado". To naukowcy i badacze, którzy śledzą *twistery*, aby między innymi zmierzyć ich nasilenie. W praktyce umieszczają oni sensory na przewidywanej trasie i po przejściu tornado powracają, aby je odnaleźć. Do tych śmiałków, działających w imię nauki, dołączają też turyści, którzy pragną z bliska podziwiać oszalałe powietrze. Niektóre agencje organizują, mrożące krew w żyłach, safari meteorologiczne dla tych, którzy chętni są śledzić trąby powietrzne przez setki kilometrów.

Bezbłędna prognoza

Jak określa się zmiany klimatyczne? Klimatolodzy opracowują na komputerze model matematyczny, który symuluje ruchy oceanów i atmosfery w pewnym wybranym czasie, uwzględniając także statystykę wydarzeń z przeszłości. Do tych danych dochodzą wyniki „telepołączeń": rzeczywiste zjawiska odnotowane w określonych obszarach działań klimatycznych, jak Zatoka Gwinejska czy Arktyka.

Do opracowanego ogólnego wzorca dochodzą bardziej szczegółowe przewidywania, będące w gestii meteorologów. Wśród podstawowych narzędzi ich pracy są satelity fotografujące z wysokości przesunięcia perturbacji i mas powietrza. Niedawno Europejska Agencja Kosmiczna wypuściła najnowszej generacji statek Metoeosat. NASA, z kolei, wyniosła na orbitę Noaa-17: satelitę z czujnikami na mikrofale, podczerwień i ultrafiolet. W praktyce jest to czujnik potrafiący rozróżnić chmury dobrej pogody od tych, które przynoszą deszcz czy śnieg. Ponadto potrafi sporządzić wykresy temperatur na Ziemi oraz zmierzyć wielkość dziury ozonowej nad Antarktydą.

Nie mniej ważne od satelitów są komputery, które w przeciągu kilku sekund opracowują tysiące danych pochodzących z całego świata. W przeszłości prognozy opracowywało się nanosząc na mapy gór i granice interesujących obszarów podstawowe parametry meteorologiczne (temperatura, ciśnienie, wilgotność, kierunek i intensywność wiatrów), odnotowywane przez stacje meteo na powierzchni ziemi. Prognostyk oceniał dane i nanosił je na mapy atmosferyczne, wykonując ręcznie obliczenia. Rezultat był niekiedy taki, że gdy wyniki były gotowe, okazywało się, że deszcz przeszedł już nad głową.

Dziś prognozy są dokładne, jak te, opracowywane przez Met Office Reading w Anglii jeden z głównych międzynarodowych ośrodków meteorologicznych. Na minione lato przewidział upały: nie pomylił się.

Róże z jesiennych liści

Złożony na pół liść zwijamy w różyczkę.

Jesienne liście... Czy można zmienić je w kwiaty? Spadające z drzew kolorowe liście to wdzięczne tworzywo. Mają ciekawą fakturę i różnorodne odcienie. Zanim wyschną, są plastyczne, dają się zginać i zwijać. Kto wpadł na pomysł, by robić z nich kwiaty, nie wiadomo. Od dwóch lat, jesienią, uliczne kwiaciarki sprzedają wdzięczne bukieciki z takich „różyczek". Wstawione do wazonu przetrwają do wiosny albo i dłużej.

Wykonuje się je bardzo prosto. Najpierw trzeba udać się na spacer i zebrać sporo dużych liści – najlepiej klonu, topoli białej lub dębu czerwonego. Liście powinny być elastyczne, zerwane prosto z gałęzi lub świeżo opadłe.

Po przyniesieniu do domu trzeba włożyć je do wody lub foliowego woreczka, by szybko nie wyschły. Lepiej jednak zabrać się do pracy tego samego dnia.

Przygotujmy nici lub cienki drucik i nożyczki. Liść zginamy na pół (spodnia strona ładniej wygląda, bo dekoruje ją siatka grubych nerwów) i zwijamy, tworząc „pączek" w kształcie stożka. Brzeg liścia przy ogonku ściśle okręcamy nitką.

W ten sam sposób składamy drugi liść, zwijamy go tak, by przypominał rozchylający się płatek, i oba liście obwiązujemy nitką. Podobnie postępujemy z trzecim (jego środek przykładamy w miejscu, gdzie schodzą się brzegi poprzedniego płatka). Po związaniu nitką „róża" jest już gotowa.

Trzeba zrobić kilka takich kwiatów, a następnie ułożyć z nich bukiet w kształcie kopułki. Na koniec dookoła otaczamy go kryzą z liści. Jeśli chcemy, by kryza po wysuszeniu się nie pozwijała, spryskajmy ją lakierem do włosów. Można też liściom dodać żywych kolorów, używając farb w aerozolu.

Bogatszy bukiecik powstanie, jeśli kryzę zrobimy z suchych kwiatów zatrwianu. Na kryzę nadają się także cieniutkie gałązki buka, borówki czernicy lub suche kwiatostany hortensji. Możliwości jest sporo, efekt zaś zawsze znakomity. Uwaga. Po kilku dniach, gdy liście wyschną i sploty nitki staną się luźniejsze, warto bukiecik jeszcze raz mocno związać. ■

Z jawora można zrobić zielone lub ciemnofioletowe róże.

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

2+
2 lata gwarancji
bez limitu kilometrów

SPECJALNA OFERTA !!!

DLA PRACOWNIKÓW DOSTAWCÓW FAP
I PRACOWNIKÓW DEALERÓW FAP

PRZYJDŹ !
MARZENIA SIĘ SPEŁNIAJĄ !!!

PRZY FABRYCE FIATA

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

AUTO-HIT

FIAT

Aleksander Surdej

Ile kosztuje słabe państwo?

Państwo nakłada podatki i wprowadza rozmaite, często zbędne, ograniczenia. Urzędnicy, miast służyć, demonstrują swoją władzę, która tym jest większa, im większa dowolność działania administracji. Czyżby więc państwo musiało być wrogiem gospodarki rynkowej i przedsiębiorczości?

Odpowiedź twierdząca pobrzmiewa tęsknotą za światem, w którym żyjemy i gospodarujemy we wspólnotach ludzi darzących się wzajemnym zaufaniem, gdzie obietnica jest zawsze dotrzymywana, a umowa nie wymaga formy pisemnej, gdzie ludzie współdziałają na rzecz dobra wspólnego, łożąc dobrowolne datki na budowę dróg i mostów.

Państwo i rząd są inspiratorami i gwarantami porządku prawnego. System prawny, o czym niekiedy się zapomina, wywiera przemożny wpływ na dynamikę przedsięwzięć gospodarczych i w rezultacie na wzrost gospodarczy. Jeśli system jest spójny i przejrzysty, a przy tym nie ma restrykcyjnego charakteru – sprzyja działalności gospodarczej i wzrostowi gospodarczemu. Gdy jest zagmatwany, wewnętrznie sprzeczny i niestabilny, nakłada dodatkowe koszty na prowadzących działalność gospodarczą. Obejmują one koszty stosowania przepisów prawa, kontroli przestrzegania prawa oraz koszty interpretowania prawa i dochodzenia własnych racji w postępowaniu sądowym i administracyjnym.

Dla prowadzących działalność gospodarczą korzystne jest, aby państwo usuwało niejasno sformułowane przepisy prawa i usprawniało procedury administracyjne. Poprawa jakości tworzenia i stosowania prawa może sprawić, że środki przeznaczane dotychczas na działania służące omijaniu lub naginaniu przepisów, zostaną użyte dla poprawy efektywności przedsiębiorstw.

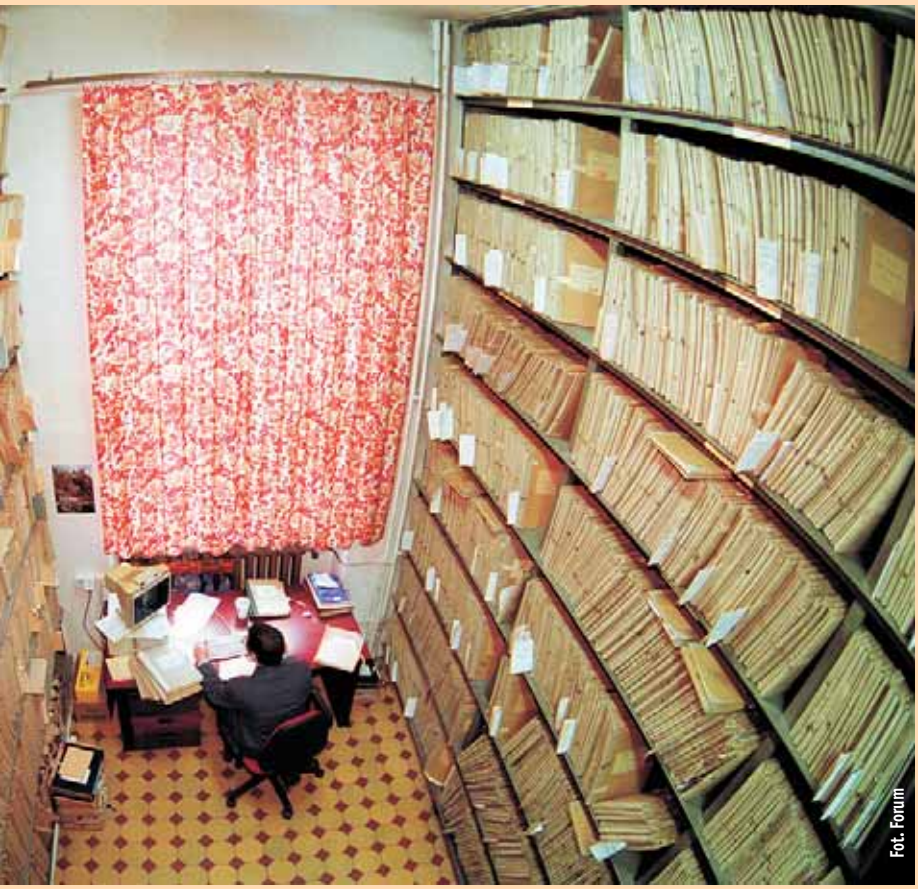
W Polsce brak jest badań z zakresu ekonomiki prawa (rozpowszechnionych w Stanach Zjednoczonych i w Europie Zachodniej). Nie można więc precyzyjnie określić, jak duże koszty ponoszą podmioty gospodarcze w wyniku istnienia niejasnych lub wewnętrznie sprzecznych regulacji prawnych. Skargi przedsiębiorców i obywateli, trafiające do opinii publicznej za pośrednictwem prasy, pozwalają zidentyfikować główne wady stanowienia i egzekwowania prawa w Polsce.

