CZASOPISMO DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
LISTOPAD/GRUDZIEŃ 2004

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 8 – NUMER 53

Gratulacje!

POLSKA NAGRODA JAKOŚCI

Produkty najwyższej jakości powstają tam, gdzie nowoczesna technologia spotyka się z wysoką kulturą techniczną. To właśnie dzięki nieprzeciętnej załodze, jej twórczemu zaangażowaniu, Fabryka Fiata w Tychach, w której powstają Fiaty Panda i Seicento, została uhonorowana Polską Nagrodą Jakości. Jest to nagroda przyznawana wielkim organizacjom przemysłowym, które poprzez stosowanie nowatorskich systemów zarządzania osiągają wybitne rezultaty.

W skład komisji przyznającej nagrodę wchodzą najlepsi specjaliści i eksperci z dziedziny zarządzania. Polska Nagroda Jakości jest wzorowana na Europejskiej Nagrodzie Jakości. Fiat został nią wyróżniony podczas dziesiątej edycji konkursu.
Serdecznie gratulujemy!

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

www.fiat.pl

FIAT

fiat wokół nas
rok 8
numer 53
listopad/grudzień 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
tel.: 033/813 27 61
gabriela.kolonko@fiat.com

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
12 600 egz.

Oddano do druku:
20 grudnia 2004 r.

o tym się mówi

4 Ze świata Fiata

chwila refleksji

8 Prof. Andrzej Kapiszewki

firma

10 Wyniki Grupy Fiat za III kwartał
12 Polska Nagroda Jakości dla załogi w Tychach
16 Wszystkie tajemnice Alfy Crosswagon
20 Nowości z Salonu w Paryżu
22 Grupa Fiat na Motorshow w Bolonii
24 Legenda Maserati
28 Auta jak malowane
30 Półmilionowy silnik 1.3 SDE
32 Współpraca Iveco Poland i Tematrans
34 Pięciolecie CNH
38 Podsumowanie sezonu wyścigowego
41 XI Grand Prix FAP

danie specjalne

42 Lotnią nad Everestem

rubryki

52 Filmy: Starzy znajomi
53 Książki: Sensacje roku
54 Rozrywka: Z notatnika satyryka
56 Wino: Właściwe połączenia z potrawami
58 Nowości: Technika i zdrowie
60 Cennik samochodów

Enrico Pavoni odznaczony Krzyżem Komandorskim Orderu Zasługi RP

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Aleksander Kwaśniewski wręczył 11 listopada br. ordery i odznaczenia z okazji Święta Niepodległości. Wśród odznaczonych był Enrico Pavoni, prezes Fiat Auto Poland, który w uznaniu wybitnych zasług dla rozwoju polskiej gospodarki otrzymał Krzyż Komandorski Orderu Zasługi Rzeczypospolitej Polskiej. Prezydent Kwaśniewski odznaczając prezesa Pavoniego powiedział, że „wśród wyróżnionych honorami najzacniejszych obywateli naszego kraju, służących Ojczyźnie mądrością i talentem, jest także obywatel Republiki Włoskiej, prezes zarządu Fiat Auto Poland, firmy, która od lat dwudziestych jest obecna w Polsce, a obecnie – jako producent najbardziej popularnego i najbardziej oczekiwanego samochodu i eksporter". Prezydent podziękował także prezesowi Pavoniemu za jego zaangażowanie w sprawy Polski, które dalece wykracza poza zawodowe powinności. „To jest człowiek, który z nami jest sercem i także ma wkład w rozwój polskiej gospodarki" – dodał prezydent.

foto: PAP

ALFA ROMEO Z TYTUŁEM MISTRZÓW EUROPY

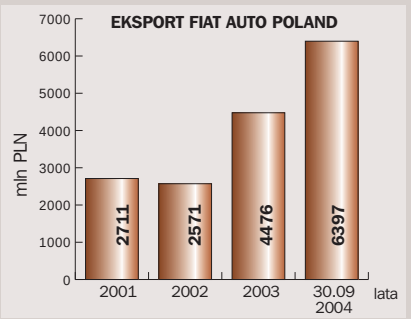
Marco Cajani i Marco Rossi za kierownicą Alfy Romeo Giulietta Ti 1300 zagwarantowali sobie na torze w Spa Francorchamp (Belgia) mistrzowski tytuł w klasie TC2 w Historic European Challenge. Zwycięstwo to uświetniło 50 urodziny Giulietty, historycznego modelu Alfy. Na podium stanęli także kolejno Luigi i Renato Ambrosi. Dla upamiętnienia Bruno Boniniego, tragicznie zmarłego przed dziesięcioma laty właśnie na torze w Spa, Stajnia Wyścigowa z Portello ufundowała specjalną nagrodę jego imienia, którą wręczono niemieckiemu zawodnikowi Alexowi Furiani, kierowcy Giulii GTA.

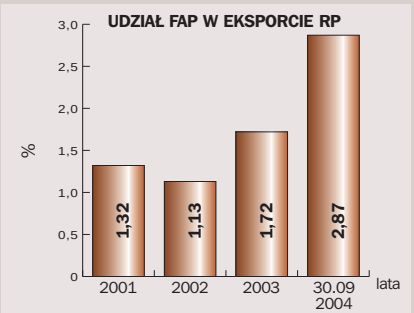
Sprzedaż Fiat Auto Poland

W dniu 21 października br. w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia nagród „Gazety Prawnej" w plebiscycie „Najlepsi w 15-leciu 1989-2004". Gazeta Prawna po raz pierwszy przyznała Nagrody Gospodarcze osobom i firmom, które wywarły największy wpływ na polską gospodarkę i odniosły sukces w minionych piętnastu latach. Czytelnicy gazety, wybrali laureatów w 12 kategoriach. Fiat Auto Poland został uhonorowany jako najlepszy eksporter.

W imieniu Fiat Auto Poland wyróżnienie odebrał dyrektor Administracji i Kontroli Zarządzania, Czesław Świstak.

Podczas uroczystości, Enrico Pavoni, prezes Fiat Auto Poland, powiedział m.in.: „W ostatnich dwóch latach podwoiliśmy produkcję. W tym roku wyprodukujemy 310 tys. samochodów, z tego ponad 85% na eksport. Fiat Panda jest sprzedawany w 45 krajach, od tego roku także na niedostępnym dotychczas rynku japońskim. W 2004 roku wyroby Fiata stanowią prawie 3% łącznej wartości polskiego eksportu".





YPSILON „KOBIECYM SAMOCHODEM ROKU 2005”

Lancia Ypsilon została doceniona w Madrycie podczas konkursu „Car and Driver”, organizowanego przez firmę Hachette – wydawcę m.in. magazynów Elle i oczywiście pisma Car & Driver. W konkursie tym Lancia Ypsilon uzyskała nagrodę w kategorii „Kobiecego samochodu roku 2005”.
Na małą Lancię głosowało ok. 200 tys. czytelników. Za Ypsilon znalazły się Mercedes klasy A i Audi A3 (drugie i trzecie miejsce). O wyniku zadecydowały zwłaszcza styl oraz funkcjonalność samochodu. Wybór ten potwierdził, że Lancia to doskonałe połączenie stylu i komfortu oraz osiągów, co razem tworzy jedyny taki samochód w tej kategorii.

Panda najbardziej innowacyjnym produktem 2004 roku

20 października podczas konferencji Autocee 2004, która odbyła się w siedzibie Kunsthistorisches Museum w Wiedniu, Enrico Pavoni, prezes Fiat Auto Poland odebrał nagrodę dla Fiata Pandy, przyznaną w kategorii najbardziej innowacyjnego produktu 2004 roku.
AUTOCEE to doroczne spotkanie przedstawicieli branży samochodowej z Europy Środkowej i Wschodniej. Panda otrzymała nagrodę na podstawie ankiety przeprowadzonej wśród ponad 350 dostawców komponentów, części zamiennych i zespołów, z których ponad połowa głosowała na model z Tych. „Każda nagroda jest uznaniem naszej dobrej pracy – powiedział Enrico Pavoni – a to nas cieszy”.

NOWY SERWIS INTERNETOWY ALFY

Sympatycy marki, a także potencjalni klienci, którzy w sieci poszukują informacji o wybranym przez siebie modelu, mogą to teraz robić pod adresem www.alfaromeo.pl. Proponowany przez Alfę Romeo w Polsce nowy serwis jest adaptacją oryginalnego włoskiego projektu (który otrzymał tytuł „Projektu roku marketingu interaktywnego” oraz zwyciężył w konkursie „Netstar awards), niemniej jego zawartość dostosowana jest do oferty marki na rynku polskim. Polski portal umożliwia miłośnikom marki poznanie historii Alfy Romeo, designu i technologii. W witrynie znajdziemy ponadto ciekawostki, pełną gamę usług posprzedażnych, wersję „konfiguratora”, która umożliwia zbudowanie na ekranie komputera swojej wymarzonej Alfy i inne bogate w treści strony. Naprawdę warto odwiedzić ten portal!

Niech w Nowym 2005 Roku szczęście,
pomyślność i pieniądze nigdy Was nie opuszczą.
My też Was nie opuścimy! Do Siego Roku!

W Europie z Maserati
Quattroporte

W dniu 29 października delegacje 25 krajów Unii Europejskiej spotkały się w Rzymie, by podpisać Konstytucję Europejską. Uroczystość odbyła się w „Sala degli Orazi e Curiazi" w Pałacu na Kapitolu, miejscu, w którym w 1957 roku podpisano Traktat Rzymski ustanawiający narodziny Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej. Bohaterem tego historycznego dnia był, m.in. samochód Maserati. Za środek transportu głów państw oraz rządów, a także ministrów spraw zagranicznych, służyło bowiem piętnaście modeli Quattroporte.

Premier Włoch, Silvio Berlusconi.

Stare fiaty „500"
na Salonie Smaku

Siedem z ośmiu Fiatów „500" zakończyło na torze w Lingotto gastronomiczny rajd promowany przez Saclą, piemoncką firmę produkującą artykuły spożywcze oraz sponsora popularnego obecnie trendu „Slow Food". Rajd wyruszył 18 października z Kornwalii (Wielka Brytania). Uczestniczące w nim małe Fiaty „500", kierowane przez słynnych brytyjskich szefów kuchni, przemierzyły Francję, Belgię i Włochy zatrzymując się w różnych gospodarstwach rolnych popierających „Slow Food"
Karawana samochodów zakończyła swą podróż 21 października w Turynie, w dniu otwarcia Salone del Gusto (Salon Smaku).

Książe Karol
w Pinakotece Agnellich

Książę Karol, który przyjechał do Turynu na międzynarodową konferencję poświęconą rolnictwu, zwiedził w Lingotto Pinakotekę Giovanniego i Marelli Agnelli. W towarzystwie Johna Elkanna, wiceprezesa Grupy Fiat, następca brytyjskiego tronu długo podziwiał obrazy należące do zbiorów „Avvocato", które zgromadzono w galerii zaprojektowanej przez Renzo Piano.
U wejścia do Pinakoteki, książę Karol obejrzał także ekspozycję samochodów zabytkowych oraz produkowanych obecnie przez Grupę Fiat, m. in.: Balillę Spider, Ferrari 612 Scaglietti, Maserati Quattroporte, Pandę 4x4, Alfę Romeo Crosswagon oraz jeden z traktorów New Holland.

