CZASOPISMO DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
PAŚDZIERNIK 2004

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 9 – NUMER 52

Pandą 4x4 jedziesz gdzie oczy poniosą

WYGRAJ LAPTOPA
konkurs fotograficzny
strona 4-5

Fiat Bank Polska S.A.

Centrum Obsługi Klienta

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

fiat wokół nas
rok 9
numer 52
październik 2004

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Tomasz Libich

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

Prezes Zarządu
Jaś Gawroński

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

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

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

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
12 600 egz.

Oddano do druku:
20 października 2004 r.

4 Konkurs fotograficzny

o tym się mówi
6 Ze świata Fiata

chwila refleksji
10 prof. Zdzisław Ryn

firma
12 Sytuacja Grupy Fiat
24 Prezentujemy: Panda 4x4
30 ... i Lancia Musa
34 Ferrari – potęga mitu
36 Produkcja Pandy 4x4 w Tychach
39 Fiat-GM Powertarin: wszystko o silniku
42 CNH na Agro Show
44 Części odnowione

danie specjalne

46 Językowa wieża Babel

rubryki
52 Wino – odpowiednie na każdą okazję
54 Podróże: Ameryka na Ukrainie
56 Film: Przystojniak w szkole dziewic
57 Książki: Od dobrego zdrowia do templariuszy
58 Osobliwości: wszystko o meteoropatii
60 Cennik samochodów

Moje wakacje,

Kolejna edycja konkursu fotograficznego

Do posiadaczy Druhów, Practic, Canonów i wszelkiej innej fotograficznej maszynerii, tradycyjnej bądź cyfrowej, służącej do utrwalania zdarzeń, do których się z sentymentem wraca po latach! Jeżeli fotografowanie jest dla was czymś więcej niż beznamiętnym pstrykaniem, upamiętniającym wydarzenia u cioci na imieninach, jeżeli jest to hobby, któremu poświęcacie swój wolny czas, podzielcie się z nami efektami własnej pracy. Już raz ogłaszaliśmy konkurs na wakacyjne fotografie.

To właśnie dzięki niemu poznaliśmy fotoamatorów wrażliwych na piękno przyrody, turystów dokumentujących swoje podróże, reporterów podpatrujących życie, którym nie obce jest poczucie humoru. Z tych fotografii ułożyła się całkiem interesująca galeria. Próbujmy ją uzupełniać tym bardziej, że początkujący sprzed dwóch, trzech lat, dziś są już zapewne za pan brat z aparatem fotograficznym. I nie zniechęcili się faktem, że ich zdjęcia nie znalazły się w „Vogue", „Look" czy „National Geografic". Temat naszego konkursu to: Moje wakacje lub Moja rodzina. Nadsyłajcie zdjęcia na adres naszej redakcji. Najciekawsze będziemy publikować na naszych łamach sprzyjając debiutom, i przybliżając autorów, którzy już mają pewne osiągnięcia. Strony Fiata Wokół Nas czekają, ponieważ są również waszymi stronami. Zaczynamy.

moja rodzina

Regulamin konkursu:

1. Konkurs jest dla pracowników FAP, spółek Grupy Fiat, spółek joint-venture oraz Fenice Poland i Denso Thermal Systems, które także nabywają nasze czasopismo oraz ich dzieci.
2. Tematyka zdjęć powinna być związana z wakacjami lub rodziną.
3. Każdy uczestnik może nadesłać do 5 zdjęć.
4. Zdjęcia powinny być nadesłane w formatach: 10x15 cm lub 13x18 cm. Diapozytywy nie będą brane pod uwagę.
5. Na odwrocie każdego zdjęcia należy podać imię i nazwisko autora, adres, telefon oraz miejsce pracy (w przypadku dzieci pracowników – należy podać także miejsce pracy rodzica).
6. Uczestnik konkursu powinien dołączyć krótki opis każdego zdjęcia.
7. Odpowiednio zabezpieczone zdjęcia powinny być nadesłane w nieprzekraczalnym terminie do 31 grudnia br. na adres:

   Satiz Poland, ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała.
8. Redakcja nie zwraca zdjęć.
9. Przesłanie zdjęć jest równoznaczne ze zgodą na ich publikację.

W konkursie będą następujące nagrody:

I miejsce – komputer przenośny laptop Fujitsu Siemens FSC Amilo L6825 wartości 4.599 PLN.

II miejsce – discman Panasonic SL-CT710 wartości 679 PLN.

Nagrodą specjalną ufundowaną przez Satiz Poland jest cyfrowy, kompaktowy aparat fotograficzny firmy Sony DSC-P93 5,1 mln wartości 1499 PLN.

Wyróżnienia w formie albumów i książek.

Ślub wiceprezesa Grupy Fiat

W dniu 4 września br. na wyspie Isola Madre na włoskim jeziorze Maggiore odbył się ślub wiceprezesa Grupy Fiat, Johna Elkanna z pochodzącą z arystokratycznej rodziny Lavinią Borromeo.
Wśród siedmiuset gości byli między innymi David Rockefeller, Henry Kissinger, premier Włoch Silvio Berlusconi oraz prezes Grupy Fiat Luca Cordero di Montezemolo.
John Elkann, nazywany w rodzinie Jaki, został wskazany przez dziadka, zmarłego w styczniu 2003 roku Giovanniego Agnelli, na swego następcę. Po ukończeniu studiów inżynierskich pracował między innymi w General Electric w Stanach Zjednoczonych oraz Fiat Auto Poland w Tychach.
Wiceprezesem Grupy jest od kilku miesięcy. Został nim po śmierci Umberto Agnelli.

Fiaty Stilo dla złotych olimpijczyków

W dniu 11 października polscy medaliści z Aten spotkali się w warszawskim Centrum Olimpijskim, by odebrać nagrody za osiągnięcia sportowe.
Podczas uroczystości, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland, Fabrice D'Arche, wręczył złotym medalistom – Otylii Jędrzejczak, Robertowi Korzeniowskiemu (na zdjęciu), Tomaszowi Kucharskiemu i Robertowi Syczowi – kluczyki do samochodów Fiat Stilo.

Wyniki konkursu z Air Polonia

„Czy twoim zdaniem tania linia lotnicza Air Polonia ma przed sobą przyszłość i dlaczego?" – z tym pytaniem zwróciliśmy się w poprzednim numerze do naszych czytelników, zachęcając ich do wzięcia udziału w konkursie, którego sponsorem jest pierwsza w Polsce tania linia lotnicza.
Z nadesłanych odpowiedzi wybraliśmy jedną, której autorka szeroko uzasadniła, dlaczego przed tanimi liniami lotniczymi otwierają się w naszym kraju duże możliwości. Wierząc, że spełni się jej przepowiednia, iż Air Polonia jest „skazana na sukces", przypominamy, że zgodnie z obietnicą na „cztery przeloty dla dwóch osób" tania linia lotnicza zaprasza p. Beatę Geneję z Fiat Auto Poland, aby z towarzyszącą jej osobą skorzystała z zafundowanego przez Air Polonia lotu w obie strony do wybranego miasta w Europie (wg aktualnego rozkładu lotów) w terminie do końca grudnia br.

airpolonia.com

Andreas Csaki, foto: I. Kaźmierczak

Śląska Jesień Gitarowa

Po raz dziesiąty Tychy gościły na początku października wirtuozów, młodych adeptów i miłośników gitary klasycznej z kilku kontynentów na Międzynarodowym Festiwalu „Śląska Jesień Gitarowa", uważanym za jedno z najbardziej renomowanych wydarzeń gitarowych na świecie.
Festiwalowi towarzyszył Konkurs Gitarowy im. Jana Edmunda Jurkowskiego, w którym w tegorocznych zmaganiach uczestniczyło 12 młodych gitarzystów z Rosji, Słowacji, Rumunii, Korei Południowej, Węgier i oczywiście Polski. Zwycięzcą konkursu został reprezentant Węgier, Andreas Csaki, tuż za nim uplasowali się Stan Zamfirescu z Rumunii i Dawid Bonk z Polski.
Zgodnie z tradycją, konkursowi towarzyszyły wieczorne koncerty gwiazd gitary, m.in. Manuela Barrueco (USA), Costasa Cotsiolisa (Grecja) Hugo Gellera (Argentyna), Badi Assada (Brazylia), Los Angeles Guitar Quartet (USA). Jednym ze sponsorów festiwalu był Fiat Auto Poland.

Polska Nagroda Jakości dla Fiat Auto Poland

Komitet Polskiej Nagrody Jakości pod przewodnictwem prezesa Krajowej Izby Gospodarczej, Andrzeja Arendarskiego, ogłosił listę laureatów konkursu Polskiej Nagrody Jakości oraz Polskiej Indywidualnej Nagrody Jakości im. prof. Edwarda Kindlarskiego. Laureatem X edycji Polskiej Nagrody Jakości w kategorii wielkich organizacji produkcyjnych został Fiat Auto Poland – Zakład Karoserii w Tychach.
Polska Nagroda Jakości to najważniejszy i najbardziej prestiżowy konkurs, nagradzający firmy za stosowanie światowych standardów jakości. Jego organizatorami są Krajowa Izba Gospodarcza, Polskie Centrum Badań i Certyfikacji oraz Polskie Forum ISO 9000. Konkurs służy promocji jakości zarządzania. Jego kryteria wzorowane są na Europejskiej Nagrodzie Jakości. Selekcja kandydatów przebiega wieloetapowo.
Po spełnieniu wymagań formalnych, kandydaci są wizytowani przez zespoły sędziów i ekspertów, które oceniają stopień wdrożenia TQM – Kompleksowego Zarządzania Jakością. Zwycięzców wybiera w tajnym głosowaniu Komitet Polskiej Nagrody Jakości, który składa się z 96 członków – naukowców, specjalistów i ekspertów z dziedziny zarządzania.

Fiat Selenia Rally Team wicemistrzem w klasyfikacji Super 1600

Załoga zespołu rajdowego „Fiat Selenia Rally Team" – Sebastian Frycz i Maciej Wodniak – zajęła pierwsze miejsce w klasyfikacji Super 1600 w kończącym sezon 31. Rajdzie Warszawskim (8-9.10.04).
Frycz i Wodniak już po pierwszym etapie zyskali bezpieczną przewagę nad konkurentami z klasyfikacji Super 1600.
Żółty Fiat Punto Super 1600 spisywał się doskonale także podczas drugiego etapu „Warszawskiego", a rajdowa załoga Fiata osiągnęła metę na pierwszym miejscu w swojej klasie (i dziewiątym w klasyfikacji generalnej).
Frycz z Wodniakiem pokonali drugą w kolejności załogę o ponad 50 sekund! Punkty zdobyte na mazowieckich szutrach wystarczyły, żeby Frycz i Wodniak wywalczyli tytuł wicemistrzowski w krajowej klasyfikacji Super 1600.
Zespół fabryczny „Fiat Selenia Rally Team", oprócz drugiego miejsca w klasyfikacji krajowej Super 1600, kończy sezon także na drugim miejscu w rywalizacji zespołów producenckich.

To już ćwierć miliona

3 września 2004 r. w zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach, po 16 miesiącach od wprowadzenia na linię montażową, został wyprodukowany 250.000 model Pandy. Z tej liczby 208.000 wyeksportowano na rynki 45 krajów świata, w tym przede wszystkim do Włoch, Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, Grecji, Holandii, Hiszpanii, ale również do tak egzotycznych krajów jak Malezja, Gwadelupa, Haiti, Tajwan oraz na niedostępny dotychczas i prestiżowy japoński rynek (555 sztuk).

Fot. I. Kaźmierczak

Politechnika Śląska odznacza Grupę Fiat

Podczas uroczystej inauguracji roku akademickiego na Politechnice Śląskiej w Gliwicach, decyzją rektora, prof. Wojciecha Zielińskiego, Grupa Fiat otrzymała odznakę „Zasłużony dla Politechniki Śląskiej".
„Długoletnia współpraca Politechniki Śląskiej z Fiat Auto Poland SA – powiedział prof. Wojciech Cholewa, prorektor ds. organizacji i rozwoju – służy zarówno uczelni, jak i spółkom Grupy Fiat w Polsce.
Jej przykładem jest ogłaszany od wielu lat konkurs na najlepsze prace doktorskie i magisterskie oraz staże naszych studentów i doktorantów w zakładach i Centrum Badawczym Koncernu na terenie Włoch".
Odznakę „Zasłużony dla Politechniki Śląskiej" otrzymali z rąk rektora Politechniki Śląskiej także prezes zarządu Fiata w Polsce, Enrico Pavoni, dyrektor personalny FAP, Mario Liberale, oraz dyrektor zakładu w Tychach, Zdzisław Arlet.

Fot: FAP

Nadjeżdżają policyjne Fiaty

W pierwszych dniach października firma ACM Mari-Car z Poznania witała swoich klientów szpalerem radiowozów policyjnych. Nie była to oczywiście obrona przed napadem! Poznański dealer wygrał bowiem przetarg na dostawę kilkudziesięciu samochodów dla Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu. Wśród nich wyróżniały się wersje operacyjno-konwojowe ze specjalnym przedziałem dla konwojowanych, samochody przeznaczone dla ruchu drogowego oraz wersje przystosowane do działań operacyjno-patrolowych.

To nie pierwszy tak „zmasowany atak" na poznańskiego dealera. Do wygrywania przetargów firma dochodziła ciężką pracą, wykorzystując niekonwencjonalne pomysły i szeroką wiedzę w tej dziedzinie.

ACM Mari-Car przygotowuje dla poznańskiej komendy kolejne samochody, tym razem cięższego kalibru – dostawcze Fiaty Ducato. One również będą patrolowały drogi i służyły mieszkańcom tego województwa.

Stulecie Maserati

Marka z Trydentu ukończyła 90 lat. Rocznicę tę upamiętniono serią imprez z udziałem samochodów z obecnej i dawnej gamy marki. Dziennikarzy i klientów zachwyciły przede wszystkim Coupè i Spider, które pokazane zostały w szczególnej oprawie prezentującej najważniejsze wydarzenia kulturalne i historyczne ostatnich dziewięćdziesięciu lat.

Maserati, włoska spółka należąca do Grupy Fiat, jest jedną z najatrakcyjniejszych marek samochodowych, z bogatą tradycją oraz sukcesami sportowymi. Dzisiaj, dzięki nowym modelom wylansowanym w ostatnich miesiącach, marka zajmuje czołowe miejsce pod względem technologii. Wraz z 90. rocznicą, firma świętowała wejście na rynek Maserati GranSport, nowego samochodu, stanowiącego wraz z Coupè i Spider kolejny etap rozwoju Gran Turismo we włoskim stylu.

Z lotu kondora

Smak życia odczuwam wtedy, gdy mam podwyższony poziom emocji, ale również i wtedy, gdy wnoszę do nauki coś nowego.

prof. dr hab. ZDZISŁAW RYN, psychiatra – kier. Zakładu Patologii Społecznej Katedry Psychiatrii Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego, wykładowca w Instytucie Rehabilitacji AWF. W latach 1991-1996 ambasador RP w Chile i Boliwii.
Ponad 300 publikacji naukowych, autor wielu książek. Podróżnik po sześciu kontynentach, uczestnik wielu wypraw wysokogórskich, członek The Explorers Club.

Koledzy żartują, że cierpię na „neurotyczny rozrzut zainteresowań". Ten rozrzut jest pozorny. Spaja go ta sama nić – obserwowanie reakcji organizmu ludzkiego w momentach granicznych. Sam zresztą poddaję się rozmaitym próbom, chodzę tam, gdzie krawędź jest tuż, tuż. Przykładem samotna podróż motocyklem po andyjskim płaskowyżu – na styku Boliwii i Chile; zdobycie najwyższego szczytu w Kordylierach – El Quiamal; przeżycie patagońskiego huraganu szalejącego 53 dni; pierwszy w życiu, w wieku 60 lat, lot na paralotni – i to nad wulkanami Araukanii...

Badania z zakresu psychopatologii alpinizmu, do których zachęcił mnie prof. Antoni Kępiński, opisałem w wielu publikacjach naukowych. Te badania kontynuują teraz Japończycy, Amerykanie, Hiszpanie i Francuzi.

Podczas wypraw w Kaukaz, Hindukusz i Andy badałem m. in. cechy osobowości ludzi uprawiających wyczynowo wspinaczkę wysokogórską. Ci ludzie, na ogół mizernej postury, są herosami z charakteru. Jest to wynik pobudzenia emocjonalnego. Niebezpieczeństwo jest im potrzebne do życia jak powietrze, chcą się sprawdzić i narzucają sobie coraz większą skalę trudności, co doprowadza do swoistego uzależnienia. Konkluzje moich badań wywołały burzę wśród weteranów wspinaczek. Nie spodobało się, że dowodziłem, iż po długim przebywaniu w tzw. strefie śmierci wysokościowej, tworzą się im „dziury w mózgu" – trwałe uszkodzenia w ośrodkowym układzie nerwowym, powodując zaburzenia charakterologiczne lub spadek zdolności intelektualnych.

Kiedy się jest na szczycie – a doświadczyłem tego na sobie – osiąga się niemal stan nirwany, odchodzi w cień strach, czy się przeżyje. Jeśli człowiek wspina się wyłącznie po to by potwierdzić swą wartość w oczach innych, ta wspinaczka może skończyć się śmiercią. Ponad połowa ludzi gór, którymi zajmowałem się w związku z pracą doktorską, zginęła... w górach. Niedawno odnalazłem listę obserwowanych wówczas alpinistów i ogarnęło mnie przerażenie – ginęli w takiej kolejności, jak pokazywały to badania. I choć wtedy nie dysponowałem jeszcze metodami sprawdzianu mózgu z pomocą tomografii komputerowej czy rezonansu magnetycznego, to jednak okazało się, że również precyzyjne testy psychologiczne

mogą ustalić stopień ryzyka śmierci...
Profesor Antoni Kępiński był moim mistrzem, który ukształtował mnie duchowo. Ostatnio, wspólnie z przyjacielem z Meksyku, skupiliśmy się nad przekładem jego dzieła „Schizofrenia" na język hiszpański. Polski psychiatra jest bowiem ceniony przez Latynosów. Zabrzmi to może mało poważnie, ale mam podstawę mówić o sobie jako o mamucie, który utrwala pamięć jednego z najwybitniejszych polskich naukowców. Uczonego, który zachęcił mnie do zainteresowania się medycyną górską, tak jak profesor Jerzy Kaulbersz do poznawania Andów...
Nie tylko ja, ale i pewna stara Indianka chciała wiedzieć, dlaczego biały człowiek tak mocno pokochał Andy. Z rozsypanych na ziemi liści coca ułożyła więc coś na kształt pasjansa i spokojnie obwieściła: w poprzednim życiu byłeś andyjskim kondorem.

Przebyłem w swoim życiu, tym aktualnym, tysiące kilometrów – od Meksyku po Ziemię Ognistą, Antarktydę, Wyspę Wielkanocną i Wyspę Robinsona Crusoe. Krążę po Ameryce Południowej. Niedawno wróciłem z 33. tam podróży. Pobyt wiązał się z podpisaniem umowy o współpracy z chilijskimi lekarzami – razem tworzymy Centrum Medycyny Górskiej, którego placówka będzie na wysokości aż 4,5 tys. metrów. Co najbardziej frapuje mnie w Ameryce Łacińskiej? Dziewięćset kamiennych monolitów zwanych Moai, kilkanaście ton każdy, które stoją na Wyspie Wielkanocnej, dokąd przyleciałem po raz pierwszy – jako ambasador RP – dziesięć lat temu. Nazwę wyspie nadali holenderscy odkrywcy, mimo że tubylcy w swoim języku (rapanui) nazwali ją pępkiem świata. Ten „pępek", to odległy o 4 tys. km od Chile maleńki obszar, gdzie pośród 35 stożków wulkanicznych żyje 2700 osób. I gdzie NASA ma zapasowe lądowisko dla statków kosmicznych. Dlaczego zaciekawiły mnie te figury? Bo są wiernymi kopiami ludzi, którzy żyli w wiosce, a kondycję, zdrowie czy indywidualne cechy przodków wyspiarzy można dziś bez problemów ustalić z pomocą najnowszych technik badawczych. Chciałbym wiedzieć, np. jaki to rodzaj kulturowego „szaleństwa" nakazywał mieszkańcom przez wieki rzeźbić swoich kacyków.
Dlaczego nie uzmysłowić światu, że szczątki odnalezione w jaskiniach Wyspy Wielkanocnej przez polską wyprawę pod auspicjami The Explorers Club świadczą o innym pochówku wyspiarzy niż sądzono? Zmarłych nie zakopywano od razu do ziemi. Po wysuszeniu ich pod gołym niebem, kości składano w kryptach pod podstawą ołtarzy, na których stały kamienne monolity.
Z tego myślenia zrodził się pomysł, który chcą urzeczywistnić Uniwersytet Jagielloński i Papieski Uniwersytet Katolicki w Chile. Chodzi o obserwowanie kondycji wyspiarzy w „Pępku świata", którzy w swej historii przeżyli sporo dramatów – m. in. w XVIII i XIX wieku porywali ich korsarze i wywozili jako niewolników na plantacje trzciny cukrowej. Cywilizacja latynoamerykańska wprowadziła na Wyspę Wielkanocną swoje wojsko, szkolnictwo, religię chrześcijańską, język hiszpański. Jest tak silna, że za 20-30 lat wyspiarzom może grozić zagłada dziedzictwa, zdominowanie tradycji i kultury Rapanui – ziemi ongiś przypisanej kulturze polinezyjskiej. Jestem przesiąknięty ideałami Ignacego Domeyki (występował on w obronie Indian Mapuche), zdecydowanie opowiadam się po stronie prawowitych mieszkańców wyspy. Zrządzeniem losu podążałem w Ameryce Południowej właśnie szlakami wielkiego rodaka. W najśmielszej wyobraźni uczniowi bielskiego liceum (urodziłem się w Szczyrku) nie przyszło do głowy, że „Moje podróże" tego przyjaciela Adama Mickiewicza kiedyś zaowocują... moimi podróżami! A tak się stało. Moje „tropienie" Domeyki to temat na książkę. Dzięki autorowi książki „Araukania i jej mieszkańcy" zostałem okrzyknięty – przez jedyne plemię, które nie uległo ani Inkom, ani konkwiście hiszpańskiej – białym bratem! Stało się to podczas ceremonii Mari, Mari Peni (Witaj Bracie), w której brało udział 12 kacyków i tłum Indian. Zaraz po przekazaniu wodzom hiszpańskiej edycji owej książki i przypomnieniu, że mój protoplasta dokładnie spisał historię Mapuchów (Ludzi Ziemi) przed 150 laty.
Domeyko w Ameryce Południowej spędził blisko 50 lat – ja 14. Lubię tam jeździć. Nie wstydzę się wyznać, że to moja druga ojczyzna. ■

Jasny cel i ogrom pracy

Pod koniec lipca, w Ośrodku Prób w Balocco, doszło do spotkania z udziałem dyrektora generalnego Fiata, Sergio Marchionne, oraz ponad 20 inwestorów, analityków finansowych i dziennikarzy. Celem było zapoznanie uczestników z obecną sytuacją Grupy oraz przedstawienie kierunków jej działania w najbliższych miesiącach, ale chodziło również o przybliżenie uczestnikom ducha i koncepcji przyjętej przez Firmę. Luca Cordero di Montezemolo określił je jednym zdaniem: „Jasne założenia i praca, ogrom nieustającej, cierpliwej pracy". Prezes zaznaczył także, że sprawozdanie Marchionne to „dokładna fotografia Fiata", na której widać kilka istotnych elementów. Pierwszy, to ogólny trend Grupy, czyli poprawa, o czym świadczy 18 mln euro zysku operacyjnego w drugim kwartale 2004 roku. „Oznacza to – podkreślił Montezemolo – że nowe wyroby cieszą się powodzeniem. Przede wszystkim te produkowane przez CNH i Iveco – dwa sektory, których dane ekonomiczne przerosły wszelkie oczekiwania".

Z liczb wynika drugi istotny wniosek: Fiat nie musi poszukiwać źródeł finansowania, ani pozbywać się kolejnych firm i zamykać zakładów we Włoszech.

Analiza sytuacji Grupy umożliwiła skoncentrowanie się na realistycznej wersji Planu Fiata, który potwierdza wyznaczone cele, korygując jedynie terminy ich realizacji, oraz w części na nowo określa lokalizację inwestycji i strukturę operacyjną.

Jakie zatem oblicze Grupy zaprezentowano w Balocco?

Grupa to przedsiębiorstwo, odchudzone w strukturze hierarchicznej w stosunku do przeszłości, które dąży do zdobycia jak największego udziału w rynku oraz odzyskania rentowności. Firma, która wiąże nadzieje z młodym personelem, przywiązuje duże znaczenie do skutecznego i nowoczesnego przywództwa, ale czuje się przede wszystkim związaną z wyrobem i klientem. „Doświadczenie Ferrari pokazuje, że metodologia i duch pracy zespołowej są kluczowymi czynnikami sukcesu. Wszyscy musimy pracować, aby każdy kolejny rok był lepszy od poprzedniego" – powiedział Montezemolo.

Na następnych stronach zamieszczamy streszczenia przemówień wygłoszonych w Balocco przez Sergio Marchionne oraz dyrektorów generalnych Fiat Auto, CNH oraz Iveco.

Sergio Marchionne

Marchionne: „Silny leadership i rygorystyczne przestrzeganie planów”

„Jacy jesteśmy dzisiaj?” W niespełna dwa miesiące od przejęcia odpowiedzialności za wyniki koncernu, dyrektor generalny przedstawił dogłębną analizę sytuacji Grupy Fiat, w której zwrócił uwagę na potencjał ale i słabości przedsiębiorstwa oraz konieczność wyznaczenia kierunków reorganizacji, zmobilizowania sił i zaangażowania osób. „Fiat ma dzisiaj jasną strategię – stwierdził dyrektor Marchionne. Po zmniejszeniu swego zasięgu przemysłowego, notujemy stałą poprawę, przedsiębiorstwo dwukrotnie podwyższyło kapitał zakładowy a w 2002 roku znalazło się w punkcie najbardziej krytycznym w swojej historii. O ile Fiat Auto w dalszym ciągu jest w dużym stopniu uzależniony od rynków europejskich, to CNH i Iveco już wykazują potencjał międzynarodowy”. Wyniki finansowe drugiego kwartału 2004 roku pokazują, że Grupa powoli odzyskuje pozycję. Sprzedaż, przy nie zmienionym zakresie działalności, wzrosła o 6% w stosunku do takiego samego okresu ubiegłego roku – to już kolejny, szósty miesiąc, poprawy. Wynik operacyjny jest dodatni – 18 mln euro w stosunku do 100 mln straty sprzed roku. Pozytywny cash flow z sektorów operacyjnych wynosi ponad 300 mln euro. Pozycja finansowa netto na poziomie 4,3 mld euro, jest lepsza niż w pierwszym kwartale bieżącego roku. I wreszcie Fiat dysponuje 6,9 mld środków płynnych – o 1,3 mld więcej niż w pierwszym kwartale tego roku.