Po pierwsze – polskiemu ustawodawcy (parlamentowi) zdarza się łamać zasadę, zgodnie z którą prawo

nie może działać wstecz.

Po drugie – parlament zbyt często przekazuje uprawnienia do szczegółowych regulacji agencjom administracyjnym, co sprzyja rozpowszechnianiu się tzw. prawa powielaczowego. Ministerstwom i urzędom centralnym ustawy pozostawiają prawo do wydawania rozporządzeń, a więc do regulowania obszarów nie uregu-

lowanych przez Ustawę. W sytuacji, gdy przepisy są niejasne, organy wykonawcze dokonują ich interpretacji, które zyskują moc wiążącą. I tak minister finansów korzystając z uprawnień zawartych w ustawie o zobowiązaniach podatkowych, wydaje okólniki, wyjaśnienia, instrukcje i wytyczne przedstawiające oficjalną interpretację przepisów podatkowych przez ministerstwo. Problemem jest to, że w wielu wypadkach „wyjaśnienia" dają interpretację niezgodną z innymi przepisami prawa.


Fot. Forum

Po trzecie – mamy do czynienia ze zbyt dużą zmiennością przepisów. Skala zmian w systemie gospodarczym w Polsce sprawia, że stawianie postulatu całkowitej stabilności prawa byłoby utopią. Jednakże przepisy prawne zmieniają się w Polsce zbyt często i często dzieje się tak w wyniku niskiej jakości tworzonego prawa.

Po czwarte – w Polsce wydaje się dominować rozumienie prawa przede wszystkim jako narzędzia kontroli, a nie czegoś, co ułatwia efektywną współpracę ludzi i przedsiębiorstw. Istotę tego zjawiska dobrze ujmuje pytanie, czy w Polsce ustawodawca tworzy prawo tak, aby „dozwolone było to, co nie jest zabronione", czy też tak, aby „zabronione było to, na co nie ma zezwolenia". Te odmienne filozofie przejawiają się w postawach pracowników organów prawa, którzy w tym drugim przypadku rozumieją swoją rolę jako wrogich obywatelom, dysponentów kar. Zjawisko to jest szczególnie widoczne przy zderzeniu kultur prawnych: zwracają na nie uwagę głównie przedsiębiorcy i obywatele, którzy mieli do czynienia z innymi systemami prawnymi i administracjami publicznymi. Często jest ono wyjaśnianie przez wskazanie na dziedzictwo historyczne, jest traktowane jako pozostałość po czasach zaborów lub spadek po komunizmie, gdy wrogość obywatela do państwa antagonizowała obywatela i urzędnika. Tymczasem w gospodarce rynkowej i w respektującym wolności obywatelskie systemie politycznym, prawo ma ułatwiać dobrowolne, oparte na zaufaniu relacje pomiędzy przedsiębiorcami, obywatelami i administracją publiczną.

Po piąte – polski ustawodawca przejawia tendencję do przeregulowywania. Mnoży się przepisy, wykładnie i interpretacje. W ten sposób tworzy się swoisty gąszcz legislacyjny. Szkodliwość przeregulowania jest tym większa, im mniejsza jest sprawność administracji państwowej. Zwiększenie zakresu regulacyjnej odpowiedzialności państwa, osłabia jego siłę.

Po szóste – przepisy polskiego prawa roją się od prawniczego żargonu, który tworzy wrażenie ich precyzyjności. Tak jednak nie jest. Żargon ten przepełniony jest wieloznacznością. Interpretacja tych wieloznaczności daje chleb zastępom prawników. W wielu krajach świata powstały ruchy obywatelskie próbujące wymusić redagowanie tekstów prawnych i urzędowych w potocznym języku. Próbują one pokazać, że prawo można opisać jasno, prosto i precyzyjnie.

Przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej obliczenia pokazują, że koszty bylejakości w tworzeniu i wdrażaniu prawa, sięgają nawet 3-5% dochodu narodowego tych krajów. Kto odważy się twierdzić, że w Polsce są one niższe lub przynajmniej takie same?

tekst i zdjęcia: Artur Biedroń

Motocyklem nad Morze Czarne cz. I

Artur Biedroń pracę w strukturach Grupy Fiat w Polsce zaczął w 2000 r. w Fiat Finance Polska SA. Dwa lata później przeszedł do Fiat Bank Polska SA, gdzie zatrudniony jest na stanowisku kierownika strefy mazowieckiej. Jest absolwentem studiów magisterskich i słuchaczem studiów doktoranckich w warszawskiej Szkole Głównej Handlowej. Posiada licencję pilota paralotni. Oto I część relacji z tegorocznej wyprawy, w której brał udział wraz z członkami Klubu Strangers z Warszawy.

Podróż na południowy wschód Europy narodziła się niedługo przed samym wyjazdem. Planowaliśmy udać się na Nordkapp, czyli Przylądek Północny w Norwegii. Niestety wysokie koszty wyjazdu kruszyły stopniowo liczbę zdecydowanych tak skutecznie, że w końcu spośród chętnych zostało tylko dwie załogi. Nie pomogło nawet wsparcie ze strony sponsorów, w sumie 3.000 PLN. Wtedy Rysiek zaproponował, że pojedziemy do Odessy, przez Rumunię, którą odwiedzał dwukrotnie. Zachęceni kosztorysem wyprawy zdecydowaliśmy się jechać do Odessy, gdzie mieszka założyciel naszego klubu, Vlad Litvinow. Główny nacisk został jednak położony na Rumunię, gdzie mieliśmy zamiar spędzić większość z zaplanowanych dwóch tygodni.

Trzonem wyprawy było pięć motocykli: BMW R 1100 S z Ryśkiem i Bianką, Yamaha Tenere Pawła i Renaty Jakubowskich, Yamaha XJR 1300 Zbyszka Skłodowskiego, Honda Transalp należąca do Azteca i druga, XJR 1300, na której podróżowała Gosia, zabierając mnie ze sobą w charakterze szofera. Do Rumunii jechał z nami krakus Sylwek, na Suzuki DR 600. Nasz dobry kolega Zbyszek z Mrągowa nie mógł opuścić swojej firmy na dłużej niż jeden tydzień i dlatego zdecydował się pojechać wraz z żoną, Gosią, prosto do Odessy, gdzie mieliśmy się spotkać. Nikt z nas, oprócz Ryśka, nie był wcześniej w Rumunii. Stereotypowe opinie o Rumunii krążące w naszym kraju wyraźnie wskazywały, że to kraj brudasów, dziurawych dróg, pełen złodziei, rzezimieszków i żebraków. Jak się później okazało – nic bardziej mylnego.

W rumuńskich wioskach kobiety często przędą wełnę

Dzięki autostradzie z Presova do Koszyc szybkość przejazdu przez Słowację znacznie wzrasta. W Słowacji odwiedziliśmy salon samochodów Hummer. W całej Polsce nie ma salonu z tymi pojazdami, a w uważanej za biedniejszą Słowacji jest, i to całkiem okazały. Na wystawie znajdują się tylko dwa Hummery, w tym jeden używany, ale moją uwagę przykuły: tor przeszkód, wybudowany w sąsiedztwie salonu, który potencjalny klient może pokonać swoim przyszłym wozem, oraz kawiarnia, która prawdopodobnie przynosi właścicielom większe korzyści niż sam salon. Przy wejściu wchodzimy na szklaną podłogę, pod którą w piasku zakopany jest Hummer. Wystaje jedynie jedno przednie

koło, maska i kawałek szyby – fajny pomysł.

Granicę słowacko-węgierską pokonujemy również w znanym nam miejscu. Nigdy jednak nie jestem w stanie zapamiętać nazwy tego przejścia. Tornyosnémeti. Węgry sprawiają wrażenie przytulnego kraju. Wrażenie takie stwarzają mniejszych rozmiarów domki i ukwiecone ogrody w mijanych wioskach.

Brama do Księstwa Drakuli

Zatrzymaliśmy się w miejscowości Tokaj, słynącej z produkcji win. Każdy pensjonat jest wyposażony w małą piwniczkę, w której turyści mogą posmakować wielu rodzajów tego samego gatunku wina. Próbujemy sześciu z nich.

Rumunię bardzo ciężko opisać w kilku słowach, to przede wszystkim piękna przyroda i uprzejmi, kulturalni ludzie. W kraju, w którym dominują wysokie góry panuje często skrajna bieda. Może właśnie dzięki temu, że rumuńscy górale są biedni, są jednocześnie bardzo otwarci i przyjacielsko nastawieni do obcokrajowców. Tam, gdzie panuje wielka bieda, można jednocześnie dostrzec luksus i przepych. Ekskluzywne samochody, wielkie domy nie są niczym obcym w pejzażu Rumunii. W Karpatach są to jednak przypadki rzadkie. Jednym z najbardziej urokliwych miejsc, jakie mieliśmy okazję zobaczyć, była tzw. Brama do Księstwa Drakuli. W okolicach Gheoghenii istnieją zamki, należące niegdyś do okrutnego księcia. Brama do jego księstwa to naturalnie ukształtowane formy skalne. Droga prowadzi pomiędzy kilkusetmetrowymi skałami ociekającymi wodą. Kolejnym niezapomnianym miejscem jest pasmo gór Moldovenau, gdzie na wysokość 2500 metrów można wjechać w przeciągu pół godziny po idealnym asfalcie. W ciągu tych 30 minut krajobraz zmienia się diametralnie. Na początku zostawia się w dole chmury, potem wszelką roślinność i wkracza się w krainę nagich, ostrych skał, wśród których wiją się serpentyny. Na szczycie jezioro i kilka malowniczo położonych schronisk. Zjazd ze szczytu jest równie ekscytujący, a potęgują go mijane wodospady i górskie strumienie.

Po zjechaniu z gór bieda nie jest już tak powszechna, aż w końcu przeradza się w luksusowe kurorty na wschodnim wybrzeżu Rumunii. W okolicach portowej Konstancy istnieje mierzeja Mamaia, z wielką liczbą hoteli, centrów rozrywkowych, aqua parków a luksusowych pojazdów (na rumuńskich rejestracjach) jest znacznie więcej niż gdziekolwiek w Polsce. Zamiar płynięcia z Konstancy do Odessy upadł z powodu małej częstotliwości kursowania promu (raz na dwa tygodnie). Czekała nas więc jazda przez rozchwianą politycznie Mołdawię.

Pasmo gór Moldovenau pokonuje się serpentynami

Część drugą relacji zamieścimy w kolejnym wydaniu Fiata Wokół Nas, a pełną relację tej, jak i innych wypraw klubu Strangers, można znaleźć na stronie internetowej www.strangers.riders.pl

Joanna Polak

Śmiej się pan z tego!