Royal Mail jeździ Daily

Do Londynu dostarczono pierwsze z 400 egzemplarzy samochodów dostawczych Daily Iveco, zakupionych przez Parcelforce Worldwide, spółkę Royal Mail (Pocztę Królewską), która świadczy usługi ekspresowej poczty kurierskiej. Wszystkie pojazdy, wyposażone w silnik HPI o pojemności 2,3 litrów rozpoczną pracę jeszcze przed Świętami Bożego Narodzenia.

PUNTO NAPĘDZANE METANEM W SZWECJI

Do Urzędu Miejskiego w Goeteborgu (Szwecja) dotarło 20 Fiatów Punto Natural Power. Jest to pierwsza partia z 200 samochodów z podwójnym zasilaniem (metan i benzyna), które trafią na rynek szwedzki. Zakup samochodów ekologicznych przez służby miejskie tego kraju wchodzi w zakres projektu, którego celem jest zminimalizowanie do 2008 roku negatywnego wpływu pojazdów na środowisko o co najmniej 90%.

NIEMIECKA POCZTA WOLI IVECO

Deutsche Post World Net wybrała Iveco. W pierwszych dziewięciu miesiącach roku zakupiła 800 pojazdów, między innymi 40 Stralis. Deutsche Post World Net to kolos, który zatrudnia 380 tysięcy pracowników i działa na całym świecie w sektorze usług pocztowych oraz szybkich przesyłek dokumentów, a także w logistyce (DHL) oraz usługach bankowych (Postbank). W 2003 roku obroty Firmy przekroczyły 40 miliardów euro.

TRAKTOR DLA MISS WSI

Nazywa się Hilde De Setter, ma długie, kasztanowe włosy i jest zwycięzczynią konkursu „Miss wsi". W odbywających się w Belgii co dwa lata wyborach do ścisłego finału zakwalifikowanych zostaje 16 dziewczyn. W konkursie, poza urodą, liczy się także to, w jakim stopniu przyszła miss przyczyni się do rozwoju rolnictwa. Nagrodą dla najpiękniejszej jest traktor TCE firmy New Holland ufundowany m.in. przez CNH Capital.

Autobusy dla Las Vegas

Obok kasyn i hoteli od dzisiaj niezwykły krajobraz Las Vegas wzbogaca nowy element – Civis firmy Irisbus (Iveco). Są to długie, ponad 18 metrowe pojazdy przyszłości, stanowiące połączenie tramwaju i autobusu, z napędem elektrycznym i czujnikami optycznymi. Civis może przewozić 120 pasażerów. Linia Max, po której jeździ dziesięć pojazdów Civis, to jedna z najbardziej zatłoczonych w sieci miejskiej, ciągnie się od Las Vegas Boulevard North do stacji w okolicach bazy Lotniczej Nellis. Całkowita długość trasy wynosi około 21 km, które można przejechać w 28 minut, zamiast 47 tradycyjnym autobusem. Na trasie jest 20 przystanków, zwłaszcza przed najsłynniejszymi kasynami. Wszystkie stacje sieci Max mają urządzenia, które – dzięki czujnikom optycznym – pozwalają na łatwy dostęp, zwłaszcza osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich oraz matkom z wózkami dziecięcymi. Civis posiada ponadto przyrząd, który włącza zielone światło na skrzyżowaniach – to pierwsze tego typu urządzenie w Stanach Zjednoczonych.

Inne oblicze wiary

W Arabii Saudyjskiej nie znajdziesz znaku krzyża. Oprócz meczetów nie ma świątyń innych wyznań. Święta dla islamu ziemia, miejsce urodzin, śmierci i objawień Mahometa, kraj, w którym leżą Mekka i Medyna, jest sama wielkim meczetem. A w jednej świątyni nie ma miejsca dla innych świątyń.

foto: Jan Zych

Prof. dr hab. ANDRZEJ KAPISZEWSKI jest kierownikiem Katedry Bliskiego i Dalekiego Wschodu na Uniwersytecie Jagiellońskim. Były ambasador RP w Zjednoczonych Emiratach Arabskich i Katarze. Autor wielu książek i artykułów z dziedziny stosunków międzynarodowych i socjologii.

Milion chrześcijan żyjących w Arabii, głównie najemna siła robocza np. z katolickich Filipin, może się modlić jedynie samotnie w swych domach. Swiss Air przez lata nie mogły latać do Arabii, bo na kadłubach samolotów wymalowany jest krzyż, symbol znajdujący się w herbie Szwajcarii. Muttawee, specjalna policja religijna, pięć razy dziennie przypomina, że pora na modlitwę. Zamiera wtedy ruch, zamykane są bazary, sklepy i restauracje. Policja ta czuwa także nad moralnością obywateli. Kobiety mogą znajdować się poza domem jedynie w towarzystwie mężczyzny z jej rodziny. Muszą być „skromnie" ubrane. Obowiązuje je abaja, przykrywająca całe ciało, dłonie najlepiej w rękawiczkach, czara przykrywająca włosy i zasłona na twarz – tylko oczy mogą być odsłonięte. Wiele kobiet nosi ponadto pod welonami burki – misterne maseczki z pozłacanej często skóry, przykrywające brwi, usta i nos. Ale pod spodem niejednokrotnie najlepsze kreacje z francuskich domów mody – do zobaczenia tylko przez męża albo inne kobiety.

W restauracjach osobne pomieszczenia dla rodzin – tylko tam ze swymi najbliższymi mogą się znaleźć kobiety. W uniwersytetach odrębne wykłady; gdy wykładowca jest mężczyzną, studentki mogą go oglądać tylko na ekranie telewizyjnym. Arabki nie mogą prowadzić samochodu, mają problem z wyjazdem za granicę – do tego potrzeba paszportu ze zdjęciem. A jak swoją twarz pokazać obcemu mężczyźnie?
W Arabii nie wolno spożywać ani alkoholu, ani narkotyków. Za posiadanie tych ostatnich grozi kara śmierci – wciąż wykonywana przez ścięcie mieczem, często na placu w centrum miasta. Ale tuż za piaszczystymi granicami królestwa Saudów dokonuje się rewolucja… W Bahrajnie, Katarze i Omanie kobiety mogą swobodnie pracować z obcymi mężczyznami, prowadzić samochody, a nawet głosować. Żony miejscowych szejków nierzadko przodują w emancypacji. W Zjednoczonych Emiratach Arabskich kobieta jest ministrem gospodarki, w Kuwejcie i Omanie kobiety są ambasadorami, pracują ja-

ko prezenterki w telewizji, występując z odsłoniętą twarzą. Stanowią większość studiujących na miejscowych uniwersytetach.

Coraz rzadsze są, dopuszczane przez Koran, przypadki wielożeństwa. Ożenek to zresztą dla mężczyzn trudne wyzwanie. Dlatego w Emiratach od kilku lat prawo określa, że posag nie może przekraczać 5.000 dolarów. Bywa jednak, że za żonę trzeba zapłacić i 100.000 dolarów. Dlatego stworzono specjalny fundusz bezzwrotnych pożyczek posagowych. Zbudowano domy weselne, by uniknąć niebotycznych kosztów przyjęć weselnych w pięciogwiazdkowych hotelach. Tylko wesela dla dzieci szejków to wciąż przyjęcia z krainy Szeherezady. Kilka tysięcy gości, 3 dni wystawnych posiłków. Ale pan młody swoją żonę ogląda dopiero po ślubie. Bo małżeństwa są nadal ustalane przez rodziny młodych. Dzięki temu – twierdzą – rzadsze są niż na Zachodzie rozwody.

Młoda, często uboższa generacja znalazła inne rozwiązanie – mężczyźni żenią się z kobietami z zagranicy, zwłaszcza z Azjatkami. Nie wymagają posagu i są uważane za bardziej posłuszne i zaradne. Rodzi to jednak poważny problem wynarodowienia. Dlatego w wielu krajach półwyspu prawo zakazuje tego typu związki; dopuszcza się je tylko po przekroczeniu pewnego wieku albo w przypadku ożenku z „obcą", kiedy już ma się pierwszą żonę Arabkę. Te z kolei małżeństwa bardzo często kończy rozwód. Bogactwo, którego źródłem jest ropa naftowa, sprawia i inne problemy. Arabskie dzieci coraz częściej są wychowywane przez azjatyckie opiekunki. Dlatego często mają kłopoty z mówieniem poprawnie po arabsku.

Poważnym problemem świata arabskiego jest ekspansja zachodniej kultury i masowy napływ imigrantów ze Wschodu. Miasta bogatej Arabii przypominają amerykańskie metropolie: drapacze chmur, autostrady, centra handlowe, lotniska i restauracje. Tylko meczety i stroje miejscowych przypominają gdzie jesteśmy. A i z tym bywa problem. W Emiratach Arabskich ponad 70% mieszkańców i ponad 90% zatrudnionych to obcokrajowcy. Na ulicy częściej słyszy się hindi, patani, bengali czy angielski niż arabski. W szpitalach miejscowi mają kłopoty z porozumieniem się z hinduskimi doktorami lub indonezyjskimi pielęgniarkami. Kina pokazują wyłącznie amerykańskie filmy (poza Arabią Saudyjską), a dzieci chcą jeść tylko w Mac Donald's. Tradycyjne rozmowy w domowych majlis zastąpił telefon a plemienny system rozstrzygania sporów – sądy.

foto: Andrzej Kapiszewski

Najnowocześniejszym chyba miastem świata stał się Dubaj. Niedawno otwarto tam pierwszy w świecie hotel siedmiogwiazdkowy. Każdy pokój ma swojego służącego, do restauracji zanurzonej w morzu dojeżdża się łodzią podwodną… Kończy się budowa na morzu wielkiego osiedla luksusowych willi (po 1 mln dolarów), rozmieszczonych na… ogromnej mapie świata. Dla bogatych Rosjan powstał kompleks mieszkaniowy w kształcie szachownicy (białe pola to baseny przy każdym domu), dla miejscowych kończy się budowę osiedla na morzu w kształcie palmy. Pola golfowe z zieloną trawą, podlewaną bez przerwy przez 365 dni w roku (przez pół roku temperatura przekracza plus 40 stopni w cieniu). W liczącej 700 tys. mieszkańców stolicy ZEA, Abu Zabi, o kwiaty i krzewy w parkach-ogrodach dba 40 tys. ogrodników. Po emirackich autostradach jeździ więcej Mercedesów serii 600 niż w jakimkolwiek innym kraju. Pozostała nostalgia za pustynią, gdzie wyjeżdża się na weekend, jak my nad rzekę lub do lasu. I wyścigi wielbłądów oraz polowania z sokołami. Jednym ogromny postęp imponuje, są z niego dumni, pragną dogonić i wyprzedzić cały świat. Innych przeraża postępująca dearabizacja ich świata. A jeszcze inni, w innych krajach, nie mający majątków pochodzących z ropy, głęboko sfrustrowani swym zacofaniem i brakiem perspektyw, uciekają w fundamentalizm. I toczą walkę z Zachodem, który obwiniają za wszystkie swoje problemy. ■

Grupa ma się lepiej

W trzecim kwartale sprzedaż wzrosła o około 10 procent w porównaniu z analogicznym okresem 2003 roku, natomiast o dwie trzecie zmniejszyły się straty operacyjne. Wyniki te świadczą o osiągnięciu celu, jakim było uzyskanie równowagi do końca roku.