Dyrektor generalny i pełnomocny Fiata podkreślił dobre przyjęcie na rynku nowych modeli, wśród których znalazły się Idea (powyżej) oraz Panda – Auto Roku 2004.

Grupa Fiat zamknęła pierwsze półrocze 2004 roku z 6% wzrostem obrotów. Chociaż wynik operacyjny był wciąż ujemny (140 mln euro), ale nadal była to strata o ponad 70% mniejsza w stosunku do tego samego okresu 2003 roku.

PIERWSZE PÓŁROCZE 2004: RACHUNEK EKONOMICZNY GRUPY

	1° PÓŁROCZE 2004	*1° PÓŁROCZE 2003*	
(w milionach euro)	**skonsolidowany**	**przy nie zmienionym zakresie**	**skonsolidowany**
PRZYCHODY NETTO	**23.508**	22.163	24.774
ZYSK OPERACYJNY BRUTTO	**3.437**	2.920	3.190
WYNIK OPERACYJNY	**(140)**	(543)	(367)
WYNIK PRZED OBLICZ. ODSETEK I PRZED OPODATKOWANIEM (E.B.I.T.)	**(224)**	(237)	(146)
ZYSK PRZED OPODATKOWANIEM	**(407)**	(749)	(570)
ZYSK NETTO	**(669)**	(820)	(737)
ZYSK NETTO GRUPY ORAZ FIRM TRZECICH	**(669)**	(742)	(737)
ZYSK NETTO NALEŻĄCY DO GRUPY	**(658)**	N.D.	(708)

Co zrobiliśmy do tej pory?

Sergio Marchionne przedstawił rezultaty kontroli planu roku 2003, które obrazują działania ostatnich miesięcy, a także rezultaty planów operacyjnych poszczególnych sektorów, ze szczególnym uwzględnieniem Fiat Auto. „Analiza wykazała wiele punktów pozytywnych oraz kilka krytycznych" – powiedział. Do pierwszych zalicza skoncentrowanie się na branży motoryzacyjnej, wprowadzenie w ubiegłym roku rozległego planu strategicznego i finansowego oraz poprawę odnotowaną we wszystkich sektorach Grupy. Do tego należy dodać uruchomienie programu odmłodzenia gamy wyrobów, czołową pozycję w segmencie aut luksusowych (Ferrari i Maserati) oraz ponowne określenie misji produkcyjnej wszystkich zakładów.

Dyrektor generalny krytycznie ocenił natomiast niektóre aspekty planu z 2003 roku, uważając go za „solidny ze strategicznego punktu widzenia, lecz zbyt optymistyczny pod względem terminów realizacji". W jego przekonaniu struktura organizacyjna nie jest jeszcze dostosowana do konfrontacji z twardymi prawami rynku, niewystarczająco wykorzystano benchmarking (porównanie z konkurencją), niektóre funkcje centralne cechuje nadmierna złożoność, występuje opieszałość w działaniu i w podejmowaniu decyzji oraz niedostateczne skoncentrowanie na leadership jako kluczowym czynniku przemian.

Na pierwszym planie Fiat Auto

Przechodząc do omówienia sytuacji Fiat Auto, dyrektor generalny Grupy zwrócił szczególną uwagę na doskonałe przyjęcie przez klientów nowych modeli (szczególnie Pandy, Samochodu Roku 2004), powodzenie planu redukcji kosztów oraz dobrą sytuację spółek przemysłowych joint-venture. „Uważam jednak – zaznaczył – że sektor cierpi na coś, co możemy nazwać „nadmierną złożonością działalności przemysłowej". Innymi słowy, brakuje nam konfrontacji z konkurencją i zbyt mocno koncentrujemy się na „aspektach inżynieryjnych", ze szkodą dla naszych rodzajów specjalizacji oraz potencjału marek.

Jako przykład Marchionne podał jednostki biznesowe (Business Units), które „w przypadku braku właściwego wykorzystania, zmniejszają wydajność operacyjną". Tymczasem „sieć handlowa, pomimo tego, iż w ostatnich latach zwracano na nią szczególną uwagę, w dalszym ciągu nie jest dostosowana do potrzeb, a zasoby, które mają ją wzmocnić, są niewystarczające". Dlatego rentowność Fiat Auto jest niższa w porównaniu z największymi konkurentami. „Podstawowym problemem – wyjaśnił Sergio Marchionne – jest leadership, które zbyt mało koncentruje się na przemianach. Dlatego opracowaliśmy między innymi nową organizację mającą na celu jak największe uproszczenie procesów naszego przedsiębiorstwa". Struktura firmy jest oparta na oddzieleniu funkcji poszczególnych marek oraz funkcji handlowych od funkcji centralnych. Ma to sprzyjać relacjom z rynkiem, a przede wszystkim z klientem.

Produktywność i joint-venture

Podejmując temat wydajności produkcyjnej Fiat Auto, Marchionne wyraźnie zastrzegł, że nie przewiduje zamknięcia żadnej fabryki we Włoszech. Konieczne będzie natomiast dostosowanie produkcji do wymogów rynkowych oraz do rzeczywistej wydajności zakładów. Działania te powinny przynieść maksymalną wydajność oraz konkurencyjność.

„Solidne są dwa sojusze przemysłowe z GM – powiedział dyrektor generalny. Zgodnie z oczekiwaniami Fiat-GM Purchasing zapewnia duże oszczędności, natomiast Fiat-GM Powertrain rozwija się, pomimo iż wydajność operacyjna jest niższa od przewidywań. Pozytywnie przebiega również wspólne projektowanie platform". Marchionne nie pominął także delikatnego tematu, jakim jest opcja „put", to znaczy prawo Grupy do sprzedania General Motors pozostałej części akcji Fiat Auto.

W 2003 roku obie firmy podpisały porozumienie o zawieszeniu na rok i przedłużeniu do 24 stycznia 2010 roku okresu ważności opcji. „Według nas – stwierdził Marchionne – opcja put jest istotnym i wartościowym narzędziem. Począwszy od stycznia 2005 roku będzie ją można zrealizować w wyznaczonych terminach, nie oznacza to jednak, że zostanie wprowadzona w życie. Oznacza natomiast, że Fiat uznaje ją za narzędzie, które wykorzysta wedle swojej woli, o ile i tylko wtedy, gdy uzna to za konieczne".

Strategie i leadership

„To, czego czasem brakowało w Fiacie – powiedział Marchionne – to umiejętność pełnej realizacji planów strategicznych. Dlatego będziemy pracować nad doprowadzeniem do końca wszystkich opracowanych przez nas programów".

Dyrektor generalny i pełnomocny powiadomił zebranych o utworzeniu Komitetu Wykonawczego Grupy, który zajmie się najważniejszymi zagadnieniami (inwestycje, perspektywy działalności, konkurencja, możliwości, itp.) Będzie to początek procesu społecznego i instytucjonalnego otwartego na wkład wszystkich sił przedsiębiorstwa.

Do wdrażania metod i strategii konieczne są osoby o odpowiednich umiejętnościach i motywacji. Stąd opracowanie nowego programu oceny kierownictwa wyższego szczebla.

„Jest to niezwykle istotny aspekt, o który nauczyłem się zabiegać przede wszystkim w trakcie zdobywania moich wcześniejszych doświadczeń zawodowych, i który w mojej opinii jest niezbędnym składnikiem sukcesu – dodał Sergio Marchionne. W ten sposób postanowiłem zaadaptować jego istotę do sytuacji Grupy Fiat, ponieważ umiejętność sprawowania leadership musi stać się głównym narzędziem naszych przemian".

Według Sergio Marchionne, Iveco i CNH mają możliwości i potencjał na skalę światową. Na zdjęciu powyżej: Iveco Stralis. Po lewej stronie: traktor CNH podczas pracy. U dołu: nowa Lancia Musa

Pierwsi w swojej klasie

„Naszym celem ostatecznym – mówił Sergio Marchionne – jest uzyskanie wyników finansowych, które do 2007 roku pozwolą nam zająć „pierwsze miejsce w swojej klasie". Jedyny wyjątek stanowi Fiat Auto, gdzie termin realizacji tych założeń jest nieco dłuższy. Jednak w 2007 roku również Sektor Samochodowy uzyska dodatnią marżę operacyjną równą 2-4%, natomiast Iveco i CNH umocnią swój wynik na poziomie odpowiednio 7,5% i 10%. Wszystko to powinno przełożyć się na średni wzrost przychodów w tempie 6% rocznie oraz na rentowność sprzedaży w wysokości 5-6%".

Jednak już w tym roku Grupa zamierza osiągnąć próg rentowności, wobec 740 mln euro strat odnotowanych w 2003 roku, oraz zredukować negatywny cash flow z 2,8 do 1 mld euro. Na przyszły rok założono dalsze zmniejszanie strat operacyjnych Fiat Auto.

W 2006 roku wyniki powinny się zdecydowanie poprawić, zarówno pod względem wyniku operacyjnego Fiat Auto, jak i wyniku netto całej Grupy.

„Moim zadaniem jest sprawić, by wszystkie uruchomione przez nas plany zostały zakończone sukcesem w wyznaczonych terminach".

Marchionne zakończył swoje wystąpienie przypominając, że w niektórych przypadkach przedsiębiorstwo osiągało wyniki poniżej swoich możliwości, mimo posiadania zasobów ludzkich, technologicznych i finansowych niezbędnych do tego, by z powodzeniem stawić czoła rynkowi. ■

Demel „Kładziemy nacisk na sieć i nowe modele”

Spośród głównych sektorów operacyjnych Grupy, największy jest Fiat Auto i jednocześnie nękany największymi trudnościami. „Od 2002 roku – powiedział do inwestorów międzynarodowych dyrektor generalny sektora Auto, Herbert Demel – jesteśmy świadkami znaczącej poprawy, pomimo twardej konkurencji na rynku. Kontynuujemy odmładzanie gamy wyrobów, co poprawia nasz wizerunek. Zebraliśmy 470 tys. zamówień na Pandę, wprowadzoną na rynek pod koniec ubiegłego roku; 95 tys. na Lancię Ypsilon, 59 tys. na Fiata Idea. Wzrosło zadowolenie klientów oraz koncesjonariuszy. Jesteśmy jednak opóźnieni o kilka miesięcy w realizacji naszego planu naprawczego. I zanim osiągniemy próg rentowności, w roku 2005 odnotujemy jeszcze niewielką stratę”.

W pierwszym półroczu 2004 roku, sprzedaż samochodów marki Fiat Auto wzrosła w Europie o 5% w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego. Wszystko to przy 3,3% dynamice rynku. Redukcja kosztów przebiega również zgodnie z planem naprawczym, dzięki rezultatom uzyskanym przez spółkę joint-venture z General Motors w zakresie zakupów. Przyrost wielkości był jednak o wiele niższy od przewidywań z powodu zaostrzającej się konkurencji. W drugim kwartale postoje produkcyjne w niektórych zakładach wywołane konfliktem w Melfi, kosztowały firmę 50 mln euro.

„W najbliższej przyszłości – powiedział Demel – popyt będzie słaby. Przewidujemy niewielki poziom sprzedaży we Włoszech, ale mimo tego mamy zamiar zwiększyć nasze udziały w rynku z 28% w zeszłym roku do 30,5% w 2007 roku. W Europie Zachodniej zamierzamy uzyskać wzrost o 10%. Naszym celem jest zwiększenie wyniku operacyjnego o 1,6 mld euro do 2007 roku, przy niewielkim przyroście wielkości: 3-4% rocznie”.

Aby osiągnąć ten cel, firma stawia na nowe wyroby. W ciągu najbliższych trzech lat Fiat i Lancia zaprezentują pięć nowych modeli. Do tego dojdą liczne face-liftingi. „Dzisiaj, średni wiek naszych modeli jest nieco wyższy od konkurencji – mówi dyrektor generalny Fiat Auto – ale za każdym razem, gdy wypuszczamy na rynek nowy produkt, zyskujemy punkty. Dlatego pod koniec przyszłego roku, wraz z nowym Punto, powinniśmy zniwelować tę różnicę. W Alfa Romeo czeka nas całkowite odświeżenie gamy: w tym roku będziemy mieć jeszcze tylko jeden face-lifting, ale dwa premierowe samochody wylansujemy w 2005 roku i kolejne dwa w 2006”.

Nowości zaoferuje również sektor aut dostawczych, gdzie pod koniec tego roku pojawi się jeden nowy model, po którym – do końca 2007 roku – ukażą się kolejno cztery nowe. Poza nimi w ofercie znajdzie się kilka aktualizacji istniejących wyrobów. A zatem, o ile wielu konkurentów dopiero przygoto-

wuje się do wprowadzenia na rynek nowości, Sektor Samochodów Dostawczych Fiata będzie gotowy z całkowicie odnowioną gamą.

Zdaniem Demela, w przemyśle motoryzacyjnym, poza gamą wyrobów, równie ważna jest sieć sprzedaży. Jest to wręcz kluczowy element. „Musimy bezwzględnie uzupełnić w Europie braki w naszej strukturze handlowej. Pod koniec ubiegłego roku, Fiat był nieobecny aż na 192 obszarach: jest to prawie 200 istotnych rejonów, w których brakowało salonów sprzedaży. Udało nam się uzupełnić 40 z nich. Ten sam cel wyznaczyliśmy dla Lancii (24 nowych koncesjonariuszy), Alfa Romeo (30) oraz dla samochodów dostawczych (29). Ciężko pracujemy nad tym, by w 2006 roku znaleźć się na wszystkich obszarach. Weźmy pod uwagę Niemcy. To rynek, na którym przybywa rocznie 3,2 mln nowych samochodów. Jest to dla nas trudny obszar, gdzie udział Fiata sięga zaledwie 2,1%. Uzupełniając braki, które mamy w sieci, każdego roku sprzedamy 10 tysięcy aut więcej. Wszystko to przy zachowaniu obecnego stopnia rozpoznania rynku".

O ile z jednej strony wysiłki Fiata Auto są skierowane na rozszerzenie sieci na całą Europę, z drugiej – koncentrują się na racjonalizacji struktury sprzedaży tam, gdzie jest już obecna. Z tego powodu, do końca 2007 roku, liczba dealerów Fiata ma spaść w sumie o 15%, przy jednoczesnym rozszerzeniu działalności średnio o 30%. To samo dotyczy Lancii oraz samochodów dostawczych. Będzie mniej koncesjonariuszy, ale za to większych i prowadzących działalność o szerszym zasięgu. Osobnym tematem jest Alfa Romeo. Zakłada się bowiem wzrost ilości dealerów połączony z intensywnym rozwojem marki.

Innym kluczowym punktem ożywienia jest redukcja platform wyrobu. „Dzisiaj – wyjaśnił Demel – mamy aż 13 platform, dużo więcej niż konkurencja. Oznacza to nadmierne i nieekonomiczne komplikacje techniczne. Przyszłe Punto będzie pierwszym ważnym krokiem naprzód w stronę racjonalizacji, prowadzonej we współpracy z General Motors. Stopniowo ujednolicimy nasze platformy. Jest jeszcze jeden ważny aspekt do realizacji – standaryzacja komponentów. Do 2012 roku zredukujemy na przykład gamę silników benzynowych z ośmiu do sześciu".

Ale to wszystko, w opinii Demela, nie zapewni jednak konkurencyjności Fiata Auto. „Jeśli czegoś nam brakuje, to szybkości w podejmowaniu decyzji i działaniu. Dlatego stworzyliśmy organizację „trójwymiarową". Z jednej strony handel, poświęcony poszczególnym markom; z drugiej – szefowie poszczególnych segmentów rynku (dla wszystkich marek); i wreszcie – różne obszary funkcyjne przedsiębiorstwa: projektowanie, produkcja, jakość, itp. Całość ma na celu zwiększenie synergii technicznych, ujednolicenie komponentów oraz szybszą realizację". ■

Monferino: „Jesteśmy numerem jeden sektora”

CNH jest światowym liderem w produkcji maszyn rolniczych, kombajnów, koparek i lekkich maszyn budowlanych. W ubiegłym roku jego obroty wyniosły 10,7 mld dolarów (notowana na giełdzie Wall Street firma ma siedzibę prawną w Stanach Zjednoczonych) z zyskiem w wysokości 259 mln (rachunek według I. A. S. B.). W 2004 roku sprzedaż firmy powinna przekroczyć 12 miliardów dolarów przy zysku operacyjnym wyraźnie wyższym niż w 2003 roku.

W roku 2007 przychody mają osiągnąć poziom ponad 13 mld dolarów przy rentowności powyżej 10%.

„Nasza Grupa ma zasięg globalny – powiedział w Balocco dyrektor generalny Paolo Monferino. Nasza obecność na rynkach światowych jest godna pozazdroszczenia: Ameryka Północna stanowi 42% naszej sprzedaży, Europa – 37%. Duża część naszej działalności przypada na kraje Ameryki Łacińskiej oraz pozostałe części świata. We wszystkich tych obszarach, a także we wszystkich liniach wyrobu, zajmujemy pierwszą lub drugą pozycję. Co czwarty traktor sprzedawany na świecie został wyprodukowany przez New Holland lub Case IH, dwie marki handlowe CNH, a co trzeci kombajn powstał w jednym z naszych zakładów”.

W 1998 roku, przed fuzją, z której zrodziło się CNH, Case Corporation i New Holland miały obroty w wysokości 12 mld dolarów. W 2002, czyli w pierwszym roku działalności, spadły one do 10 mld, co w dużej mierze spowodowane było załamaniem popytu na maszyny rolnicze w 1999 roku na rynku północnoamerykańskim. Do tego doszły operacje

sprzedaży, jakich CNH musiała dokonać na żądanie władz antymonopolowych oraz łagodzenie kontrastów rodzących się przy okazji powstawania różnych spółek. „Jednakże – mówił Paolo Monferino – szybko odzyskaliśmy dawny poziom sprzedaży zwiększając zysk operacyjny o prawie 60%. Wynik ten był możliwy dzięki synergiom uzyskanym wraz z fuzją – ok. 700 mln dolarów – oraz dzięki nowym wyrobom opartym na wspólnych platformach. W pierwszych sześciu miesiącach 2004 roku zwiększyliśmy sprzedaż do poziomu 6,2 miliarda dolarów (5,3 w tym samym okresie poprzedniego roku). Zysk wzrósł z 195 do 361 milionów dolarów".

Monferino – dojdziemy do 37. Odmłodziliśmy 80% wyrobów wprowadzając nowoczesne modele, a cały proces zakończymy w pierwszym półroczu 2005 roku. Nasze cele na najbliższe trzy lata to wzrost marży poprzez redukcję kosztów – 719 milionów dolarów do końca 2006 roku – i wzrost sprzedaży. Następny etap to zmniejszenie zainwestowanego kapitału".

Wśród priorytetów wskazanych przez dyrektora generalnego CNH, znalazło się wzmocnienie sieci i obsługi. Po odmłodzeniu gamy wyrobów uwaga firmy skoncentruje się na innowacji i opracowaniu następnej generacji modeli, na wzbogaceniu wersji oraz zwiększeniu niezawodności.

OBROTY WEDŁUG OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH

DANE 2003

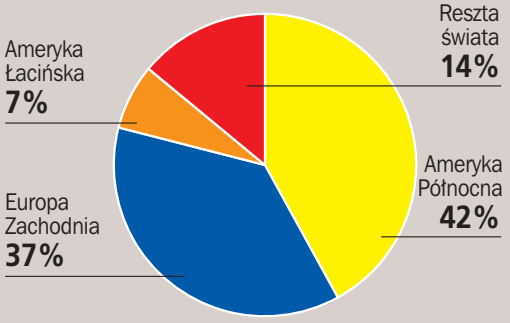


Tabela obrazuje mocną pozycję CNH na wszystkich rynkach świata

Postęp ten związany jest ze wzrostem produkcji, nowymi wyrobami i redukcją kosztów. Do uzyskania tych wyników przyczyniły się wszystkie rodzaje działalności, włączając w to maszyny budowlane, które po raz pierwszy przyniosły zysk. Do końca tego roku zostanie zakończony plan integracji Case i New Holland. Strategia polega na utrzymaniu dwóch różnych marek handlowych, opracowanych na bazie wspólnej platformy. W końcowej fazie znajduje się również racjonalizacja zakładów produkcyjnych. „Rozpoczynaliśmy z 60 zakładami – przypomniał „Naszą konkurencyjność na rynku – powiedział Monferino – zwiększą dodatkowo nowe silniki NEF opracowane razem z Iveco i Cummins, które obecnie jako jedyne mogą spełnić przyszłe normy emisji zanieczyszczeń. W naszych planach nie będziemy polegać na przewidywaniach dotyczących poprawy popytu. Istniejące jednak wskaźniki pozwalają na założenie przyrostu wielkości zarówno w branży rolniczej, jak i budowlanej". Jeśli obraz ten znajdzie potwierdzenie w rzeczywistości, pozycja CNH poprawi się jeszcze bardziej. ■

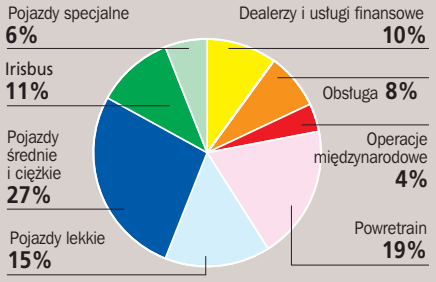
Alapont: „Umocnimy globalną obecność Iveco”

Sprzedaż Iveco osiąga poziom 8,4 mld euro, a firma jest obecna na większości rynków świata. Jest to przedsiębiorstwo międzynarodowe zatrudniające 31.500 pracowników w 36 zakładach, znajdujących się w 13 krajach. W pierwszych sześciu miesiącach roku, sektor zwiększył przychody o 8,7% w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego: zwyżka ta wynika ze zwiększenia wielkości produkcji oraz ze wzrostu cen sprzedaży. Wzrósł także wynik operacyjny z 22 do 147 milionów euro. Wynik ten potwierdza znakomitą pozycję firmy Iveco.

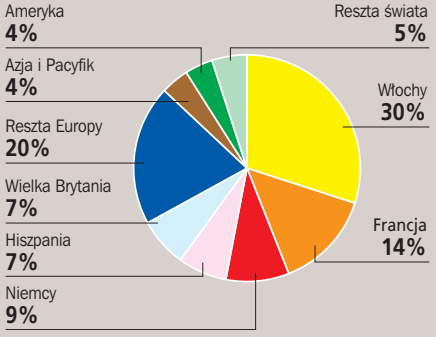
„Naszym głównym rynkiem – wyjaśnił dyrektor generalny Jose Maria Alapont – jest Europa, ale rozwijamy się także w Azji, w rejonie Pacyfiku oraz w Ameryce Południowej. Od 1993 roku jesteśmy w Chinach z lekkimi samochodami dostawczymi, autobusami i silnikami. Teraz negocjujemy w sprawie spółki joint-venture produkującej średnie samochody dostawcze i ciężarówki. Umacniamy naszą działalność w Indiach. W Ameryce Łacińskiej rozpoczęliśmy montaż samochodów średnich i ciężkich, natomiast w Rosji trwają rokowania nad zawarciem sojuszów i umów handlowych”.

Właśnie poprzez umacnianie działalności w tych regionach Sektor zamierza rozwijać się do 2007 roku z dynamiką na poziomie 6% rocznie. Do osiągnięcia tego rezultatu przyczynić się mają również nowe modele pojazdów przemysłowych, restrukturyzacja Irisbusa oraz rozwój sektora produkującego pojazdy przeciwpożarowe i obronne. Do mocnych punktów Iveco należy szczególnie bogata gama pojazdów przemysłowych, od lekkich po ciężkie, autobusy, specjalne środki transportu: samochody ciężarowe do prac budowlanych, autodrabiny, itd. „Produkujemy silniki o mocy od 64 do 2000 KM – powiedział dyrektor generalny Iveco – 76% z nich przeznaczona jest dla branży samochodowej: samochodów ciężarowych, autobusów, furgonów, lekkich samochodów dostawczych i osobowych. Duża część silników wykorzystywana jest jednak w maszynach rolniczych oraz budowlanych. Koncentrujemy się na dwóch szybko rozwijających się obszarach: wytwarzaniu energii oraz jednostkach napędowych dla żeglugi morskiej”.

OBROTY WEDŁUG JEDNOSTEK BIZNESOWYCH
DANE 2003, BEZ SPÓŁEK JOINT-VENTURE W CHINACH



OBROTY WEDŁUG OBSZARÓW GEOGRAFICZNYCH
DANE 2003, BEZ SPÓŁEK JOINT-VENTURE W CHINACH



Do mocnych punktów firmy zalicza się zwłaszcza bogatą gamę: od ciężkich po lekkie pojazdy przemysłowe, od autobusów po pojazdy specjalne i silniki.

Iveco zaangażowana jest także w rozwój innowacyjnych wyrobów, w których zwraca się uwagę na poprawę bezpieczeństwa i ochronę środowiska. „W pierwszym z wymienionych obszarów firma działa w różnych kierunkach, prowadząc np. eksperymenty z zastosowaniem zaawansowanych technologii, które przynoszą w pojazdach poprawę widoczności w nocy. Jeśli chodzi o ochronę środowiska, możemy się poszczycić wiodącą pozycją w napędach metanowych, coraz bardziej poszukiwanych do transportu miejskiego, a ponadto poczyniliśmy olbrzymie postępy w eksperymentach na pojazdach hybrydowych oraz typu „fuel cell".

Istotne zmiany nastąpiły także w zakresie poprawy jakości oraz zadowolenia klienta. „Według badań przeprowadzonych w 2003 roku przez niezależne firmy – powiedział Alapont – wyrównaliśmy różnice, jakie dzieliły nas od konkurencji. Pod względem jakości obsługi jesteśmy natomiast powyżej średniej i zbliżamy się do najlepszych. Z każdej części świata można zadzwonić do naszego centrum w Turynie, które czynne jest 24 godziny na dobę i 365 dni w roku, gdzie z całą pewnością każdy znajdzie pomoc".

Przedstawione wyniki świadczą, że przed Iveco w dalszym ciągu rysuje się pozytywna przyszłość. „Sądzimy, że tendencja wzrostu z pierwszego półrocza 2004 roku, utrzyma się w kolejnych latach w tempie 6,6% rocznie. W 2007 roku obroty przedsiębiorstwa powinny zatem wynieść prawie 11 mld euro. Odtąd wynik operacyjny, zgodnie z szacunkami, będzie rósł o 75% rocznie, natomiast cash flow w 2007 roku powinien być czterokrotnie wyższy od uzyskanego w 2003 roku. Nasza strategia wzrostu skupi się na umocnieniu globalnej obecności". ■

Francesco Novo

Jedziesz, gdzie oczy poniosą

Po roku pełnym sukcesów, zdobyciu tytułu Samochodu Roku 2004, sześciu prestiżowych nagród międzynarodowych i ponad 280 tys. zamówień z całej Europy, teraz Fiat Panda prezentuje się również jako auto terenowe. Nowa wersja 4x4 dopełnia gamę modelu, okrzykniętego przez międzynarodową prasę z branży samochodowej „praktycznie idealnym".