Idą jesienne chłody, najbezpieczniej zawinąć się w koc i spędzić wieczór przed telewizorem. Na kasetach video jest już dostępna najnowsza komedia Juliusza Machulskiego „Superprodukcja". Machulski tym razem parodiuje środowisko filmowe. Okazuje się, że aby zostać aktorką wystarczy jedynie wpływowy i bogaty mąż. Jędrzej Koniecpolski – gangster z Anina, postanawia spełnić marzenie swojej żony i zapewnić jej start w branży filmowej. Zatrudnia cały sztab specjalistów, którzy nie bardzo mogą sobie poradzić z narastającą presją. W rolach głównych występuje czołówka polskich aktorów: Janusz Rewiński, młodzi i zdolni – Rafał Królikowski i Anna Przybylska oraz Piotr Fronczewski, jako prowincjonalny gangster.

Superprodukcja

I obowiązkowo coś z klasyki. Wybór jest olbrzymi. „Pieskie popołudnie" Sidneya Lumeta to jeden z najwcześniejszych filmów Ala Pacino. Historia nieudanego napadu na bank w Brooklynie przeszła już do kanonu kina, film zdobył dwa Oskary – za najlepszy film i scenariusz. „Pieskie popołudnie" zaczyna się jak klasyczny thriller – dwóch pomyleńców usiłuje sterroryzować pracowników małego oddziału bankowego. Niestety, wszystko idzie nie tak. Dyscyplina wśród zakładników jest żadna, złodzieje tracą autorytet, zjawia się ekipa telewizyjna i policja. Zaczyna się prawdziwy cyrk. Film pełen parodii i groteski, wprowadza też mnóstwo humoru, zwłaszcza czarnego.

Na koniec najlepiej zostawić sobie coś lżejszego. „Kocha, nie kocha" to kolejny film z Audrey Tatou, która po „Amelii" stała się prawdziwą gwiazdą. Tym razem przeżywa rozterki miłosne i to z żonatym mężczyzną. Rzecz jest o tyle ciekawa, że twórcy dają widzowi dwie skrajne wersje tej skomplikowanej historii miłosnej. Trzeba niestety przyznać, że sukcesu „Amelii" nie udało się powtórzyć. Można jednak z czystym sumieniem spędzić wieczór na obejrzeniu „Kocha, nie kocha". Film jest lekki, rozluźniający i nie wymaga skomplikowanych operacji myślowych. Czytadło w wersji filmowej. Warto poświęcić wieczór na spotkanie z uroczą Audrey Tatou.

Premiery

„Nienasycenie". Ekranizacja słynnej powieści Witkacego to dość karkołomne zadanie, warto zobaczyć, jak poradzili sobie z tym twórcy filmu. Skomplikowane związki uczuciowe, przeplatanie się życia i sztuki, a wszystko okraszone potężną dawką absurdu. Reż.: Wiktor Grodecki, wyst.: Cezary Pazura, Leon Niemczyk, Weronika Marczuk-Pazura.

Nienasycenie

„Tristan i Izolda". Animowana wersja słynnego, średniowiecznego romansu. Zapowiada się na kolejny hit dla dzieci, ale i dorosłych, którzy lubią animację. Ważne, aby ani pociechy, ani rodzice się nie nudzili. Reż.: Thierry Schiel.

„Naqoyqatsi". Kolejna część przejmującej, dokumentalnej trylogii przedstawiającej szaleństwo świata. Po „Koyaanisqatsi" i „Powaqqatsi" tym razem twórcy zajęli się problematyką wojny. Przepiękne zdjęcia i doskonała muzyka. Reż.: Godfrey Reggio.

Joanna Polak

Dla bibliofila i smakosza

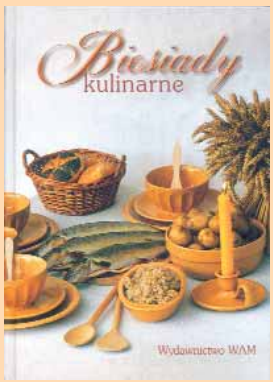
Maleńkie wydawnictwo „Bosz" obdarowało nas prawdziwym cackiem. Najpiękniejsze utwory Wisławy Szymborskiej zyskały przepiękną oprawę plastyczną. Artystka, Elżbieta Hołoweńko – Matuszewska zilustrowała ulotny klimat poezji Szymborskiej za pomocą równie subtelnych środków plastycznych. Na kredowym papierze koloru kości słoniowej w bardzo harmonijny sposób współistnieją ze sobą słowo i obraz. Serię grafik nazwano Zielnikami. Faktycznie, na każdym z obrazków jednym z głównych elementów są fragmenty zasuszonych roślin. Zaznaczyć trzeba, że wierszy nie wydrukowano surową czcionką, lecz starannym, okrągłym i pochyłym pismem odręcznym. Cała książka to idealny prezent dla osób ceniących nie tylko treść, ale i formę. Wydawcy postarali się także o przystępną cenę, a wydanie jest niemal bibliofilskie. Naprawdę warto mieć takie dzieło w swojej domowej biblioteczce.

Wisława Szymborska: Wiersze, Elżbieta Hołoweńko-Matuszewska „Zielniki". Wydawnictwo Bosz. Lesko 2003.

Coś dla wielbicieli połączenia powieści z kluczem i wykładu naukowego. Pomysł Somozy nie jest nowatorski, najbardziej popularny przykład literatury tego typu stanowi „Imię Róży" Umberto Eco, a ostatnio choćby „Ostatnia bitwa Templariusza" Arturo Perez – Reverte. Akcja powieści jest osadzona w starożytnych Atenach, w okresie działania Akademii Platońskiej. Filozofia, lub raczej jej wynaturzenie, prowadzi do niezwykłych i odrażających wydarzeń. Autor wyraźnie odwołuje się do tradycji Agaty Christie. Główny bohater nazywa się Herakles Pontor, to nie może być przypadek. Książkę czyta się gładko, choć koniec nie należy do zbyt estetycznych. Jeśli komuś nie przeszkadza drastyczność w słowie pisanym, powinien sięgnąć po „Jaskinię Filozofów", jest to bowiem kolejna ciekawa pozycja w swoim gatunku.

Jose Carlos: Somoza: Jaskinia filozofów. Muza. Warszawa 2003.

Bardzo oryginalna koncepcja – dwie gospodynie domowe, miłośniczki dobrej kuchni, rozmawiają ze sobą o własnych zwyczajach kulinarnych. A mają wiele do powiedzenia na ten temat. Rady i spostrzeżenia są naprawdę trafione i przydatne. Stasia i Hania to typowe, fantastycznie gotujące i kochające to zajęcie kobiety. Rozdziały książki poświęcone są bardzo różnym tematom; wegetarianizmowi, sałatkom, zupom, ciastom. Dialogi przeplecione są ulubionymi przepisami, zazwyczaj prostymi, lecz rewelacyjnymi w tej właśnie prostocie. Panie nie zawsze zgadzają się ze sobą, ale stanowi to jedynie kolejne urozmaicenie; na przykład pani Stasia nienawidzi zasmażki, za to pani Hania nie wyobraża sobie bez niej kapuśniaku. „Biesiady kulinarne" to praktyczna i relaksująca książka.



Anna i Stanisława: Biesiady kulinarne. Wydawnictwo WAM. Kraków 2003.

Marcin Matuzik

Świadectwa wojny czy mistyfikacja?

Pierwsza wojna w Zatoce Perskiej zrewolucjonizowała przedstawianie działań zbrojnych przez telewizję. Skala relacji 24 godziny na żywo w CNN z linii frontu była czymś dotychczas niespotykanym, choć pierwsze relacje z frontu amerykanie oglądali już podczas wojny w Wietnamie. Drugi konflikt iracki miał wpływ na Internet. Powstało nowe zjawisko – blogi wojny.

Scott Rosenberg – publicysta internetowego magazynu Salon. com twierdzi, że blog jest jedną z form „nowego dziennikarstwa", czyli rodzajem publicystyki, która odbywa się z pominięciem redaktorów, cenzorów, wydawców i innych osób mogących wpłynąć na to, co blogger chce powiedzieć. Choć zdaniem Rosenberga bloggerzy nie zakładają rywalizacji z zawodowymi mediami i dziennikarzami, to z pewnością odbierają im część odbiorców. W pewnej mierze blogi zdobywają zaufanie odbiorców, bo ci mają poczucie, że mówi do nich ktoś bliski, podobny do nich szary człowiek, a nie dziennikarz – osoba obca, zabierająca głos *ex cathedra*.

Ekipy telewizyjne przed wojną w Iraku zostały przypisane do konkretnych oddziałów wojskowych. Mogły korzystać niemal ze wszystkich możliwych środków technicznych: wideotelefonów, telefonów satelitarnych, kamer noktowizyjnych a nawet wozów bojowych przerobionych na potrzeby mediów. Środki łączności, z których korzystali dziennikarze należały do armii, więc dziennikarze nie mogli informować skąd nadają. Armia wyposażyła korespondentów wojennych w kamizelki kuloodporne, hełmy oraz kombinezony przeciwchemiczne. Zapewniła im także przeszkolenie. Ceną za komfortowe warunki pracy była utrata niezależności wynikająca z dyskretnej kontroli armii.

Armia amerykańska podłączona jest do sieci komputerowej Nippernet (Nonsecure Internet Protocol Network) oraz sieci Army Knowledge Online. Ta druga jest siecią zabezpieczoną przed włamaniami i z niej najczęściej korzystali żołnierze by kontaktować się z rodzinami oraz przeglądać strony WWW. Były tylko dwa ograniczenia. Nie mogli rozsyłać pornografii oraz przekazywać szczegółów działań wojennych. To właśnie dzięki tym sieciom żołnierze prowadzili „blogi wojny". Wirtualne pamiętniki to dowód na bezsilność dowódców wobec Internautów w mundurach. Wprawdzie cenzura wojenna już w 1991 roku, podczas „Pustynnej Burzy", nie zdołała przeszkodzić dziennikarzom CNN w przeprowadzeniu relacji z nalotu na Bagdad, bo uczynili to z dachu hotelu w centrum miasta, ale po raz pierwszy nie cenzurowane wiadomości przekazywali opinii publicznej sami żołnierze, korzystając na dodatek z wojskowego sprzętu. Blogi żołnierzy były swego rodzaju wentylem bezpieczeństwa pomagającym rozła-

dować emocje, stres i niezadowolenie oraz doskonałym źródłem wiedzy o stanie ducha żołnierzy dla generalicji.