LaPresse/G.M. D'Aberto

Sprzedaż rośnie, a wynik operacyjny jest coraz lepszy. Widać to z danych ekonomicznych trzeciego kwartału. Ze sprzedaży uzyskano 10,6 miliardów euro, co w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku, oznacza wzrost o prawie miliard euro. Wynik operacyjny, choć jeszcze ujemny (97 milionów euro), świadczy jednak o wyraźnym postępie, ponieważ strata zmniejszyła się o ponad dwie trzecie w porównaniu z ubiegłym rokiem. Osiągnięto zatem zamierzony cel, jakim było uzyskanie w bieżącym roku równowagi operacyjnej Grupy oraz poprawę przepływu środków pieniężnych z działalności operacyjnej („operating cash flow").

We wzroście dochodów uczestniczyły prawie wszystkie Sektory. W porównaniu z trzecim kwartałem zeszłego roku, w spółce Fiat Auto sprzedaż wzrosła o 11 procent, w CNH o 10, w Iveco o 16%. Bardzo dobrze wypadły również Ferrari (+8%), Teksid (+13%) i Magneti Marelli (+20%). Przeciwną tendencję stwierdzono natomiast w firmie Comau, która zmieniła zakres operacyjny sprzedaży, oraz w Business Solutions, na wyniki której wpłynęła cesja Fiata Engineering.

Nawet jeśli w wyniku operacyjnym odnotowuje się jeszcze stratę (97 milionów), trzeba podkreślić znaczną poprawę w porównaniu z analogicznym okresem sprzed roku (303 miliony), związaną przede wszystkim z dobrym funkcjonowaniem CNH i Iveco, jak również z rozwojem Fiata Auto. Jest to siódmy kwartał, z kolejno następujących po sobie, w którym poprawia się wynik ekonomiczny. To ważny i dodający otuchy sygnał.

Wynik przed opodatkowaniem jest ujemny (469 milionów euro). W okresie lipiec – wrzesień 2003 był dodatni dzięki przychodom w wysokości 1,3 miliarda euro, wynikającym z cesji FiatAvio. Z tego samego powodu pogorszył się, w porównaniu z trzecim kwartałem zeszłego roku, również skonsolidowany wynik netto. Jeśli jednak porówna się środki netto wynikające z operacji nadzwyczajnych, uzyskujemy wynik dodatni, kształtujący się na poziomie 378 milionów. Płynność finansowa, po zwrocie pożyczek w wysokości 1,8 miliarda euro, wynosi 4,6 miliardów. Pozycja finansowa netto Grupy na dzień 30 września ubiegłego roku była ujemna na 5,5 miliarda (4,3 na koniec czerwca).

Jeśli chodzi o funkcjonowanie głównych Sektorów, firma Fiat Auto

Po zakończeniu posiedzenia Zarządu, Luca Cordero di Montezemolo oraz Sergio Marchionne wraz z Herbertem Demelem zwiedzili zakład Mirafiori.

zmniejszyła straty operacyjne o 61 milionów euro (z – 331 milionów w drugim kwartale do – 270 milionów). Wynik taki uzyskano dzięki wprowadzeniu wyższych marż w nowych modelach oraz redukcji kosztów. Mimo wciąż trudnego rynku, Sektor Auto sprzedał 402.500 samochodów (+11 procent) w ciągu kwartału. Natomiast przez pierwsze dziewięć miesięcy roku zarejestrowano ponad 1.332 tysiące samochodów Fiat, Lancia i Alfa Romeo oraz samochodów dostawczych (wzrost o 8,4 procent). W ostatnim kwartale gama samochodów poszerzyła się dzięki wprowadzeniu na rynek samochodów Fiat Panda 4x4, Lancia Musa oraz prezentacji Alfa Romeo Crosswagon Q4. Intensywnie rośnie sprzedaż firmy CNH, która osiągnęła wielkość 2,4 miliarda euro, co jest wzrostem o ponad 10 procent w porównaniu z trzecim kwartałem 2003 roku. Nastąpiło to pomimo wzmocnienia euro względem dolara, który jest walutą obowiązującą w tym Sektorze. Wzrost, wyrażony w dolarach, po uwzględnieniu kursu, wynosi 14 procent.

W ciągu kwartału firma Iveco sprzedała 36 mln samochodów (+16,6%) za 2,1 mln euro. Jest to wynik uzyskany przede wszystkim dzięki zwiększeniu sprzedaży oraz podwyższeniu ceny. Wyniki takie zostały osiągnięte w momencie, gdy Grupa działała w warunkach gospodarczych, w których strefa euro, a zwłaszcza Włochy, w niewielkiej mierze uczestniczyły w ożywieniu światowej koniunktury.

Fiat Auto, prowadzący swoją działalność na bardzo trudnym rynku europejskim, na którym panuje ostra konkurencja pod względem cen, zamknie rok obrachunkowy stratą mniejszą niż w roku ubiegłym. Sektor, który od 1 września ma nową, bardziej płaską i skuteczniejszą strukturę, będzie przykładał dużą wagę do umocnienia zespołu menedżerów, którzy wpłyną z powodzeniem na rozwój i wylansowanie nowych modeli. ■

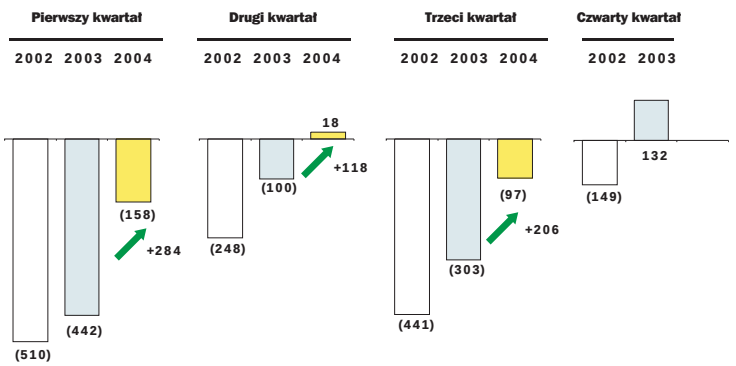
WYNIKI EKONOMICZNE GRUPY FIAT

	III kwartał 2004	*III kwartał 2003*	
(w milionach euro)	SKONSOLIDOWANY	PO UWZGLĘDNIENIU CESJI DZIAŁALNOŚCI	SKONSOLIDOWANY
PRZYCHODY NETTO	**10.648**	9.731	9.837
ZYSK OPERACYJNY BRUTTO	**1.599**	1.202	1.248
WYNIK OPERACYJNY	**(97)**	(303)	(285)
WYNIK PRZED OBLICZENIEM ODSETEK I PRZED OPODATKOWANIEM (E.B.I.T.)	**(238)**	593	610
ZYSK PRZED OPODATKOWANIEM	**(469)**	348	365
WYNIK NETTO	**(554)**	(151)	(145)
WYNIK NETTO GRUPY I SPÓŁEK TRZECICH	**(554)**	(144)	(145)
WYNIK NETTO BĘDĄCY W KOMPETENCJI GRUPY	**(554)**	b.d.	(84)

WYNIK OPERACYJNY ZGODNY Z CELAMI

Stała poprawa (w takich samych warunkach)

(miliony euro)



POLSKA NAGRODA JAKOŚCI
X edycja 2004

LAUREAT
WIELKIE ORGANIZACJE PRODUKCYJNE

Uhonorowanie wspólnego wysiłku

Tomasz Libich, fot. I. Kaźmierczak

Kiedy o produkcie mówi się „najwyższej jakości”, może to być slogan reklamowy lub szczera prawda. W przypadku tyskiej fabryki FAP i nowego Fiata Panda nie ma wątpliwości, że chodzi o to drugie.

Przede wszystkim potwierdza to ilość zamówień od klientów, do których dotąd trafiło 300 000 egzemplarzy tego modelu. Innym usankcjonowaniem najwyższej jakości wykonania nowego Fiata Panda są rozliczne nagrody, które model ten otrzymał od chwili, gdy pojawił się na rynku – w tym prestiżowy tytuł Samochodu Roku 2004. Na początku listopada Zakład Karoserii w Tychach, w którym na liniach produkcyjnych powstaje Panda, otrzymał Polską Nagrodę Jakości w kategorii „Wielkich organizacji produkcyjnych”. Podczas uroczystości na Zamku Królewskim w Warszawie 11 XI 2004 roku, zorganizowanej z okazji jubileuszowej X edycji konkursu, statuetkę PNJ wręczył dyrektorowi Zdzisławowi Arletowi premier Marek Belka.

Nagroda przyznawana jest co roku przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji, Krajową Izbę Gospodarczą i Klub Polskie Forum ISO 9000. Celem tego konkursu jest propagowanie zarządzania przez jakość w polskich przedsiębiorstwach – poprzez nagradzanie tych najlepszych. Wyznacznikiem podczas prac Komitetu PNJ jest m.in. przyjęcie przez firmę Zarządzania przez Jakość (TQM) i zasady ciągłego doskonalenia zarządzania oraz wprowadzenie nowoczesnych metod zapewnienia jakości, a także popularyzowanie wśród załogi pro-jakościowego sposobu myślenia.

„Nagroda ta jest dla nas przede wszystkim uhonorowaniem wspólnego wysiłku całej 3,5-tysięcznej załogi – mówił podczas uroczystości dyrektor Zdzisław Arlet. – A jednocześnie stanowi potwierdzenie słuszności kierunku, który obraliśmy kilkanaście lat temu. Ze swej strony chciałbym zapewnić, iż nie jest ona zakończeniem żadnego etapu – wiemy, że wciąż jeszcze dużo mamy do zrobienia. Powiem krótko – choć to niełatwe wyzwanie, któremu dotąd nie sprostała żadna polska firma, już teraz myślimy o Europejskiej Nagrodzie Jakości”.

Zdaniem dyrektora Arleta Polska Nagroda Jakości ma wśród innych wyjątkowe znaczenie. Dlatego, że w większości przypadków nagradzany jest produkt (nowy Fiat Panda otrzymał dotąd 17 krajowych i międzynarodowych nagród), którego sukces jest wynikiem doskonałej pracy projektantów, a dopiero w drugiej kolejności producenta i dostawców. W tym przypadku nagroda przyznana została tylko fabryce – za to, jak funkcjonuje i za to, jak pracują zatrudnieni tutaj ludzie.