Nowa wersja „małego" Fiata beztrosko pokonuje każdą trasę, od bezdroży po centra miast, niezależnie od tego, czy się jedzie po śniegu, czy po autostradzie. Łatwa w obsłudze i niezawodna Panda, testowana miedzy innymi w Himalajach, wychodzi bez szwanku z każdej sytuacji dzięki napędowi 4x4 włączanemu automatycznie, który przenoszony jest przez sprzęgło lepkościowe i dwa mechanizmy różnicowe. To idealna wersja dla tych, którzy zamierzają korzystać z samochodu na drogach asfaltowych i bezdrożach, w mieście i na wsi, na suchej nawierzchni i na śniegu, na równinie i w górach. Praktyczny, solidny, niezawodny i prosty w użytkowaniu – to podstawowe zalety nowego samochodu.

Panda 4x4 jest praktyczna, ponieważ ma niewielkie rozmiary (357 cm długości, 160 cm szerokości i 163 cm wysokości – wersja Climbing), a dzięki średnicy skrętu 9,6 metrów może z powodzeniem manewrować na bardzo ograniczonej przestrzeni. Swobodnie atakuje strome podjazdy o nachyleniu 24 stopni i pokonuje bardzo ostre grzbiety (23 stopnie) nie dotykając podłoża.

FIAT
CP 532 KS

Mauro Pierallini, odpowiedzialny za rozwój tego modelu mówi: „Panda 4x4 jest solidna, ponieważ opierając się na niezawodnej platformie pierwotnej, wzmocniliśmy przede wszystkim sztywność struktury i zwiększyliśmy wytrzymałość na wstrząsy. Dokonaliśmy jeszcze kilku zmian. Do najważniejszych należą: przednie zawieszenie McPherson z amortyzatorami i sprężynami o powiększonych rozmiarach, wprowadzenie nowego zawieszenia tylnego z poprzecznymi wahaczami i niezależnymi kołami oraz zamontowanie opon opracowanych do jazdy terenowej. Zawieszenie przednie jest praktycznie takie same. Zmianie uległo zawieszenie tylne: niezależne z wahaczem wzdłużnym i stabilizatorem umocowanym do specjalnej belki poprzecznej".

Panda 4x4 jest również wytrzymała dzięki sprawdzonej jednostce napędowej 1.2 Fire, która osiąga moc 60 KM,

Mauro Pierallini

za kilka miesięcy dołączy do niej silnik Mutijet 1.3 o mocy 70 KM. Obydwa silniki pozwalają nowej wersji Pandy wspinać się na wzniesienia o nachyleniu powyżej 50%.

Panda 4x4 jest łatwa w eksploatacji, ponieważ ma zintegrowany napęd, złożony z dwóch dyferencjałów oraz sprzęgła lepkościowego (zob. rysunek), który włącza się automatycznie,

a zatem bez najmniejszej interwencji kierowcy, kiedy przednie koła tracą przyczepność. „W normalnych warunkach oraz na drogach asfaltowych – kontynuuje Pierallini – 98% siły napędowej skierowane jest na przednią oś. Jeśli podłoże jest śliskie, sprzęgło przenosi stopniowo moment na sprzężenie zwrotne, eliminując poślizg".

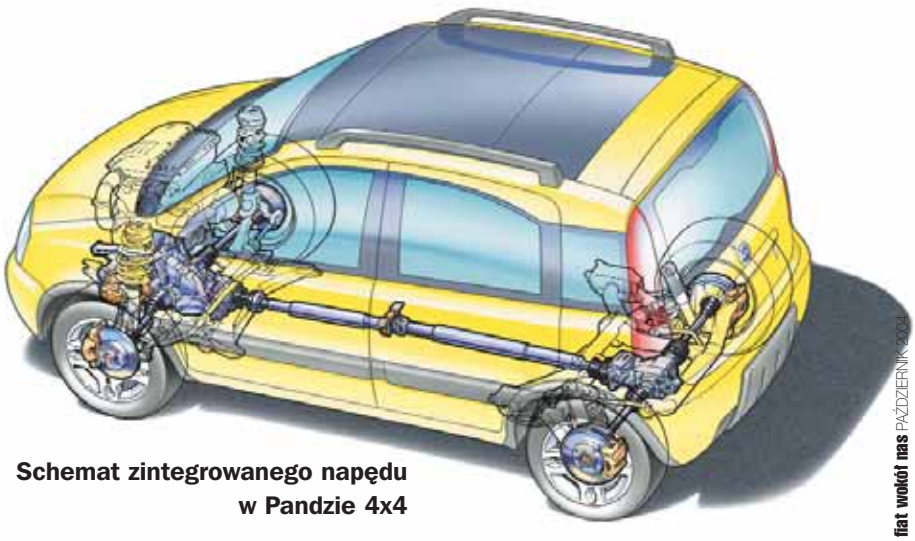
Nowa wersja oferowana jest z dwoma typami wyposażenia: Panda 4x4 (bardziej praktyczna) oraz Panda 4x4 Climbing (bardziej elegancka), do tego dochodzą dwie wersje wnętrza i jedenaście kolorów nadwozia. Charakter auta terenowego podkreślają, obok większego prześwitu nad ziemią, listwy boczne i relingi na dachu. Zderzaki wyposażono w tarcze ochronne, obszerne listwy przeciwuderzeniowe oraz szeroką osłonę silnika. Wnętrze wyróżnia się innowacyjnymi tkaninami w dwóch zestawach kolorów: szaro-czerwonym i szaro-żółtym.

„W zakresie bezpieczeństwa – dodaje Pierallini – Panda 4x4 nie boi się konfrontacji. Wystarczy wspomnieć o układzie hamulcowym: w wersjach wyposażonych w silnik 1,2 Fire wszystkie koła posiadają tarcze o średnicy 240 mm (przednie są samowentylowane). W modelu seryjnie montowany jest ABS z EBD posiadający funkcję przeciwpoślizgową przy redukcji prędkości (MSR)".

Jak działa sprzęgło wiskotyczne (lepkościowe)

Podstawową zaletą tego sprzęgła w Pandzie 4x4 jest automatyczne włączanie zintegrowanego napędu bez konieczności interwencji kierowcy. Działanie tego urządzenia jest pozornie proste. Zespół porowatych tarcz umieszczony jest w płynie wiskotycznym o specjalnych właściwościach: jego lepkość zwiększa się wraz ze wzrostem temperatury. Gdy dwie osie zaczynają się ślizgać, powodują mieszanie płynu, a przy tym podnoszą jego temperaturę. Następstwem tego zjawiska jest wzrost lepkości płynu, co sprawia, że tarcze tracą swobodę ruchu, przenosząc w ten sposób moment napędowy na tylną oś.

Jest to błyskotliwe rozwiązanie inżynieryjne, ponieważ płyn spełnia zarówno rolę czujnika rejestrującego, poprzez temperaturę, poślizg między osiami, jak i czynnika sprawczego, ponieważ poprzez zwiększenie lepkości, dąży do zablokowania poślizgu.



Schemat zintegrowanego napędu w Pandzie 4x4

Milion kilometrów
na trzech kontynentach

Bezpieczny, swobodny, solidny. Fiat Panda 4x4 naprawdę świetnie się prowadzi. Samochód wypróbowaliśmy na trudnej trasie prowadzącej przez łowiecki rezerwat niedaleko toskańskiej posiadłości Gherardesca, w okolicy Castagneto Carducci. Dziesięć kilometrów wertepów z licznymi grzbietami, strumykami do przebycia i błotnistymi podjazdami wśród drzew – taką drogą poruszają się zazwyczaj wyłącznie traktory rolnicze. Panda 4x4 zdała egzamin z zadziwiającą łatwością. Choć na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie typowo miejskiego pojazdu, który tylko od czasu do czasu wyrusza na wycieczkę po wiejskich drogach, w rzeczywistości jest pełnoprawnym samochodem „off-road".

Panda 4x4 sprytnie i bezpiecznie radzi sobie z najbardziej stromymi podjazdami na nierównym terenie: wystarczy przycisnąć pedał gazu, by znaleźć się na szczycie. To zasługa zintegrowanego napędu, który uruchamia się natychmiast, gdy tylko czujniki wykryją najmniejszy poślizg na przedniej osi. Kierowca odczuwa przejście na napęd na dwie osie, ale tak naprawdę zauważa to po łatwości, z jaką może kontrolować samochód. Nasza Panda 4x4 pokonuje w ten sposób błotnistą nawierzchnię o nachyleniu 40%. Ale wiemy, że może się zmierzyć z jeszcze większymi nachyleniami, nawet powyżej 50%. Przekraczanie strumyków w wodzie sięgającej do wysokości piast przebiega bezpiecznie mimo śliskich przybrzeżnych kamieni. Najbardziej zaskakującą rzeczą jest fakt, iż pokonanie wszystkich przeszkód jest łatwe i nie wymaga od kierowcy szczególnych umiejętności. Pomocą służą mu wspomaganie kierownicy, hamulce i zawieszenie, podobnie jak silnik, który zawsze jest w gotowości, by zaoferować pożądany moment obrotowy. Miejsce kierowcy, podniesione o pięć centymetrów w stosunku do wersji z napędem na jedną oś, pozwala na kontrolowanie trasy i wygodne manewrowanie.

Świetne osiągi są efektem bardzo dobrego projektu oraz miliona kilometrów przejechanych przez modele prototypowe. Próby w zimowych warunkach przeprowadzono w Laponii – sto kilometrów od koła polarnego w temperaturach poniżej -40°C. Elementy mechaniczne, szczególnie zawieszenie i napęd zintegrowany, zostały ponadto sprawdzone w parku Kruger (Południowa Afryka) w temperaturze +35 i +45°C. Następnie w Europie, w Sierra Nevada (Hiszpania), gdzie wiele westernów wyreżyserował Sergio Leone, na kamienistym terenie oraz przy częstych zjazdach i podjazdach, na ciężką próbę wystawiono przede wszystkim hamulce.

Ale wszystkie swoje zalety Pandy 4x4 zademonstrowały w Nepalu. Przeprowadzony test, będący prawdziwą próbą sił, polegał na przewiezieniu do bazy na wysokości 5200 metrów, sprzętu jakiego potrzebował Sycylijczyk Angelo D'Arrigo, by przelecieć nad Everestem na lotni. Przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem 24 maja tego roku. O jego nadzwyczajności niech świadczy fakt, że samochody zostały specjalnie przygotowane poprzez różne ustawienia sterującej silnikiem centralki, umożliwiające dostosowanie jej do miejscowej benzyny.

Wkład firm Grupy Fiat

W realizacji Pandy 4x4 uczestniczyły i uczestniczą różne firmy należące do Grupy. Już w fazie projektu Ośrodek Badawczy Fiata przyczynił się do indywidualizacji metod pracy i eksperymentów. Pracował także nad określeniem wskaźników jakości, optymalizacji struktury nadwozia, opracowaniu bezpieczeństwa wnętrza oraz możliwości manewrowania pojazdem.
Teksid wytwarza w Crescentino korpus oraz wał silnika Fire 1.2 a także korpus silnika Multijet. Magneti Marelli produkuje światła, reflektory, system sterowania silnikiem, oprzyrządowanie samochodu oraz zawieszenia.

Jeden model, wiele nagród

2003 „Samochód Roku 2004”

2003 „Najpiękniejszy samochód świata” (Automobilia – drugie miejsce w kategorii City Car – listopad)

2003 „Autoeuropa 2004” (Związek Dziennikarzy Motoryzacyjnych Włoch. – listopad)

2003 „Indywidualność rynku – Mercury 2003” (dwutygodnik Rynki Zagraniczne (Polska, grudzień)

2003 „Auto Moto Lider 2003” (dwutygodnik Auto Moto – Polska, w kategorii City Car, styczeń 2004)

2003 „Autobest 2004” (nagroda dziennikarzy z krajów Europy Centralnej i Południowej – grudzień)

2003 „Best City Car” (Car Buyers Guide – Wielka Brytrania – grudzień)

2003 „Auto Roku” (Rumunia, grudzień)

2003 „Auto Roku” (Jugosławia, Serbia, Czarnogóra)

2004 „Best City Car” (What car? – Wielka Brytania, styczeń)

2004 Moje ulubione auto (kat. City car, pismo Quattroruote, styczeń)

2004 „Nowość Roku” (Nagroda specjalna od redakcji pisma Quattroruote, styczeń)

2004 „Auto Sukces Roku” (nagroda czytelników miesięcznika Auto Sukces, Polska, luty)

2004 „Budget car” – (Top Gear Magazine, Wielka Brytania)

2004 „Złoty Kompas” nagroda Stowarzyszenia Wzornictwa Przemysłowego (Włochy)

Giancarlo Riolfo

Lancia Musa włoski czar i wdzięk

Elegancka, przyjazna, wyróżniająca się niepowtarzalnym włoskim stylem: oto nowa Lancia Musa. Ten samochód trudno zaszufladkować według tradycyjnych kanonów, ponieważ łączy różne cechy, na ogół nawzajem się wykluczające, takie jak wysublimowanie i funkcjonalność, luksus i dyskrecja.

Jest wyrazem dobrego smaku, który przejawia się dopracowanymi szczegółami i luksusową stylistyką. Nowy model Lancii, opracowany z myślą o tych, którym przyjemność sprawia przebywanie w grupie, podbija rynek komfortowym wnętrzem. Elegancki styl podkreśla nowa gama kolorów, oparta na ciepłych i miękkich tonacjach. „Musa to samochód stworzony bez zamiaru przyporządkowania go do określonej kategorii – wyjaśnia Luca De Meo, wiceprezes Business Unit Lancia. – To małe auto jednobryłowe, prestiżowe, eleganckie, ale jednocześnie dyskretne. Mocną stroną tego przytulnego samochodu jest wyposażenie oraz przyjemne wnętrze". Lancia Musa o długości nieco poniżej czterech metrów to auto kompaktowe, które zapewnia jednocześnie praktyczność: idealna do manewrowania w mieście i podczas parkowania, ale oferująca także obszerne i wygodne wnętrze.

Model powstał zaledwie w 18 miesięcy. Ten niezwykle krótki okres, jaki dzieli pomysł od wejścia na rynek, pozwolił na opracowanie pojazdu, który jest wyrazem aktualnych tendencji: poszukiwania autentycznych wartości takich jak piękno, radość, dobry gust. Celem jest chęć wyróżniania się nie poprzez ostentację czy też prowokację, ale poprzez odrzucenie wszystkiego, co banalne.

Projekt Musy odzwierciedla wszystkie elementy, które charakteryzują ostatnie modele Lancii: począwszy od imponującej osłony chłodnicy w kształcie tarczy, po tylną klapę drzwi, otoczoną pionowymi światłami. Elementy stylu nawiązują do najsłynniejszych modeli w historii – od Aprillii po Aurelię – nie budząc przy tym staroświeckich skojarzeń. Szczególnie rzuca się w oczy dobór kolorów. Już w modelu Ypsilon Lancia zaproponowała z powodzeniem oryginalne i eleganckie barwy – kość

Tutaj pasażer jest gościem

„Bardziej salon gościnny, niż przedział pasażerski". Tak brzmi slogan reklamowy Lancii Musa. W ten sposób podkreśla się wygodę, luksus i dobry gust, jakie odnajdujemy w jej wnętrzu. Najnowszy model z rodziny

Lancia, to auto stworzone po to, by przyjmowało pasażerów, niczym gości. Nawiązuje formą do typowej włoskiej atmosfery mieszanki elegancji i nieformalnego stylu luksusu i naturalności. Poszukiwanie miłej atmosfery w kontaktach z innymi to zjawisko, które rozprzestrzeniło się w ostatnich latach, szczególnie wśród młodych ludzi, którzy uwielbiają dzielić czas z innymi osobami, spoza rodziny, przyjmować przyjaciół i spędzać razem przyjemne chwile. Zmieniają się również wartości. Nieformalność zamiast formalizmu, elastyczność zamiast sztywnych kanonów, innowacja w miejsce tradycji, poszukiwanie małych przyjemności zamiast statusu społecznego. Inny jest także stosunek do samochodu: nad osiągi przedkłada się komfort jazdy i doznania wzrokowe. Lancia postanowiła zinterpretować również tę koncepcję proponując w ostatnich modelach, a szczególnie w Musie, nadwozie i wnętrze o miękkich, ciepłych i oryginalnych odcieniach. Bardziej skoncentrowane na świetnym samopoczuciu, niż na chęci wyróżnienia się.

TRZY SILNIKI, JEDEN TYP WYPOSAŻENIA

Lancia Musa jest dostępna w wersji Oro z trzema silnikami i dwoma skrzyniami biegów. Oto właściwości techniczne:

	Pojemność	Moc	Prędk. max	Zużycie*
Fire 1.4 16v	**1368** cm³	**95** KM	**175** Km/h	**6,6**
Fire 1.4 16v DFN	**1368** cm³	**95** KM	**175** Km/h	**6,4**
1.3 16v Multijet	**1248** cm³	**70** KM	**159** Km/h	**5,1**
1.3 16v Multijet DFN	**1248** cm³	**70** KM	**159** Km/h	**5,0**
1.9 Multijet	**1910** cm³	**100** KM	**179** Km/h	**5,5**

(*) jazda w cyklu mieszanym l/100 km

słoniową czy wyrafinowaną opalizującą czerwień. Musa oferuje jeszcze nowsze kolory. De Meo mówi: „Pozbyliśmy się zimnych barw, jak szarości, aby zrobić miejsce tonacjom ciepłym i delikatnym. Na przykład, kość słoniowa, kolor magnezowy, czy ciemny brąz przypominający szlachetne drewno z rodziny wengè, kojarzą się z wygodnymi fotelami. Unikalne kolory – perłowy Vassari i czekoladowy Peyrano opracowało Centrum Stylistyczne Lancii".

Podróż Lancią ma zapewnić przyjemność i dobre samopoczucie. Z tego powodu komfort, bezpieczeństwo i zadowolenie podczas jazdy znalazły się w centrum zainteresowania projektantów. „Wnętrze – kontynuuje De Meo – wyróżnia się wyrafinowaniem i wygodą, dbałością o detale, bogactwem kolorystyki i jakością luksusowych materiałów (skóra połączoną z mikrofibrą w opcji)". Osobie siedzącej za kołem kierownicy, samochód oferuje poczucie bezpieczeństwa i panowania nad drogą, a doskonała dynamika samochodu, dodatkowo uprzyjemnia jazdę. Dość wysoka pozycja siedzenia, w połączeniu z dużą powierzchnią szyb, zapewnia kierowcy idealną widoczność drogi oraz innych pojazdów. Dokładnie dopracowano ergonomię elementów układu sterowania, począwszy od dźwigni zmiany biegów, umieszczonej na środku deski rozdzielczej. Rozwiązanie to pozostawia wolną przestrzeń między

siedzeniami i pozwala na błyskawiczne przełączanie biegów.
Oprócz dużych powierzchni szyb, Lancia Musa posiada panoramiczny otwierany dach GranLuce, złożony z dwóch przeszklonych paneli ze składanymi osłonami przeciwsłonecznymi. W klimatyzacji zastosowano automatyczną instalację dwustrefową Bi-zone (opcja), która utrzymuje odmienną temperaturę (aż do siedmiu stopni różnicy) dla kierowcy i dla pasażerów. System sterowania wykorzystuje serię czujników, które prowadzą pomiar komfortu termicznego. Możliwe jest ustawienie stopniowego zmieniania temperatury o pół stopnia. Klimatyzacja zawiera urządzenie zwane Air Quality System, które kontroluje jakość powietrza: w przypadku jazdy w miejscach o dużym natężeniu zanieczyszczeń, na przykład w tunelu z mało skuteczną wentylacją, automatycznie włączana jest recyrkulacja powietrza.
Dbałość o jakość przebywania we wnętrzu pojazdu wyraża się także poprzez dostępny jako opcja sprzęt hi-fi firmy Bose, zajmującej wiodącą pozycję na rynku. System audio składa się ze wzmacniacza mocy z sześcioma niezależnymi kanałami oraz automatycznym stabilizatorem, co gwarantuje optymalne zrównoważenie wszystkich częstotliwości. W kabinie znajduje się sześć głośników.
W gamie silników Lancia Musa proponuje trzy różne rozwiązania: jedną jednostkę benzynową i dwa silniki Diesla. Pierwszy z nich to Fire 1,4 16v, najmłodsze dziecko z rodziny silników, których sprzedano już w liczbie 12 mln egzemplarzy. Wyposażony w dwuwałowy rozrząd z czterema zaworami na cylinder, osiąga godną podziwu moc 95 KM. Maksymalna prędkość wynosi 175 km/h, na rozpędzenie się od startu do 100 km/h potrzebuje 11,5 sekundy. Oprócz imponujących osiągów i błyskawicznego nabierania obrotów, silnik ten dysponuje również optymalnym momentem obrotowym przy niskich obrotach. Właściwość ta sprzyja elastyczności przełożeń oraz niskiemu zużyciu, które plasują się na najlepszej pozycji w tym segmencie.
Dwa silniki Diesla to mały Multijet 16v 1,3 o mocy 70 KM oraz większy Multijet 1.9 o mocy 100 KM. Obydwie jednostki napędowe, oparte na najnowszej technologii silników, wyróżniają się doskonałymi osiągami, niskim zużyciem oraz cichą pracą. „Multijet 1,3 – mówi De Meo – jest doskonały (do 159 km/h, rozpędza się w 15,4 sekundy od 0 do 100 km/h) a koszty jego użytkowania są minimalne. Jednostka 1,9 lokuje się na szczycie całej gamy, oferując wysokie osiągi (179 km/h i 11,5 sek. od 0 do 100 km/h) oraz nadzwyczajną elastyczność przełożeń".
Lancia Musa jest dostępna w wersji ze skrzynią D.F.N. W trybie manualno-sekwencyjnym można ją stosować do szybkich zmian biegów. W trybie automatycznym pozwala natomiast na relaksującą podróż. Do charakterystycznych cech tej skrzyni, oferowanej z silnikami 1,4 16v i 1,3 Multijet, należy również obniżenie zużycia paliwa oraz krótki czas przyspieszania.
Pojawienie się Musy, w ślad za Phedrą, Thesis i Ypsilon, sprawia, że gama Lancii jest pełniejsza i bardziej konkurencyjna. Na jakich aspektach Fiat Auto zamierza się koncentrować, by wzmocnić pozycję tej turyńskiej Marki na rynku producentów aut luksusowych?
„Lancia – wyjaśnia De Meo – chciałaby stanowić włoską alternatywę. Obok technologii stawia na rozpoznawalny na całym świecie specyficzny styl, którego wszyscy nam zazdroszczą. To daje przewagę wobec konkurencji i wyróżnia Włochów spośród innych. Musimy to docenić, również poza światem mody". ■

Przytulne wnętrza Lancii Musa. Kabina oraz siedzenia umożliwiają idealne wykorzystanie przestrzeni do najróżniejszych potrzeb. Nowy samochód dostępny będzie w Polsce w jednej wersji wyposażenia – Oro.

Potęga mitu

Na pięć dni przed Grand Prix Belgii, które przypieczętowało siódmy z kolei triumf Michaela Schumachera w Mistrzostwach Świata Formuły 1, Ferrari pokazało pierwsze zdjęcia swojego najnowszego modelu. Przed szerszą widownią F340 zadebiutował na Salonie Samochodowym w Paryżu.

F 340, najnowszy model Ferrari, to sportowe, dwumiejscowe auto, napędzane 8-zaworowym silnikiem o pojemności 4,3 litra i mocy, bagatela, 430 KM, które po swoim poprzedniku, 360 Modena, dziedziczy aluminiowe nadwozie. Jak w każdym kolejnym modelu z doskonale wszystkim znanym symbolem czarnego konia na masce, tak i tu daje się zauważyć ścisły związki z samochodami wyścigowymi – od sterowanego elektronicznie dyferencjału po węglanowo-ceramiczne tarcze hamulcowe. Skrzynia biegów, również pochodząca z bolidów Formuły 1, pozwala na zmianę przełożenia w zaledwie 0,150 sekundy. Ze swoimi parametrami technicznymi najnowsze F 340 plasuje się w czołówce najważniejszych osiągnięć światowej motoryzacji. Prędkość maksymalna przekracza 315 km/godz., przyśpieszenie od 0 do 100 km następuje w 4 sekundy, a stosunek ciężaru do mocy wynosi zaledwie 2,8 kg/KM.

To nowiuteńkie cacko z fabryki w Maranello potwierdza ogromną przewagę technologiczną Ferrari nad innymi producentami, przewagę, która pozwoliła Michaelowi Schumacherowi i jego koledze z zespołu, Rubensowi Barichello, na zdominowanie tegorocznej Formuły 1. Jak stwierdził Luca Cordero di Montezemolo, „triumf Ferrari to triumf wszystkiego, co jest made in Italy, ale także sukces firmy, która posiada odpowiednie zasoby, ludzi i zdolności do tego, by być najlepszym".