„Blogi są nieporadne ale autentyczne, opisują szczegóły, a nie strategię, czyli to interesuje zwykłych ludzi" – uważa Laura Behrens, ekspert medialny z firmy Gartner G2. Nie znajdziemy w nich rozpraw o strategii i przemyśleń znad mapy sztabowej. Są wśród blogów wojennych dzieła indywidualne i zbiorowe, takie jak pamiętnik sierżanta Strykera, który redaguje wraz z kilkoma innymi sierżantami, kapralem i kapitanem. Żołnierze opisywali np. udrękę, jaką było obowiązkowe noszenie kombinezonów przeciwchemicznych w pięćdziesięciostopniowym upale lub ironicznie komentowali militarne fascynacje projektantów mody pod wpływem wojny w Iraku.

Nie zawsze wiadomo czy autor bloga istniał naprawdę. Blog mógł być redagowany przez wywiad lub Pentagon, a także zwykłą mistyfikacją podszywającej się pod świadka wojny osoby żyjącej z dala od niej. Mimo to w czasie działań w Iraku aż 73% Amerykanów wierzyło w prawdziwość „wojennych" pamiętników.

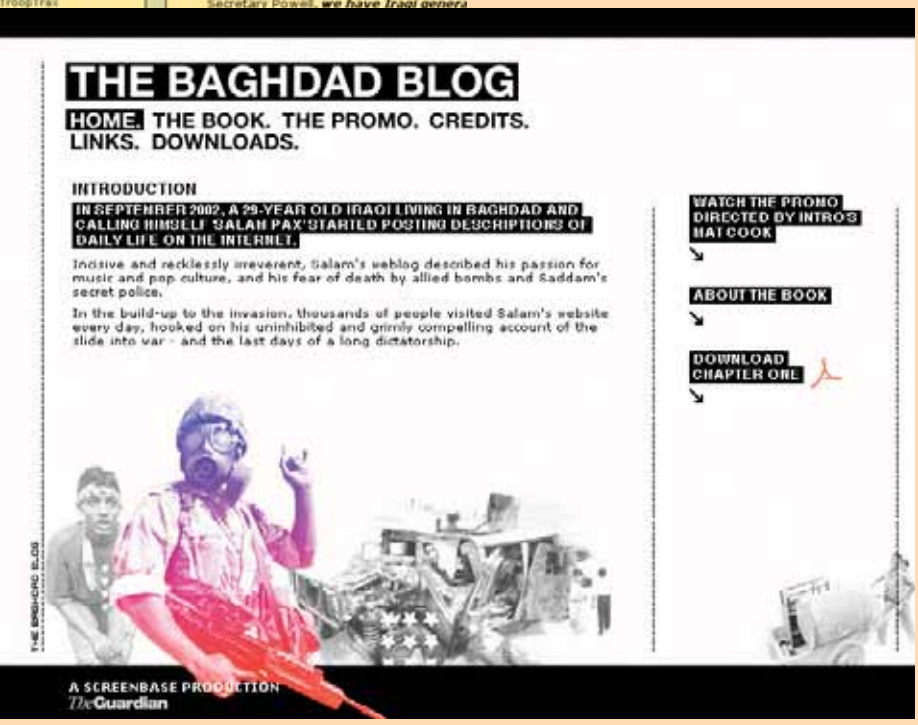
Podejrzenia wzbudził np. blog porucznika Smasha. Po pierwsze takie samo nazwisko nosił jeden z bohaterów kreskówki Simpsonowie. Ponadto opisywane przez niego spotkanie z dziennikarzem, który rzekomo rozpłakał się na wieść, że żołnierze planują zatelefonować z pożyczonego im przez niego telefonu do rodziny poległego kolegi, wydała się czytelnikom zbyt łzawa i nieprawdziwa, czemu dali wyraz w komentarzach.

Prawie trzydziestoletni nauczyciel z Bagdadu, który przyjął pseudonim Salam Pax, składający się ze słów oznaczających po arabsku i łacinie „pokój", przekazywał wiadomości o zbliżającej się do stolicy Iraku ofensywie koalicji antysaddamowskiej. Salam Pax potępiał w swoim pamiętniku wojnę, ale z drugiej strony wyrażał opinię, że bez interwencji z zewnątrz, obalenie Saddama Husaina nie byłoby możliwe. Bloga ozdobił grafiką przedstawiającą Statuę Wolności na tle flagi Iraku. Ponieważ autor bloga zamieścił w nim tekst identyczny ze znajdującym się na internetowej stronie brytyjskiego Instytutu Wojny i Pokoju, zrodziło to podejrzenia o autentyczność jego tożsamości, choć mógł skopiować tekst i do bloga wkleić. Podejrzenia wzbudził też perfekcyjny angielski oraz umiejętność posługiwania się Internetem rzadka wśród Irakijczyków.

Blogi zakładali także dziennikarze – wolni strzelcy, chcący zachować całkowitą niezależność. Korzystając z laptopa i satelitarnego telefonu, relacjonowali wydarzenia z samego środka konfliktu. Christopher Allbritton wyjechał do Iraku na konto własne i swoich czytelników, którzy złożyli się na jego wyjazd. Relacjonował wydarzenia irackie tylko na swoim blogu. Ten sposób przekazywania wiadomości z wojny nie zrodził się spontanicznie, o swoim planie informował jeszcze przed rozpoczęciem działań.

W kwietniu tego roku aż trzy blogi dotyczące konfliktu irackiego znalazły się w pierwszej piątce najlepszych blogów magazynu Forbes. Na piątym miejscu znalazł się blog Sallama Paxa, na miejscu trzecim zapiski Christophera Allbrittona, a na miejscu drugim blog przeciwnika wojny, będącego amerykańskim żołnierzem podczas pierwszej wojny w zatoce.

Czy wojenne pamiętniki będą pisać także polscy żołnierze z Iraku? ■



Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Życie na Księżycu?

Do dziś nie wiadomo, co dzieje się na Srebrnym Globie i pod jego powierzchnią, chociaż od bardzo dawna obserwowane są zjawiska, które zdają się skutecznie podważać tezę, iż nasz ziemski satelita jest jedynie martwą kosmiczną bryłą.

Na Srebrnym Globie dzieją się różne dziwne rzeczy sugerujące, że albo istnieje tam życie w najprymitywniejszej formie odpowiadającej sinicom i bakteriom ziemskim, powodującym okresowe zmiany zabarwienia księżycowego gruntu, albo... na Księżycu istniało, a może nawet jeszcze istnieje wysoko rozwinięte życie, które wygenerowało formy, przewyższające nas intelektem! Dowodem na to są ślady przypominające ruiny ziemskich budowli, pracę maszyn i inne przejawy świadomej, celowej działalności. Fakty te mogą niezbicie dowodzić istnienia tam przedstawicieli bardzo aktywnej, ale ciągle jeszcze ukrywającej się przed oczami Ziemian, Obcej Cywilizacji pochodzącej z naszego Układu Słonecznego.

W roku 1992 zdjęcia powierzchni Księżyca wykonane w różnych okresach czasu przez amerykańskie sondy kosmiczne zaczęły być analizowane przez prof. Richarda Hoaglanda i jego zespół The Mars Mission, czyli TMM. TMM poszukiwał na fotografiach nienaturalnie wyglądających formacji skalnych, które mogłyby być ruinami czy szczątkami jakichś sztucznych konstrukcji i starał się wydobyć je na światło dzienne przy użyciu skomplikowanej techniki komputerowej. Dość szybko udało się odnaleźć obszary, nie będące zwykłymi formacjami terenowymi, ale stanowiące najprawdopodobniej rezultat działalności Obcych na Srebrnym Globie. Jednym z najciekawszych odkryć tej ekipy jest zdjęcie krateru Ukert, stanowiącego – co najciekawsze, centralny (subterralny) punkt widocznej z Ziemi tarczy.

Zdjęcie to wykonane zostało w roku 1967 przez sondę foto-zwiadowczą Lumar Orbiter 3 wystrzeloną przez NASA. Jedna z klatek filmu ukazuje ogromną formację terenową, która wznosi się na wysokość 2400 metrów powyżej poziomu księżycowego gruntu. Eksperci TMM nadali jej nazwę The Shart – Skorupa. Na jednej z fotografii za The Shart widać coś, co przypomina kometę ze skierowanym w dół warkoczem. Specjaliści z TMM nazwali tę formację The Tower – Wieża. Stoi ona na księżycowym gruncie i ma wysokość około 11 km.

Kiedy The Shart i The Tower wzięto pod komputerowe szkła powiększające, stosując odpowiednie techniki kolorowania, a także dodano trzeci wymiar poprzez tonowanie skalami szarości i jasności – TMM dokonała wstrząsającego odkrycia! Jak twierdzi prof. Hoagland, obszar ten jest pokryty czymś, co ochrania znajdujące się pod nim konstrukcje, zaś upływ czasu i erozja uczyniły z bloków szklanych paneli coś w rodzaju weneckiego lustra, które inaczej odbija i rozprasza światło niż otaczający je grunt. Najbardziej odbijające światło obszary nie znajdują się na zewnątrz, jak można by się tego spodziewać po formacjach skalistych,

ale wewnątrz. Badania wykazują, że patrzymy na jakiś twór ze skrytokrystalicznego lub szklistego materiału, który położono warstwami dla uzyskania jego specyficznej geometrii. Kiedy zdjęcie to jeszcze bardziej się powiększy, można na nim dostrzec więcej dziwnych szczegółów. Znajdują się tam np. obiekty architektoniczne wznoszące się 1,5 km nad poziomem gruntu, które są połączone ze sobą dźwigarami, na jakich wspiera się konstrukcja kopuły. Gdy jeden z tych obiektów powiększono, dostrzeżono wyraźne ślady zniszczeń, a ów obiekt nazwano The Castle – Zamek. Jest on – jak twierdzą niektórzy badacze – częścią ramy, która zabezpiecza kopułę przykrywającą miasto. The Castle wystaje 1,5 km nad powierzchnię Srebrnego Globu, a zdjęcia wykonane z pokładu sondy kosmicznej Clementine, wskazują na to, że w jego wnętrzu znajduje się szklisty materiał.

Wiosną 1998 roku ogłoszono odkrycie wody na powierzchni Księżyca. Jedną z implikacji tego faktu jest to, że tam, gdzie jest woda, musi być i atmosfera. A gdzie jest atmosfera, musi być grawitacja, aby ją utrzymać. Istnienie słabej księżycowej atmosfery odkryto w 1997 roku i jak twierdzą lunarni badacze, można tego dowieść obserwując zakrywanie przez tarczę Księżyca widocznych na niebie gwiazd. Gdyby Księżyc nie miał atmosfery, gwiazdy znikałyby natychmiast, gdy jego tarcza przesuwa się po niebie. Gdyby jednak powłoka gazowa istniała, gwiazdy będą migać, zanim zakryje je księżycowa tarcza.