W słowach skierowanych do tegorocznych laureatów Prezydent RP Aleksander Kwaśniewski stawia ich, w tym także Fiat Auto Poland, za wzór przedsiębiorczości – jako tych, którzy upowszechniają wizerunek wysokiej jakości polskich produktów, poprawiają stan polskiej gospodarki i poziom życia Polaków.

Dyrektor Zdzisław Arlet odbiera statuetkę Polskiej Nagrody Jakości z rąk premiera RP Marka Belki

Listy gratulacyjne z okazji przyznania tyskiej fabryce Polskiej Nagrody Jakości przysłali m.in. Luca Cordero di Montezemolo – prezes Grupy Fiat, John Elkann – wiceprezes Grupy Fiat i Sergio Marchionne – dyrektor pełnomocny i generalny Grupy Fiat oraz Prezydent RP Aleksander Kwaśniewski (patrz na następnej stronie).

W trakcie obrad Komitet Polskiej Nagrody Jakości przyznał w tym roku w sumie cztery nagrody główne w każdej z wyznaczonych kategorii (wielkich organizacji produkcyjnych, bardzo dużych organizacji produkcyjnych, małych i średnich organizacji usługowych oraz organizacji publicznych), a także trzynaście wyróżnień i trzy nagrody honorowe. Oddźwięk na łamach prasy, zarówno polskiej, jak i zagranicznej był bardzo duży. Prócz tego dzień przed uroczystością wręczenia statuetki PNJ na Zamku Królewskim w Warszawie, tyską fabrykę odwiedziła delegacja włoskich dziennikarzy reprezentujących największe i najpoczytniejsze dzienniki Italii. Obok prezentujemy fragmenty artykułów włoskich oraz polskich gazet i czasopism.

la Repubblica

Arlet – twardziel o dobrym sercu – mówi o swoich 3500 pracownikach, którzy produkują dziś prawie 300.000 samochodów rocznie (...) jak o rodzinie, dla której zakład i jego wyroby leżą ludziom na sercu jak ich własne domy, a to dlatego, że potrafią cenić wartość pracy, z której mogą być dumni. A dziś przede wszystkim mogą być z niej dumni, gdyż firma odbiera nagrodę za jakość przyznawaną tym, którzy z sukcesem potrafią wdrożyć najnowocześniejsze systemy zarządzania.

DZIENNIK ZACHODNI

Zakład w Tychach, który eksportuje 85% swojej produkcji, wykorzystuje m.in. TQM, czyli Total Quality Management – metodę zarządzania poprzez jakość we wszystkich procesach przedsiębiorstwa.(...) Obecnie [zakład] wytwarza fiaty panda (łącznie z wersją 4x4 oraz seicento. W tym roku fabryka ma wyprodukować 310 tys. aut, czyli prawie o połowę więcej, niż przed rokiem. Do takich wyników przyczynił się zwłaszcza rynkowy sukces Pandy - jednego z najmłodszych modeli Fiata.

Drogi inżynierze Arlet,
gratuluję Panu uzyskania tak ważnej nagrody za Jakość, jaka dziś została przyznana w Warszawie Fiatowi Auto Poland.

Ta nagroda świadczy zarówno o Pańskich zdolnościach, jak i zdolnościach Pana współpracowników, które objawiają się profesjonalizmem, entuzjazmem oraz umiejętnością pracy zespołowej.

Są to cechy, dzięki którym przedsiębiorstwo staje się coraz bardziej doskonałe, a sukces techniczny i handlowy Waszych wyrobów jest tego najlepszym potwierdzeniem.

Luca di Montezemolo
Prezes Grupy Fiat

Pragnę przekazać słowa uznania zarówno Panu, jak i Pańskim współpracownikom za uzyskanie prestiżowej „Polskiej Nagrody Jakości", która przyznana została Fiatowi Auto Poland.

Potrafię docenić ten dowód uznania, ponieważ bardzo mile wspominam okres, kiedy pracowałem w Polsce. Mogłem wówczas cenić profesjonalizm, zaangażowanie i entuzjazm osób, które pracują dla Fiata w Waszym kraju.

Korzystając z okazji przesyłam serdeczne pozdrowienia

John Elkann
Wiceprezes Grupy Fiat

Rozmowa ze Zdzisławem Arletem, Dyrektorem Zakładu Karoserii Fiat Auto Poland w Tychach

Fiat Wokół Nas: Tyska fabryka Fiata Auto Poland otrzymała już wiele nagród, podobnie jak nowy Fiat Panda. Jakie znaczenie ma wśród nich Polska Nagroda Jakości?

Zdzisław Arlet: Z całą pewnością prestiżowe. Jest dla nas bardzo ważna, ponieważ docenia wszystko to, co w ciągu ostatnich kilku lat udało nam się w fabryce osiągnąć. Poza tym – jesteśmy przekonani, że tego typu nagrody będą miały znaczenie dla naszej centrali w Turynie, kiedy za jakiś czas podejmowane będą różne decyzje o przyszłości tego zakładu.

Kto jest przede wszystkim twórcą tego sukcesu?

Bez dwóch zdań wszystkie osoby zatrudnione w fabryce. Dlatego teraz statuetka Polskiej Nagrody Jakości nie stanęła na półce w gabinecie dyrektora, tylko krąży po fabryce i odwiedza poszczególne odcinki na liniach produkcyjnych, a pracownicy robią z nią sobie grupowe zdjęcia. To oznacza, że czują się współtwórcami sukcesu naszego zakładu.

Jak wyglądały przygotowania do startu w konkursie?

Nagroda przyznawana jest już od dziesięciu lat i reguły są zawsze takie same. Firmy startują zwykle najpierw do regionalnej nagrody jakości, a później do krajowej. My zdecydowaliśmy się na start od razu do edycji ogólnopolskiej – i, co warte podkreślenia, zostaliśmy laureatami w naszej kategorii już za pierwszym po-

Il Sole 24 ORE

Wyniki [Fiat Auto Poland] są zachęcające: produkcja na pracownika osiągnęła poziom 87 samochodów rocznie (Japończycy przeciętnie produkują od 75 do 92 samochodów na pracownika); odsetek wadliwych egzemplarzy mieści się w granicach 6% (celem jest uzyskanie wyniku Toyoty, czyli poziomu 5%).

CORRIERE DELLA SERA

Podczas, gdy w Sali Balowej Zamku Królewskiego w Warszawie wręczano firmie Fiat Auto Poland Polską Nagrodę Jakości, w odległości kilkuset zaledwie metrów, w Pałacu Prezydenckim, Prezydent RP, Aleksander Kwaśniewski, odznaczał Enrico Pavoniego, Prezesa Fiata w Polsce, Krzyżem Komandorskim Orderu Zasługi Rzeczypospolitej Polskiej, najwyższym odznaczeniem państwowym przyznawanym cudzoziemcom. To dwa znaki symbolizujące najwyższy poziom wykonywanej pracy i ogólnej działalności włoskiej grupy w Polsce.

W tym trudnym okresie, w którym musimy doprowadzić do ożywienia naszego przedsiębiorstwa, przykład postępowania Pańskich współpracowników wnosi wiele optymizmu i pozwala uwierzyć w nasze umiejętności i możliwości osiągania wyjątkowo dobrych wyników.

Wspaniałe osiągnięcia FIAT AUTO POLAND, poparte sukcesem, jaki odniosła Panda, są dla całego naszego przedsiębiorstwa fantastycznym punktem odniesienia, a jednocześnie stanowią bodziec do ciągłego doskonalenia naszych umiejętności.
Proszę przyjąć moje słowa uznania

Sergio Marchionne
Dyrektor Pełnomocny i Generalny Grupy Fiat

To prestiżowe wyróżnienie świadczy, że podjęte przez Państwa działania na rzecz zapewnienia jakości na wszystkich stanowiskach pracy przynoszą zakładane efekty, zapewniając Waszej Firmie trwałą i silną pozycję na rynku. Dołączyliście Państwo do grona liderów, których produkty i usługi cieszą się zaufaniem odbiorców oraz uznaniem w środowisku gospodarczym.

Życzę, aby otrzymany tytuł stał się bodźcem do podejmowania nowych wyzwań.
Z poważaniem

Aleksander Kwaśniewski
Prezydent RP

wprost

Przyczyną sukcesu jest niezwykła dbałość o jakość produkcji i pracowitość polskiej załogi, która ma motywację, by dać z siebie wszystko. Duża w tym zasługa Johna Elkanna, obecnie wiceprezesa Fiata, który w 1999 roku odbywał staż w tyskiej fabryce. Wpadł on na pomysł organizowania konkursów brygad: zwycięzcy dostają puchar, wspólne zdjęcie, a na ich cześć firma wydaje wielkie przyjęcie.

dejściem. Warunkiem zgłoszenia do konkursu było przygotowanie dokumentu zawierającego samoocenę, która następnie była przez wizytujących nasz zakład ekspertów weryfikowana. A sam dokument w naszym przypadku składał się z ponad trzystu stron – i tak na marginesie, bardzo się cieszymy, że powstał. Dotąd bowiem nie mieliśmy takiego kompleksowego, historycznego opracowania wszystkiego, co w ostatnich latach zrobiliśmy w naszej fabryce.

Specjalna komisja poddała weryfikacji to, co napisaliśmy, według swoich kryteriów przyznała punkty i po ogłoszeniu wyników okazało się, że w swojej kategorii zostawiliśmy konkurentów w tyle.

Zakład w Tychach już wcześniej produkował samochody wysokiej jakości – gdyby było inaczej, produkcja Pandy zapewne rozpoczęłaby się gdzie indziej. Czy od tego czasu zaszło w fabryce wiele zmian?

Tak, ponieważ nie mamy wątpliwości, że zawsze jest coś do poprawienia i zawsze można coś robić lepiej, wydajniej, mniej kosztownie. W chwili, gdy rozpoczynaliśmy produkcję nowej Pandy, kończyliśmy już integrowanie naszych systemów zarządzania jakością, bezpieczeństwem pracy i ochroną środowiska. Właściwie od początku wdrażamy system TPM, ponieważ pojawiły się nowe roboty, nowe maszyny i urządzenia oraz zupełnie nowe procesy.

Uruchomienie produkcji spowodowało, iż przyjęliśmy do fabryki siedmiuset nowych pracowników. To było największe wyzwanie, musieliśmy bowiem wyposażyć ich w tą samą wiedzę, którą mieli ludzie pracujący tutaj od lat. Udało się i dziś już niełatwo zauważyć różnice między nimi.

Wcześniej podkreślał Pan, jak ważne dla sukcesu firmy jest nastawienie wszystkich pracowników. W czym przede wszystkim można je zaobserwować?

Osiem tysięcy pomysłów, które od początku roku zgłosili pracownicy, to liczba, która świadczy za siebie. A zarazem dowód, że ludzie przykładają się do swojej pracy, że zależy im, by końcowy produkt charakteryzowała najwyższa jakość. Jest to czytelny sygnał, że akceptują kierunek, w jakim idziemy.