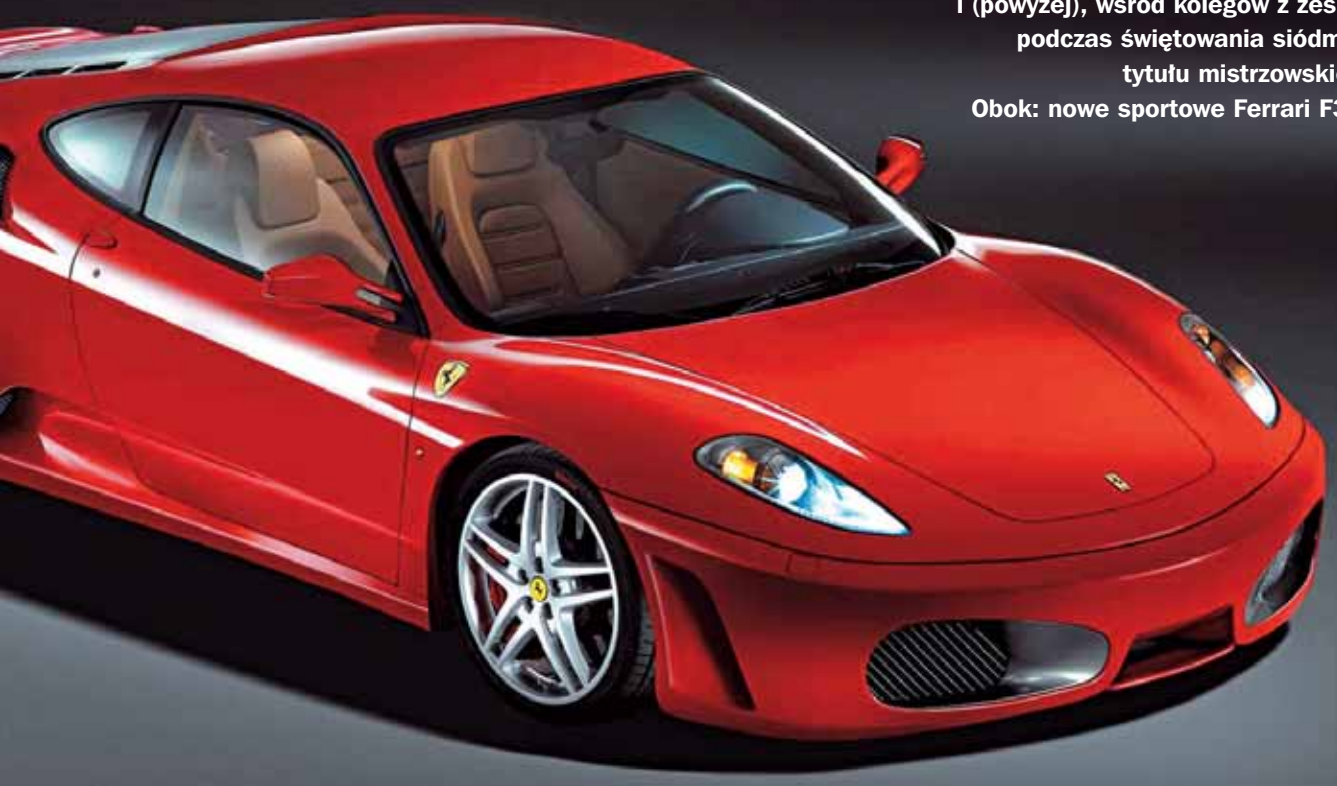
Prezes Ferrari i Grupy Fiat słowa uznania wyraził także pod adresem Michaela Schumachera: „To mistrz, który wygrał więcej niż ktokolwiek inny, i który przez cały czas – zarówno w chwilach radosnych, jak i smutnych – potrafił tworzyć jedność ze swoim zespołem". Jakby na potwierdzenie tych słów pierwsza myśl siedmiokrotnego mistrza świata biegnie w kierunku teamu Ferrari. „To, co udało nam się osiągnąć – mówi niemiecki kierowca – jest ukoronowaniem długiej, żmudnej pracy. W ciągu pierwszych, najtrudniejszych lat, żaden z nas nawet nie marzył o tym, że zajdziemy tak daleko. Pracowaliśmy bardzo ciężko i dlatego wszyscy w Ferrari mogą być dumni z tego, co osiągnęliśmy". Później dodał: „To, co dzieje się na torze wyścigowym, ma swą podstawę w Maranello. Przecież nieprzypadkowo przez ponad 50 wyścigów Ferrari nie miało żadnych problemów technicznych. Wchodzę w skład zespołu, który jest jedną wielką rodziną. Te zwycięstwa należą się nam wszystkim".

W świecie sportu trudno o drugiego tak fenomenalnego zawodnika jak Schumacher. Można go porównywać chyba jedynie z amerykańskim kolarzem Lancem Armstrongiem, który sześć razy z rzędu triumfował w Tour de France.

W statystykach Formuły 1 niemiecki kierowca dzierży wszelkie możliwe rekordy: 83 zwycięstwa, z czego 13 tylko w jednym sezonie, 63 najszybsze okrążenia w zawodach, siedem tytułów

mistrzowskich (pięć z rzędu z Ferrari). Przy tak imponujących osiągnięciach sukcesy odnotowywane przez poprzednich mistrzów bledną w mgnieniu oka. Najlepszy z nich Fangio zapisał na swoim koncie „tylko” pięć tytułów, Proust cztery, a Senna, Piquet, Lauda i Stewart trzy. Jeszcze dziwniejsze jest to, że Schumacher w najmniejszym nawet stopniu nie stracił apetytu na kolejne zwycięstwa. „Michael – mówi Jean Todt, dyrektor generalny Ferrari – nie musi nic nikomu udowadniać, swojego bolida prowadzi wyłącznie dla czystej przyjemności, wykonując swoją pracę z prawdziwą pasją”. Menedżer Ferrari podkreślił również ogromną wagę osiągnięć całego działu wyścigowego: „Fakt zapewnienia sobie tytułu najlepszego konstruktora na pięć kolejek przed zakończeniem sezonu, a w kolejnych zawodach również tytułu mistrzowskiego – z czego 254 punktami na 306 możliwych – to najwspanialsza nagroda, o jakiej mogliśmy marzyć”. ■

Michael Schumacher w akcji i (powyżej), wśród kolegów z zespołu podczas świętowania siódmego tytułu mistrzowskiego. Obok: nowe sportowe Ferrari F340.



Tomasz Libich. fot. Satiz Poland

Panda 4x4 w Tychach

Jednocześnie wersja 4x4 i z napędem standardowym – nowy Fiat Panda 4x4 sprowokował w Zakładzie Karoserii w Tychach szereg zmian na liniach produkcyjnych.

Przygotowania do produkcji Fiata Panda w wersji 4x4 rozpoczęły się już w październiku 2003 roku, kiedy to ruszyła weryfikacja procesu. Zakończono ją na początku marca tego roku i w tym czasie w fabryce wykonanych zostało 78 prototypów. Już dwa miesiące później rozpoczęła się preseria, która przyniosła kolejne 73 prototypy, aż wreszcie 23 czerwca samochód został „zwolniony do produkcji".

Sama weryfikacja procesu była natomiast prawdziwym poligonem szkoleniowym dla załogi – zarówno dla tych, którzy montują samochód na linii, jak również dla technologów i konstruktorów, których zadaniem jest dobór odpowiednich środków i narzędzi potrzebnych w procesie produkcyjnym. To wymagało także dodatkowych szkoleń pracowników – szkoleń ukierunkowanych konkretnie na ten model. Kilka dni później ruszyła seryjna produkcja. Tuż po okresie wakacyjnym, w połowie września, samochody prezentowane były w Toskanii, we Włoszech, dziennikarzom z całej Europy. Sprzedaż rozpoczęła się na początku października na rynku włoskim a następnie zaplanowano pojawienie się auta w kolejnych etapach w innych krajach.

Rozpoczęcie produkcji nowego modelu Fiat Panda 4x4 wymagało od fabryki w Tychach wprowadzenia zmian na liniach produkcyjnych. Wynikały one przede wszystkim z konstrukcji samego samochodu, który różni się w kilku istotnych szczegółach od standardowej Pandy. Owe szczegóły wymagały na przykład zmian na obszarze Spawalni – podwozie Fiata Pandy 4x4 musi być przygotowywane nieco inaczej, bowiem tylny napęd jest całkowicie odmienny od standardowego i wymusza inne parametry mocowania.

„Jednakże najważniejsze zmiany zostały dokonane na Montażu – wyjaśnia

Janusz Mikotowicz, kierownik projektu – do produkcji Pandy 4x4 dostosowaliśmy linię A. To właśnie tam następuje montaż zespołu napędowego z tylnym zawieszeniem. Zawieszenie to, które do zakładu dostarczane jest z firmy Magneti Marelli, umieszczane jest na specjalnym oprzyrządowaniu wyposażonym w odpowiednie układy bazujące i podnoszenia. Pracuje ono w systemie automatycznym, sprzężonym z linią montażową, wjeżdżając we właściwym momencie pod karoserię. Później zawieszenie już razem z silnikiem przymocowywane jest do nadwozia. Ze względu na specyfikę tych podzespołów, musieliśmy zmienić i odpowiednio przystosować całe oprzyrządowanie, wszystkie elementy transportowe – tak, żeby stały się uniwersalne i jednocześnie w tym samym miejscu można było montować zarówno standardową Pandę, jak i tę w wersji 4x4. Nowy Fiat Panda 4x4 wymaga od pracowników więcej pracy, niż modele podstawowe – według obliczeń, bardziej skomplikowane podwozie i pozostałe elementy sprawiają, iż jego wyprodukowanie jest bardziej pracochłonne".

„Już podczas produkcji prototypów udoskonaliliśmy samą ramę zawieszenia tylnego, zmieniliśmy rozłożenie punktów zgrzewczych i spoin – mówi **Marian Dzidek** koordynator d/s nowych uruchomień. – Poprawiło to w znacznym stopniu wytrzymałość zawieszenia i spowodowało inne rozłożenie naprężeń. Modyfikowaliśmy też wał napędowy i skrzynię biegów.

To również w Tychach i okolicy odbywały się pierwsze testy drogowe nowego auta – samochody te przejechały tysiące kilometrów. I słusznie, bo próby te pozwoliły także w samym zakładzie na drobne modyfikacje w ergonomii montażu.

Kierowcy, którzy testowali samochód byli zaskoczeni – jeździli bowiem Fiatem Pandą 4x4 w terenie, do opuszczenia którego, jak sądzili, będzie potrzebny traktor z linką holowniczą. Tymczasem nowa wersja Pandy spisała się znakomicie – próby wykazały, że samochód ten może przejechać odcinki piaszczyste, w których „zwykłe" auto ugrzęźnie po kilku chwilach. Podobnie było na terenie bagnistym oraz w kamieniołomie w miejscowości Kozy. Prócz naturalnych przeszkód, kontrolerzy wykorzystywali także sztuczne – na specjalnie przygotowanym torze OBR Bosmal w Bielsku-Białej".

Obecnie Zakład Karoserii w Tychach wytwarza 105 Pand 4x4 na dobę. Nowa wersja Fiata Panda powstaje na razie na jednej linii produkcyjnej, jeśli jednak rynek zdecyduje, iż potrzebna będzie większa wydajność (na przykład do 50 tysięcy sztuk rocznie), w zakładzie zostanie także dostosowana druga linia – i jest to możliwe już w ciągu trzech miesięcy od momentu podjęcia decyzji w tej sprawie. ■

Szesnaście nowych rąk do pracy

Na terenie jednostki produkcyjnej Lakiernia w Zakładzie Karoserii w Tychach pracują nowe roboty. Jest ich szesnaście, a swoją pracę rozpoczęły w okresie sierpniowej przerwy remontowej. Jakie są ich podstawowe zadania? Należy do nich natrysk warstwy nawierzchniowej w nadwoziu. Pracują w dwóch kabinach, po osiem sztuk w każdej – z czego pięć służy do natrysku tak zwanych baz pastelowych i metalizowanych, czyli właściwej barwy nadwozia, a trzy do natrysku „transparentu", czyli przezroczystego lakieru nadającego odpowiedni efekt połysku. Jak mówią eksperci z Lakierni, zastosowanie nowych robotów przynosi oszczędność w dziedzinie wyrobów lakierowych o wartości około 10 euro na pomalowane nadwozie. Nowe roboty zostały zainstalowane i wdrożone do produkcji w błyskawicznym tempie. Już pierwszego dnia po rozpoczęciu przez nie pracy, pomalowały 1200 nadwozi.

fot. I. Kaźmierczak

Silnik krok po kroku

Tomasz Libich. fot. Satiz Poland

Jak to się dzieje, że z wielu różnych elementów złożonych w jedną całość, powstaje jeden z najnowocześniejszych silników diesla na świecie? Dziś uchylamy nieco rąbka tej tajemnicy...

Spółka Fiat-GM Powertrain Polska rozpoczęła seryjną produkcję silnika 1.3 SDE na początku ubiegłego roku. Od tego czasu ilość zamówień systematycznie wzrasta – a fabryka wytwarza 1900 gotowych silników na dobę, co daje wielkość produkcji blisko 450 tys. sztuk rocznie.

Cały proces produkcyjny odbywa się w siedzibie spółki w Bielsku-Białej na terenie hali o powierzchni 40 tys. m^2. Sama hala podzielona jest na dwa główne obszary – tzw. część „niską", gdzie odbywa się obróbka detali oraz „wysoką", w której realizowany jest montaż wszystkich podzespołów i samego silnika. Część „niska" podzielona jest na trzy linie (korpusu silnika, głowic cylindrowych oraz wałów korbowych), które usytuowane są prostopadle względem linii montażowych z uwagi na optymalizację ich zasilania.

Wszystko rozpoczyna się jednakże w obszarach zadaszonych „busoli" – miejsc, nazywanych tak przez pracowników, w których następuje rozładunek samochodów przewożących z magazynów detale potrzebne do produkcji silnika. Detale, o których mowa, to przede wszystkim surowe odlewy żeliwne i aluminiowe, odkuwki stalowe oraz podzespoły i części do montażu silnika.

Na linii obróbki korpusu silnika funkcjonuje 21 automatycznych linii produkcyjnych, prócz tego myjnie oraz urządzenia i stanowiska kontrolno-pomiarowe. Całość połączona jest systemem portali i transporterów poziomych. Proces przebiega na tyle automatycznie, że podstawowe zadanie pracowników polega na kontrolowaniu procesu i wyrobu oraz wymianie narzędzi. Surowy odlew korpusu, od momentu załadowania go na początek linii, do rozładunku gotowego wyrobu i przekazania go na montaż, przechodzi cykl obróbki

powierzchni płaskich i otworów (w tym cylindrowych) oraz operacji montażu aluminiowej części dolnej, a także zaślepek technologicznych. Średnio co 0,37 minuty schodzi z linii jedna sztuka korpusu.

W części obróbki wału korbowego działają już tylko cztery linie automatyczne, pozostałe to indywidualne, pojedyncze maszyny oraz urządzenia kontrolno-pomiarowe. Maszyny te pochodzą z różnych stron świata – japońskie, niemieckie, hiszpańskie, angielskie i włoskie. Tutaj obróbce poddane zostają powierzchnie walcowe i czołowe wału. Mamy tu także do czynienia z obróbką cieplną, szlifowaniem, prostowaniem, wyważaniem, docieraniem, kontrolą mikropęknięć i tak dalej.

Trzeci dział zajmuje się obróbką głowic. Za wyjątkiem dwóch automatycznych linii, niemal cały proces odbywa się w centrach obróbczych. Duża automatyzacja produkcji wymaga dużej kwalifikacji pracowników, którzy znakomicie opanowali skomplikowane techniki samodzielnej obsługi nowej generacji maszyn i urządzeń. Do niezbędnego minimum ograniczono czynności załadowczo–wyładowcze, występujące jedynie na początku i na końcu linii obróbczych. Detale obrabiane są wewnątrz obudowanych maszyn, stąd przy intensywnym chłodzeniu, nawet przez nieliczne istniejące wzierniki, niewiele widać.

Odpowiednio przygotowane głowice dolne i górne trafiają na linię podmontaży, gdzie w jednych montuje się zawory, sprężyny, półstożki i miseczki, w drugich między innymi wałki rozrządu, pompę wysokiego ciśnienia i depresor. Następnie wózkami głowice przewożone są na montaż główny.

Korpus silnika i wał korbowy przekazywane są do „wyższej" części hali produkcyjnej, gdzie następuje właściwy montaż silnika. Sam proces montażu podzielony jest również na kilka etapów: Short Block, Long Block 1 i Long Block 2.

Pierwszy z nich rozpoczyna się od odpowiedniego znakowania korpusu silnika oraz wczytania do modułu

W hali produkcyjnej spółki Fiat-GM Powertrain Polska znajduje się także obszar presettingu – z szeregiem wyspecjalizowanych stanowisk, w których pracownicy, korzystając ze specjalistycznego oprogramowania komputerowego zajmują się przygotowaniem i ustawieniem narzędzi dla potrzeb obróbek, z dokładnością do mikronów i dostarczaniem na stanowiska pracy wg frekwencji zużycia. To w sposób zdecydowany skraca czas ich wymiany bezpośrednio na maszynach.

Osoby zwiedzające halę produkcyjną Fiat-GM Powertrain Polska niejednokrotnie wyrażają opinię, iż swoją estetyką i czystością przypomina ona bardziej nowoczesne laboratorium, niż fabrykę przemysłową. W dużej części jest to efekt tego, że wszelkie odpady, które powstają w toku procesu produkcyjnego, np. wióry, są niewidoczne. Trafiają one bowiem wraz z chłodziwem do usytuowanej pod posadzką hali „galerii technicznej" – gdzie następuje proces oczyszczenia i przepompowania emulsji do zamkniętego obiegu chłodzenia oraz ich separacja. Wióry są wywożone jako surowiec wtórny i sprzedawane, przez co obniżeniu ulegają koszty wytwarzania.

Na linii montażowej, również tam, gdzie maszyny wykonują całą pracę za człowieka, zainstalowane są tzw. backupy. Są to ręczne odpowiedniki tychże maszyn, które w przypadku awarii którejś z nich pozwalają na manualne wykonanie danej operacji, a przez to zachowanie przez pewien czas ciągłości procesu produkcyjnego.

Z obszaru obróbek gotowe detale trafiają na montaż według tzw. zasady Fifo, czyli First Forward. Oznacza to, że wszystkie części przekazywana są dalej w takiej kolejności, w jakiej zostały wyprodukowane – innymi słowy, pierwszy korpus, który zszedł z linii obróbki, ma wejść jako pierwszy na linię montażu.

magnetycznego paletki transportowej, niezbędnych dla procesu montażu danych z obróbki korpusu, umieszczonych w kodzie paskowym. Odtąd w bazie danych przechowywane są wszystkie informacje na temat tego konkretnego silnika – począwszy od tych przekazanych z obszaru obróbek, aż po ważniejsze operacje (i ich rezultaty) dokonywane w trakcie procesu montażu.

W miarę, jak powstający silnik przesuwa się po linii, montowane są elementy „wnętrza", w tym półpanewki dobierane automatycznie, wał korbowy, korbowody, tłoki odpowiedniej klasy, sworznie itp., aż do zamknięcia góry głowicą dolną, dołu natomiast przegrodą miski olejowej. Tak kończy się etap montażu Short Blocku.

W linii Long Blocku 1 montowane są głowice górne, koła zamachowe, piasty, elementy rozrządu, pokrywy rozrządu, miski olejowe itd. Tutaj także znajdują się wspomniane wcześniej dwie zamknięte linie podmontażu głowic.

Wreszcie pozostająca w ciągłym ruchu linia produkcyjna transportuje montowany silnik na Long Block 2. Tu następuje montaż całego osprzętu zewnętrznego – a zatem silnik zyskuje kolektor ssący i wydechowy, sprzęgło, turbo – sprężarkę, termostat, pompę wodną, zespół „Common Rail", miarkę oleju, katalizator, wspornik zawieszenia silnika, zespół filtra oleju z chłodnicą, wiązki przewodów elektrycznych i inne elementy wyposażenia. Większość operacji wykonywana jest ręcznie, z niewielkim udziałem automatów.

W ten sposób powstaje silnik, który trafia na obszar testów. W kabinach testowana jest jakość wykonania i jakość jego pracy – poprzez próby na zimno (każda sztuka) oraz cieplne (którym poddawanych jest około 3% silników). Ciekawostką pierwszej jest zastosowanie do obrotu wału wyłącznie zewnętrznego silnika elektrycznego. W próbie, która trwa około 1,5 min., sprawdzana jest między innymi szczelność i funkcjonowanie układu wtryskowego, funkcjonowanie układu elektrycznego, ciśnienia ssania i wydechu, a także moment oporowy.

Próba na ciepło, przeprowadzana na niewielkiej statystycznie populacji silników, określa poprawność funkcjonowania wyrobu również w zakresie osiąganej mocy, momentu obrotowego, zużycia paliwa i emisji spalin. Po zakończeniu testów, przygotowany silnik umieszczany jest na palecie i przekazywany służbom spedycji.

W ten oto sposób, rozpoczynając od wyładunku na terenie „busoli" surowych odlewów oraz podzespołów montażowych, przechodzą one kolejne etapy swojej metamorfozy w nowoczesny silnik 1.3 SDE, który trafia do produkowanych w Europie samochodów. ■

Tomasz Libich

New Holland w pełnej krasie

Tegoroczne targi Agro Show podczas trzech kolejnych dni na ogromnej, plenerowej powierzchni wystawowej, zgromadziły ponad 330 wystawców i około 25 tysięcy zwiedzających.

Była to już piąta edycja Agro Show, które od początku, sukcesywnie odbierały palmę pierwszeństwa w popularności poznańskim Polagra Farm – zarówno pod względem ilości wystawców, jak i odwiedzających. Na terenie lotniska wojskowego w Bednarach koło Poznania prezentowane były maszyny rolnicze producentów zainteresowanych sprzedażą swoich wyrobów na polskim rynku. W tym roku w pokazach wzięły udział opryskiwacze, rozsiewacze nawozów, maszyny do zbioru kukurydzy, uprawy pożniwnej, pługi, siewniki i agregaty uprawowo-siewne. Organizatorzy przygotowali tor przeszkód, odzwierciedlający najbardziej naturalne pola. Były dołki, pagórki i przeszkody poprzeczne. Zachowanie się maszyn i umiejętności operatorów bacznie obserwowali oblegający ring rolnicy.

W sumie w wystawie uczestniczyło 331 wystawców z branży rolniczej, a zatem producentów sprzętu, nawozów, nasion, środków ochrony roślin, części zamiennych, wyposażenia budynków inwentarskich, ogumienia, narzędzi rolniczych i innych, związanych z produkcją na rzecz rolnictwa.

Jednym z wystawców była spółka CNH Polska. Po raz pierwszy prezentowała wyroby obu marek – New Holland i Case. Powierzchnia wystawowa New Holland obejmowała 2000 m^2, Case 800 m^2 – proporcje te wynikały z aktualnej skali sprzedaży produktów każdej z nich. Były to przede wszystkim maszyny z aktualnej oferty handlowej na polskim rynku – a zatem kombajny, ciągniki, prasy i cieszące się niesłabnącą popularnością headery, a także maszyny, które sprzedawane są w ilości 3-4 sztuk rocznie.

Zdaniem Jerzego Wróbla, szefa marketingu w CNH Polska, bardzo istotne jest prezentowanie pełnej oferty produktów spółki, w tym także tych mniej popularnych, ale równie godnych zainteresowania. A co przede wszystkim przyciąga uwagę zwiedzających?

Największą popularnością cieszył się nowy ciągnik z serii TL – obecnie najlepiej sprzedający się z całej grupy ciągników New Holland. Decyduje o tym głównie jego moc – 70-100 koni mechanicznych, a zatem taka, na którą jest w Polsce największe zapotrzebowanie; istotne jest także by sprawdzał się na tzw. gospodarstwach średniopowierzchniowych.

„Zwiedzający oglądają nasz sprzęt rolniczy ze świadomością, iż jest on nowocześniejszy i pochodzi z wyższej półki, niż na przykład Ursus, czy Zetor – dodaje Jerzy Wróbel. – Nasze produkty są przecież kierowane do określonego, wyspecjalizowanego odbiorcy. Są naprawdę wysokiej jakości,

ale trzeba też brać pod uwagę, że wyższy standard nieco więcej kosztuje".
Wśród klientów, którzy pojawili się w Bednarach, by obejrzeć to, co ma do zaoferowania CNH Polska byli klienci zainteresowani nabyciem nowych produktów, obecni użytkownicy urządzeń marki New Holland i Case, których przyciągnęły rynkowe nowości. Spore grono odwiedzających stanowili także uczniowie szkół rolniczych, którzy przyszli zobaczyć, jak będzie wyglądało w przyszłości wyposażenie nowoczesnej polskiej wsi.
Władze spółki CNH Polska zdecydowały, iż podczas targów, swoje stanowisko

Nowy ciągnik New Holland TL-A

Wzbudza ogromne zainteresowanie, zarówno dealerów, jak i klientów – o czym można się było przekonać, kiedy 16 lipca zaprezentowany został w fabryce CNH w Płocku tym pierwszym, a podczas tegorocznej wystawy Agro-Show w Bednarach koło Poznania tym drugim.
Ciągnik TL-A jest gruntownie zmodernizowanym modelem TL, który przez ostatnie kilka lat był najlepiej sprzedającym się w Europie ciągnikiem w segmencie mocy 70 – 100 KM.
W oczy rzuca się przede wszystkim nowa stylizacja bryły ciągnika – ale zmiany zewnętrzne to nie wszystko. Są jednak niezwykle ważne – mają przecież znaczny wpływ na komfort pracy. W tym przypadku na przykład nisko opadająca do przodu maska znakomicie poprawia widoczność. Serce ciągnika stanowi najnowszej generacji silnik skonstruowany przez inżynierów z fabryki CNH w Basildon w Wielkiej Brytanii. Silników, typu Tier II o pojemności 4,5l. wypełnia najostrzejsze wymogi Unii Europejskiej w zakresie emisji spalin, a stosunek mocy do masy ciągnika czyni go niezwykle oszczędnym – co ma naturalnie niemałe znaczenie przy rosnących cenach paliwa. Napęd na dwa lub cztery koła, szeroki wybór przekładni, wydajny układ hydrauliczny oraz kilka prędkości obrotowych WOM sprawiają, że ciągnik jest maszyną niezwykle uniwersalną i nie zawiedzie oczekiwań najbardziej wymagających użytkowników.

w Bednarach będzie miał każdy dealer z ogólnopolskiej sieci sprzedaży. Wszystko po to, by klient mógł obejrzeć na miejscu maszyny oraz nawiązać kontakt z najbliższym dealerem ze swojego regionu. Również dealerzy cenią sobie możliwość takiego kontaktu z klientami. Dla samej spółki CNH Polska ważne jest przede wszystkim wzmocnienie integracji wewnętrznej – tak dealerów z producentem, jak i między nimi samymi.
„Marka New Holland jest drugą po Ursusie najlepiej postrzeganą marką w Polsce – podsumowuje Paweł Tomaszewski, dyrektor personalny CNH Polska. – Na przykład ciągniki zaczęliśmy sprzedawać w 1998 roku, skala sprzedaży osiągała wówczas około 40 maszyn rocznie. Obecnie jest ich sześćset, co daje 26% udziału w rynku. To o czymś świadczy, zwłaszcza, że to nie koniec i cały czas się rozwijamy". ■

Tomasz Libich

Nowoczesne metody odnawiania

Czym są odnowione części zamienne? Czy ich wykorzystywanie niesie ze sobą pozytywne skutki dla samochodu? Temat odnawiania części zamiennych jest ostatnio dość modny, postaramy się więc odpowiedzieć na te i inne pytania.

Generalny wniosek jest jeden – odnawianie samochodowych podzespołów pozwala na ponowne wykorzystanie wielu surowców i z całą pewnością przedłuża eksploatację pojazdów.

Wychodząc naprzeciw ogólnoświatowym trendom Dział Inżynierii Produktu Fiat Auto również opracował technologię odnawiania używanych części samochodowych. Technologia ta zakłada wykorzystanie najnowocześniejszych technik i urządzeń, a jej wykorzystaniem zajmują się najlepsi fachowcy.