Gwiazdy migają, co dowodzi istnienia atmosfery, a po obliczeniach prowadzi do wniosku, że ma ona grubość około pięciu kilometrów. Istnienie atmosfery na Księżycu usprawiedliwia obecność księżycowych mgieł, mżawek i chmur, które obserwowano już od roku 1773 – kiedy zaczęto budować odpowiednio duże teleskopy. W lipcu 1969 roku jedna z kamer Apolla 11 zarejestrowała świecący obiekt w kształcie cygara poruszający się nad Księżycem. Ponieważ fotografia pokazuje opary, pojazd musiał unosić się w księżycowej atmosferze. Tam, gdzie istnieje atmosfera możliwe jest również istnienie roślinności. Amerykański astronom Edward Pickering zaobserwował w kraterze Eratosthenes białawą plamę o rozmiarach 24 x 13 km, która po wzejściu Słońca zaczyna się zmniejszać, w południe całkiem znika, a potem pokazuje się znów o świcie. Zjawisko to może sugerować, że w czasie księżycowego dnia paruje tam woda, która osiada w nocy w postaci szronu – co stanowiłoby dowód na obecność wody na Księżycu.

Przytoczone fakty dowodzą, że stoimy na progu poznania czegoś, co do niedawna było nawet nie do pomyślenia – odkrycie śladów istnienia życia na Księżycu. ■

GANINEX dealer PRZYJAZNY DLA KLIENTA

SUPER OFERTA
dla pracowników grupy FIAT -a

- korzystny RABAT
- ubezpieczenie FTU GRATIS - na I rok
  - na kolejne - najtańsze pakiety OC/AC/NW
- wzorcowa likwidacja szkód komunikacyjnych:
  - bezpłatna pomoc drogowa
  - bezpłatny samochód zastępczy na czas naprawy
  - bezgotówkowe rozliczenie z FTU
- korzystny odkup
- preferencyjne kredyty
- przydzielony opiekun do sfinalizowania transakcji:

GANINEX PSZCZYNA tel. kom. 601 434 770 Sławomir Marcisz
GANINEX GLIWICE tel. kom. 609 603 128 Robert Stukan

ZADZWOŃ !

GLIWICE, ul. Pszczyńska 306 tel. (032) 230 17 30, fax (032) 230 42 99
KATOWICE, ul. Roździeńskiego 170 tel. (032) 203 66 00
PSZCZYNA, ul. Bielska 31 c tel. (032) 210 10 00, 210 11 11

2+ 2 lata gwarancji

OFERUJEMY
- naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne
- naprawy blacharsko-lakiernicze z zachowaniem gwarancji fabrycznej
- bezgotówkowe rozliczenie napraw powypadkowych
- samochód zastępczy na czas trwania naprawy
- całodobowa pomoc drogowa ASSISTANCE
- sprzedaż oryginalnych części zamiennych i akcesorii
- przeglądy rejestracyjne

FIAT

Ceny

SEICENTO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
ACTUAL	**187.143.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**22.491,00**
ACTIVE	**187.243.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.291,00**
ACTIVE LOOK (wer. specj. opt 363)	**187.143.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.291,00**
ACTIVE BRUSH	**187.741.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**24.210,00**
DYNAMIC	**187.244.1**	**1108/54**	**150**	**6,0**	**3- drzwiowy**	**26.091,00**

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

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

PANDA

ACTUAL	**169.010.0**	**1108/54**	**150**	**5,7**	**5- drzwiowy**	**24.210,00**
ACTIVE	**169.022.0**	**1108/54**	**150**	**5,7**	**5- drzwiowy**	**25.650,00**
ACTIVE PLUS	**169.022.0**	**1108/54**			**5- drzwiowy**	**26.910,00**
DYNAMIC	**169.033.0**	**1242/61**	**155**	**5,6**	**5- drzwiowy**	**29.250,00**
DYNAMIC PLUS	**169.033.0**	**1242/61**			**5- drzwiowy**	**32.310,00**

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

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

PUNTO

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

• 007 - Sekw. autom. szkrz. biegów zł 4.050,00 • 008 - Ster. zdalne otwier./zamyk. zł 405,00 • 009 - ABS zł 1.800,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regul. układ kierow. + reg. siedzenia kierow. zł 495,00 • 097 - Dodat. reflektory p. mgielne zł 450,00 • 112 - Wspomag. elektr. kierownicy zł 1.710,00 • 140 - Auto. klimat. 2-stref. zł 4.950,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 360,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 245 - Ster. radiem z kierown. zł 405,00 • 263 - System CONNECT zł 4.950,00 • 269 - System nawigacji zł 5.400,00 • 286 - Dojazdowe koło zapasowe zł 0,00 • 315 - Radio z CD zł 1.350,00 • 320 - Kierow. i gałka skrz. bieg. pokryte skórą zł 270,00 • 347 - DCzujnik deszczu zł 270,00 • 392 - ESP (tylko z 1.3 JTD 16v i 1.4 16v) zł 2.610,00 • 400 - Dach otwierany elektr. zł 1.800,00 • 407 - Autom. skrz. biegów (dot. 1.2 8v i 1.3 JTD 16v) zł 3.600,00 • 416 - CRUISE CONTROL (tylko 1.4 16v) zł 1.350,00 • 428 - Elektr. otw. szyb i centr. zamek zł 1.080,00 • 431 - Felgi alumin. Elegant + opony 185/60-H14 zł 1.350,00 • 432 - Felgi alumin. Elegant 15" + opony 185/55H15 (dla 1.2 16v i 1.4 16v) zł 1.800,00 • 431 - Felgi alumin. Sport + opony 185/55H15 zł 1.980,00 • 451 - Autoradio kasetowe zł 900,00 • 499 - Pakiet Fix&Go zł 45,00 • 509 - Poduszki boczne zł 900,00 • 508 - Czujn. parkow. zł 540,00 • 543 - Trzeci zagłówek i 3. pas bezp. zł 450,00 565 - CD Changer VANO DIN zł 1.080 • 614 - Kurtyny pow. zł 1.620,00 • 717 - Autoradio CD MP3 + subwoofer zł 1.800,00 • 718 - Subwoofer zł 450,00 • 802 - Lakier sportowy zł 495,00 • 833 - Przyst. do mont. telefonu zł 180,00 • 876 - Zderz. w kol. nadwozia zł 450,00 • 923 - Spoiler dach. zł 360,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 180,00

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

ALBEA

1,2 16v EL	**172.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
1,2 16v HL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.910,00**
1,6 16v HL	**172.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**4-drzwiowy**	**39.240,00**

• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbud. radio (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 września 2003 r.
Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku
Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND	**PALIO WEEKEND 1,2 EL**	**173.262.2**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**35.730,00**
	PALIO WEEKEND 1,2 16v EL	**173.263.2**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**37.530,00**
	PALIO WEEKEND 1,2 16v HL	**173.273.0**	**1243/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**41.130,00**
	PALIO WEEKEND 1,6 16v HL	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**43.830,00**

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

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

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

• 023 - Klimatyzacja/ Szyby elektr. podn. tylne zł 810,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 140 - Atomat. klim. dwustrefowa zł 5.850,00 • 140 - Atomat. klim. dwustref. (dopłata do OPT 025) zł 1.800,00 • 200 - Dod. podgrzewacz temp. wnętrza /dla silnika diesla/ zł 450,00 • 205 - Autonom. ogrzewacz Webesto zł 3.600,00 • 210 - Lakier metal. zł 1.791,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.400,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.700,00 • 245 - Skórzana kierow. z 6 przyciskami zł 540,00 • 256 - Pojemnik CARGO w bagażn.zł 135,00 • 295 - Siedzenie pasaż. składane w stolik zł 315,00 • 320 - Kierow. pokryta skórą zł 405,00 • 350 - Pakiet zimowy zł 1.080,00 • 43X - Pakiet zimowy II (elekt. sterowany, podgrzew. fotel kierowcy z funkcją pamięci + podgrzew. przednie fotele, podgrzew. spryskiwacze szyby przed. oraz spryskiwacze refl.) zł 4.950,00 • 392 - ESP – kontrola stabilności poj. 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
• 40K - Otwierana tylna szyba zł 720,00 • 070 - Zaciemnione tylne szyby (od tylnych drzwi + bagażnik) zł 720,00

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

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

DOBLÒ

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³ / moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2 Bz ACTUAL SX	119.510.0	1242/65	142	7,7	4-drzwiowy	39.510,00
1,6 16v ACTUAL SX	119.511.0	1596/103	168	8,6	4-drzwiowy	44.010,00
1,9 D ACTUAL SX	119.512.0	1910/63	141	7,7	5-drzwiowy	44.910,00
1,9 JTD ACTUAL SX	119.513.0	1910/63	141	7,7	5-drzwiowy	48.510,00
1,9 JTD ACTUAL SX (+opt. 57X)	119.513.0	1910/105			5-drzwiowy	48.870,00
1,6 16v ACTIVE ELX	119.711.0	1596/103	168	8,8	5-drzwiowy	46.710,00
1,9 D ACTIVE ELX	119.712.0	1910/63	141	7,2	5-drzwiowy	47.610,00
1,9 JTD ACTIVE ELX	119.713.0	1910/100	141	7,2	5-drzwiowy	51.210,00
1,9 JTD ACTIVE ELX (+opt. 57X)	119.713.0	1910/105			5-drzwiowy	51.570,00
1,9 JTD MALIBU	119.813.0	1910/100	141	7,2	5-drzwiowy	61.110,00
1,9 JTD MALIBU (+opt. 57X)	119.813.0	1910/105			5-drzwiowy	61.470,00

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Reg. wysokość kolumny kier. zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.260,00 • 57X - Wersja JTD o zwiększonej mocy do 105KM zł 360,00 • 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 • 360 - Podwyższony dach zł 3.690,00 • 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 przednie zł 180,00 • 748 - Fartuchy p. błotne zł 162,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00

MULTIPLA

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

• 023 - Szyby tylne ster. elektr. zł 810,00 • 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 720,00 • 205 - Dod. ogrzew. ster. pilotem zł 3.600,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 213 - Autoalarm z pilotem zł 1.080,00 • 245 - Ster. radiem z kierow. zł 630,00 • 263 - Connect zł 4.950,00 • 269 - Nawigacja satelitarna zł 5.850,00 • 320 - Kierow. i gałka biegów obszyte skórą zł 450,00 • 392 - ESP zł 2.250,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.620,00 • 441 - Lusterka zew. składane zł 360,00 • 465 - Lodówka (zamiast środkowego fotela w I rzędzie) zł 360,00 • 499 - Pakiet Fix&Go zł 90,00 • 505 - Poduszki pow. boczne przed. zł 1.080,00 • 508 - Czujnik parkowania zł 720,00 • 553 - Stopień ułatw. wsiadanie zł 360,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.260,00 • 564 - Radio z CD (dopł. do radia CC) zł 540,00 • 576 - Podwójny otwierany el. dach zł 4.050,00 • 614 - Poduszki chron. głowę (przed.) zł 1.080,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (zawiera op. 339, 469, 658) zł 450,00 • 903 - Connect NAV zł 9.900,00 • 980 - Pełnowym. koło zapas. zł 90,00 • 989 - Pakiet dla palących (popieln. i zapaln.) zł 45,00