Dlaczego mamy takie efekty? Ponieważ wszyscy robimy to, co kochamy. ■

motor

Od momentu uruchomienia produkcji w połowie lat 70. z linii montażowych tyskiej fabryki Fiata zjechało już ponad 6,5 mln samochodów. 94% [z nich] ma doskonałą jakość, co stanowi znakomity wynik.

Wszystkie tajemnice Alfy Crosswagon

Marka wraca do wersji station wagon 4x4, proponując model zaprojektowany i wyprodukowany przy zastosowaniu najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych. Celem projektantów było zapewnienie maksimum bezpieczeństwa i przyjemności prowadzenia.

Oferując nową Crosswagon Q4 firma Alfa Romeo wraca do segmentu pojazdów z napędem na cztery koła. Przed wprowadzeniem samochodu na rynek chcielibyśmy przybliżyć czytelnikom historię powstania modelu, prace nad projektem oraz kategorię klientów, do której skierowany jest samochód. Pomoże nam w tym specjalista znający najlepiej Crosswagon Q4 – Oskar De Vita, inżynier mechanik, lider grupy „performance engineer", która pracowała nad modelem, ale przede wszystkim ekspert systemów napędu, zajmujący się przez cztery lata projektem napędu na cztery koła przeznaczonego dla tego samochodu. „Projekt Crosswagon – opowiada – powstał dwa lata temu, ale napędem na cztery koła zajmowaliśmy się w rzeczywistości już od 2000 roku. Przeprowadzając testy próbne sprawdzaliśmy bowiem różne systemy tego typu napędu, by zdecydować, który z nich oferuje osiągnięcie jednocześnie doskonałej mobilności na każdym rodzaju nawierzchni i dynamicznego zachowania, zgodnego z duchem tradycji Marki". Zespół, z którym pracował De Vita, przeanalizował różne samochody z napędem 4x4, które są obecne na rynku, m.in. BMW, Subaru, Audi, Mitsubishi, Volvo. Na bazie tych testów zadecydowano, jakie osiągi powinna mieć Alfa Romeo z napędem na cztery koła, by znalazła się nie tylko o stopień wyżej od konkurencji, ale by jednocześnie oferowała poziom zwrotności, przyczepności do podłoża i bezpieczeństwo, jakiego oczekuje się od pojazdu tej marki. „Pod uwagę wzięliśmy dotychczasową tradycję technologiczną Alfy Romeo – tłumaczy inż. De Vita – i na tej podstawie wybraliśmy rozwiązania najbardziej do niej pasujące".

AH080MI

Oscar De Vita. Obok: Alfa Crosswagon Q4 demonstruje swoje zalety na drogach o różnym rodzaju nawierzchni.

Po licznych próbach, z których wiele przeprowadzono w warunkach zimowych, na lodzie, w ośrodku prób eksperymentalnych w Arjeplog, sto kilometrów od Arktycznego Koła Polarnego, inż. De Vita i jego koledzy stanęli przed koniecznością wyboru najlepszego rozwiązania. „Pierwsze polegało na dwóch kołach napędzanych przednich, ze sprzęgłem hydraulicznym sterowanym elektronicznie, zdolnym do przeniesienia momentu na oś tylną w razie utraty przyczepności przez przednią. Drugie rozwiązanie oferowało zastosowanie czterech kół napędzanych i mechanizmu różnicowego Torsen". To urządzenie, w pełni mechaniczne, pozwala na rozdzielenie momentu pomiędzy przednią i tylną oś zgodnie z przełożeniem ustalonym wstępnie. Jednak w czasie jazdy przełożenie to zmienia się automatycznie w zależności od przyczepności kół. Poza tym, zmieniając procent momentu napędowego pomiędzy przednią a tylną osią, mechanizm Torsem koryguje automatycznie nadsterowność i podsterowność.

De Vita dodaje: „W tym momencie nie mieliśmy już wątpliwości. Chociaż nasi koledzy z Saaba, którym musieliśmy udostępnić projekty napędu w ramach Platformy „Premium", nalegali na wybór pierwszego rozwiązania, to według nas, mechanizm Torsen, jako jedyny zapewniał osiągnięcie wyznaczonych celów. Umożliwiał nam uzyskanie najlepszego zachowania dynamicznego tak na asfalcie, jak i na nawierzchni o niskiej przyczepności: wyboistej, zaśnieżonej, czy też oblodzonej. Woleliśmy zatem, aby przewagę miała oś tylna (58% momentu obrotowego w normalnych warunkach), ponieważ chcieliśmy uzyskać zachowanie samochodu zadowalające kierowców, którzy przyspieszając „ścinają" zakręty.

Przy wyborze tym kierowano się zarówno przyjemnością prowadzenia, jak i bezpieczeństwem. Powodując natychmiastową zmianę przeniesienia momentu obrotowego pomiędzy dwoma osiami, centralny mechanizm różnicowy pozwala uniknąć nagłej reakcji nadsterowności lub podsterowności również przy przyspieszaniu lub zwalnianiu. „Przeprowadziliśmy wiele prób na śniegu i lodzie – mówi inż. De Vita – i uznaliśmy, że zachowanie Crosswagon Q4 było nadzwyczajne. Aby zacieśnić zakręt nie trzeba zdejmować nogi z gazu ani pracować kierownicą: wystarczy nieco bardziej nacisnąć pedał przyspieszenia a samochód natychmiast posłusznie reaguje. Nawet po odłączeniu systemu kontroli dynamicznej, aby sprowokować nadsterowność, samochód reagował bardzo łagodnie. Do jego opanowania wystarczyło lekko wyrównać koła. Samochód nigdy nie reaguje gwałtownie i robi dokładnie to, czego chcemy".

Zalety drogowe Crosswagon Q4 są godne podziwu, ale nowy model marki Alfy Romeo ma jeszcze jeden dodatkowy atut: zdolność jazdy nie tylko po asfalcie. Trzeba bowiem wyraźnie podkreślić, że Crosswagon nie jest samochodem terenowym. Niemniej odpowiednia wysokość od podłoża (6,5 centymetra więcej w stosunku do Sportwagon) i napęd integralny, pozwalają ze spokojem stawić czoła nawet wyboistym drogom. W najtrudniejszych sytuacjach interweniuje elektroniczny system antypoślizgowy, którego efekty działania – łącznie z mechanizmem Torsen – pozwalają samochodowi na pokonanie przeszkód nawet po zapadnięciu się kół w śniegu lub błocie".

Dla nowej Alfy z napędem na cztery koła wybrano silnik turbodiesel 1.9 JTD 16v M-Jet. Dynamiczny, osiągający moc 150 KM. ■

Carola Popaiz

Nowości z Salonu w Paryżu

W Paryżu odbyła się prapremiera nowej Alfy 147, dostępnej z sześcioma wersjami silnika. Uwagę zwracały oryginalne kolorystyczne połączenia proponowane przez Lancię i trzy specjalne modele Fiata Stilo.

Debiutująca podczas Salonu Samochodowego w Paryżu nowa Alfa 147, sportowa i elegancka, prezentuje „muskularną" linię. W części przedniej elementem charakterystycznym jest osłona chłodnicy o dużych wymiarach oraz reflektory o wydłużonym kształcie. Z tyłu natomiast uwagę przyciąga pokrywa bagażnika o nowym kształcie oraz lampy zespolone, których profil podkreśla chromowana listwa ozdobna. Dla nowej Alfy 147 przewidziano sześć silników: trzy benzynowe (1.6 Twin Spark 16v o mocy 105 i 120 KM, 2,0 16v o mocy około 150 KM) oraz trzy turbodiesel. Wśród tych ostatnich znajduje się mocny silnik 1,9 JTD 16v Multijet o mocy 150 KM, a oprócz niego silniki 1,9 JTD o mocy 100 KM i 115 KM. Nowością jest również zrobotyzowana skrzynia biegów, będąca kolejnym etapem rozwoju sławnej już skrzyni Selespeed, która daje możliwość wyboru działania ręczno-sekwencyjnego oraz automatycznego. W sposób wyjątkowy dopracowano ustawienie zawieszeń w celu zapewnienia dynamiki na szczytowym poziomie światowej produkcji w sektorze motoryzacyjnym.

Lancia Ypsilon
b-colore, elegancka i łobuzerska

Klasa i typowo włoski styl na stoisku Lancii, gdzie pomiędzy konstrukcjami z marmuru i drewna Wengè, zadebiutowały dwa samochody Ypsilon „b-colore" w niespotykanej do tej pory wersji (dwukolorowa karoseria i ekskluzywne wnętrze). Oba samochody proponowane z wyposażeniem Argento i silnikiem 1.3 Multijet o mocy 70 KM, posiadają dwustrefową klimatyzację, instalację Hi-Fi Bose, Cruise Control, obręcze ze stopu lekkiego, kierownicę

oraz skórzany uchwyt i osłonę dźwigni zmiany biegów, a ponadto przyciski sterowania radiem na kole kierownicy. Kolory: pierwszy model – ciepła i ujmująca czerwień (w górnej części), połączona z wyrafinowaną kością słoniową; drugi model – intensywny brąz w górnej części i delikatna kość słoniowa. Nieobecna na salonie, ale dostępna w gamie wyrobów, jest również trzecia wersja samochodu Ypsilon b-colore: szara i brązowa. We wszystkich trzech przypadkach ostatecznym rezultatem jest niezwykły, nowy i zdecydowany kontrast kolorystyczny. Naturalnie wnętrza komponują się z karoserią.

Obok: nowa Alfa 147, powyżej: wnętrze Ypsilon oraz samochód na drodze. Fiat Stilo „firmowany" przez Schumachera. Po prawej: Stilo Uproad i Racing oraz Lancia Thesis w wersji paryskiej.

Fiat Stilo firmowany przez Schumachera

Na stoisku Fiata znalazły się trzy nowe wersje Stilo: limitowana seria specjalna „Schumacher", seria „Racing" oraz Multiwagon „Uproad", przeznaczona dla tych, którzy chcą spędzać wolny czas na łonie natury. Już sama nazwa wskazuje, że „Schumacher" i „Racing" to dwie wersje sportowe. Pierwsza (seria limitowana – 3.500 samochodów) dostępna jest w wersji trzydrzwiowej o agresywnym wyglądzie: zestaw Zender (zderzaki przednie i tylne, ozdobne osłony i spoiler tylny w kolorze karoserii), 17" obręcze kół ze stopu lekkiego, karoseria „Rosso Corsa" z napisem „M. Schumacher". Dwa silniki: 2.4 20V i 1.9 Multijet 16V. We wnętrzu: zespół pedałów i sportowe listwy progów. W standardzie: window bag, system ESP, automatyczny układ klimatyzacji dwustrefowej, instalacja Hi-fi z odtwarzaczem CD i przyciski sterowania radiem na kole kierownicy, sky window. Podobnie sportową sylwetkę prezentuje Fiat Stilo Racing. Troje drzwi, silniki 1.4 16V, 6-biegowa skrzynia, 1.6, 1.9 JTD i 1.9 Multijet 16V. W standardzie 17" koła ze stopu lekkiego spoiler tylny, nakładki błotników, pedały i podnóżki typu sportowego, sterowanie radiem na kole kierownicy, radio, CD, lakier metalizowany i ręcznie sterowany układ klimatyzacji.