„Części odnowione tworzy się z podzespołów odzyskiwanych w wyniku napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych – mówi Grażyna Bandoła, odpowiedzialna w Fiat Auto Poland za części zamienne. – Podzespoły takie trafiają poprzez Fiata do wyspecjalizowanych w tym zakresie firm, gdzie poddawane są procesowi naprawy przemysłowej, po którym uzyskują parametry części nowych. Każda z tych firm posiada Certyfikat Jakości zatwierdzony przez Unię Europejską”.

Jak przebiega sama procedura odnawiania części? Podzespoły, które mają zostać poddane procesowi odnowienia rozmontowywane są na najdrobniejsze detale i po dokładnym oczyszczeniu można ostatecznie ocenić, które z nich można ponownie wykorzystać.

Te podzespoły, które pozytywnie przejdą weryfikację zostają poddane procesowi obróbki przemysłowej o wysokim zaawansowaniu technolo-

gicznym. W tym czasie odzyskują wszystkie parametry, wymagane przy montażu nowych podzespołów. Kiedy to nastąpi, z części usprawnionych i oryginalnych komponentów montowane są podzespoły, które nazywane są częściami odnowionymi. Co najważniejsze – swoimi parametrami w niczym nie ustępują elementom nowym, czego potwierdzeniem są wyniki serii testów jakościowych i prób na niezawodność.

Odnowione części zamienne zamawiane są następnie przez autoryzowane serwisy Fiata i tam, równolegle z fabrycznie nowymi montuje się je podczas napraw samochodów. Istotną korzyścią dla klienta jest niższa cena, niejednokrotnie nawet o 40% – przy czym gwarancje producenta pozostają identyczne, jak w przypadku części nowych.

Z całą więc pewnością klienci, którzy zdecydują się na montaż części odnowionych będą zadowoleni – z jednej strony bowiem mogą być pewni, iż samochód odzyska pełną sprawność, z drugiej – będzie ich to mniej kosztowało, a ponadto będą mieli gwarancję na naprawę.

Które podzespoły są przez Fiata Auto Poland odnawiane? Są to zwłaszcza

silniki, głowice cylindrów, wały korbowe, turbosprężarki, pompy wtrysku, a także sprzęgła, skrzynie biegów (mechaniczne i automatyczne), przeguby, półosie, alternatory, rozruszniki, czy układy wspomagania kierownicy.

„Stosowanie odnowionych części w istocie wymusza na producentach samochodów Unia Europejska – wyjaśnia Grażyna Bandoła. – Zgodnie z jej zaleceniami w zakresie ochrony środowiska do 2007 roku aż 90% podzespołów powinno pochodzić z recyklingu. Fiat w większości krajów europejskich stosuje w naprawach odnowione części już od 1999 roku, my wprowadziliśmy je do obrotu w lipcu 2002. Tego typu operacje stosowane są przez prawie wszystkie koncerny samochodowe w Europie.

Sądzę, że teraz skoro wiemy już wszystko o odnowionych częściach powinniśmy prostować fałszywe opinie na ten temat”. ■

Carola Popaiz

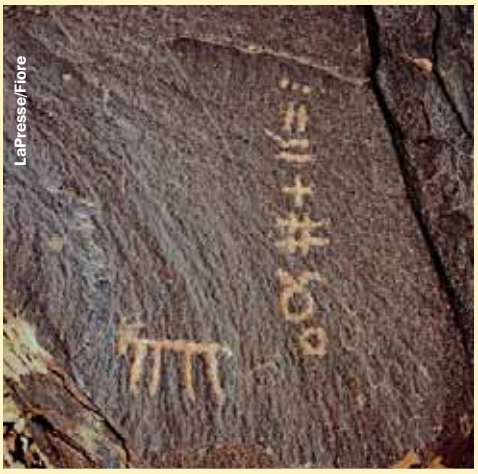
Językowa wieża Babel

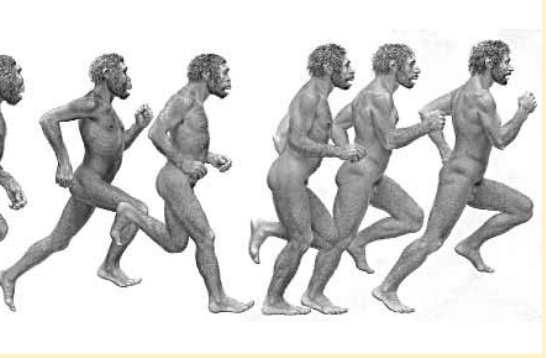
Dwaj francuscy naukowcy, Pierre Bancel i Alain Matthey, ogłosili, że żmudne poszukiwania najstarszego wypowiedzianego przez człowieka słowa, zakończyły się sukcesem. To zaszczytne miano należy się krótkiemu „papa", które nawet dziś, po kilku tysiącach lat, w wielu językach w dalszym ciągu zachowało swoje pierwotne znaczenie.

Mniej więcej w tym samym czasie Parlament Europejski zmuszony był przerwać swoje prace, ponieważ tłumaczki nie były w stanie prowadzić symultanicznego przekładu 20 języków, jakimi mówi się w 25 krajach członkowskich Unii Europejskiej. I nie ma w tym nic dziwnego. Chociaż każdego roku zanika kilkadziesiąt dialektów, to i tak we współczesnym świecie można się ich doliczyć prawie siedmiu tysięcy. Walka o zachowanie specyfiki każdego z nich jest niezwykle trudna. O ochronę swego języka przed naleciałościami z zewnątrz szczególnie pieczołowicie dbają Francuzi – Academie Française wydała nawet zakaz stosowania sformułowań obcojęzycznych, jeśli te mają swój francuski odpowiednik.

W programach szkół po przeciwległej stronie kanału La Manche, od tego roku nie ma już obowiązkowego języka obcego, bo przecież angielski staje się na tyle popularny, że już wkrótce zyska rangę uniwersalnego. Ale czy na pewno? Według niektórych prognostyków za nie więcej niż pięćdziesiąt lat językiem Szekspira będzie się posługiwać zaledwie pięć procent światowej populacji, a najbardziej rozpowszechnionymi językami będą chiński, hindi, urdu, arabski i hiszpański. Nasz glob zmieni się w prawdziwą wieżę Babel. Musimy jednak pamiętać, że ta językowa różnorodność stanowi odzwierciedlenie głębszych podziałów na tle historycznym, kulturowym, religijnym czy politycznym, podkreśla zatem odrębność i duchowe bogactwo poszczególnych ludów i społeczności.

„Wielka” Wieża Babel Pietera Bruegela Starszego, słynny obraz z 1563 r., eksponowany w wiedeńskim muzeum Kunsthistorisches.





Czaszka australopiteka. Powyżej: prehistoryczne rysunki i obrazek przedstawiający ewolucję gatunku homo sapiens. Teraz naukowcy próbują dociec, kiedy i w jaki sposób narodziła się ludzka mowa.

Długa historia

W czasach prehistorycznych wszyscy ludzie mówili jednym językiem, czego potwierdzeniem są słowa Pisma Świętego: „Mieszkańcy całej ziemi mieli jedną mowę. A gdy wędrowali ze wschodu, napotkali równinę w kraju Szinear i tam zamieszkali. I mówili jeden do drugiego: „Chodźcie, wyrabiajmy cegłę i wypalmy ją w ogniu”. A gdy już mieli cegłę zamiast kamieni i smołę zamiast zaprawy murarskiej, rzekli: „Chodźcie, zbudujemy miasto i wieżę, której wierzchołek będzie sięgał nieba”.

W taki sposób Stary Testament opisuje przystąpienie „jednojęzycznych” ludzi do budowy Wieży Babel. W ich zamyśle miała ona umożliwić zbliżenie się do nieba i rozmowę z Bogiem, który jednak uznał ten pomysł za rzucone mu wyzwanie i chcąc ukarać śmiałych budowniczych, odebrał im możliwość porozumiewania się między sobą, co doprowadziło do kompletnego chaosu i przerwania prac. „...A Pan zstąpił z nieba, by zobaczyć to miasto i wieżę, które budowali ludzie, i rzekł: „Są oni jednym ludem i wszyscy mają jedną mowę (...). Zejdźmy więc i pomieszajmy tam ich języki...”. (Ks. Rodzaju 11). Wieża Babel jest zatem metaforą dużej liczby języków oraz trudności z porozumieniem się i komunikacją międzyludzką.

35 tysięcy lat temu

Znalezienie odpowiedzi na pytanie, kiedy człowiek nauczył się mówić, jest jednym z podstawowych problemów, jakie trapią współczesnych paleoantropologów, którzy nie mają nawet pewności co do tego, czy zdolność wysławiania się zaistniała od razu wraz z pierwszym człowiekiem, czy też była efektem długiego procesu ewolucyjnego. Według niektórych badaczy, mowa pojawiła się w okresie paleolitu górnego, około 35 tysięcy lat temu, wskutek biologicznej mutacji, która doprowadziła do powiększenia rozmiarów mózgu. Potwierdzeniem tej tezy mają być znaleziska archeologiczne z tego okresu, które dowodzą, iż właśnie wtedy ówczesny człowiek nabył nowych umiejętności: zaczął rysować w jaskiniach, korzystać z narzędzi, grzebać zmarłych wraz z ich dobytkiem, począł kontaktować się i wymieniać przedmiotami z członkami innych plemion. Coraz bardziej złożona organizacja społeczna wymagała systemu komunikacji, a zatem zastosowania mowy.

Dla innych ekspertów ewolucja biologicznej zdolności do mówienia nie daje wystarczającej odpowiedzi na pytanie, dlaczego człowiek zaczął używać słów. Badania prehistorycznych czaszek pozwalają domniemywać, że rozwój kulturowy naszych praprzodków postępował w tym samym tempie, co przyrost objętości mózgu. Zmiany te nabrały szczególnego rozpędu zwłaszcza w okresie od 2,5 mln do 250 tys. lat temu. Terrence Dacon, neurofizjolog z Uniwersytetu Harvarda, twierdzi jednak, że ewolucja mowy nie jest konsekwencją jedynie powiększania się rozmiarów mózgu, ale stoi za nią jakaś inna, konkretna przyczyna. Autorstwo pierwszych słów naukowiec ten przypisuje najstarszemu hominidowi, jakim był australopitek.

Sam mózg jest „sercem” mowy, podobnie jak wszystkich innych funkcji organizmu ludzkiego, natomiast krtań, wargi, usta i struny głosowe są organami jej fonacji. I właśnie specyficzne położenie krtani umożliwiło przedstawicielowi gatunku homo sapiens – w odróżnieniu od innych ssaków – artykułowanie tak szerokiej gamy dźwięków. Niestety, zagadka pochodzenia mowy nigdy nie znajdzie rozwiązania, które można by było potwierdzić naukowo. I na pewno nie ma sensu powtarzanie eksperymentu przeprowadzonego przez egipskiego faraona Psammuthisa, a opisanego

przez greckiego historyka Herodota. Chociaż faraon nakazał wychowywanie nowo narodzonego dziecka tak, aby nigdy nie usłyszało ludzkiej mowy, pewnego dnia maluch powitał niosącą mu chleb służbę okrzykiem „Bekos, bekos!", co było frygijskim określeniem chleba. Jeżeli rzeczywiście tak było, mogłoby to oznaczać, że frygijski jest tym poszukiwanym językiem, pierwszym, jakiego używał praczłowiek.

Iloma językami się posługujemy?

Od kiedy ludzie postanowili podróżować po świecie, języki stały się czymś w rodzaju wizytówki, umożliwiającej rozróżnianie przedstawicieli poszczególnych społeczności. Znaczący wpływ na język wywierały także nawyki z życia codziennego. Pasterski lud nomadów, który wędrował przez świat w poszukiwaniu nowych pastwisk i zasobów wody, dostosował swoją mowę właśnie do tych potrzeb. W identyczny sposób społeczność rolnicza, której egzystencja ograniczała się do żniw, sezonów upraw i cykli życia roślin, wykształcała własną zdolność do komunikowania się w oparciu o terminologię środowiskową. W ten właśnie sposób dwie wspólnoty, które z wyboru lub przymusu prowadziły zupełnie odmienny tryb życia, posiadały jednakową matrycę językową, ale diametralnie różne słownictwo.
Kolejna seria przemian społecznych zaowocowała powstawaniem „hybryd lingwistycznych". Wystarczy tu pomyśleć o zjawisku kolonizacji, za sprawą której w jednym i tym samym miejscu zmuszeni byli przebywać przedstawiciele społeczności z różnych stron świata, albo o długotrwałej okupacji jakiegoś terenu przez obce wojska. Rzymskie podboje na kontynencie europejskim przyczyniły się do narodzin regionalnych dialektów łacińskich, które później stopniowo przekształciły się w znane nam dzisiaj języki romańskie: francuski, włoski, hiszpański, sardyński, kataloński i rumuński. Zdaniem filologów łączna liczba języków używanych na całym świecie była najwyższa w okresie pomiędzy XVII a XVIII w.

Na ratunek zagrożonym

Każdy język żywy podlega ciągłej ewolucji. Przez cały czas powstają jego mówione hybrydy, na przykład singapurska czy hinduska odmiana angielskiego, a młodzież całego świata bez przerwy wzbogaca jego leksykę o nowe terminy i wyrażenia, próbując tym samym zapewnić sobie tożsamość, a przy okazji – wyraźnie odciąć się od starszej części społeczeństwa. Obecnie na całym świecie można się doliczyć ok. 7 tys. języków (z czego ponad 800 w samej tylko Papui Nowej Gwinei), ale uchronienie ich wszystkich przed wymarciem to czysta utopia: 60% z nich to lingwistyczne relikty, używane jedynie przez społeczności tubylcze, a te stanowią zaledwie 4% światowej populacji. Do końca tego stulecia blisko połowa z tych 7 tys. języków odejdzie w zapomnienie, a mniejsze, zacofane społeczności zostaną wchłonięte przez bardziej rozwinięte. „Śmierć" języka to dla ludu, który się nim posługiwał, utrata nie tylko własnej tożsamości, ale również historii i kultury. W 1992 r. w Turcji zmarł rolnik Tefvik Esenc, a wraz z nim pochowany został język ubykh, którym przez długi czas posługiwano się w północno-zachodniej części Kaukazu. W taki sam sposób z lingwistycznego panteonu na zawsze zniknął cupeno, język jeszcze do niedawna stosowany przez starszych mieszkańców Kalifornii, którego ostatnia „użytkowniczka", pani Rescinda Nolasquez, zmarła w 1987 r. Podobny los podzieliły również wappo, al manx i wiele innych języków.

W obliczu coraz szybszej globalizacji angielski staje się językiem międzynarodowym, ułatwiającym pokonywanie barier.

Liquid library

Corbis Image

LaPresse/Napolitano/Pool

Digital Stock

Miano najpopularniejszego na świecie przysługuje językowi chińskiemu, posługuje się nim bowiem aż 1,3 miliarda osób. Powyżej: konsystorz. Kościół katolicki wciąż jeszcze pamięta o łacinie, która przez wiele stuleci towarzyszyła rozwojowi europejskiej kultury.

Nieśmiertelna łacina

„Mortis tua e tu patri et tu noni in carriola mamea, linoleum; ora pro nobis, autobus, SOS" W swoim filmie „Dwóch komisarzy" Totò próbował tą kuchenną łaciną zgrywać się na intelektualistę. Jest jednak faktem, że łacina – język międzynarodowy w pełnym tego słowa znaczeniu – na całe wieki zdominowała świat nauki, dyplomacji i literatury. Uznawana za elitarną, przez kilkaset lat służyła Kościołowi do wzbudzania respektu wśród niepiśmiennej gawiedzi. Próbę „uśmiercenia" tego długowiecznego języka podjął dopiero Sobór Watykański II w 1963 r., ale jedynym jej efektem była fala głośnych protestów.

Dzisiaj mowa Cezara znów wraca do łask, wykorzystując do swej ponownej popularyzacji przede wszystkim Internet. Sądząc po coraz większej liczbie grup wiadomości, pokojów czatowych i witryn poświęconych łacinie, można odnieść wrażenie, że antyczne Imperium Rzymskie już wkrótce powróci przynajmniej na mapę wirtualnego świata. Kłam prognostykom rychłej śmierci łaciny zadaje także liczna społeczność latynistów, którzy skupiają się w przeróżnych grupach dyskusyjnych, aby poroztrząsać takie czy inne problemy lingwistyczne, wymieniają się frazami z Cycerona lub po prostu pragną odetchnąć od angielskiego, który opanował Sieć w ponad 80 procentach. Osoby uczestniczące w łacińskich czatach to poszukiwacze czystości języka, a tych nie brakuje na całym świecie: od Finlandii, gdzie radio Nuntii Latini przekazuje wyłącznie informacje redagowane i odczytywane po łacinie, przez Francję i Niemcy aż po Portugalię i Stany Zjednoczone. W Sieci można się również zabawić w starożytnego Rzymianina. Wystarczy wejść na stronę www.ancientsites.com, przyjąć jakąś tożsamość i przenieść się do roku 205 n. e., by śledzić przygody niejakiego Kalamitusa.

Przyszłe pokolenia mówią po chińsku

Homerowska *Iliada* została właśnie przetłumaczona na arabski, bezpośrednio ze starożytnej greki, a profesorowie uniwersyteccy coraz częściej dają młodzieży następującą radę: „Jeśli chcecie znaleźć pracę, uczcie się chińskiego". Angielski, dzisiaj język określany mianem uniwersalnego, szybko traci swoją przewagę. Według badań opublikowanych w magazynie „Science" do roku 2050 angielski zostanie „dogoniony" aż przez pięć języków: chiński, hindi, urdu, arabski i hiszpański. Już teraz chiński jest najbardziej rozpowszechnionym językiem na świecie, bo mówi nim aż 1,3 miliarda osób, a zgodnie z prognozami w roku 2005, liczebność samej tylko grupy młodzieży z przedziału wiekowego 15-24 lata, która będzie władać tym językiem, przekroczy 166 mln. Na tę nową lingwistyczną dominację będziemy jednak przygotowani. Już bowiem od lat 80. obserwuje się wśród studentów wzrost zainteresowania językami azjatyckimi. Najwyższą liczbę osób zapisanych na zajęcia języka chińskiego odnotowują Stany Zjednoczone, może dlatego, że w skład ich społeczeństwa wchodzi znacząca mniejszość azjatycka. W Europie nauka języka chińskiego popularna jest we Włoszech i Francji. Wiele osób znających ten język bez problemu znajduje w Chinach zatrudnienie w charakterze tłumaczy lub pracowników przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym. W opracowanej przez naukowców klasyfikacji, drugie miejsce zajmą wspólnie hindi i urdu (najpopularniejsze języki na Półwyspie Indyjskim), którymi – wciąż w obrębie tego samego przedziału wiekowego – będą mówić 73 mln osób. Kolejne lokaty zajmą: arabski (72 mln), angielski (65 milionów) i hiszpański (63 miliony).

Jakimi językami mówi Europa?

Parlament Europejski już nie nadąża z symultanicznym tłumaczeniem 20 języków. Pomimo ścisłego obowiązku wielojęzyczności, w praktyce jedyną szansą na skuteczną komunikację pozostaje angielski. Podczas przemówienia komisarza z Łotwy, który w swoim języku wypowiadał się w specjalistycznych kwestiach związanych z polityką rolną i łowiectwem, aparatura translatorska „zawiesiła się". Prowadzący posiedzenie Francuz Joseph Daul próbował ratować sytuację stwierdzając, że „dziś pracujemy w dwudziestu językach, proszę Was zatem o zwolnienie tempa wypowiedzi tak, aby umożliwić jej symultaniczne tłumaczenie". Pomimo tego apelu sprzęt po kilku kolejnych minutach całkowicie odmówił współpracy. Generalnie pytania zadawane przez eurodeputowanych nie są tłumaczone bezpośrednio na wszystkie języki (wszystkich kombinacji byłoby wówczas, bagatela, 380 – z finlandzkiego na portugalski, z niemieckiego na czeski itd.), ale przechodzą przez język bazowy, jakim jest najczęściej angielski lub francuski. Niestety, w przypadku kwestii czysto technicznych, taki przekład zawsze gubi pewną część dyskusji. Ale z drugiej strony, ilu jest Europejczyków, którzy oprócz swego języka ojczystego, władają jeszcze przynajmniej dwoma innymi? Niewielu. Polacy i Włosi są niestety na szarym końcu tego lingwistycznego rankingu, albowiem dopiero teraz zaczyna się przywiązywać wagę do nauki języków obcych. W Luksemburgu niemal każdy zna przynajmniej dwa języki obce w takim stopniu, by móc prowadzić płynną konwersację. Podobnie rzecz się ma z obywatelami Holandii, Danii i Szwecji. Nieco mniejsze zdolności językowe wykazują Brytyjczycy, Irlandczycy i Portugalczycy, gdyż tylko jedna trzecia z nich włada jakimś językiem obcym. Najpowszechniej wykładanym językiem w szkołach krajów Unii jest oczywiście angielski, francuski znajduje się na drugim miejscu.

Marzenie Doktora Esperanto

W roku 1887 Ludwik Zamenhof, Polak żydowskiego pochodzenia, wymyślił „język uniwersalny". Pomimo nadanego sobie przydomka Doktor Esperanto (dosłownie „ten, który ma nadzieję"), stworzony przez niego język, który miał usuwać wszelkie bariery komunikacyjne, nigdy nie zyskał światowej popularności. Co więcej, wiele osób zaciekle zwalczało esperanto, zarzucając mu, że jest przejawem doktryny idealistycznej, fantazją ekstrawaganckich lingwistów, ideą ambitną, ale niewykonalną. Pomimo tej krytyki, a może właśnie dzięki niej, w kolejnym stuleciu o esperanto robi się coraz głośniej. Saddam Hussajn uznał je za tak duże zagrożenie, że nakazał wydalić z kraju jedynego irackiego nauczyciela tego języka. Zdaniem Hitlera esperanto miało z kolei służyć Żydom do „wzmocnienia swej dominacji", a Stalin, przerażony ideą komunikacji globalnej, masowo zsyłał sympatyków tego języka na Syberię.

Dzisiaj dla miłośników esperanto nadchodzą na szczęście lepsze czasy. Szacuje się, że językiem tym mówi obecnie osiem milionów osób. Dzięki Internetowi esperanto dociera nie tylko do Chin i Brazylii, w których zyskał już sporą rzeszę zwolenników, ale i do całej Afryki, Azji i Ameryki Południowej. Znalazła się już nawet grupka utopistów, którzy domagają się, żeby esperanto zostało mianowane oficjalnym językiem Unii Europejskiej (bo przecież korzenie tego języka, w jednej trzeciej wywodzą się ze słów pochodzenia romańskiego, a w dwóch trzecich z języków słowiańskich, greckich i germańskich). ■

Polak Ludwik Zamenhof próbuje za pomocą esperanto zrealizować ideę języka uniwersalnego. Powyżej: sekretarz generalny ONZ, Kofi Annan, na sesji Parlamentu Europejskiego.

In vino veritas

Odpowiednie na każdą okazję

Idąc za radą naszych czytelników, rozpoczynamy serię publikacji poświęconych „kulturze wina": od uprawy winorośli poczynając, poprzez znaczenie etykiety, degustację i kompozycję potraw. Oprócz tego pojawi się wiele ciekawostek, rad a także mały słowniczek, rodzaj „winiarskiego elementarza".

Wino nie jest wyłącznie produktem spożywczym, jest także przedmiotem marzeń, opowieści, kojarzy się z określonym krajobrazem, kulturą i tradycją. Temat pasjonujący i bardzo modny. Wystarczy wspomnieć o wciąż rosnącej popularności wina w świecie i zainteresowaniu turystyką, w której doznania kulinarne odgrywają istotną rolę. Wciąż rośnie liczba osób znających się na winie, lub takich, które chcą poszerzyć wiedzę o tym szlachetnym napoju. Są to ludzie zainteresowani zdobywaniem doświadczeń i prowadzeniem odmiennego stylu życia, mniej impulsywnego i stresującego, opartego na kontakcie z naturą, z otaczającym środowiskiem, ludzie, którzy cenią sobie przede wszystkim jakość życia, dobre samopoczucie, kondycję fizyczną i psychiczną.

Chyba nigdy nie było lepszej okazji do rozwijania zainteresowań winem, którego produkcją zajmują się ludzie już od epoki brązu – prawie 6000 lat. Dziś bogactwo oferowanych gatunków wina przyprawia o zawrót głowy. Na wszystkich kontynentach, w dziesiątkach krajów opracowuje się fantastyczne receptury tworzone z setek gatunków winorośli. W każdym sklepie z winami oraz w wielu restauracjach można natrafić na ustawione na półkach (lub leżakujące w piwnicach), równe szeregi butelek opatrzonych etykietami z różnych stron świata. W większości są to gatunki win dostępne dla kieszeni przeciętnie zarabiającego człowieka.

Mamy przed sobą tak nieograniczoną i bogatą skalę wyboru win, że czasem odczuwamy wręcz paraliżującą obawę wynikającą z niedostatecznej ich znajomości. Przyrządziliśmy, na przykład, wspaniałą kolację i nie potrafiliśmy dobrać właściwie wina. „A przecież to była chyba dobra marka – myśleliśmy – z bogato zdobioną etykietą i efektownie brzmiącą nazwą...".

fot. SATIZ Poland

JAK ROZSMAKOWAÅ SIĘ W WINIE

Jeżeli rzeczywiście chcemy przestąpić próg tajemniczego świata wina, za każdym razem, gdy podnosimy kieliszek do ust, zastanówmy się przez chwilę: Czy to wino jest dobre? Czy już kiedyś je piłeś/-aś?

fot. SATIZ Poland

Może się też zdarzyć, że uczestniczymy w proszonej kolacji w restauracji z kimś ważnym i powszechnie szanowanym, kto w chwili, gdy przychodzi do wyboru wina, podaje nam kartę i spoglądając na nas badawczo, szepcze: „Proszę wybrać coś odpowiedniego...” lub jeszcze gorzej: „Chciałbym spróbować czegoś nowego, proszę coś zasugerować...” Koszmar porównywalny chyba tylko z egzaminem maturalnym!
Jeśli wszystko to, co do tej pory powiedzieliśmy, nie budzi w tobie żadnych emocji, to pewnie seria publikacji na temat wina, którą przygotowaliśmy, okaże się bezcelowa. Jeżeli jednak należysz do osób, którym zdarza się powiedzieć: „Czy czujesz ten poziomkowy aromat pomieszany z zapachem świeżo ściętego siana?”, którzy zbliżając nos do kieliszka, naprawdę rozpoznają w bukiecie wszystkie te zapachy, oraz mają ochotę powtórzyć raz jeszcze tę czynność, na pewno chętnie włączysz się do naszej zabawy. Bo właśnie o zabawę tu chodzi. Czy są bowiem inne zainteresowania, które mogą dostarczyć tyle naturalnej przyjemności, pomóc wyostrzyć zmysły, okazać właściwości terapeutyczne i wreszcie uruchomić cały nasz kapitał kultury, tradycji, sztuki i nauki, poszerzyć horyzonty poznania, skłonić wreszcie do podróżowania do najpiękniejszych regionów świata?
Okazji do picia wina nie brakuje. Być może nie zdarza się to codziennie, ale w ciągu kilku miesięcy można wypić nawet do piętnastu, dwudziestu kieliszków różnych gatunków win.
Przekształćcie te naprędce zorganizowane degustacje w rodzaj kulturalnego święta, w chwilę, która nas wzbogaci, o czym wiedzieli już starożytni mówiąc, że wino zawiera prawdę (in vino veritas), zbliżając ludzi ku sobie.