ULYSSE

ULYSSE ACTIVE 2.0 16v	179.111.0	1997/136	185	9,1	5-drzwiowy	89.910,00
ULYSSE ACTIVE 2,0 JTD 16v	179.115.0	1997/109	174	7,0	5-drzwiowy	98.010,00
ULYSSE DYNAMIC 2,2 JTD 16v	179.617.0	2179/128	182	7,4	5-drzwiowy	121.950,00
ULYSSE ADMIRAL 3.0 V6 24v	179.743.0	2179/128	182	7,4	5-drzwiowy	142.110,00

• 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 pokryta skórą zł 270,00 • 359 - Relingi dachowe poprzeczne zł 900,00 • 365 - Czujnik ciśnienia pow. (tylko z felgami alum.) zł 450,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej zł 450,00 • 392 - ESP - kontrola stabilności pojazdu + ASR + MSR zł 2.250,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 720,00 • 433 - Felgi aluminowe 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 1.080,00 • 659 - Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i dla tylnej szyby zł 180,00 • 897 - Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.070,00 • 903 - System CONNECT NAV zł 4.050,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetlaczem kolorowym 7" zł 6.300,00 • 965 - Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 2.340,00* • 40E - Pakiet superwidoczność zł 1.350,00 • 40F - Pakiet skórzano-elektryczny zł 6.300,00

**dostępne w późniejszym terminie*

SEICENTO VAN

1100 MPI	287.970.1	1108/54	145	6,0	3-drzwiowy	24.210,00

• 025 - Klimatyzacja zł 3.150,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 405,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 270,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 135,00 • 097 - 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

PANDA VAN

1.1	271.091.0	1108/54	150	5,7	5-drzwiowy	26.280,00

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

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PUNTO VAN	**1,2 Bz**	**288.010.1**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**31.140,00**
	1,3 JTD	**288.011.1**	**1251/**			**3-drzwiowy**	**39.510,00**
	1,9 JTD	**288.017.1**	**1910/85**	**173**	**4,9**	**3-drzwiowy**	**40.860,00**

• 009 - ABS zł 1.800,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 495,00 • 082 - Przystosow. do mont. radia zł 180,00 • 097 - Dod. reflektory p. mgielne zł 450,00 • 104 - Wspom. elektr. kierownicy zł 585,00 • 197 - Fartuchy przeciwbł. tylne zł 45,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.080,00 • 451 - Radiomagnetofon kasetowy zł 900,00 • 495 - Zderzaki czarne (nielak.) zł 0,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 900,00 • 524 - Zaślepka w kolorze sam. zł 495,00 • 526 - Zaślepka okien bocz. zł 225,00 • 876 - Zderzaki w kolorze nadw. zł 450,00 • 927 - Listwy ochr. drzwi zł 180,00

PALIO WEEKEND VAN						
1,2 ACTUAL EL 4 miejsc.	**277.312.1**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**36.810,00**
1,2 16v ACTUAL EL 4 miejsc.	**277.313.1**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**38.610,00**
1,2 16v ACTIVE HL 4 miejsc.	**277.323.1**	**1243/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**42.210,00**
1,6 16v ACTIVE HL 4 miejsc.	**277.324.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**44.910,00**

• 009 - ABSz EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) 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**
1,9 D	**223.112.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**44.100,00**
1,9 JTD	**223.113.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**3-drzwiowy**	**47.790,00**
1,9 JTD (+opt. 280)	**223.113.0**	**1910/105**	**168**	**6,4**	**3-drzwiowy**	**48.150,00**
1,2 przeszklony	**223.210.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**40.140,00**
1,9 D przeszklony	**223.212.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**45.270,00**
1,6 16v SX	**223.311.0**	**1596/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**45.810,00**
1,9 D SX	**223.312.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**46.710,00**
1,9 JTD SX	**223.313.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**50.400,00**
1,9 JTD SX (+opt. 280)	**223.313.0**	**1910/105**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**50.760,00**
1,6 16v SX przeszklony	**223.411.0**	**1596/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**46.980,00**
1,9 D SX przeszklony	**223.412.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.880,00**
1,9 JTD SX przeszklony	**223.413.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**51.570,00**
1,9 JTD SX przeszkl. (+opt. 280)	**223.413.0**	**1910/105**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**51.930,00**
Combi 1,6 16v SX	**223.611.0***	**1580/103**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**46.710,00**
Combi 1,9 D SX	**223.612.0***	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.790,00**
Combi 1,9 JTD SX	**223.613.0***	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**51.480,00**
Combi 1,9 JTD SX (+opt. 280)	**223.613.0***	**1910/105**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**51.840,00**

• 008 - Zdalne ster. otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Regul. wys. kol. kierow. zł 315,00 • 025 - Klimat. zł 4.410,00 • 041 - Elektr. podgrzew. lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dod. drzwi boczne przes. zł 1.035,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 333,00 • 097 - Lampy p. mgielne zł 585,00 • 139 - Krótkie przeł. szkrzyni biegów zł 0,00 • 148 - Tylna klapa podn. do góry (z wyc. tylej szyby i podgrzew.) zł 378,00 • 194 Krata zabezp. kierowcę przed przem. się ładunk. zł 360,00 • 197 lub 678 - Fartuchy p. błotne tylne zł 45,00 • 201 - Ruchoma, dziel. przegroda do wys. pasa bezp. zł 648,00 • 210 - Lakier metal. zł 1.080,00 • 280 - Wersja 1.9 JTD o zw. mocy do 100KM zł 360,00 • 297 - Siedz. przed. pasaż. z regul. zł 450,00 • 313 - Autoradio AM/FM z odtwarz. kaset zł 1.395,00 • 360 - Podwyższ. dach zł 3.690,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby (028) + centr. zamek (228) zł 990,00 • 453 - Ogrzewane siedz. kierowcy (tylko dla siedz. opt. 627) zł 423,00 • 502 - Poduszka pow. pasaż. zł 1.080,00 • 505 - Poduszka pow. boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspom. przy parkowaniu zł 900,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydł., asymetr., oszkl. zł 288,00 • 523 - Drzwi boczne przes. zł 1.035,00 • 564 - Autoradio z odtw. płyt kompakt. zł 1.710,00 • 585 - 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 180,00 • 798 - Wykładz. przestrz. ładunk. zł 288,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00 • 876 - Zderzaki w kol. nadw. zł 360,00 • 943 - Zwiększ. ładown. 800 kg zł 990,00

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

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. zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflekt. zł 513,00 • 186 - 3 miejsce w kabinie zł 450,00 • 205 - Auton.ogrzewacz WEBASTO zł 2.340,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 630,00 • 415 - Cruise Control zł 1.170,00 • 451 - Autoradio zł 1.170,00 • 452 - Przed. siedz. podgrzew. zł 378,00 • 500 - Pod. pow. kierowcy zł 1.440,00 • 502 - Poduszka pow. kier. i pasażera/ów zł 1.170,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przes. zł 1.305,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszkl. zł 198,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przes. i oszklone zł 198,00 • 521 - Para bocznych drzwi przes. i oszkl. zł 1.440,00 • 627 - Siedzenie kier. z podłokiet. zł 342,00 • 647 - Szyby boczne przes. zł 243,00 • 717 - Autoradio Extraseria zł 1.485,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przed. zł 162,00 • 950 - Regul. poj. siedz. pasaż. zł 198,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedn. części przestrz. ładunk. zł 198,00

DUCATO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
FURGON						
2,0 BZ 11Q KRÓTKI 2850mm	244.3L1.0	1998/110	135	13,0	4-drzwiowy	63.720,00
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	244.3L2.0	1997/84	135	13,0	4-drzwiowy	67.770,00
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850mm	244.3L3.0	2286/110	135	13,0	4-drzwiowy	72.630,00
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	244.4L2.0	1997/84	135	13,0	4-drzwiowy	71.280,00
2,3 JTD 11Q ŚREDNI 3200mm	244.4L3.0	2286/110	135	13,0	4-drzwiowy	75.330,00
2,0 JTD 11Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G2.0	1997/84	135	13,0	4-drzwiowy	74.160,00
2,3 JTD 11Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G3.0	2286/110	135	13,0	4-drzwiowy	78.210,00
2,0 BZ 15Q ŚREDNI 3200mm	244.4L1.0	1998/110	135	13,0	4-drzwiowy	69.480,00
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	244.4L2.0	1997/84	135	13,0	4-drzwiowy	73.530,00
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200mm	244.4L3.0	2286/110	135	13,0	4-drzwiowy	77.580,00
2,0 BZ 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G1.0	1998/110	135	13,0	4-drzwiowy	72.360,00
2,0 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G2.0	1997/84	135	13,0	4-drzwiowy	76.410,00
2,3 JTD 15Q PODW.DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G3.0	2286/110	135	13,0	4-drzwiowy	80.460,00
2,8 JTD 15Q PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	83.160,00
2,8 JTD 15Q POD. DACH 4x4 ŚREDNI 3200mm	245.4G6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	109.620,00
2,0 BZ 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G1.0	1998/110	135	13,0	4-drzwiowy	75.060,00
2,3 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G3.0	2286/110	149	8,1	4-drzwiowy	83.160,00
2,8 JTD 15Q PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	85.860,00
2,3 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G3.0	2286/110	149	9,6	4-drzwiowy	84.870,00
2,8 JTD MAXI PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.4G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	86.760,00
2,3 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	245.5G3.0	2286/110	152	9,6	4-drzwiowy	87.570,00
2,8 JTD MAXI PODW. DACH DŁUGI 3700mm	245.5G5.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	88.920,00
KABINOWY						
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm	243.3C2.0	1997/84	128	8,7	2-drzwiowy	61.650,00
2,0 JTD 11Q ŚREDNI 3200 mm	243.4C2.0	1997/84	128	8,7	2-drzwiowy	64.350,00
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4C2.0	1997/84	128	9,0	2-drzwiowy	67.410,00
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	244.4C3.0	2286/110	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 PODW. KABINA MAXI DŁUGI 3700 mm	245.5D5.0	2800/127	148	-	2-drzwiowy	81.540,00
2,8 JTD MAXI PRZEDŁUŻONY 4050 mm	245.6C5.0	2800/127	148	9,6	2-drzwiowy	80.280,00
OSOBOWY/AMBULANS						
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	243.3P4.0	2286/110	149	7,8	4-drzwiowy	85.410,00
2,8 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	243.3P6.0	2800/127	152	9,3	4-drzwiowy	87.840,00
2,3 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	244.4Q4.0	2286/110	149	8,1	4-drzwiowy	95.130,00
2,8 JTD 15Q POD. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9os.	244.4Q6.0	2800/127	152	9,6	4-drzwiowy	98.010,00
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 dla 15 os.	245.5M6.0	2800/127	152	-	4-drzwiowy	106.200,00