Thesis – jedyny samochód w dwóch kolorach

Nie można nie zauważyć dwukolorowej Lancii Thesis: wersji nie będącej w produkcji seryjnej, charakteryzującej się karoserią w kolorach tabaczkowym i ciemnobrązowym. Wnętrze samochodu z wyposażeniem Emblema i silnikiem 2.4 JTD o mocy 175 KM jest wytworne i podobnie jak karoseria dwukolorowe, wykonane z wysokogatunkowych i miłych w dotyku materiałów: skóry „Poltrona Frau", „Alcantary" i wełny. ■

Rewolucja kolorów

W miesiąc po salonie w Paryżu, miłośnicy motoryzacji spotkali na Motorshow w Bolonii, gdzie Lancia prezentowała Ypsilon w tonacjach, które odwołują się do barw oferowanych w samochodach z przeszłości – pudrowym różu i lazurze. Podobało się to szczególnie ludziom młodym.

W coraz bardziej ujednoliconym świecie, najlepszym sposobem na wyróżnienie się od innych nie polega na próbie zaskakiwania za wszelką cenę, ale na byciu sobą i podążaniu za indywidualnym stylem. Ta prawda dotyczy nie tylko ludzi, ale także samochodów. Taka właśnie jest Lancia Ypsilon: samochód o wyraźnie określonym charakterze, którego nie da się pomylić z żadnym innym. Pod względem detali i proporcji przywołuje na myśl niektóre wspaniałe Lancie z przeszłości, ale jest jednocześnie zupełnie inna od wielu modeli w stylu retro, które widzimy na ulicach. Wśród niepowtarzalnych i oryginalnych cech Ypsilon, paleta barw jest z pewnością warta podkreślenia. Lancia odważnie postawiła na kolory odmienne od tych, które spotykamy na co dzień. Chodzi, na przykład, o szczególny odcień czerwieni metalizowanej oraz kość słoniową – pastelowy kolor bardzo popularny w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, który wydawał się już zapomniany. Wybór ten zrozumieli i docenili odbiorcy. Sukces nowych odcieni skłonił Lancię do wzbogacenia gamy Ypsilon o chromowane zestawy dwukolorowe, a następnie do zaprezentowania na Motorshow w Bolonii dwóch innych odcieni „vintage": pudrowego różu i lazuru. Podczas trwania imprezy samochodowej można było zauważyć, że odcienie te podobają się nie tylko pięćdziesięciolatkom, lecz również, a może przede wszystkim, osobom młodym i bardzo młodym.

Oprócz koloru nadwozia, dwie Lancie Ypsilon wystawione na Motorshow, wzbogacono o oryginalne wnętrza wyposażone w tkaniny nawiązujące do świata marynistyki i charakterystycznych dla niego strojów. Siedzenia foteli mają ten sam, co nadwozie, różowy lub niebieski odcień oraz czarne boki. Rewolucja kolorów, którą proponuje Lancia nie kończy się na małej Ypsilon. W Bolonii zadebiutowała bowiem Phedra w premierowym odcieniu karoserii: Golden White, czyli jasna perła, do której wkrótce dołączy specjalny odcień pastelowej szarości.

Reggae na lodzie w Doblò

Wśród ciekawostek Motorshow w Bolonii, na pierwszoplanowe miejsce zasługuje specjalna wersja Fiata Doblò Giamaica (Jamajka) z żółto-zielono-czarnym nadwoziem, symbolizującym barwy flagi tej karaibskiej wyspy. Samochód zostanie przekazany, w ramach sponsoringu Igrzysk Olimpijskich Turyn 2006, prezesowi i wiceprezesowi Jamajskiej Federacji Bobslejowej, która stała się jednym z głównych bohaterów Olimpiady Zimowej w Calgary w 1988 roku. Udział w tej dyscyplinie sympatycznych Jamajczyków, którzy z całą pewnością nie mogą się poszczycić tradycją sportów zimowych, wzbudził entuzjazm publiczności i stał się tematem słynnego filmu p.t.: Cool runnings (Reggae na lodzie). Skądinąd film ten stał się inspiracją dla zabawnej reklamy lansującej Fiata Doblò.

Fiat na Motorshow Styl i prowokacja

Wśród nowości bolońskiego Motorshow wyróżniają się liczne „show car" opracowane przez Centrum Stylistyczne Fiata. Ich wyposażenie powstało specjalnie z myślą o młodych ludziach. Jest oryginalne i często lekko prowokujące. Tak jak dwa Fiaty Idea z limitowanej serii, które nawiązują do pluszów i toreb Fiat Vintage. Nadwozia – jedno w kolorze granatowy metalik, a drugie perłowej kości słoniowej, są ozdobione paskami w kolorze niebieskim, kremowym i czerwonym, natomiast umieszczony na masce numer 04 oznacza obecny rok. W środku, tapicerka z dżinsu połączona a Alcantarą, a na zagłówkach wzrok przyciągają kolory włoskiej flagi.
„Zadziorny" wygląd prezentują natomiast Fiat Punto, Idea i Multipla z wyposażeniem w wersji Sport i z nadwoziem w kolorze żółtej miki i kit Zender. Multipla Sport prezentowana w Bolonii będzie natomiast przekazana Fiat Freestyle Team, drużynie złożonej z pięciu sportowców narodowej kadry snowboardu i freestylu. Wśród prezentowanych modeli wzrok przyciąga także oryginalna Panda z dwukolorowym nadwoziem oraz bagażnikiem dachowym, wyposażonym w kosz z wikliny. Podobnie jak wersja ogrodowa 130 spoza serii, którą Giovanni Agnelii jeździł kiedyś w St. Moritz.

Legenda Trójzębu

Cała seria udanych modeli sprawia, że obchodząca 90-lecie firma Maserati w ostatnim czasie triumfalnie powraca na motoryzacyjną scenę. Historia tej marki wypełniona jest wybitnymi osobistościami, które rozsławiły ją w świecie, jak Nuvolari, Fangio, szach Persji, czy De Tomaso.

Maserati kończy 90 lat. Jubileusz zbiega się w czasie z równie istotnym momentem w dziejach marki, jakim jest jej sportowe i przemysłowe odrodzenie. Nieprzypadkowo do życzeń z okazji tej okrągłej rocznicy przyłączył się sam prezydent Włoch, Carlo Ciampi, pisząc: „Maserati i Ferrari w największym stopniu przyczyniły do wytworzenia wszystkiego, co w dzisiejszym świecie nazywane jest perfekcjonizmem włoskiego przemysłu motoryzacyjnego".

W długiej historii tej firmy chwile radości przeplatały się z momentami trudnymi, a marka wielokrotnie zmieniała swoich właścicieli. W 1997 roku została przejęta przez Ferrari i odnalazła środki do odświeżenia swojego przemysłowego wizerunku i osiągnięcia znaczących sukcesów handlowych. W roku 1998 przez bramy wiekowego zakładu przy viale Ciro Menotti w Modenie wyjechało 666 samochodów. W tym roku, z całkowicie już zmodernizowanej linii produkcyjnej, zejdzie ich ponad 4500, a sprzedaż powinna się podwoić. Do tego gwałtownego wzrostu w największym stopniu przyczyniają się nowe modele oraz ekspansja na prężnie rozwijających się rynkach, takich jak Chiny i Rosja.

„Dzisiaj – jak powiedział Martin Leach, nowy dyrektor generalny Maserati – odnotowujemy wzrost na rynkach całego świata. Jesteśmy obecni w 50 krajach, posiadamy 250 koncesjonariuszy. Naszym celem jest przekroczenie w roku 2005 bariery pięciu tysięcy sprzedanych samochodów, a zmierzamy do niego próbując wykorzystać nasz potencjał produkcyjny, który wynosi 10 tys. aut rocznie".

W roku 2004 na rynku pojawiły się aż cztery nowości: Quattroporte, GranSport, nowy Spyder i „supersamochód" MC12 (w praktyce dopuszczony do ruchu drogowego samochód wyścigowy, wyprodukowany zaledwie w 25 egz., którego cena wynosi 600 000 euro, nie uwzględniając VAT-u i kosztów rejestracji). „Dokonaliśmy poprawy zarówno ilościowej, jak i jakościowej – kontynuuje Leach.

Maserati Tipo 26 z 1926 roku. Poniżej: najnowszy Spyder.

– Postanowiliśmy bezpośrednio zarządzać dystrybucją na najważniejszych rynkach, takich jak Francja czy Wielka Brytania, podjęliśmy także działania w Rosji i Chinach, krajach, które w niedalekiej przyszłości będą miały dla nas decydujące znaczenie". Do odrodzenia marki przyczyniają się także wydarzenia sportowe. Z okazji 90-lecia Maserati pojawiło się ponownie na torach wyścigowych Mistrzostw FIA GT, na których MC12 odnosi znaczące sukcesy. W ten sposób marka powraca do swoich korzeni, bowiem – podobnie jak jej „kuzynka" i jeszcze do niedawna konkurentka, Ferrari – została stworzona po to, by zwyciężać w wyścigach. Oto najważniejsze wydarzenia z jej historii:
1 grudnia 1914 r. Alfieri Maserati rejestruje w bolońskiej Izbie Handlowej firmę „Societa" Anonima Officine Alfieri Maserati". Jak przystało na syna maszynisty, Alfieri zna się na mechanice i jest świetnym kierowcą. Zresztą tą dziedziną interesuje się cała rodzina. Brat Carlo, projektant silników do motocykli, przechodzi do Fiata, do Isotta-Fraschini, gdzie wkrótce dołączą do niego kolejni bracia: Alfieri, Ettore i Bindo. Silnikami zajmuje się także najmłodszy z braci, Ernesto. Kiedy Alfieri zakładał własną firmę i otwierał warsztat na bolońskiej via del Pepoli, zamierzał tylko przygotowywać samochody różnych marek do wyścigów. Niestety, w związku z wybuchem I wojny światowej wstrzymano działalność nie związaną z produkcją militarną. Pojazdy „dopieszczane" przez Maseratiego pojawiły się na torach w 1921 r., ale za to natychmiast zaczęły odnosić sukcesy. W 1926 roku powstaje pierwszy model Maserati, w całości zaprojektowany i skonstruowany w Bolonii: to Tipo 26, napędzane 8-cylindrowym silnikiem o pojemności 1500 cm^3. Na jego chłodnicy widnieje logo Trój-

Dwieście Maserati w rajdzie dookoła Włoch

Z okazji jubileuszu ponad 200 modeli Maserati przemierzyło niemal całe Włochy, od Mediolanu po Rzym. Dzięki specjalnej folii na karoseriach modeli 90 Spyder i Coupé GT, można było podziwiać najważniejsze wydarzenia na świecie, jakie miały miejsce w każdym kolejnym roku celebrowanego przez firmę 90-lecia: od przelotu Lindbergha na trasie Nowy Jork-Paryż (1927) do zdobycia przez Fangio (oczywiście na Maserati) tytułu mistrza świata (1957); od pierwszego człowieka na Księżycu (1969), po wprowadzenie euro (2002). Spośród innych atrakcji z okazji 90. urodzin słynnej marki warto jeszcze wspomnieć o wyprodukowanym w limitowanej serii Maserati Spyder 90th Anniversary, które wyróżnia się bogatym wyposażeniem oraz ekskluzywną, niebiesko-szarą tapicerką.

zębu, zapożyczone z posągu Neptuna na piazza Maggiore, będącego jednym z symboli miasta.