Czy jest w smaku podobne do wina, pitego już kiedyś? Jaki ma smak i aromat? Jak się nazywa? W ten prosty sposób możemy stworzyć nasz osobisty bank danych lub też własną degustację, którą zawsze będziemy przechowywać w pamięci i wykorzystywać w dowolnej chwili. Niezależnie bowiem od wielu rad specjalistów oceniających poszczególne wina na podstawie ich gatunku, rocznika, smaku, zapachu, wyglądu, itp., to ostatecznie przecież my sami, dzięki posiadanej kulturze, wrażliwości i doświadczeniu, dokonywać będziemy odpowiedniego wyboru wina na konkretną okazję, oceniać jego właściwości i rozmawiać o nim z naszymi gośćmi.

Elżbieta i Andrzej Lisowscy

Ameryka na Ukrainie

W Odessie kwitnie kapitalizm, ale nikt nie burzy kilkudziesięciometrowego pomnika Lenina, zbudowanego w 1967 roku przez twórcę moskiewskiego mauzoleum. Przynależność do Ukrainy nie tłumi tęsknoty za XIX wiekiem, gdy Odessę nazywano Rosyjską Ameryką. Tutaj na co dzień powaga Eisensteina – twórcy filmu „Pancernik Potiomkin" – przeplata się z humorem Juliusza Machulskiego i Jerzego Stuhra. Bo Odessa to ciągłe powroty na Schody Potiomkinowskie i do sąsiadującej z nimi, otwartej w czerwcu 2001 roku, restauracji „Deża wju".

Przed wejściem zdjęcie Statuy Wolności dzierżącej w ręce sierp i młot, a na drzwiach informacja: „Osoby, które nie spodobają się administracji mogą nie zostać wpuszczone do środka". Dostępu broni także odźwierny w takiej samej liberii jak ten z filmu Machulskiego „Deja vu". Boimy się, że poprosi o „propusk", ale w końcu usłużnie otwiera drzwi. W sieni wita duże popiersie Lenina z pełną optymizmu sentencją: „Na rowerze do świetlanej przyszłości!". Nad wszystkim

góruje wymachujący szablą Jerzy Stuhr w mundurze białogwardzisty.

Wkraczamy w chroniony kiedyś żelazną kurtyną świat agitacji i propagandy. W realność Związku Radzieckiego. W toalecie możemy zobaczyć aparaturę do produkcji samogonu. Plakaty przypominają, że „Kto nie pracuje, ten nie je" a „Troszczy się o nas na Kremlu towarzysz Stalin". Bar to po prostu wyjęta z filmu Machulskiego „Bułocznaja" z wycelowanym w gości cekaemem. Tym samym, który widzowie oglądali w filmie „Deja vu". Część stolików ustawiono pośród okrętowych kominów (ze znakiem sierpa i młota) – na pokładzie otoczonego wodą statku „Abchazja"...

Przebrani za pionierów i komsomolców kelnerzy uwijają się jak w ukropie, bo na brak gości restauracja nie narzeka. Nowo zatrudniani pracownicy oglądają w ramach szkolenia film „Deja vu". Największe wrażenie robi jednak menu – pełne reprodukcji agitacyjnych plakatów i nazw nieznanych nigdzie indziej potraw. Można delektować się „świeżą komsomołką", „karlmarksizmem", „żartem Pinocheta", „zakąską proletariacką", czy daniem „Proletariusze wszystkich krajów łączcie się!". „Ateizm po chłopsku" to po prostu jesiotr w warzywach a sałatka z tuńczyka – „Siódma Flota USA". My zamówiliśmy coś lżejszego – „śniadanie komsomolca na dwie osoby". Dostaliśmy kawał chleba i słoniny, puszkę szprotek, cebulę i czystą wódkę...

Wszystko już było. I wszystko się powtarza. Deja vu, a raczej Deża wju – jak to w Odessie, wielonarodowym tyglu, mieście specyficznego humoru. Ze świata restauracji „Deża wju" wychodzimy wprost na legendarne Schody Primorskie, zwane Potiomkinowskimi. Mają 192 stopnie, 136 metrów długości i 27 wysokości. Zbudowano je w latach 1834-1841. Łączą stare z nowym. Miasto z portem. Restaurację Deja Wju z Dworcem Morskim i hotelem Kempinski, który nie bez oporów mieszkańców wpisał się w pejzaż portu i miasta (w nocnych światłach przypomina nowojorski Emipre State Building). To na tych schodach zginęło z rąk białogwardzistów ponad dwa tysiące ludzi. Tutaj postawił kamery Einsenstein,

Na znudzonych sowiecką rzeczywistością czeka amerykańskie skrzydło restauracji, przybliżające czasy prohibicji w Chicago. Także warto zajrzeć do toalety, by zobaczyć jak w Ameryce pędzono bimber. W samej restauracji jest bardziej nobliwie. Kontury zunifikowanych drapaczy chmur, Cadillac z epoki (a na nim atrapy pieczywa z butelkami bimbru, który u Machulskiego wędrował saniami na Alaskę), miękkie fotele... No i zatopiony

w misce z cementem mafioso...

Warto wybrać się także na owiany legendą pobliski Most Teściowej. Właśnie z niego można oglądać najstarsze domy w Odessie. Podobno kazał ten most postawić dygnitarz partyjny z lat sześćdziesiątych. Chciał mieć bliżej z pracy do teściowej. Złośliwi twierdzą, że było inaczej i most dawał gwarancję, że teściowa u niego się nie zasiedzi... Anegdot jest więcej a corocznie, 1 kwietnia, miasto organizuje Festiwal Humoru. Nieprzypadkowo właśnie tutaj znalazła tak wielu zwolenników restauracja „Deża wju". Miejska przewodniczka Emilia Botovkina uważa, że to przybysze z różnych stron świata (w tym słynący z humoru Kozacy) wytworzyli nie tylko specyficzny humor, ale i charakter miasta. I właśnie oni sprawili, że Odessa tak bardzo różni się zarówno od innych miast Ukrainy, jak i Rosji. Nieporozumienia językowe także rodziły humorystyczne sytuacje. Z kolei przebywający na wakacjach w Odessie Igor Studnicki – polski lekarz z Podola twierdzi, że Odessa była terenem wielkich spekulacji. Jedni handlowali uczciwie, inni nie. I właśnie ten nieuczciwy sposób był wyśmiewany. Urodzony w Odessie Siergiej Straszny widzi to jeszcze inaczej: „Każdy mówi tutaj inaczej i broni swojego, czy to muzułmanin, czy chrześcijanin. A łączy ich właśnie humor".

Z tarasu restauracji „Deża wju" patrzymy po raz ostatni na mrugające światełka Zatoki Odesskiej i pełen neonów Hotel Kempinski, na Statuę Wolności dzierżącą na plakacie sierp i młot, który także mruga nachalnie w środku neonu – nazwy restauracji. To się zdarzyło. Wszystko już było. Jak w filmie. Jak to w Odessie.

Dartunyan Levon – administrator restauracji „Deża wju" – nie jest jednak sentymentalny. To co zrobiono tutaj uważa za normalne. Po prostu miejscowa młodzież i zagraniczni goście mogą namacalnie odczuć agitację i zobaczyć propagandę – realność Związku Radzieckiego. I mogą porównać ją z ówczesną rzeczywistością Ameryki. A wybierają to, co im się bardziej podoba.

a wiele lat później Juliusz Machulski.
Artyści zawsze lubili Odessę, choć niektórzy – jak Puszkin i Mickiewicz – znaleźli się tutaj na przymusowym zesłaniu. Ludzi sztuki przyciągała nie tylko niezwykła atmosfera manifestującego niezależność miasta, ale i najstarsza w Rosji i ZSRR wytwórnia filmowa. Tutaj, w pokoju nr 326 Hotelu Londynskij, legendarna amerykańska tancerka Isadora Duncan spotykała się z rosyjskim poetą Siergiejem Jesieninem. Isadora zginęła, gdy jej szal zaplątał się w szprychy kół samochodu Bugatti. Czy to, że tak witalna, radosna, bywała tutaj dało jakąś cząstkę energii Odessie? Myślimy o tym żegnając w porcie brytyjski statek z dwoma tysiącami turystów.

Joanna Polak

Przystojniak w szkole dziewic

Przed nami długie jesienne wieczory, w czasie których będzie można sporo czasu poświęcić na hobby filmowe. Nawet osobom, które nie orientują się w najnowszych trendach muzycznych, z czystym sumieniem warto polecić głośny już film „**8 mila**". Główną rolę zagrał w nim kontrowersyjny raper Eminem. Krytycy zgodnie przyznają, że jest to kreacja jego życia. Postać Rabbita – białego chłopaka, który przy pomocy hip-hopu stara się wyrwać z getta, jest wiarygodna, bo podobno oparto ją na wątkach z życia Eminema. Jimmy Smith, zwany Rabbitem, mieszka ponad 8 mil od centrum miasta. Tam zaczyna się piekło, a miejsce, które konkretnie zamieszkuje bohater, to jedno z najbardziej przygnębiających miejsc na Ziemi. Osiedle przyczep campingowych jest siedliskiem wszelkiego rodzaju nieudaczników i wykolejeńców. To, że chłopakowi udaje się przedrzeć do lepszego świata, jest wyłącznie jego zasługą i jego talentu. Osoby, które do tej pory z rezerwą podchodziły do Eminema, po obejrzeniu filmu mogą zmienić zdanie.

Bardzo oryginalnym obrazem jest francuska produkcja „**Szkoła dziewic**". W głównej roli występuje znakomita aktorka Isabelle Hupert. Fabuła jest oparta na prawdziwych postaciach i wydarzeniach. Madame de Maintenon była kurtyzaną i sekretną małżonką króla Ludwika XIV. Zrobiła dla francuskiej kultury wiele dobrego. Była lubiana i podziwiana. Ponieważ sama pochodziła z zacnego, ale ubogiego domu, za cel postawiła sobie stworzenie szkoły dla dziewcząt podobnych sobie. Ładne, porządne uczennice uczą się, jak zaistnieć w dworskim świecie, jak się zachować, jak rozwijać w sobie piękno duchowe. Niestety, eksperyment nie zdaje egzaminu. Dla dworzan młode dziewczęta to jedynie obiekt zabaw erotycznych. Historia źle się kończy, część z nich nie potrafi znieść porażki i poniżenia, popadając w depresję i obłęd.

Mało kto pamięta dziś, że Mickey Rourke był kiedyś świetnym aktorem, który ma w swoim dorobku naprawdę doskonałe role. „Ćma barowa", „Harry Angel", czy wreszcie „**Przystojniak**" to dowody na to, że Rourke potrafił zagrać tak, że widza przechodziły ciarki. „Przystojniak" to historia mężczyzny żyjącego z oszpeconą od urodzenia twarzą, od którego ludzie odwracają głowy. Ma on jednak jeden talent – jest genialnym przestępcą, któremu dotychczas wszystko wychodzi. Do czasu, aż zdradzą go najlepsi kumple. Trafia do więzienia, gdzie w ramach eksperymentu przechodzi operację plastyczną. Odmieniony, z „normalnym" obliczem, może w ukryciu planować zemstę na byłych towarzyszach.

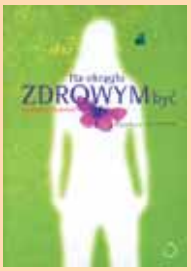
PREMIERY

„Godsend"

Film poruszający kontrowersyjną problematykę klonowania. Małżeństwo, które straciło ośmioletniego synka, decyduje się na makabryczny eksperyment. Tajemniczy naukowiec namawia parę, aby zdecydowała się na odtworzenie genów małego Adama. Wszystko wydaje się iść pomyślnie, aż do momentu, kiedy chłopiec osiąga wiek, w którym zginął jego pierwowzór. Z jego psychiką zaczynają się dziać niesamowite i niepokojące rzeczy... „Godsend" Reż.: Nick Hamm, wyst.: Greg Kinnear, Rebecca Romijn Stamos, Robert de Niro

Od dobrego zdrowia do templariuszy

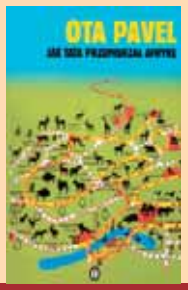
Joanna Polak



Grażyna Dobroń to znana od lat propagatorka zdrowego trybu życia. Dziennikarka radiowej Trójki do swego codziennego programu zaprasza specjalistów od żywienia, kondycji fizycznej, dobrego samopoczucia. Audycje, choć krótkie, niosą ze sobą sporą dawkę przydatnych i praktycznych informacji. Zaproszeni goście doradzają słuchaczom, jak poradzić sobie z chandrą, jak się prawidłowo relaksować, jak uniknąć jesiennego ataku grypy. Zapis audycji jakiś czas temu trafił w ręce czytelników. „**Na okrągło zdrowym być**" to przebój tegorocznych Międzynarodowych Targów Książki w Warszawie. Dla kogoś zainteresowanego problematyką higienicznego trybu życia, na pewno znajdzie się tu wiele mądrych i praktycznych wskazówek. Nie pozostaje nic innego, jak tylko czekać na następną edycję radiowych pogadanek Grażyny Dobroń.

Grażyna Dobroń: Na okrągło zdrowym być. Wydawnictwo Jacek Santorski. Warszawa 2004.

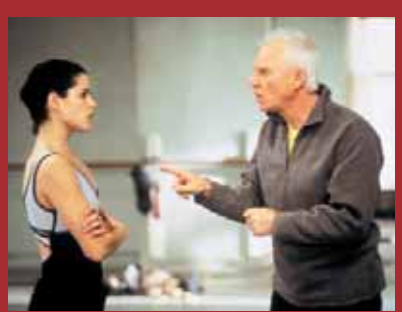
Śmiało można powiedzieć, że Ota Pavel to zjawisko niezwykłe i zachwycające w europejskiej, a nawet światowej literaturze. Czeski dziennikarz, którego nie oszczędzało życie (w dojrzałym wieku popadł w chorobę psychiczną), traktował pisanie jako formę terapii. Do tej pory polscy czytelnicy mogli zapoznać się ze zbiorem opowiadań zawartych w tomie „Śmierć pięknych saren". Pisarstwo Pavla pełne jest gorzkiego poczucia humoru i nostalgii. Jest to styl jedyny w swoim rodzaju, lekko infantylny, a zarazem niesamowicie dojrzały. „**Jak tata przemierzał Afrykę**" to kolejna porcja opowiadań, z których pierwsze stanowi wzruszającą opowieść na temat „dlaczego piszę". To książka intymna i kameralna, z pewnością nie pobije masowych rekordów czytelnictwa, ale dojrzały odbiorca dostrzeże w niej prawdziwy rarytas.



Ota Pavel „Jak tata przemierzał Afrykę. Wydawnictwo Literackie. Warszawa 2004.

Przy okazji fali popularności książki „Kod Leonarda da Vinci" nastąpiło spodziewane i wzmożone zainteresowanie tajemniczym zakonem templariuszy. Święty Graal od lat fascynował naukowców i artystów, począwszy od prześmiewców z grupy Monthy Python, a skończywszy na poważnych, naukowych pracach. Warto spojrzeć na problem okiem realisty i dowiedzieć się, co w owych dociekaniach jest prawdą, a co narosłą przez lata legendą. Croce to mediewista, badacz, któremu można zaufać. Dokonuje on przeglądu zakonów biorących udział w krucjatach, a wszystko napisane jest przystępnych i prawie beletrystycznym stylem. To bardzo wartościowa i relaksująca lektura, a przy okazji można dowiedzieć się paru arcyciekawych rzeczy.

Vittorangelo Croce: Tajemnice Templariuszy i upadek Królestwa Jerozolimy. Wydawnictwo M. Kraków 2004.



„The Company" Robert Altman podobno zawsze chciał nakręcić film poświęcony środowisku baletowemu. Pomogła mu w tym aktorka grająca główną rolę w „The Company" – Neve Campbell. Neve w przeszłości była dobrze zapowiadającą się baletnicą, porzuciła jednak taniec na rzecz aktorstwa. Akcja rozgrywa się w Joffrey Ballet Company. Kamera towarzyszy tancerzom w ich codziennych zajęciach, w osobistych dramatach. Altman, jak zawsze okazuje się doskonałym obserwatorem ludzkich zachowań. „The Company" Reż.: Robert Altman, wyst.: Neve Campbell, Malcolm McDowell, James Franco.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Pogoda i samopoczucie

W naszym umiarkowanym klimacie najlepsze warunki dla dobrego samopoczucia to temperatura 20°C i wilgotność względna 50%. Większość z nas uwielbia dni słoneczne, bowiem promieniowanie Słońca wzmaga działanie gruczołów wydzielania wewnętrznego, układu krwiotwórczego, przemiany materii oraz zwiększa odporność człowieka na zakażenia. Sprawia, że mamy dobry humor, zdrowy sen oraz dobrą zdolność koncentracji. Odczuwamy radość i życzliwy stosunek do bliźnich. Czujemy się silni, bardziej opanowani, odporni na stresy i przeciwności losu. Jesteśmy aktywni fizycznie i pozytywnie nastawieni do świata, a także... bardziej wydolni seksualnie. Niekorzystnie wpływają na nas fronty atmosferyczne, szczególnie chłodne, którym oprócz zmian ciśnienia towarzyszy spadek temperatury i wzrost prędkości wiatru. Wzrost częstotliwości tzw. zdarzeń kardiologicznych, jakimi są zawały, migotanie przedsionków i zgony, obserwuje się właśnie w układach niżowych, w strefie frontów atmosferycznych, w powietrzu ciepłym i wilgotnym o obniżonej zawartości tlenu oraz w środowisku atmosferycznym zimnym, wilgotnym i wietrznym typowym dla tzw. zgniłego wyżu. Dobę przed nadejściem frontu atmosferycznego, częściej niż zwykle, zdarzają się wypadki drogowe i wypadki przy pracy. Stwierdzono też, że masy zimnego powietrza mają wpływ na największą ilość chorób. Nasilają się wtedy dolegliwości związane z migreną, cukrzycą, chorobami układu krążenia i infekcją.

Wzmaga się depresja oraz skłonność do samobójstw i wypadków. Pogody niżowe z wiejącymi wiatrami potęgują bóle reumatyczne i objawy związane z astmą oskrzelową. Podwyższają też ciśnienie krwi. Pochmurne deszczowe dni przynoszą ból osobom z chorobami stawów. Najgorsze są bóle przed deszczem. W tym czasie pacjenci ze skłonnościami do alergii skarżą się na opuchnięte powieki, swędzenie oczu i katar sienny. Źle znosimy także parną pogodę upalną – z temperaturą powietrza 30°C., która towarzyszy na ogół napływowi powietrza zwrotnikowego. Taka pogoda utrudnia oddawanie ciepła przez drogi oddechowe i skórę oraz obciąża układ termoregulacji organizmu. Jest źle tolerowana przez osoby z dysfunkcją układu krążenia. Niekorzystny wpływ na organizm człowieka mają też tzw. wiatry fenowe, do których należy występujący zarówno w Sudetach jak i w Karpatach wiatr halny. Jest to wiatr o dużej prędkości, ciepły, suchy i porywisty. Powstaje podczas przemieszczania się mas powietrza przez łańcuchy górskie.

Liczba meteoropatów – bo tak właśnie medycyna nazywa ludzi wrażliwych na zmiany aury – systematycznie rośnie. Z badań przeprowadzonych w Polsce wynika, że wrażliwych na zmiany pogody jest aż 70 procent kobiet i połowa populacji mężczyzn. Wśród meteoropatów zdarzają się także ludzie młodzi i dzieci, które na zmianę aury reagują niepokojem, zaburzeniami snu i brakiem apetytu. Najwięcej meteoropatów zdarza się wśród ludzi chorych, a takie choroby jak: wieńcowa, nadciśnieniowa, wrzodowa oraz choroby reumatyczne, alergiczne, układu oddechowego i psychiczne zaliczane są do tzw. chorób meteotropowych. Trzeba tu jednak wyraźnie podkreślić,

W czasie jego występowania obserwuje się u ludzi wrażliwych wzmożoną pobudliwość fizyczną i psychiczną, zaburzenia układu krążenia, niepokój, ogólne osłabienie, lęk, depresję, bóle głowy. W czasie wiatru halnego zauważa się również wzrost liczby samobójstw, bójek i wypadków drogowych.

Istotną rolę w przeciwdziałaniu skutkom niekorzystnej pogody odgrywa higieniczny tryb życia, np. ruch na świeżym powietrzu, który dotlenia wszystkie komórki organizmu. W czasie występowania zjawisk meteorologicznych o dużej aktywności biotropowej, osoby chore powinne prowadzić oszczędny tryb życia, a więcej czasu przeznaczać na wypoczynek. Ludzie z chorobami układu sercowo – naczyniowego powinni wtedy regularnie zażywać leki nasercowe zapisane przez lekarza prowadzącego, który może również zalecić w sytuacjach wzmożonego napięcia dodatkowo lek uspakajający lub nawet przeciwlękowy. Ważne jest też, aby w czasie zmian frontów atmosferycznych sercowcy unikali zwiększonego wysiłku fizycznego i silnych emocji. Wiosna i jesień są porami roku, kiedy to zmiany pogodowe są szczególnie nasilone. Właśnie wtedy u osób z chorobą wrzodową dochodzi do nasilenia dolegliwości. Muszą one przestrzegać diety oraz zażywać leki przeciwwrzodowe.

Nie wymyślono jeszcze skutecznego lekarstwa na meteoropatię. Meteoropaci ratują się przed sennością najczęściej filiżanką mocnej kawy lub innego napoju zawierającego kofeinę. Niektórzy zaczynają dzień od gimnastyki przy otwartym oknie, co pomaga im poprawić samopoczucie. Wiele osób sięga po środki farmakologiczne. Jednak po dłuższym okresie leczenia, zwanego słusznie objawowym, farmaceutyk przestaje działać, gdyż organizm przyzwyczaja się do leku, a co najgorsze – mogą się pojawić dotkliwe skutki niepożądane. Tego typu niebezpieczeństwo nie występuje w przypadku ziołolecznictwa. Współczesna medycyna wyodrębniła szereg ziół skutecznie łagodzących objawy meteoropatii. Do najbardziej skutecznych należą:

Kozłek lekarski – działa silnie uspokajająco a jednocześnie poprawia koncentrację i wydolność umysłową. Zawarte w nim substancje obniżają nadpobudliwość kory mózgowej, co działa kojąco i zmniejsza napięcie nerwowe. Składniki czynne działają rozkurczowo, co zapobiega zawężaniu się naczyń krwionośnych i hamowaniu przepływu krwi. Dlatego kozłek lekarski jest wskazany przy migrenie, w nerwicach czynnościowych – szczególnie układu krążenia i zaburzeniach neurowegetatywnych. Pomaga też w stanach spastycznych układu pokarmowego. **Szyszki chmielu** – łagodzą zaburzenia nerwowe i stany zwiększonej drażliwości i co jest ważne – dzięki zawartej w nich lupulinie, ułatwiają zasypianie dając spokojny i zdrowy sen. Lipulina obniża też ciśnienie krwi, pomaga uspokoić się i pozbyć stresu. **Liść melisy** – tonizuje układ nerwowy. Jest zwłaszcza skuteczny na objawy nerwicy, czy też stresu pod postacią dolegliwości przewodu pokarmowego. Poza tym melisa łagodzi przykre uczucie ściskania w dołku i kolkowe bóle brzucha. **Ziele męczennicy cielistej** – również działa uspakajająco i ułatwia zasypianie.

Wymienione zioła pozwalają pozbyć się nadmiernej nerwowości i zaburzeń snu. Zaleca się też stałe przyjmowanie preparatów witaminowych z mikroelementami, picie naparów z dziurawca, które poprawiają nastrój oraz ziołowe kąpiele uspokajające w naparach na przykład z siana.

że bodźce pogodowe nie wywołują tych chorób, a tylko powodują zaostrzenie ich objawów. Do dolegliwości meteotropowych należą osłabienie, senność lub bezsenność, dekoncentracja, zmęczenie, zniechęcenie, apatia, brak apetytu, mniejsza wydolność fizyczna, a także bóle blizn pourazowych, i tzw. bóle fantomowe – występujące w amputowanej kończynie. Sporo meteoropatów reaguje na zmiany pogody migreną, która nie jest zwykłym bólem głowy. Charakterystyczne dla niej objawy to pulsujący ból o zmiennym nasileniu występujący tylko po jednej stronie głowy, nudności a nawet wymioty, nadwrażliwość na światło, a czasem też zaburzenia wzroku.