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

• 008 - Aut. skrz. bieg. zł 8.955,00 • 008 - Ster. zdalne gniaz. zap. zł 450,00 • 015 - ABS zł 540,00 • 016 - ABS zł 2.205,00 • 025 - Klimat. man. zł 4.500,00 • 025 - Klimat. man. dla wersji osob. zł 5.000,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 857,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. zł 495,00 • 030 - Szyby aterm. zł 315,00 • 033 - Wskaz. poz. pieju 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 - Auton. ogrz. WEBASTO (automat.) zł 2.340,00 • 141 - Opony wzmoc./do trans. ciężk./zł 369,00 • 143 - Opony do CAMPING CAR zł 720,00 • 168 - Nadkola/furtuchy p. błotne tylne luzem (kabina) zł 0,00 • 169 - Red. biegów zł 7.290,00 • 197 - Fart. przeciwbł. kół tyln. 45,00 • 200 - Dod. ogrz. zł 684,00 • 204 - Dod. klim. zł 4.500,00 • 205 - Auton. ogrz. WEBESTO z programat. zł 3.240,00 • 208 - Felgi alum. 16" zł 2.385,00 • 210 - Lakier metal. zł 1.125,00 • 213 - Autoalarm wolum. zł 1.080,00 • 245 - Ster. radioodt. w kierow. zł 369,00 • 263 - Syst. telemat. /L1/ zł 5.130,00 • 269 - Radionaw. /L2/ zł 6.120,00 • 288 - Skrz. do CABINATO zł 5.940,00 • 309 - Wył. akum. zł 666,00 • 316 - Kamera do widoku wst. zł 1.485,00 • 358 - Cow Bar (orurowanie ochronne) zł 450,00 • 360 - Podw. dach zł 2.700,00 • 381 - Zabez. przest. ład. zł 1.440,00 • 414 - Autoradio HIGH zł 1.395,00 • 416 - Cruise control zł 1.170,00 • 428 - Elektr. podn. szyb przednich + centr. zamek zł 1.170,00 • 451 - Autoradio podst. zł 1.125,00 • 453 - Podg. siedz. kier. 414,00 • 465 - Lodówka zł 1.305,00 • 467 - Dod. schow. pom. siedz. kier. i pas. zł 459,00 • 475 - Uchwyt na drab. i osł. szyb tyl. zł 405,00 • 502 - Pod. pow. kier. i pasażera/ów zł 1.170,00 • 505 - Bocz. pod. pow. 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. stopień dla p. drzwi bocz. przes. zł 1.800,00 • 619 - Drzwi tylne otw. 270° zł 720,00 • 633 - Szyby bocz. przesuwne /3 rząd/ zł 720,00 • 640 - Siedz. kier. amort. zł 1.800,00 • 644 - Szyby bocz. przesuwne /2 rząd/ zł 360,00 • 650 - Tachograf zł 2.295,00 • 728 - Tapic. wel. zł 450,00 • 747 - Fart. p. błot. kół przed. zł 162,00 • 782 - Akum. wzm. zł 90,00 • 802 - Lakier extraseria do zam. flot. zł 900,00 • 923 - Gniazdo 12V w przes. ład. zł 45,00 • 833 - Inst. pod tel. kom. zł 180,00 • 839 - Kieszeń po str. pas. zł 45,00 • 845 - Zam. schow. w des. rozd. zł 90,00 • 878 - Kołpaki zł 162,00 • 903 - Syst. tel. z naw. pikt. /L3/ zł 7.020,00 • 904 - Syst. tel. z naw. kartogr. /L4/ zł 9.000,00 • 916 - Ogran. przes. zł 135,00 • 939 - Blokada dyf. zł 2.700,00 • 965 - 3 rząd siedz. z poch. oparc. zł 1.800,00 • 983 - Drążek stab. zł 180,00

LISTA CEN 1/5/2003 DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH MARKI LANCIA
OBOWIĄZUJE OD 1 maja 2003 r.

LANCIA Y

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1.2 Unica 8V	157.060.2	1242/60 KM	158	5,7	3-drzwiowy	36.450,00
1.2 SS Vanity 8V	157.090.2	1242/60 KM	158	5,7	3-drzwiowy	39.150,00
1.2 SS Vanity 16V	157.097.2	1242/80 KM	174	6,0	3-drzwiowy	41.580,00
1.2 LS 16V	157.197.2	1242/80 KM	174	6,0	3-drzwiowy	46.080,00

• 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 041 - Lusterka zewnętrzne elektrycznie ustawiane i podgrzewane zł 468,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 504,00 • 164 - Kanapa tylna dzielona zł 540,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 4.500,00 • 241 - Lakier metalizowany zł 990,00 • 320 - Koło kierownicy i gałka dźwigni zmiany biegów w skórze zł 441,00 • 386 - Radionawigator zł 5.400,00 • 431 - Felgi aluminiowe + opony poszerzone zł 1.512,00 • 499 - Zestaw do napraw opon Kit Fix & Go zł 0,00 • 505 - Boczne poduszki powietrzne zł 1.260,00 • 564 - Radioodtwarzacz CD zł 1.620,00 • 833 - Przystosowanie pod telefon zł 495,00 • 356 - Mapa Portugalii zł 1.350,00 • 530 - Mapa Włoch zł 1.350,00 • 533 - Mapa Niemiec zł 1.350,00 • 537 - Mapa Francji zł 1.350,00 • 538 - Mapa Belgii zł 1.350,00 • 540 - Mapa Holandii zł 1.350,00 • 542 - Mapa Szwajcarii zł 1.350,00 • 548 - Mapa Austrii zł 1.350,00 • 549 - Mapa Danii zł 1.350,00 • 574 - Mapa Hiszpanii zł 1.350,00

LANCIA LYBRA

1.8 LX	109.522.1	1747/130	201	8,3	4-drzwiowy	83.970,00
2.0 LX	109.525.1	1998/150	210	9,8	4-drzwiowy	88.470,00
1.9 JTD LX	109.537.1	1910/115	187	5,9	4-drzwiowy	89.460,00
2.4 JTD LX	109.548.1	2387/150	212	6,6	4-drzwiowy	104.760,00
2.0 EMBLEMA	109.225.1	1998/150	210	9,8	4-drzwiowy	96.930,00
1.9 JTD EMBLEMA	109.295.1	1910/115	187	5,9	4-drzwiowy	103.230,00
2.4 JTD EMBLEMA	109.255.1	2387/150	212	6,6	4-drzwiowy	119.340,00
SW 1.8 LX	109.862.1	1747/130	201	8,7	5-drzwiowy	86.670,00
SW 2.0 LX	109.865.1	1998/150	210	10,0	5-drzwiowy	91.170,00
SW 1.9 JTD LX	109.877.1	1910/115	187	6,1	5-drzwiowy	92.160,00
SW 2.4 JTD LX	109.888.1	2387/150	212	6,8	5-drzwiowy	107.460,00
SW 2.0 EMBLEMA	109.825.1	1998/150	210	10,0	5-drzwiowy	99.180,00
SW 1.9 JTD EMBLEMA	109.895.1	1910/115	187	6,1	5-drzwiowy	105.480,00
SW 2.4 JTD EMBLEMA	109.855.1	2387/150	212	6,8	5-drzwiowy	121.590,00

• 006 - Tylne zawieszenie samopoz. Nivomat (Lybra SW) zł 1.800,00 • 070 - Tylne szyby przyciemn. zł 450,00 • 102 - Spryskiwacze refl. zł 810,00 • 117 - Rel. dachowe (Lybra SW) zł 1.080,00 • 195 - Tylne siedz. dziel. zł 720,00 • 205 - Dod. ogrzew. webasto zł 2.430,00 • 211 - Tapicerka skórz. (zaw. opcje 195, 320, 452) zł 6.750,00 • 213 - Alarm z czujn. podn. zł 1.440,00 • 230 - Reflektory ksen. zł 3.960,00 • 241 - Lakier metal. zł 1.800,00 • 347 - Czujnik opadów zł 540,00 • 351 - Nawigacja sat. + telefon GSM wbud. w deskę rozdz. zł 8.850,00 • 381 - Siatka rozdz. część pasaż. od bagaż.(Lybra SW) zł 585,00 • 385 - Czujnik zapar. szyb zł 540,00 • 392 - VDC - system kontroli toru jazdy zł 2.700,00 • 400 - Przeszkl. dach otwierany elektr. zł 3.060,00 • 410 - Wewn. lusterko autom. przyciemn. zł 450,00 • 416 - Tempomat zł 1.440,00 • 431 - Felgi alum. + poszerzone opony 205/60 R15 zł 2.160,00 • 441 - Lusterka boczne składane elektr. zł 630,00 • 452 - Fotele przednie podgrz. elektr. zł 900,00 • 501 - Pamięć ustaw. fotela kierowcy i lusterek zł 6.570,00 • 530 - Mapa Włoch, Niemiec, Francji, Mapa Belgii, Holandii, Szwajcarii, Austrii, Danii , Hiszpanii zł 1.620,00 • 563 - Zmieniarka CD zł 1.980,00 • 631 - Uchwyty fotelika dla dzieci ISOFIX zł 108,00 • 718 - System audio BOSE zł 2.520,00 • 728 - Tapicerka Extraserie 1* zł 2.250,00 • 802 - Lakier dwukol. zł 2.070,00 • 833 - Gniazdo radiotel. zł 441,00 • 982 - Koło zap. z felgą alum. (wzór A) zł 540,00 • 991 - Koło zap. z felgą alum. + posz. opona zł 630,00

**dostępne w późniejszym terminie*

Cena w Euro z VAT

LANCIA THESIS

2.0 Turbo 20v Executive 6m	115.368.0	1998/185	224	11,1	4-drzwiowy	38.340,00
2.0 Turbo 20v Emblema 6m	115.468.0	1998/185	224	11,1	4-drzwiowy	42.750,00
2.4 20v Executive 6m	115.364.0	2446/170	217	10,9	4-drzwiowy	42.210,00
2.4 20v Emblema 6m	115.464.0	2446/170	217	10,9	4-drzwiowy	46.620,00
2.4 20v Executive A/T	115.374.0	2446/170	217	10,9	4-drzwiowy	43.920,00
2.4 20v Emblema A/T	115.474.0	2446/170	217	10,9	4-drzwiowy	48.420,00
2.4 JTD 10V Executive 6m	115.365.0	2387/150	206	8,2	4-drzwiowy	42.930,00
2.4 JTD 10V Emblema 6m	115.465.0	2387/150	206	8,2	4-drzwiowy	47.430,00
3.0 V6 Executive A/T	115.376.0	2959/215	234	13,6	4-drzwiowy	49.950,00
3.0 V6 Emblema A/T	115.476.0	2959/215	234	13,6	4-drzwiowy	54.360,00