Trudno marzyć o lepszym debiucie: samochód, którym kieruje sam Alfieri Maserati, zwycięża w swojej klasie w prestiżowym wyścigu Targa Florio. Ale to dopiero początek długiego pasma sukcesów firmy. W roku 1929 na torze Monza, na zawodach z cyklu Grand Prix Włoch, debiutuje V4, bolid napędzany potężnym, 16-cylindrowym silnikiem. Prowadzący go Borzacchini osiąga zawrotną prędkość 246 km/godz., ustanawiając nowy rekord świata. Rok później w Trypolisie – znów za sprawą Borzacchiniego – Maserati po raz pierwszy triumfuje w wyścigu Grand Prix. Marka zyskuje rozgłos, również dzięki innowacyjnym rozwiązaniom technicznym, których w samochodach ze znaczkiem Trójzębu naprawdę nie brakuje. Wśród nich jest nawet napęd na przednie koła, testowany w 1932 r. na modelu 8C 2500. Skonfigurowanie takiego pojazdu okazuje się jednak trudnym wyzwaniem, efekty są dalekie od oczekiwanych, ale autorom tej rewolucyjnej idei technicznej nie sposób odmówić odwagi.

W tym samym roku 1932 Alfieri Maserati zapada na ciężką chorobę i wkrótce potem umiera, pozostawiając losy firmy w rękach swego rodzeństwa. Rok później za sterami jednoosobowych bolidów z Bolonii zasiada Tazio Nuvolari, największy as wśród ówczesnych kierowców rajdowych. Sportowe sukcesy gwarantują względną stabilizację ekonomiczną, ale Ettore, Ernesto i Bindo mają świadomość, że do zapewnienia firmie spokojnej przyszłości konieczne jest pozyskanie obcego kapitału. W 1937 r. podpisują porozumienie z rodziną Orsich, przemysłowców z Modeny. Przedsiębiorstwo zmienia właściciela, a braterskie trio Maserati zachowuje prawo do decydowania w kwestiach technicznych. W październiku 1939 r. siedziba firmy zostaje przeniesiona do Modeny, do fabryki przy viale Ciro Menotti.

W roku 1939, gdy nad Europą ponownie zbierają się czarne chmury, Amerykanin Wilbur Show, zasiadający za kierownicą Maserati 8CTF, triumfuje w legendarnym wyścigu 500 Mil Indianapolis, a sukces ten powtarza również rok później. Żadnemu innemu włoskiemu producentowi samochodowemu nigdy więcej nie udaje się wygrać w tej porfirowej „niecce”.

W 1946 r., gdy cichną echa wojennej zawieruchy, Maserati wraca na sportową scenę wypuszczając model A6GC który, prowadzony przez Alberto Ascariego w wyścigu wokół Modeny, odnosi bezapelacyjne zwycięstwo. Bracia Maserati postanawiają wycofać się z interesu i wrócić do Bolonii. Zanim założą firmę Osca, konstruują jeszcze jedno cacko - A6, protoplastę długiej dynastii samochodów turystycznych. Lata 50. to prawdziwy „złoty wiek”

Zew toru

Po 47 latach od triumfu Fangio w Mistrzostwach Formuły 1 i po 37 latach od zwycięstwa Pedro Rodrigueza za kierownicą samochodu Cooper-Maserati w Grand Prix Południowej Afryki (1967), marka spod znaku Trójzębu znów staje do międzynarodowych zawodów, biorąc udział w Mistrzostwach FIA GT. Startujący w nich bolid to wyścigowa wersja modelu MC12 (Maserati Corsa z silnikiem 12-cylindrowym), który już w swej dopuszczonej do ruchu drogowego odmianie, osiąga prędkość przekraczającą 330 km/godz. 5 września na torze w Imola Maserati MC12 plasują się na drugim i trzecim miejscu. Na zwycięstwo trzeba poczekać do kolejnego wyścigu, tym razem w niemieckim Oschersieben, gdzie 19 września, dokładnie w dniu oficjalnych obchodów 90-lecia Maserati, Andrea Bertonili i Mika Salo staną na najwyższym stopniu podium.

Maserati. W Formule 1 model 250F potwierdza swą klasę jako jeden z najbardziej niezawodnych bolidów wyścigowych. W roku 1954 umożliwia Juanowi Manuelowi Fangio zdobycie drugiego, a w 1957 – piątego tytułu mistrza świata. Sukcesom sportowym towarzyszy rozwój działalności przemysłowej. W czasach „Dolce vita" Maserati 3500 GT jest jednym z najpiękniejszych, najszybszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie samochodów na świecie. Jego 6-cylindrowy silnik dysponuje podwójnym zapłonem, a od 1962 r. również wtryskiem, którym zastąpiono tradycyjny gaźnik. W latach 60. gamę modeli uzupełniają Sebring, Mistral, napędzany 8-cylindrowym silnikiem 5000 GT, Messico, Ghibli i Quattroporte. Wśród klientów Maserati są królowie, magnaci i znamienite osobistości, jak szach Persji, Aga Khan, Marcello Mastroianni, Alberto Sordi, Anthony Quinn, Peter Ustinov, Jean-Paul Belmondo i inni. Maserati jeździ nawet Leonid Breżniew.

Rok 1968 to rok dramatycznych wydarzeń. W USA nasilają się protesty przeciwko wojnie w Wietnamie, w zamachach giną Martin Luther King i Robert Kennedy, a do Czechosłowacji wkraczają radzieckie czołgi. Spory ferment panuje również w świecie motoryzacji, a jednym z jego efektów jest przejście Maserati pod skrzydła Citroëna. Mariaż ten umożliwia firmie wypuszczenie na rynek modeli Bora i Merak – nowych, sportowych samochodów z silnikiem centralnym. Owocem związku z francuskim potentatem jest także „SM" z silnikiem Maserati oraz napędem na przednie koła i hydrodynamicznym zawieszeniem Citroëna. Model ten triumfuje w roku 1971 w Rajdzie Maroka, ale nie robi kariery. Później, na skutek fuzji Citroëna z Peugeotem oraz kryzysu paliwowego wywołanego wojną Jom Kippur, Francuzi wystawiają włoskiego producenta na sprzedaż. Jego nabywcami zostają Gepi – spółka państwowa zajmująca się wspieraniem firm znajdujących się w trudnej sytuacji ekonomicznej – oraz argentyński przedsiębiorca (i swego czasu kierowca rajdowy) Alejandro De Tomaso. Wkrótce powstaje nowe Quattroporte. Plan reaktywowania marki z Trójzębem De Tomaso opiera na idei niewielkiego coupé, sportowego, ale czteromiejscowego (niemal rodzinnego), o doskonałych osiągach i w miarę przystępnej cenie. Dla obejścia włoskich przepisów podatkowych, szczególnie surowych w przypadku silników o pojemności ponad 2 l, w nowym modelu montowany jest 6-zaworowy silnik 1996 cm^3, zasilany dwoma turbokompresorami. Zadebiutowawszy na rynku w 1981 r., Biturbo zostaje wyprodukowany w 40 tys. egz. W 1993 r. firmę Maserati wykupuje Fiat. W następnym roku na rynku pojawia się kolejne Quattroporte, model zwiastujący obecną gamę, opracowaną wspólnie z Ferrari i wyposażoną w 8-cylindrowe silniki dwurzędowe.

Kroniki ostatnich miesięcy pełne są zapisków o licznych sukcesach handlowych oraz fotek Coupé GT, Spydera i powstałej niedawno najnowszej wersji Quattroporte. Teraz Maserati z optymizmem patrzy w przyszłość. ■

Quattroporte dla Kwirynału

Carlo Azeglio Ciampi otrzymał niedawno najnowsze Maserati Quattroporte. Głowie Państwa Włoch kluczyki do auta wręczył Luca Cordero di Montezemolo, prezes Fiata i Grupy Ferrari-Maserati. Jako symbol najwyższej technologii i włoskiego stylu Quattroporte będzie służyło do celów reprezentacyjnych również premierowi Włoch i najważniejszym ambasadom.

Tomasz Libich, fot. I. Kaźmierczak

Auta jak malowane

Co powoduje, że ocynkowane, szare blachy nadwozia zmieniają się w piękną, pomalowaną w przyjemne kolory karoserię? Na przykładzie Fiata Panda i tyskiej fabryki przyglądamy się, jak funkcjonuje nowoczesna lakiernia samochodowa.

Tyska Lakiernia jest z całą pewnością jedną z najnowocześniejszych w Europie. W dużej części zautomatyzowana i funkcjonująca w oparciu o system autocertyfikacji, gwarantuje najwyższą jakość wszystkich nakładanych na nadwozie warstw. A jak wygląda to w rozbiciu na poszczególne etapy?

Zgrzane nadwozie, po umieszczeniu na saniach i zabezpieczeniu elementów ruchomych, wjeżdża do agregatu, w którym na blachę nakładana jest pierwsza krystaliczna, fosforanowa powłoka ochronna.

„Proces fosforanowania odbywa się wieloetapowo – wyjaśnia **Wojciech Rymer, szef Jednostki Produkcyjnej Lakiernia** – następuje mycie wysokociśnieniowe, odtłuszczanie, aktywacja, fosforanowanie, pasywacja i płukanie wodą zdemineralizowaną. Całe nadwozie zanurzane jest w specjalnej wannie, co powoduje nałożenie drugiej (a pierwszej organicznej) warstwy ochronnej metodą kataforezy – przy wykorzystaniu różnicy potencjału między nadwoziem, które jest katodą, a anodami umieszczonymi na brzegach wanny. Powłoka kataforetyczna podlega suszeniu w temperaturze 170ºC przez 30 minut. Obie warstwy dają pełne zabezpieczenie antykorozyjne nadwozia”.

Następnie nadwozie wjeżdża na linie uszczelniania, gdzie wszystkie połączenia blach są zabezpieczane w celu eliminacji infiltracji wody, przedmuchów powietrza, tam też nakładane są płyty wygłuszające oraz (od spodu) masa chroniąca podwozie. Przygotowane w ten sposób nadwozie malowane jest podkładem z zewnątrz i ponownie wjeżdża do kolejnej suszarki, gdzie w temperaturze 150ºC przebywa przez pół godziny.