FIAT

SEICENTO

	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
ACTUAL	**22.525**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.143.2
ACTIVE	**24.735**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.243.2

• 009 – ABS zł 1.955 • 025 – Klimatyzacja zł 2.975 • 028 – Elektr. podnośnik szyb zł 595 • 030 – Przyciemniane szyby aterm. zł 255 • 082 – Przyst. pod radio zł 170 • 097 – Lampy przeciwmgielne zł 425 • 108 – Felgi alum. zł 1.062,50 •112 – Wpomaganie elektryczne kierownicy zł 1.615 • 195 – Siedz. tylne dzielone zł 340 • 197 – Fartuchy p. błotne kół tyln. zł 42,50 • 210 – Lakier metaliz. zł 913,75 • 228 – Centralny zamek zł 297,50 • 313 – Autoradio zł 1.105 • 399 – Dach otwierany elektr. – długi zł 2.040 • 431 – Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.232,50 • 457- Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 935 • 564 – Radio z CD zł 1.360 • 718 – System audio hi-fi zł 510 • 5B2 – Lakier sportowy zł 340 • 927 – Listwy ochronne drzwi zł 127,50 • 58H – Pakiet Estetyka zł 170

PANDA

ACTUAL	**25.330**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.010.0
ACTIVE	**26.945**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.022.0
DYNAMIC	**30.430**	1242	60	155	5,6	5-drzwiowy	169.033.0
ACTUAL VAN (4-miejscowy)	**28.475**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	271.221.0

• 008 – Zamek centr. ster. pilotem zł 340 • 009 – ABS zł 1.785 • 011 – Reg. wys. kierow. zł 340 • 025 – Klimat. man. zł 3.060 • 041 – Elektr. ster. lusterka zł 425 • 082 – Instal. radia zł 297,50 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 112 – Wpom. elektr. kierow. zł 1.487,50 • 140 – Klimat. automat. zł 4.675 • 182 – Dwa zagł. tylne tapicerowane zł 127,50 • 195 – Siedz. tylne dziel. 50/50 zł 340 • 198 – Regul. wys. pasa kierowcy zł 85 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.020 • 245 – Ster. radiem z koła kier. zł 340 • 295 – Siedz. pasaż. ze zint. schowkiem zł 170 • 357 – Relingi dach. zł 510 • 392 – ESP zł 2.125 • 399 – Elektr. ster. szklany dach SKYDOME zł 2.465 • 407 – Skrzynia autom. Dualogic zł 5.100 • 428 – Elektr. ster. szyby przednie i centr. zamek zł 850 • 431 – Felgi alum. 14”, opony 165/65/14 zł 1.275 • 451 – Zintegr. radioodtwarzacz kasetowy zł 1.020 • 469 – Przes. i dzielona tylna kanapa zł 850 • 499 – Pakiet Fix&Go! zł 85 • 502 – Poduszka pow. pasaż. zł 935 • 505 – Boczne pod. pow. zł 850 • 508 – Czujn. park. zł 595 • 564 – Zint. radio z odtwarz. CD zł 1.275 • 565 – Zmieniarka CD zł 850 • 614 Kurtyny pow. zł 850 • 626 – Reg. wys. siedz. kierowcy zł 340 • 665 – Zapalniczka zł 42,50 • 717 – Zintegr. radio z odtw. CD i MP3 zł 1.530 • 718 – System audio Hi-Fi (głośniki i subwoofer) zł 680 • 823 – Gniazdko 12V zł 42,50 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 927 – Ochronne listwy boczne zł 170 • 989 – Pakiet dla palących zł 85 • 50G – Pakiet Hi- Fi (zawiera opcje 008, 041, 097, 245, 357, 564, 718, 927) zł 2.975 • 50K – Pakiet Sky (zawiera opcje 008, 097, 357, 399, 50X, 927) zł 2.975 • 50Y – Pakiet Class (zawiera opcje 008, 025, 357, 50X, 927) zł 2.975 • 90A – Pakiet Estetyka zł 170 • 5B2 – Lakier sportowy zł 340

PUNTO

1.2 ACTUAL	**30.260**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4
1.2 ACTIVE	**32.470**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.110.4
1.3 MULTIJET 16V ACTIVE	**41.820**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.111.4
1.2 8V SOUND (WER. SPECJALNA)	**34.425**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.120.4
1.2 8V DYNAMIC	**34.765**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.210.4
1.2 16V DYNAMIC	**37.145**	1242	80	172	6,0	3-drzwiowy	188.213.4
1.4 16V DYNAMIC	**38.675**	1368	95	178	6,1	3-drzwiowy	188.219.4
1.3 MULTIJET 16V DYNAMIC	**44.200**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.211.4
1.2 ACTUAL	**31.450**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.040.4
1.2 ACTIVE	**33.660**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.140.4
1.3 MULTIJET 16V ACTIVE	**43.010**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.141.4
1.2 8V DYNAMIC	**35.955**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.240.4
1.2 16V DYNAMIC	**38.335**	1242	80	172	6,0	5-drzwiowy	188.243.4
1.4 16V DYNAMIC	**39.865**	1368	95	178	6,1	5-drzwiowy	188.249.4
1.3 MULTIJET 16V DYNAMIC	**45.390**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.241.4

• 007 – Sekw. autom. szkrz. biegów (tylko 1,2) zł 5.100 • 008 – Centralny zamek ster. z pilota zł 382,50 • 009 – ABS zł 1.700 • 025 – Klimatyzacja i filtr przeciwpyłkowy zł 3.825 • 063 – Regul. wys. kierownicy, reg. siedzenia kierowcy, reg. lędźwiowa zł 467,50 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 112 – Wspomag. elektr. kierownicy Dual drive zł 1.615 • 140 – Auto. klimat. 2-stref. zł 4.675 • 195 – Tylna kanapa dziel. zł 340 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.232,50 • 245 – Ster. radiem z kierownicy zł 382,50 • 263 – System CONNECT zł 5.015 • 269 – System nawigacji zł 5.525 • 286 – Dojazdowe koło zapasowe zł 0 • 315 – Radio z CD zł 1.275 • 320 – Kierow. i dźwignia zmiany biegów pokryte skórą zł 340 • 347 – Czujnik deszczu zł 255 • 392 – ESP (tylko z 1.3 JTD 16v i 1.4 16v) zł 2.465 • 400 – Dach otwierany elektr. zł 1.700 • 407 – Autom. skrz. biegów MTA (dot. 1.2 8v i 1.3 JTD 16v) zł 5.100 • 416 – CRUISE CONTROL (tylko 1.4 16v) zł 1.275 • 428 – Elektr. sterowane szyby przed. i centr. zamek zł 1.020 • 431 – Felgi alumin. Elegant 14” + opony 185/60/H14 zł 1.275 • 432 – Felgi alumin. Elegant 15” + opony 185/55/H15 (dla 1.2 16v i 1.4 16v) zł 1.870 • 433 – Felgi alumin. Sport 15” + opony 185/55/H15 zł 1.870 • 451 – Radiomagnetofon kasetowy zł 850 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 42,50 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.020 • 508 – Czujnik parkowania zł 595 • 543 – Trzeci zagłówek tylny i 3-punkt. pas bezp. zł 510 • 565 – CD Changer zł 1.020 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.700 • 717 – Autoradio CD MP3 + subwoofer zł 1.700 • 717 – Autoradio CD MP3 + subwoofer (dla wersji Sound) zł 425 • 718 – Subwoofer zł 425 • 5B2/4AS – Lakier sportowy zł 467,50 • 833 – Instalacja do telefonu zł 170 • 876 – Zderz. w kol. nadwozia zł 510 • 923 – Spoiler dach. zł 340 • 927 – Listwy ochronne drzwi zł 170

ALBEA

1.2 16V ACTUAL (EL)	**32.385**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.263.0
1.2 16V ACTIVE (HL)	**35.955**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.273.0
1.6 16V ACTIVE (HL)	**39.525**	1596	103	180	8,3	4-drzwiowy	172.274.0

• 009 – ABS z EBD zł 2.295 • 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 595 • 108 – Felgi aluminiowe zł 1.020 • 195 – Tylna kanapa dziel. zł 425 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.232,50 • 428 – Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.275 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.275 • 507 – Wbud. radio z odtwarzaczem kaset. zł 1.105 • 626 – Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 255

FIAT

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
PALIO WEEKEND							
1.2 ACTUAL (EL)	33.745	1242	60	153	7,0	5-drzwiowy	173.262.0
1.2 16V ACTUAL (EL)	35.445	1242	80	167	6,8	5-drzwiowy	173.263.0
1.2 16V ACTIVE (HL)	38.845	1242	80	167	6,8	5-drzwiowy	173.273.0
1.6 16V ACTIVE (HL)	41.395	1596	103	186	8,1	5-drzwiowy	173.274.0
1.2 ACTUAL (EL) VAN	34.765	1242	60	153	7,0	5-drzwiowy	277.312.1
1.2 16V ACTUAL (EL) VAN	36.465	1242	80	167	6,8	5-drzwiowy	277.313.1
1.2 16V ACTIVE (HL) VAN	39.865	1242	80	167	6,8	5-drzwiowy	277.323.1
1.6 16V ACTIVE (HL) VAN	42.415	1596	103	186	8,1	5-drzwiowy	277.324.1

• 009 – ABS z EBD zł 2.295 • 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 595 • 108 – Felgi aluminiowe zł 765 • 210 – Lakier metaliz. zł 1.232,50 • 357 – Relingi dachowe zł 425 • 428 – Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.275 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.275 • 507 – Wbud. radio z odtwarzaczem kaset. zł 765 • 626 – Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 255

STILO							
1.4 16V ACTUAL	43.690	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3VA.2
1.9 JTD 80 ACTUAL	50.490	1910	80	172	5,4	3-drzwiowy	192.3V7.2
1.4 16V ACTIVE	48.025	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3JA.2
1.6 16V ACTIVE	51.425	1596	103	185	7,3	3-drzwiowy	192.3JX.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	58.140	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.3J8.2
1.6 16V DYNAMIC	54.995	1596	103	185	7,3	3-drzwiowy	192.32X.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	61.710	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.328.2
1.9 MULTIJET 16V 140 DYN.	65.280	1910	140	203	5,4	3-drzwiowy	192.32R.2
2.4 20V ABARTH	78.115	2446	170	215	9,7	3-drzwiowy	192.3EZ.2
1.4 16V ACTUAL	45.390	1368	95	178	6,7	5-drzwiowy	192.5VA.2
1.9 JTD 80 ACTUAL	52.190	1910	80	170	5,5	5-drzwiowy	192.5V7.2
1.4 16V ACTIVE	49.725	1368	95	176	6,7	5-drzwiowy	192.5JA.2
1.6 16V ACTIVE	53.125	1596	103	183	7,4	5-drzwiowy	192.5JX.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	59.840	1910	115	190	5,4	5-drzwiowy	192.5J8.2
1.6 16V DYNAMIC	56.695	1596	103	183	7,5	5-drzwiowy	192.54X.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	63.410	1910	115	190	5,4	5-drzwiowy	192.548.2
1.9 MULTIJET 16V 140 DYN.	66.980	1910	140	200	5,6	5-drzwiowy	192.54R.2

STILO MW							
1.4 16V ACTUAL	47.940	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7VA.2
1.9 JTD 80 ACTUAL	54.740	1910	80	170	5,6	5-drzwiowy	192.7V7.2
1.4 16V ACTIVE	52.275	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7JA.2
1.6 16V ACTIVE	55.675	1596	103	183	7,6	5-drzwiowy	192.7JX.2
1.8 16V ACTIVE	59.075	1747	133	200	8,3	5-drzwiowy	192.7J2.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	62.390	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.7J8.2
1.6 16V DYNAMIC	59.245	1596	103	183	7,6	5-drzwiowy	192.74X.2
1.8 16V DYNAMIC	62.645	1747	133	200	8,3	5-drzwiowy	192.742.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	65.960	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.748.2
1.9 MULTIJET 16V 140 DYN.	69.530	1910	140	200	5,6	5-drzwiowy	192.74R.2

• 023 – Szyby elektr. podn. tylne zł 850 • 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 097 – Zintegrow. światła przeciwmgielne zł 340 • 108 – Felgi aluminiowe i opony 195/55/15 4 szt. zł 1.360• 140 – Automat. klim. dwustrefowa zł 5.525 • 140 – Automat. klim. dwustref. (dopłata do OPT 025) zł 1.700 • 200 – Dod. podgrzewacz temp. wnętrza (dla silnika diesla) zł 425 • 205 – Autonom. ogrzewacz Webesto zł 3.910 • 210 – Lakier metal. zł 1.445 • 211 – Tapicerka ze skóry zł 5.950 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe i sprys. reflektorów (eliminują św. przeciwmgielne) zł 2.975 • 245 – Kierow. pokryta skórą z 6 przyciskami zł 595 • 256 – Pojemnik CARGO w bagażniku (w wersji 5-drzw.) zł 170 • 270 – Lakier metaliz. „Lenticolari" (z dodatkiem miki) zł 1.785 • 295 – Siedzenie pasaż. składane w stolik (w wersji 5-drzw.) zł 297,50 • 320 – Kierow. i dźwignia zmiany biegów pokryta skórą zł 382,50 • 350 – Pakiet zimowy I zł 1.275 • 43X – Pakiet zimowy II zł 6.205 • 392 – ESP + ASR + MSR + Brake Assist zł 2.465 • 400 – Dach otwierany elektr. SKY WINDOW zł 4.250 • 416 – Tempomat CRUISE CONTROL zł 1.275 • 431 – Felgi alumin. i poszerzone opony 205/55/16 91V 4 szt. (dla wersji 5-drzw.) zł 1.700 • 434 – Felgi alum. i poszerz. opony 205/55/16 91V 5 szt. zł 2.125 • 435 – Felgi alum. i poszerz. opony 215/45/17 87W zł 2.550 • 439 – Felgi alum. 205/55/16 91V 4 szt. (dla wersji 3-drzw.) zł 2.210 • 451 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 469 – Siedzenia tylne pochyl. i przesuw. niezal. zł 1.360 • 499 – FIX&GO (eliminuje koło zapasowe) zł 0 • 4C6 – Pakiet sportowy (felgi alum. i opony 215/45/17 87W + spojler tylny dachowy + spojlery boczne) – tylko dla wersji 3-drzwiowych zł 3.060• 501 – Elektr. ster. siedzenia przednie z funkcją pamięci zł 5.355 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.105 • 508 – Czujnik parkowania zł 850 • 5B2 – Lakier pastelowy zł 510 • 510 – Tylne boczne poduszki pow. zł 1.275 • 564 – Radio z CD zł 1.530 • 41A – Radio z CD i MP3 zł 2.040 • 41A – Radio z CD i MP3 (dopłata do radia z CD) zł 510 • 565 – Zmieniacz CD w schowku przed pasażerem zł 1.190 • 579 – Easy Go zł 2.295 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.105 •709 – Kierow. pokryta skórą z 11 przyciskami zł 680 • 711 – Sterowanie głosem systemem audio zł 850 • 718 – System Hi-Fi z subwooferem zł 1.275 • 727 – Wnętrze Extra seria (dla wersji 3-drzw.) zł 0 • 732 – Tapicerka skórzana dla opcji 727 zł 5.950 • 803 – Zapasowe koło dojazdowe (eliminuje koło zapasowe pełnowymiarowe) zł 0 • 903 – System CONNECT NAV zł 5.525 • 904 – System CONNECT NAV+ z wyświetl. kolorowym 7" zł 7.225 • 914 – Pakiet COMFORT 1 (czujnik parkowania, deszczu, i automat. światła) zł 1.105 • 923 – Spoiler tylny dachowy zł 425 • 926 – Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzw.) zł 425 • 982 – Koło zapasowe z felgą alumin. zł 510 • 57X – Norma emisji spalin "EOBD" zł 0 • 59A – KIT estetyczny „Kiron" zł 212,50 • 40K – Otwierana tylna szyba (dla Multi Wagon) zł 765 • 070 – Zaciemniane tylne szyby (od tylnych drzwi + bagażnik dla Multi Wagon) zł 680 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 554* – Mapa Wlk. Brytanii zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904)*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 1 lipca 2004 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

FIAT

BARCHETTA

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.8 DYNAMIC	**73.865**	1747	130	200	8,4	2-drzwiowy	183.520.1

• 025 – Klimatyzacja zł 3.995 • 097 – Przednie światła przeciwmgielne zł 595 • 105 – Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 5.780 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.190 • 211 – Tapicerka ze skóry zł 4.845 • 213 – Autoalarm zł 1.445 • 320 – Kierownica i gałka zmiany biegów pokryta skórą zł 467,50 • 382 – Dach metalowy w kolorze nadwozia zł 6.502,50 • 767 – Centralny zamek i elektr. sterowane lusterka zewn. zł 765 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu zł 807,50 • 925 – Wind stop zł 935

DOBLÒ

1.2 BZ ACTUAL	**39.695**	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.410.1
1.6 16V ACTUAL	**43.265**	1580	103	168	8,6	4-drzwiowy	119.411.1
1.9 JTD ACTUAL	**48.705**	1910	100	168	5,8	4-drzwiowy	119.413.1
1.3 MULTIJET ACTUAL	**45.815**	1248	70	145	5,5	4-drzwiowy	119.417.1
1.2 BZ ACTIVE	**41.480**	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.510.1
1.6 16V ACTIVE	**45.050**	1580	103	168	8,6	4-drzwiowy	119.511.1
1.9 JTD ACTIVE	**50.490**	1910	100	168	5,8	4-drzwiowy	119.513.1
1.3 MULTIJET ACTIVE	**47.600**	1248	70	145	5,5	4-drzwiowy	119.517.1
1.6 16V FAMILY	**49.980**	1580	103	168	8,6	5-drzwiowy	119.521.1
1.9 JTD FAMILY	**55.420**	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.523.1
1.6 16V DYNAMIC	**47.770**	1596	103	168	8,6	5-drzwiowy	119.711.1
1.9 JTD DYNAMIC	**53.210**	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.713.1
1.3 MULTIJET DYNAMIC	**50.320**	1248	70	145	5,5	5-drzwiowy	119.717.1
1.9 JTD MALIBU	**64.005**	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.813.1

• 008 – Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 586,50 • 009 – ABS zł 3.017,50 • 025 – Klimatyzacja zł 4.165 • 041 – Elektryczne podgrz. lusterka zł 442 • 055 – Dod. drzwi boczne przesuwne zł 1.190 • 072 – Przyst. pod radio (bez głośników) zł 170 • 082 – Przyst. pod radio zł 399,50 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 552,50 • 108 – Felgi aluminiowe 14" zł 1.147,50 • 193 – Norma emisji spalin „EOBD" zł 0 • 197 – Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 51 • 209 – Półka nad przestrzenią bagaż. zł 212,50 • 210 – Lakier metal. zł 1.232,50 • 313 – Radioodtw. kas. zł 1.317,50 • 352 – Korek wlewu paliwa zam. na klucz zł 102 • 360 – Podw. dach (zawiera 519) zł 3.485 • 428 – Elektr. opuszczane szyby + centr. zamek zł 1.257 • 453 – Ogrz. siedzenie kierowcy (tylko z opt. 627) zł 467,50 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.020 • 505 – Poduszki pow. boczne zł 1.147,50 • 508 – Systemy wspom. przy parkowaniu zł 850 • 519 – Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe asymetryczne zł 272 • 547 – MP3 + sterow. głosowe GSM zł 1.105 • 564 – Radio z odtwarzaczem CD zł 1.615 • 585 – Przes. dach nad bagaż. zł 1.317,50 • 627 – Siedz. kierowcy z podtok. zł 382,50 • 678 – Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 51 • 748 – Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 170 • 833 – Przyst. do telefonu zł 272 • 854 – KIT van (homologacja ciężarowa na 4 osoby) zł 1.700 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 425 • 903 – CONNECT NAV (radinawigator, CD, CDR, TEL. SIM) piktogramowy zł 6.630 • 904 – CONNECT NAV+ (radinawigator MAPA, CD, CDR, TEL. SIM) kartograficzny zł 8.500 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904)*

MULTIPLA

1.6 16V ACTIVE	**54.315**	1581	103	170	9,0	5-drzwiowy	186.211.1
1.9 JTD ACTIVE	**61.115**	1910	110	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.1
1.9 JTD DYNAMIC	**63.665**	1910	110	173	6,4	5-drzwiowy	186.431.1

• 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 765 • 125 – Światła przeciwmgielne + sprysk. reflekt. zł 680 • 205 – Dod. ogrzew. ster. pilotem zł 3.400 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 213 – Autoalarm z pilotem zł 1.020 • 245 – Ster. radiem z kierow. zł 595 • 263 – System Connect zł 4.675 • 269 – System NAV zł 5.525 • 320 – Kierow. i gałka zmiany biegów obszyte skórą zł 425 • 392 – ESP zł 2.125 • 431 – Felgi aluminiowe i opony 195/60 15" zł 1.530 • 441 – Lusterka zew. składane zł 340 • 465 – Lodówka (5 siedzeń) zł 340 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 85 • 505 – Poduszki pow. boczne przednie zł 1.020 • 508 – Czujnik parkowania zł 680 • 553 – Stopień ułatw. wsiadanie zł 340 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.190 • 564 – Radio z CD (dopł. do radia CC) zł 510 • 576 – Podwójny otwierany elektr. dach zł 3.825 • 614 – Poduszki chron. głowę (przed.) zł 1.020 • 671 – Pakiet Wszechstronny (zawiera op. 339, 469, 658) zł 425 • 903 – Connect Nav zł 9.350 • 980 – Pełnowymiarowe koło zapas. zł 85 • 989 – Pakiet dla palących (popielniczka i zapalniczka) zł 42,50

ULYSSE

ACTIVE 2.0 16V	**87.465**	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	179.111.0
ACTIVE 2.0 JTD 16V	**95.200**	1997	109	174	7,0	5-drzwiowy	179.115.0
DYNAMIC 2.2 JTD 16V	**119.850**	2179	128	182	7,4	5-drzwiowy	179.657.0

• 064 – Superblokada zł 255 • 070 – Zaciemniane tylne szyby (tylko z pakietem Superwidoczność) zł 765 • 087 – 3 rząd siedzień (2+3+2 razem 7 miejsc) zł 2.465 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 850 • 108 – Felgi aluminiowe 15" zł 1.700 • 119 – Siedzenie kierownicy elektr. regul. podgrzew. z pamięcią zł 3.825 • 131 – Sztywna półka z tyłu (dla 6, 7 lub 8 miejsc) zł 425 • 140 – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa zł 1.360 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.785 • 211 – Skórzane siedzenia przed. obrotowe i podgrzewane (w poł. z opcją 659) zł 9.350 • 224 – Superblokada + alarm zł 1.020 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.465 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów pokryte skórą zł 425 • 359 – Relingi dachowe poprzeczne zł 850 • 365 – Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami alum.) zł 425 • 381 – Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej zł 425 • 392 – ESP + ASR + MSR zł 2.465 • 416 – Tempomat CRUISE CONTROL zł 765 • 433 – Felgi aluminowe 16" zł 2.125 • 440 – Fotele przednie obrotowe zł 1.020 • 447 – Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami alum.) zł 425 • 452 – Przednie fotele podgrzewane zł 680 • 493 – Elektrycznie regulowane drzwi boczne zł 2.975 • 508 – Czujnik parkowania zł 1.870 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.275 • 628 – Potrójne elektr. okno dachowe (zawiera lusterko do kontroli dzieci, z opcją 632 zł 5.015 • 632 – Szyby elektr. ster. dla 2 rzędu, elektr. blokada drzwi, osłony przeciwsłoneczne 2 rzędu zł 1.275 • 659 – Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i tylnej szyby zł 212,50 • 897 – Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.125 • 903 – System CONNECT NAV zł 4.675 • 904 – System CONNECT NAV+ z wyświetlaczem kolorowym 7" zł 7.715 • 965 – Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 2.465 • 40E – Pakiet Superwidoczność zł 1.275 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 12.750 • 356* – Mapa Portugalii zł 1.190 • 530* – Mapa Włoch zł 1.190 • 533* – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537* – Mapa Francji zł 1.190 • 538* – Mapa Belgii zł 1.190 • 540* – Mapa Holandii zł 1.190 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 1.190 • 548* – Mapa Austrii zł 1.190 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904)*

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

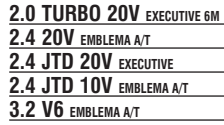
• 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 041 – Lusterka zewn. elektr. ust. i podgrz. zł 442 • 097 – Światła p.mgielne zł 476 • 102 – Sprysk. refl. zł 680 • 140 – Autom. klimat. zł 4.675 • 241 – Lakier met. zł 935 • 245 – Przyciski ster. radiem na kier. zł 765 • 273 – Kanapa tylna 3-miejsc. zł 0 • 320 – Koło kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze zł 425 • 347 – Czujnik deszczu zł 510• 356 – Mapa Portugalii zł 1.360 • 392 – System stab. toru jazdy ESP zł 2.040 • 40Y – Reg. lędź. fotela kier. zł 127,50 • 400 – Elektr. otwier. szklany dach Sky window zł 2.550 • 416 – Tempomat zł 1.020 • 431 – Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie1 zł 1.445 • 432 – Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie2 zł 1.700 • 505 – Bocz. pod. pow. zł 1.190 • 508 – Czuj. parkowania zł 595 • 530 – Mapa Włoch zł 1 360 • 563 – Zmien. CD w bagaż. zł 1.870 • 564 – Radioodtw. CD zł 1.530 • 58B – Lakier opalizujący zł 595 • 717 – Radioodtw. CD MP3 zł 1.445• 718 – System audio HiFi Bose zł 2.975 • 727 – Tapicerka Alcantara zł 1.360 • 728 – Tapicerka Microfibra Madras zł 1.190 • 802 – Lakier Extraserie (kość słoniowa pastel) zł 510 • 803 – Małekoło zapasowe zł 127,50 • 904 – Connect Nav+ zł 6 800 • 927 – Listwy przeciwuderzeniowe zł 170 • 989 – Kit dla palących zł 170 • 365 – Mapa Portugalii zł 1.360 • 530 – Mapa Włoch zł 1.360 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.360 • 537 – Mapa Francji zł 1.360 • 538 – Mapa Belgii zł 1.360 • 540 – Mapa Holandii zł 1.360 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.360 • 548 – Mapa Austrii zł 1.360 • 549 – Mapa Danii zł 1.360 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.360

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

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

LANCIA LYBRA	LYBRA 1.6 LS PLUS	78.115	1581	103	185	8,4	4-drzwiowy	109.321.1
	LYBRA 1.8 LS PLUS	79.985	1747	130	201	8,3	4-drzwiowy	109.322.1
	LYBRA 1.9 JTD LS PLUS	87.975	1910	115	187	5,9	4-drzwiowy	109.337.1
	LYBRA 2.0 EMBLEMA	94.350	1998	150	210	9,8	4-drzwiowy	109.225.1
	LYBRA 1.9 JTD EMBLEMA	100.470	1910	115	190	5,9	4-drzwiowy	109.295.1
	LYBRA 2.4 JTD EMBLEMA	116.110	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	109.255.1
	SW 1.6 LS PLUS	80.325	1581	103	185	8,6	5-drzwiowy	109.661.1
	SW 1.8 LS PLUS	82.195	1747	130	201	8,7	5-drzwiowy	109.662.1
	SW 1.9 JTD LS PLUS	90.185	1910	115	187	6,1	5-drzwiowy	109.677.1
	SW 2.0 EMBLEMA	96.560	1998	150	210	10,0	5-drzwiowy	109.825.1
	SW 1.9 JTD EMBLEMA	102.680	1910	115	187	6,1	5-drzwiowy	109.895.1
	SW 2.4 JTD EMBLEMA	118.320	2387	150	212	6,8	5-drzwiowy	109.855.1