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

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

LISTA CEN NR 3 - ALFA ROMEO
DLA SAMOCHODÓW IMPORTOWANYCH MARKI ALFA ROMEO
OBOWIĄZUJE OD 15 maja 2003

ALFA ROMEO 147

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
147 1.6 TS 105 KM Impression	**190.531.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**3-drzwiowy**	**55.350,00**
147 1.6 TS 105 KM Progression	**190.031.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**3-drzwiowy**	**60.030,00**
147 1.6 TS 105 KM Distinctive	**190.231.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**3-drzwiowy**	**65.250,00**
147 1.6 TS 120 KM Distinctive	**190.431.0**	**1598/120**	**195**	**8,2**	**3-drzwiowy**	**67.950,00**
147 2.0 TS Distinctive	**190.335.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**3-drzwiowy**	**79.110,00**
147 2.0 TS Selespeed Distinctive	**190.835.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**3-drzwiowy**	**85.320,00**
147 1.9 JTD 100 KM Impression	**190.533.0**	**1910/100**	**183**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**65.700,00**
147 1.9 JTD 115 KM Progression	**190.134.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**72.450,00**
147 1.9 JTD 115 KM Distinctive	**190.434.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**3-drzwiowy**	**76.950,00**
147 1.9 JTD 16v Progression	**190.136.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**3-drzwiowy**	**75.600,00**
147 1.9 JTD 16v Distinctive	**190.436.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**3-drzwiowy**	**80.100,00**
147 1.6 TS 105 KM Impression	**190.551.0**	**1598/105**	**185**	**8,4**	**5-drzwiowy**	**57.150,00**
147 1.6 TS 105 KM Progression	**190.051.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**61.830,00**
147 1.6 TS 105 KM Distinctive	**190.251.0**	**1598/105**	**185**	**8,1**	**5-drzwiowy**	**67.050,00**
147 1.6 TS 120 KM Distinctive	**190.451.0**	**1598/120**	**195**	**8,2**	**5-drzwiowy**	**69.750,00**
147 2.0 TS Distinctive	**190.355.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**80.910,00**
147 2.0 TS Selespeed Distinctive	**190.855.0**	**1970/150**	**208**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**87.120,00**
147 1.9 JTD 100 KM Impression	**190.553.0**	**1910/100**	**183**	**5,8**	**5-drzwiowy**	**67.500,00**
147 1.9 JTD 115 KM Progression	**190.154.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**5-drzwiowy**	**74.250,00**
147 1.9 JTD 115 KM Distinctive	**190.454.0**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**5-drzwiowy**	**78.750,00**
147 1.9 JTD 16v Progression	**190.156.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**5-drzwiowy**	**77.400,00**
147 1.9 JTD 16v Distinctive	**190.456.0**	**1910/140**	**206**	**5,9**	**5-drzwiowy**	**81.900,00**

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

ALFA ROMEO 147 GTA

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

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

ALFA ROMEO 156

ALFA ROMEO 156 SW

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
156 1.6 TS Impression	**116.121.2**	**1598/120**	**200**	**8,2**	**4-drzwiowy**	**67.500,00**
156 1.6 TS Progression	**116.221.2**	**1598/120**	**200**	**8,2**	**4-drzwiowy**	**74.610,00**
156 1.8 TS Impression	**116.123.2**	**1747/140**	**208**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**69.660,00**
156 1.8 TS Progression	**116.223.2**	**1747/140**	**208**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**76.770,00**
156 2.0 JTS Progression	**116.375.2**	**1970/165**	**220**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**82.170,00**
156 2.0 JTS Distinctive	**116.075.2**	**1970/165**	**220**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**93.870,00**
156 2.0 JTS Selespeed Progression	**116.374.2**	**1970/165**	**220**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**86.220,00**
156 2.0 JTS Selespeed Distinctive	**116.074.2**	**1970/165**	**220**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**97.920,00**
156 2.5 V6 Distinctive	**116.429.2**	**2492/192**	**230**	**11,8**	**4-drzwiowy**	**117.630,00**
156 2.5 V6 Q-System Distinctive	**116.439.2**	**2492/192**	**227**	**11,9**	**4-drzwiowy**	**123.930,00**
156 1.9 JTD Impression	**116.146.2**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**4-drzwiowy**	**72.900,00**
156 1.9 JTD Progression	**116.246.2**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**4-drzwiowy**	**80.010,00**
156 1.9 JTD Distinctive	**116.286.2**	**1910/115**	**191**	**5,8**	**4-drzwiowy**	**91.710,00**
156 1.9 JTD 16v Impression	**116.156.2**	**1910/140**	**209**	**5,9**	**4-drzwiowy**	**76.500,00**
156 1.9 JTD 16v Progression	**116.546.2**	**1910/140**	**209**	**5,9**	**4-drzwiowy**	**83.610,00**
156 1.9 JTD 16v Distinctive	**116.586.2**	**1910/140**	**209**	**5,9**	**4-drzwiowy**	**95.310,00**
156 2.4 JTD 20v Progression	**116.257.2**	**2387/150**	**212**	**6,6**	**4-drzwiowy**	**103.230,00**
156 2.4 JTD 20v Distinctive	**116.457.2**	**2387/150**	**212**	**6,6**	**4-drzwiowy**	**114.930,00**
156 SW 1.6 TS Impression	**116.721.2**	**1598/120**	**200**	**8,3**	**5-drzwiowy**	**71.100,00**
156 SW 1.6 TS Progression	**116.621.2**	**1598/120**	**200**	**8,3**	**5-drzwiowy**	**78.210,00**
156 SW 1.8 TS Impression	**116.773.2**	**1747/140**	**208**	**8,6**	**5-drzwiowy**	**73.260,00**
156 SW 1.8 TS Progression	**116.723.2**	**1747/140**	**208**	**8,6**	**5-drzwiowy**	**80.370,00**
156 SW 2.0 JTS Progression	**116.675.2**	**1970/165**	**220**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**85.770,00**
156 SW 2.0 JTS Distinctive	**116.175.2**	**1970/165**	**220**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**97.470,00**
156 SW 2.0 JTS Selespeed Progress.	**116.674.2**	**1970/165**	**220**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**89.820,00**
156 SW 2.0 JTS Selespeed Distinct.	**116.174.2**	**1970/165**	**220**	**8,9**	**5-drzwiowy**	**101.520,00**
156 SW 2.5 V6 Distinctive	**116.929.2**	**2492/192**	**230**	**11,8**	**5-drzwiowy**	**121.230,00**
156 SW 2.5 V6 Q-System Distinct.	**116.939.2**	**2492/192**	**227**	**11,9**	**5-drzwiowy**	**127.530,00**
156 SW 1.9 JTD Impression	**116.746.2**	**1910/115**	**191**	**6,0**	**5-drzwiowy**	**76.500,00**
156 SW 1.9 JTD Progression	**116.646.2**	**1910/115**	**191**	**6,0**	**5-drzwiowy**	**83.610,00**
156 SW 1.9 JTD Distinctive	**116.686.2**	**1910/115**	**191**	**6,0**	**5-drzwiowy**	**95.310,00**
156 SW 1.9 JTD 16v Impression	**116.756.2**	**1910/140**	**209**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**80.100,00**
156 SW 1.9 JTD 16v Progression	**116.846.2**	**1910/140**	**209**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**87.210,00**
156 SW 1.9 JTD 16v Distinctive	**116.886.2**	**1910/140**	**209**	**6,1**	**5-drzwiowy**	**98.910,00**
156 SW 2.4 JTD 20v Progression	**116.657.2**	**2387/150**	**212**	**6,7**	**5-drzwiowy**	**106.830,00**
156 SW 2.4 JTD 20v Distinctive	**116.847.1**	**2387/150**	**212**	**6,7**	**5-drzwiowy**	**118.530,00**

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

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

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

ALFA ROMEO 156 SW GTA

ALFA ROMEO 166

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

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

ALFA ROMEO GTV

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

ALFA ROMEO SPIDER

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

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

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

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 31 października 2003 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, Skoczów Tel. (0-33) 8538215, Fax (0-33) 8532964 Prezes: Giovanni Sella	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrekcja Generalna	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	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	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. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Natale Rigano	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
11. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
12. Ingest Facility Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134018, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
13. Sadi Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
14. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074900, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
15. Fidis Faktoring Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074921, Fax (0-22) 6074853 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe
16. SIRIO Polska Sp. z o. o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Liberale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny
17. MIDAS Polska Sp. z o. o.	ul. Żwirki i Wigury 81, 02-091 Warszawa Tel. (0-22) 6686431, Fax (0-22) 6686437 Prezes Zarządu: Jerzy Kaczmarek	naprawa samochodów i sprzedaż części zamiennych

Joint Ventures

1. Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrektor Generalny: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. GM-Fiat Worldwide Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Ralf Hünerfeld	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
3. Fiat Bank Polska SA	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
4. Fidis Leasing Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074973-74, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi leasingowe
5. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA	ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia majątkowe
6. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA	ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia na życie

Możesz mnie nazywać terenówką. Możesz mnie nazywać minibusem. Możesz mnie nazywać kombi. Możesz mnie nazywać vanem.

Tylko nie mów do mnie „mały"

Zgrabna, solidna sylwetka w żywych barwach. Poduszki i kurtyny powietrzne oraz ABS zadbają o Twoje bezpieczeństwo w każdych warunkach. Ergonomiczny drążek zmiany biegów umiejscowiony jest tak jak w minivanach. Obszerne wnętrze dla pięciu osób, bagażnik wystarczająco pojemny, by zmieścić cały bagaż. Centralny zamek i podnoszone elektrycznie przednie szyby oraz automatyczna klimatyzacja sprawią, że prowadząc nowego **Fiata Panda** poczujesz prawdziwą radość. Do wyboru są dwa dynamiczne i ekonomiczne silniki 1.1 8v (54 KM) i 1.2 8v (60 KM). **Potrafiłbyś teraz powiedzieć do niego „mały"?**

koszt połączenia:
1 jedn. taryfikacyjna TP S.A.
☎ **0 801 19 19 19**
Warunki oferty dostępne u dealerów.

www.fiatpanda.pl

Nowa Panda FIAT