• 006 – Tylne zaw. samopoz. Nivomat (Lybra SW) zł 1.700 • 030 – Szyby aterm. zł 0 • 070 – Tylne szyby przyciem. zł 425 • 102 – Spryskiwacze refl. zł 765 • 108 – Koła ze stopów lekkich zł 1.275 • 117 – Relingi dachowe (Lybra SW) zł 1.020 • 140 – Autom. klimat. zł 2.805 • 195 – Tylne siedz. dziel. (sedan) zł 680 • 205 – Dod. ogrzew. Webasto zł 2.295 • 211 – Tapic. skórz. zł 6.375 • 213 – Alarm z czujn. podn. zł 1.360 • 230 – Refl. ksen. zł 3.740 • 241 – Lakier metal. zł 1.700 • 303 – Ster. radiood. na kier. zł 510 • 347 – Czuj. deszczu reg. szybkość pracy wycier. zł 510 • 351 – Nawigacja sat. + telefon GSM wbud. w deskę rozdz. zł 8.075 • 381 – Siatka rozdz. część pasaż. od bagaż. (Lybra SW) zł 552,50 • 385 – Czujnik zapar. szyb zł 510 • 392 – ESP – systemstabilizacji toru jazdy zł 2.550 • 400 – Przeszkl. dach otw. elektr. zł 2.890 • 410 – Wewn. lusterko autom. przyciemn. zł 425 • 416 – Tempomat zł 1.360 • 441 – Lusterka boczne skład. elektr. zł 595 • 452 – Fotele przednie podgrz. elektr. zł 850 • 501 – Pamięć ustaw. fotela kierowcy i lusterek zł 6.205 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.530 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.870 • 58B – Lakier opalizujący zł 765 • 631 – Uchwyty fotelika dla dzieci ISOFIX zł 102 • 718 – System audio Hi-Fi BOSE zł 2.380 • 732 – Tapicerka Suhara zł 2.125 • 802 – Lakier dwukol. zł 1.955 • 833 – Gniazdo radiotel. zł 416,50 • 980 – Koło zapas. pełnowym. zł 170 • 982 – Koło zap. z felgą alum. zł 510

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

• 070 – Przyciemniane tylne szyby boczne zł 850 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 1.020 • 103 – Osłona tylna sterowana elektrycznie zł 1.530 • 108 – Koła ze stopu 215/60/16", styl elegancki zł 1.530 • 205 – Dodatkowe ogrzewanie programowane, zdalnie sterowane* zł 4.675 • 223 – Zabezpieczenie przeciwkradzieżowe wolumetryczne, z czujnikiem podnoszenia i alarmem zł 2.040 • 241 – Lakier metalizowany zł 2.125 • 291 – Pokrowiec na narty zł 680 • 317 – Telewizor z wykorzystaniem wyświetlacza CONNECT zł 5.525 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.785 • 368 – Ogrzewanie foteli tylnych zł 2.125 • 386 – Dynamiczny system nawigacji zł 5.950 • 400 – Dach otwierany z ogniwami słonecznymi zł 5.950 • 412 – Cruise control adaptacyjny* zł 5.950 • 435 – Koła ze stopu 225/55/17", styl sportowy zł 2.550 • 452 – Ogrzewanie foteli przednich zł 2.125 • 496 – Słuchawka telefonu z klawiaturą i wyświetlaczem zł 1.275 • 4G8 – Bagażnik z oprzyrządowaniem (gniazdko 12V, siatka) zł 510 • 501 – Pamięć ustawień i ogrzewanie foteli przednich zł 5.950 • 503 – Panel sterowania klimatyzacją dla pasażerów z tyłu zł 1.360 • 508 – Czujniki parkingowe przednie/tylne zł 2.550 • 525 – Lusterka wewnętrzne/zewnętrzne elektrochromatyczne zł 1.870 • 530 – Mapa Włoch zł 1.785 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.785 • 534 – Fotele przednie Comfort zł 17.425 • 535 – Fotele tylneComfort zł 12.325 • 537 – Mapa Francji zł 1.785 • 538 – Mapa Belgii zł 1.785 • 540 – Mapa Holandii zł 1.785 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.785 • 548 – Mapa Austrii zł 1.785 • 549 – Mapa Danii zł 1.785 • 560 – Szyby antywłamaniowe zł 2.550 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.870 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.785 • 579 – PASSIVE ENTRY I KEY/LESS GO zł 1.870 • 58B – Lakier opalizujący zł 850 • 718 – System Hi-Fi BOSE zł 4.250 • 732 – Tapicerka skórzana Poltrona Frau zł 11.900 ** – opcja chwilowo niedostępna dla wersji 3.2 A/T A/T – tylko z autom. skrzynią biegów*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 1 lipca 2004 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

LANCIA PHEDRA

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
2.0 16V EXECUTIVE	**110.415**	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	180.311.0
2.0 JTD 16V EXECUTIVE	**118.915**	1997	109	174	7,2	5-drzwiowy	180.315.0
2.0 JTD 16V EMBLEMA A/T	**129.965**	1997	107	167	8	5-drzwiowy	180.445.0
2.2 JTD 16V EMBLEMA 6 biegów	**145.265**	2179	128	182	7,3	5-drzwiowy	180.457.0
3.0 24V EMBLEMA A/T	**159.715**	2946	204	205	11,5	5-drzwiowy	180.443.0

• 064 – Superblokada zł 425 • 087 – 7 miejsc zł 2.975 • 103 – Zasłona przeciwsłoneczna na tylnych drzwiach bag. zł 510 • 119 – Przednie fotele podgrzew., fotel kier. z pamięcią zł 3.570 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.125 • 211 – Skórzana tapicerka + obrotowe siedzenia podgrzewane zł 5.525 • 224 – Superblokada + system antynapadowy zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.720 • 359 – Relingi dachowe zł 1.020 • 365 – Czujnik nis. ciśnienia w oponach zł 595 • 381 – Zabezpieczenie przestrzeni bagaż. zł 595 • 433 – Felgi aluminowe 16" zł 2.380 • 452 – Przednie fotele podgrzewane zł 1.020 • 460 – 6 miejsc zł 2.210 • 493 – Elektrycznie przesuwane drzwi boczne zł 3.230 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.700 • 628 – Potrójne elektryczne okno dachowe zł 4.675 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 8.075

ALFA ROMEO 147

147 1.6 TS IMPRESSION	**52.870**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.531.0
147 1.6 TS PROGRESSION	**57.290**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.031.0
147 1.6 TS DISTINCTIVE	**62.220**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.231.0
147 1.6 TS DISTINCTIVE	**64.855**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.431.0
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**75.480**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.335.0
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**81.345**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.835.0
147 1.9 JTD IMPRESSION	**62.645**	1910	100	183	5,8	3-drzwiowy	190.533.0
147 1.9 JTD PROGRESSION	**69.105**	1910	115	191	5,8	3-drzwiowy	190.134.0
147 1.9 JTD DISTINCTIVE	**73.355**	1910	115	191	5,8	3-drzwiowy	190.434.0
147 1.9 JTD 16V PROGRESSION	**72.165**	1910	140	206	5,9	3-drzwiowy	190.136.0
147 1.9 JTD 16V DISTINCTIVE	**76.415**	1910	140	206	5,9	3-drzwiowy	190.436.0
147 1.6 TS IMPRESSION	**54.570**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.551.0
147 1.6 TS PROGRESSION	**58.990**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.051.0
147 1.6 TS DISTINCTIVE	**64.005**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.251.0
147 1.6 TS DISTINCTIVE	**66.555**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.451.0
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**77.180**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.355.0
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**83.130**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.855.0
147 1.9 JTD IMPRESSION	**64.430**	1910	100	183	5,8	5-drzwiowy	190.553.0
147 1.9 JTD PROGRESSION	**70.890**	1910	115	191	5,8	5-drzwiowy	190.154.0
147 1.9 JTD DISTINCTIVE	**75.140**	1910	115	191	5,8	5-drzwiowy	190.454.0
147 1.9 JTD 16V PROGRESSION	**73.865**	1910	140	206	5,9	5-drzwiowy	190.156.0
147 1.9 JTD 16V DISTINCTIVE	**78.115**	1910	140	206	5,9	5-drzwiowy	190.456.0

• 015 – ASR zł 1.000 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 5.500 • 058 – Pakiet Ti dla wersji Progression zł 12.000 / Pakiet Ti dla wersji Distinctive zł 9.900 • 082 – Przystosowanie do montażu radia zł 500 • 205 – Ogrzewanie dodatkowe (tylko JTD) zł 1.000 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.800 • 211 – Tapicerka skórzana zł 4.500 • 213 – Alarm zł 1.500 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.800 • 270 – Lakier perłowy zł 7.500 • 277 – Connect Nav zł 8.000 • 302 – Głośniki wysokotonowe tylne zł 300 • 303 – Przyciski sterujące radiem w kierownicy zł 600 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów obszyta skórą zł 600 • 321 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów wykończona drewnem zł 900 • 51Y – Pakiet Komfort zł 700 • 56B – Pakiet Zimowy zł 1.800 • 392 – VDC dla wersji 190.136/ 436/156/456 zł 1.900 dla wersji 190.431/134/434/451/154/454 zł 2.900 • 400 – Dach otwierany elektrycznie zł 3.000 • 415 – Felgi aluminiowe Sport 15" opony 195/60/15" dla wersji 190.031/ 051/134/154/136/156 zł 2.200 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 oraz wersji 190.335/355/835/855 – bez dopłaty • 416 – Tempomat (dost. tylko dla wer. Distinctive) zł 1.000 • 431 – Felgi aluminiowe Elegant 15" opony 195/60/15" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 2.200 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 3.000 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 1.000 dla wersji 190.335/355 – 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 3.500 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 2.500 dla wersji 190.335/355/835/855 zł 2.000 • 435 – Felgi aluminiowe Elegant 16" opony 205/55/16" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 3.000 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 1.000 • 439 – Felgi aluminiowe Supersport 17" opony 215/45/17" dla wersji 190.031/051/134/154/136/156/531/551/533/553 zł 3.500 dla wersji 190.231/251/431/451/434/454/436/456 zł 2.500 dla wersji 190.335/355/835/855 zł 2.000 • 451 – Radio z odtwarzaczem CC dla wersji Distinctive – bez dopłaty, dla wersji 190.531/551/533/553 zł 1.500 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.500 • 564 – Radio z odtwarzaczem CD zł 600, dla wersji 190.531/551/533/553 zł 2.100 • 709 – Przyciski w kierownicy sterujące tel. zł 800 • 711 – Moduł obsługi głosowej telefonu z Voice Memo zł 500 • 712 – Connect Nav+ zł 9.000 • 718 – BOSE System zł 2.600 • 732 – Fotele sportowe, skórzane zł 5.000 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.300 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 800 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 200 • 530 – Mapa Włoch zł 1.800 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.800 • 537 – Mapa Francji zł 1.800 • 538 – Mapa Belgii zł 1.800 • 540 – Mapa Holandii zł 1.800 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.800 • 548 – Mapa Austrii zł 1.800 • 549 – Mapa Danii zł 1.800 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.800

ALFA ROMEO 147 GTA

147 GTA	**123.930**	3179	250	246	12,1	3-drzwiowy	190.638.0
147 GTA SELESPEED	**132.600**	3179	250	246	12,1	3-drzwiowy	190.938.0

• 210 – Lakier metalizowany zł 1.800 • 211 – Tapicerka skórzana zł 4.500 • 213 – Alarm zł 1.500 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.200 • 270 – Lakier perłowy zł 7.500 • 277 – Connect Nav zł 8.000 • 56A – Pakiet Komfort zł 700 • 56B – Pakiet Zimowy zł 1.200 • 400 – Dach otwierany elektrycznie zł 3.000 • 499 – Zestaw do naprawy opon – bez dopłaty • 563 – Zmieniarka CD zł 1.500 • 709 – Przyciski w kierownicy sterujące telefonem zł 800 • 711 – Moduł obsługi głosowej telefonu z Voice Memo zł 500 • 712 – Connect Nav+ zł 9.000 • 718 – BOSE System zł 2.600 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.300 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 800 • 530 – Mapa Włoch zł 1.800 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.800 • 537 – Mapa Francji zł 1.800 • 538 – Mapa Belgii zł 1.800 • 540 – Mapa Holandii zł 1.800 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.800 • 548 – Mapa Austrii zł 1.800 • 549 – Mapa Danii zł 1.800 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.800

ALFA ROMEO 156

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.6 TS IMPRESSION	**65.365,00**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**67.702,50**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS PROGRESSION	**72.250,00**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**74.587,50**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**76.627,50**	1747	140	208	8,5	4-drzwiowy	116.223.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**81.897,50**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.375.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**89.505,00**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SPORT	**94.477,50**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**93.415,00**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.074.3
2.5 V6 DISTINCTIVE	**112.200,00**	2492	192	230	11,8	4-drzwiowy	116.429.3
2.5 V6 Q-SYSTEM DISTINCTIVE	**118.235,00**	2492	192	227	11,9	4-drzwiowy	116.439.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**72.972,50**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.146.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**79.772,50**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.246.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**87.465,00**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.286.3
1.9 JTD 16V IMPRESSION	**74.035,00**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.156.3
1.9 JTD 16V IMPRESS. BUSINESS	**76.372,50**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.156.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION	**80.920,00**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION CLASS.	**83.257,50**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16V DISTINCTIVE	**90.950,00**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.586.3
2.4 JTD 20V PROGRESSION CLASS.	**102.297,50**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.257.3
2.4 JTD 20V DISTINCTIVE	**109.650,00**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.457.3

ALFA ROMEO 156 SW

1.6 TS IMPRESSION	**68.765,00**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.721.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**71.102,50**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.721.3
1.6 TS PROGRESSION	**75.650,00**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**77.987,50**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**80.027,50**	1747	140	208	8,6	5-drzwiowy	116.723.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**85.297,50**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.675.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**92.905,00**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.175.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SP.	**97.877,50**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.175.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**96.815,00**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.174.3
2.5 V6 DISTINCTIVE	**115.600,00**	2492	192	230	11,8	5-drzwiowy	116.929.3
2.5 V6 Q-SYSTEM DISTINCTIVE	**121.635,00**	2492	192	227	11,9	5-drzwiowy	116.939.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**76.372,50**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.746.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**83.172,50**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.646.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**90.865,00**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.686.3
1.9 JTD 16V IMPRESSION	**79.772,50**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.756.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION	**84.320,00**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION	**86.657,50**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3
1.9 JTD 16V DISTINCTIVE	**94.350,00**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.886.3
2.4 JTD 20V PROGRESSION	**105.697,50**	2387	150	212	6,7	5-drzwiowy	116.657.3
2.4 JTD 20V DISTINCTIVE	**113.050,00**	2387	150	212	6,7	5-drzwiowy	116.847.3

• Pakiet Impression I (opcje 097, 320, 564) zł 2.700,50 • Pakiet Impression II (opcje 320, 431, 890) zł 2.700,50 • Pakiet Progression (opcje 245, 421) zł 2.700,50 • 023 – Elektryczne podnośniki szyb tylnych zł 900 • 058 – Pakiet Ti (dla wersji Progression) zł 10.000/Pakiet Ti (dla wersji Distinctive) zł 5.000/Pakiet Ti (dla wersji Progression i Distinctive serii 3) zł 5.000 • 075 – Tylne zawieszenie NIVOMAT zł 1.600 • 082 – Przystosowanie do mont. radia zł 500 • 097 – Reflekt. przeciwmgielne zł 700 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 700 • 104 – Roleta bagażnika zł 500 • 108 – Felgi alum. 15", dla wersji 116.375/374/257/675/674/657 zł 1.800 • 200 – Ogrzewanie dod. (tylko JTD) zł 2.000 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.000 • 211 – Tapicerka skórzana zł 4.500 • 213 – Alarm zł 1.500 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 3.000 • 231 – Fotelik dla dziecka Isofix zł 1.000 • 245 – Przyciski w kierownicy sterujące radiem zł 600 • 263 – Connect zł 7.000 • 269 – Radionawigator zł 5.000 • 270 – Lakier perłowy zł 8.500 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów w skórze zł 600 • 321 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów w drewnie zł 900 • 357 – Relingi dachowe zł 1.200 • 375 – Relingi dachowe aluminiowe zł 1.500 • 392 – VDC zł 2.900 • 400 – Elektr. otwierany dach zł 3.000 • 416 – Tempomat zł 1.000 • 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 3.000 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 500 • 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 3.000 • 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 2.000 • 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 2.500 dla wersji 116.374/375/257/675/674/657 zł 2.000 • 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 3.000 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/ 686/847/886/929/939 zł 500 • 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 3.500 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 500 • 439 – Felgi aluminiowe 17" opony 215/45/17 dla wersji 116.221/223/246/257/375/374/546/621/657/646/674/675/723/846 zł 4.000 dla wersji 116.074/075/286/429/439/586/457/174/175/686/847/886/929/939 zł 2.000 • 451 – Radio z odtwarzaczem CC dla wersji Impression zł 1.500 • 451 – Radio z odtwarzaczem CC dla wersji Progression/Distincive – bez dopłaty • 499 – Zestaw do naprawy opon zł 0 • 508 – Czujniki parkowania tylne zł 1.000 • 511 – Trzeci tylny zagłówek zł 500 • 55X – Pakiet Leisure zł 1.000 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.800 • 564 – Radio z odtwarzaczem CD dla wersji Impression zł 2.100 • 587 – Pakiet zimowy zł 1.600 • 718 – BOSE System zł 3.000 • 728 – Tapicerka Alfatex zł 500 • 751 – Pakiet Sport zł 3.000 • 762 – Siatka trzymająca bagaże zł 500 • 788 – Fotele sportowe skórzane zł 5.000 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 800 • 890 – Pakiet Komfort zł 800 • 903 – Connect Nav zł 10.900 • 923 – Tylny spoiler zł 800 • 976 – Lakier. lusterka bocz. zł 500 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 200 • 530 – Mapa Włoch zł 1.800 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.800 • 537 – Mapa Francji zł 1.800 • 538 – Mapa Belgii zł 1.800 • 540 – Mapa Holandii zł 1.800 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.800 • 548 – Mapa Austrii zł 1.800 • 549 – Mapa Danii zł 1.800 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.800 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.800

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 28 lipca 2004 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

ALFA ROMEO 156 GTA/SW GTA

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
GTA	**144.330**	3179	250	250	12,1	4-drzwiowy	116.042.1
GTA SELESPEED	**153.000**	3179	250	250	12,1	4-drzwiowy	116.048.1

SW GTA	**148.580**	3179	250	250	12,1	5-drzwiowy	116.192.1
SW GTA SELESPEED	**157.250**	3179	250	250	12,1	5-drzwiowy	116.198.1

• 210 – Lakier metalizowany zł 1.700 • 231 – Fotelik dla dziecka Isofix zł 935 • 263 – Connect zł 5.950 • 269 – Radionawigator zł 4.250 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 400 – Elektrycznie otwierany dach zł 2.550 • 416 – Tempomat zł 850 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.530 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 680 • 903 – Connect Nav zł 9.265 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.530

ALFA ROMEO 166

2.0 TS IMPRESSION	**118.150**	1970	150	211	9,7	4-drzwiowy	136.020.1
2.4 JTD IMPRESSION	**133.025**	2387	150	204	7,6	4-drzwiowy	136.024.1
2.4 JTD PROGRESSION	**137.275**	2387	150	204	7,6	4-drzwiowy	136.102.1
2.4 JTD 20V PROGRESSION	**146.625**	2387	175	222	7,5	4-drzwiowy	136.101.1
2.4 JTD 20V PROGRESSION A/T	**153.425**	2387	175	222	7,5	4-drzwiowy	136.104.1
2.5 V6 24V PROGRESSION	**141.015**	2492	188	245	11,9	4-drzwiowy	136.156.1
3.2 V6 24V PROGRESSION	**160.310**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.103.1
3.0 V6 PROGRESSION	**166.260**	2959	220	241	12,5	4-drzwiowy	136.105.1

• 058 – Pakiet Ti zł 8.000 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 0 • 103 – Zasłony przeciwsłoneczne zł 400 • 108 – Felgi aluminiowe 16", opony 205/55/16" do wersji 136.354/156/356/757/857 – bez dopłaty • 113 – Przednie siedzenia podgrzewane zł 3.500 • 135 – Przednie siedzenia elektrycznie regulowane i podgrzewane zł 6.000 • 205 – Dodatkowe ogrzewanie zł 3.500 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.800 • 211 – Tapicerka ze skóry zł 5.700 • 213 – Alarm zł 2.200 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 0 • 253 – Ogrzewanie części przedniej szyby przy wycieraczkach zł 900 • 270 – Lakier perłowy zł 10.500 • 321 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów wykończona drewnem zł 1.000 • 321 – Czujnik deszczu zł 500 • 386 – System nawigacji zł 8.000 • 392 – VDC + Brake Assistance zł 3.500 • 400 – Elektrycznie otwierany dach zł 4.000 • 410 – Lusterko wewnętrzne elektrochromatyczne zł 500 • 416 – Tempomat zł 1.000 • 431 – Felgi aluminiowe 16", opony 215/55/16" do wersji 136.020/024 zł 1.000 • 432 – Felgi aluminiowe 17", opony 225/45/17" do wersji 136.020/024 zł 2.000 do wersji 136.102/101/104/156/103/105 zł 1.300 • 435 – Felgi aluminiowe 18", opony 235/40/18" do wersji 136.020/024 zł 2.500 do wersji 136.102/101/104/156/103/105 zł 1.500 • 441 – Podwójne lusterko elektr. z odszraniaczem zł 500 • 508 – Czujnik parkowania zł 2.000 • 563 – Zmieniarka CD zł 2.000 • 564 – Radio HI-FI, zmieniarka CD zł 4.500 • 709 – Sterowanie radiem na promieniach kierownicy zł 1.000 • 728 – Tapicerka skórzana Blue/Red Style zł 7.700 • 833 – Przygotowanie dla tel. komórkowego zł 500 • 863 Wbudowany tel. komórkowy zł 3.000 • 530 – Mapa Włoch zł 1.800 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.800 • 537 – Mapa Francji zł 1.800 • 538 – Mapa Belgii zł 1.800 • 540 – Mapa Holandii zł 1.800 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.800 • 548 – Mapa Austrii zł 1.800 • 549 – Mapa Danii zł 1.800 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.800 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.800

ALFA ROMEO GTV

GTV 2.0 JTS	**111.265**	1970	165	220	9,2	2-drzwiowy	163.515.1
GTV 3.2 V6 24V	**132.515**	3179	240	255	13,2	2-drzwiowy	163.516.1

ALFA ROMEO SPIDER

SPIDER 2.0 JTS	**119.765**	1970	165	215	9,2	2-drzwiowy	163.315.1
SPIDER 3.2 V6 24V	**141.015**	3179	240	242	13,2	2-drzwiowy	163.316.1

• 109 – Dach składany elektrycznie zł 10.000 • 113 – Siedzenia regulowane elektrycznie zł 5.500 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.000 • 211 – Tapicerka skórzana zł 4.500 • 269 – System nawigacji zł 6.000 • 270 – Lakier perłowy zł 8.000 • 321 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów wykończona drewnem zł 800 • 435 – Felgi aluminiowe 17", opony 225/45/17" do wersji 163.515/315 zł 1.500 do wersji 163.516/316 – bez dopłaty • 439 – Felgi aluminiowe 17", opony 225/45/17" do wersji 163.515/315 zł 1.500 • 499 – Zestaw do naprawy opon – bez dopłaty • 563 – Zmieniarka CD zł 2.000 • 728 – Tapicerka skórzana Blue/Red Style do wersji 163.515/315 zł 6.500 do wersji 163.516/316 zł 2.000 • 751 – Pakiet aerodynamiczny zł 3.000 • 803 – Koło zapasowe dojazdowe – bez dopłaty • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 1.000 • 530 – Mapa Włoch zł 1.800 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.800 • 537 – Mapa Francji zł 1.800 • 538 – Mapa Belgii zł 1.800 • 540 – Mapa Holandii zł 1.800 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.800 • 548 – Mapa Austrii zł 1.800• 549 – Mapa Danii zł 1.800 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.800 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.800 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.800

ALFA ROMEO GT

1.9 JTD 16V PROGRESSION	**106.250**	1910	150	209	6,7	2-drzwiowy	125.133.0
2.0 JTS PROGRESSION	**102.850**	1970	165	216	8,7	2-drzwiowy	125.335.0
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**112.200**	1970	165	216	8,7	2-drzwiowy	125.436.0
3.2 V6 24V DISTINCTIVE	**127.500**	3179	240	243	12,4	2-drzwiowy	125.437.0

• 070 – Szyby privacy zł 1.600 • 102 – Wycieraczka i spryskiwacz reflektorów zł 700 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.000 • 211 – Siedzenia ze skóry zł 4.500 • 213 – Alarm zł 1.500 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 3.000 • 240 – Fotelik dla dzieci Isofix zł 300 • 270 – Lakier opalizujący zł 8.500 • 303 – Sterowanie radiem na kierownicy zł 800 • 350 – Pakiet zimowy zł 1.600 • 415 – Felgi alum. stop sport 195/60/15 dla wersji 125.133/335/436 zł 1.500 • 420 – Felgi alum. GTA 205/55/16 dla wersji 125.437 zł 500 • 433 – Felgi alum. 17" 215/45/17 rys. specjalny dla wersji 125.133/335/436 zł 1.800 • 439 – Felgi alum. 17" 215/45/17 specjalne GTA dla wersji 125.133/335/436 zł 2.200 • 454 – Podnoszenie siedzenia od strony pasaż. zł 500 • 499 – Zestaw do naprawy opon zł 0 • 508 – Czujnik parkowania tylny zł 1.000 • 563 – CD Changer w bagażniku zł 1.800 • 709 – Sterowanie radiotel. na kierownicy zł 1.000 • 717 – Radio CD, MP3 (dopłata do wer. 133, 335) zł 500 • 718 – Instalacja Hi-Fi Bose z subwooferem zł 3.000 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.300 • 833 – Przystosowanie do montażu tel. komórkowego zł 800 • 903 – Connect Nav zł 12.000 • 530 – Mapa Włoch zł 1.800 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.800 • 537 – Mapa Francji zł 1.800 • 538 – Mapa Belgii zł 1.800 • 540 – Mapa Holandii zł 1.800 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.800 • 548 – Mapa Austrii zł 1.800 • 549 – Mapa Danii, Szwecji, Finlandii, Norwegii zł 1.800 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.800 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.800 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.800 • 762 – Siatka mocująca bagaż zł 500 • 980 – Koło zapas. pełnowym. zł 500

Fiat Ulysse

Gwiazdy wskazują nam przyszłość.

5 gwiazdek w testach zderzeniowych Euro NCAP

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

www.fiat.pl

Tworzymy z pasją. FIAT

Alaska – zimowa kolekcja Fiata

Limitowana seria Alaska z wyposażeniem zimowym w standardzie.

Kolekcja Alaska – limitowana seria samochodów z zimowym wyposażeniem – to propozycja Fiata na sezon jesień/zima 2004. Dla wybranych modeli obowiązujące stają się teraz światła przeciwmgielne, zimowe opony, ABS, podgrzewane fotele, lusterka z odraszaczem oraz ogrzewane dysze spryskiwaczy szyby przedniej.
Zakup samochodów Panda, Punto, Stilo i Doblò z serii Alaska to realny zysk nawet do **5 750 PLN.**

Sprawdź dodatkowe upusty dla wybranych modeli.

Warunki promocji u dealerów.

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

www.fiat.pl

FIAT