Po odpowiednim przygotowaniu nadwozia są lakierowane. W Lakierni funkcjonują dwie kabiny lakiernicze, w których odbywa się proces malowania nawierzchniowego. Najpierw nakładana jest baza pastelowa lub metalizowana, a następnie transparentna. Wnętrza nadwozi lakierowane są ręcznie. Proces lakierowania powierzchni zewnętrznych przeprowadzany jest przez szesnaście nowoczesnych robotów stosujących natrysk elektrostatyczny, które w sierpniu tego roku zakupił Fiat Auto Poland.

Nadwozie jest ponownie suszone w temperaturze 140º C przez pół godziny, po czym wjeżdża na linię końcówki, gdzie usuwane są drobne wtrącenia i dokonywane są ostatnie, drobne zabiegi lakiernicze. Tak przygotowane nadwozie otrzymuje certyfikat i przesuwa się w stronę Montażu.

Cały proces trwa około sześciu godzin. „Przez cały czas, na wszystkich etapach malowania funkcjonuje system autocertyfikacji – podkreśla kierownik Rymer. – Oznacza to, że każdy pracownik przejmuje odpowiedzialność za pracę wykonaną na swoim stanowisku i jej zgodną z wymogami jakość potwierdza własnym podpisem. Na wybranych nadwoziach Służba Kontroli przeprowadza audyty sprawdzające, a jednocześnie nad przebiegiem procesu i jakością wszystkich

Tyska Lakiernia jest z całą pewnością jedną z najnowocześniejszych w Europie.

warstw nakładanego lakieru czuwa laboratorium chemiczne lakierni".

Na obszarze Lakierni w systemie trzyzmianowym pracuje obecnie około 500 osób. Zdolności produkcyjne tej jednostki wynoszą 1250 polakierowanych nadwozi na dobę. Poszczególne egzemplarze Fiata Panda opuszczają fabrykę w jednym z 11 kolorów (najpopularniejszy jest „srebrny" metalizowany i pastelowe „wanilia" oraz czerwony).

Grzegorz Tomkiewicz, technik zespołu, instruktor TPM na Lakierni.

„Jednym z najciekawszych rozwiązań, które funkcjonują obecnie na terenie Lakierni, jest system określany jako TPM. Jego wdrażanie rozpoczęliśmy już w 1996 roku. Główną ideą tej metodologii jest zajmowanie się przez każdego z pracowników od początku do końca wszystkimi procesami, jakie zachodzą na danym stanowisku pracy, a następnie sugerowanie takich rozwiązań, które mogłyby poprawić z jednej strony efektywność pracy, a w długofalowym efekcie zmniejszać koszty. Takie rozwiązanie pozwala na coraz lepszą organizację niemal w każdym punkcie linii produkcyjnej – a przecież nikt tak dobrze nie zna poszczególnych stanowisk pracy, jak ludzie, którzy przez wiele lat spędzają na nich osiem godzin dziennie. Takim bardzo obrazowym przykładem mogą być zmiany, których dokonaliśmy już jakiś czas temu - wcześniej malowaliśmy na jeden kolor maksymalnie trzy nadwozia pod rząd, obecnie nawet do piętnastu. Dzięki temu udało nam się dokonać bardzo znaczących oszczędności zużywanego rozpuszczalnika, którym płukać należy automat przy każdorazowej zmianie koloru. Poszły za tym z jednej strony korzyści finansowe, z drugiej – w dużym stopniu odczuło to na pewno pozytywnie środowisko naturalne".

Krzysztof Kumurowski, pracownik linii.

„TPM to bardzo dobry projekt. Sami chętnie dążymy do tego, by w oparciu o codzienną pracę znajdować rozwiązania sprzyjające poprawianiu tego, co jeszcze da się poprawić. Przykładem mogą być wymyślone przez nas specjalne szafki na klapki od wlewów paliwa – wcześniej wszystkie leżały na szafce, pracownik, by znaleźć odpowiednią barwę musiał przebierać wśród innych. Teraz wszystko jest posortowane i ułożone w konkretnych przedziałach. Prócz tego – wymyśliliśmy dla siebie specjalne stojaki od polerowania klapek – wcześniej czynności te wykonywane były w rękach".

Wiesław Ścieszka, pracownik linii.

„Niedawno wpadliśmy na pomysł ustawienia obok linii stojaków do wieszania szlifierki – są odtąd łatwo dostępne, nie tak jak wcześniej, kiedy odkładaliśmy je po prostu na ziemię. Podobnie jest z pojemnikami na elementy, wieszakami na narzędzia itp. Naszym najnowszym rozwiązaniem jest zamocowanie specjalnych ramion na węże, którymi następuje odciąganie powietrza ze szlifierek. Dotąd węże były podłączone do zespołów przygotowania powietrza znajdujących się przy ścianach kabiny. Obecnie zwisają z ramion obrotowych, nie mają możliwości dostania się pod sanie. Praca operatora stała się wygodniejsza, zmniejszyło się zagrożenie wypadkowe". ■

Tomasz Libich, fot. M. Feodorów/Satiz

Zwieńczenie trudnego etapu

Fabryka pracuje pełną parą. Zjeżdżający z taśmy produkcyjnej półmilionowy egzemplarz silnika 1.3 SDE był jednym z wielu, ale mimo to – wyjątkowym.

Wszystkie parametry techniczne ma takie same, jak jego poprzednicy – owa wyjątkowość dotyczy więc czego innego, opiera się na świadomości załogi i kierownictwa firmy, że oto kolejny krok w rozwoju fabryki został uczyniony. 500-tysięczny small diesel wyprodukowany w zakładzie Fiat-GM Powertrain Polska w Bielsku-Białej zjechał z taśmy 19 listopada 2004 roku. Ponieważ każdy z silników produkowanych w bielskiej fabryce jest przypisany do konkretnego odbiorcy, od początku wiadomo było, iż egzemplarz ten trafi pod maskę Fiata Punto.

Uroczystość zorganizowana z tej okazji była skromna, by nie komplikować funkcjonowania fabryki i nie powodować przestojów. Władze spółki spotkały się z pracownikami w oddanym niedawno do użytku Centrum Informacji Business Plan Development, by podziękować za dotychczasową pracę, za zaangażowanie i sukces firmy, ale również by podzielić się planami na przyszłość. A także, by przy silniku o wyjątkowym numerze, zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie.

Produkcja nowoczesnego silnika diesla rozpoczęła się prawie dwadzieścia miesięcy temu – 26.03.2003. Jak podkreśla dyrektor generalny spółki Tadeusz Świerczek, jednostka napędowa z numerem 500.000 jest zwieńczeniem pewnego etapu, ale z całą pewnością niczego nie kończy.

„Wiele jest jeszcze do zrobienia – mówi dyrektor Świerczek. – To prawda, że w ciągu stosunkowo krótkiego czasu zrobiliśmy kilka znaczących kroków naprzód. Nasz zakład wszedł w erę nowoczesnych technologii, w pełni opartych na najnowszych systemach informatycznych, a także przejął i zaadaptował na swoje potrzeby, najlepsze praktyki z wszystkich fabryk Fiat-GM Powertrain".

Z pewnością można powiedzieć, że europejski boom na silniki Diesla miał pośredni wpływ na wielkości produkcyjne. Oznaczało to konieczność znacznego zwiększenia produkcji. Dyrektor Świerczek przyznaje, że wydawało się to niemożliwe, by w tak krótkim czasie można było się wystarczająco przygotować na zmiany, jakie zaszły na rynku, ale cała załoga spisała się znakomicie i po przeszkoleniu zdolna była sprostać wymaganiom.

„Warto też dodać, że dzięki temu znacznie wzrosło zatrudnienie – podkreśla Tadeusz Świerczek. – Przyjęliśmy do pracy ponad 400 nowych ludzi, wielu nowych pracowników pojawiło się także u naszych dostawców". Obecnie przed Fiat-GM Powertrain Polska władze spółki stawiają dwa

główne cele: ciągłą poprawę jakości i znaczące obniżenie kosztów produkcji silnika. Zdaniem dyrekcji, mimo iż w tym zakresie udało się już wiele osiągnąć, wciąż jeszcze można uzyskać dużą poprawę – świadczą o tym wyniki kilkudziesięciu przedsięwzięć, które realizowane są na wszystkich etapach procesu produkcyjnego i przez pracowników wszystkich szczebli. „Świat wciąż mknie do przodu – dodaje Tadeusz Świerczek. – Żeby dotrzymać mu kroku, my również nieustannie musimy się rozwijać”. ■

Fiat GM Powertrain Polska w skrócie:

Spółka powstała 1 grudnia 2000 roku, w wyniku Sojuszu Przemysłowego Fiata i General Motors na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Bielsku-Białej i jest częścią (jeden z siedemnastu zakładów) FIAT-GM Powertrain – zajmującej się w Europie i Ameryce Południowej projektowaniem oraz produkcją zespołów napędowych do samochodów.
Inwestycja związana z uruchomieniem produkcji silnika 1.3 SDE w Bielsku-Białej pochłonęła blisko 370 milionów euro. Zakład zatrudnia obecnie blisko 1300 osób. Spółka korzysta z usług 105 dostawców krajowych i zagranicznych, z czego 24 – to dostawcy z Polski. Nowy silnik, w głównej mierze wysyłany na eksport, jest montowany w samochodach produkowanych przez Fiata i General Motors (trafia pod maskę takich marek, jak Fiat, Opel, Lancia, Suzuki). Zakład od grudnia ubiegłego roku funkcjonuje w systemie trzyzmianowym. Obecnie z taśmy schodzi blisko 2 tys. silników na dobę.

Nowoczesny small-diesel

Silnik Turbo Diesel 1.3 SDE to nowa, 16-zaworowa, o zredukowanych wymiarach jednostka napędowa, zapewniająca cichą i przyjemną pracę oraz niski poziom drgań, jak również odznaczająca się doskonałymi parametrami technicznymi i zaawansowanym systemem wtrysku paliwa Multijet. Zastosowane w silniku wyszukane technologie mają wpływ na obniżenie poziomu zużycia paliwa i uzyskanie dobrych osiągów z równoczesnym poszanowaniem środowiska naturalnego (silnik już teraz spełnia wymagania emisji spalin EURO 4, które jeszcze nie obowiązują).

Tomasz Libich

Partnerstwo i sukces

Pięćdziesiąty samochód dostarczony firmie Tematrans przez Iveco Poland uświetnił uroczystość zorganizowaną z okazji rocznej współpracy obu firm.

Przedstawiciele spółek Grupy Fiat, kooperanci i partnerzy biznesowi, duchowni, samorządowcy i dziennikarze – w sumie kilkaset osób gościło w siedzibie spółki Tematrans Poland w Sosnowcu na spotkaniu zorganizowanym wspólnie z Iveco Poland.

A okazja była nie byle jaka – przed wielką halą magazynową dumnie stanęły ostatnie nabytki spółki transportowej – samochody ciężarowe Iveco Stralis, których liczba sięgnęła w taborze pięćdziesięciu. Dostaw nowych pojazdów dla Tematrans Poland firma Iveco Poland dokonywała niemal regularnie – po pięć, dziesięć sztuk co dwa miesiące. Spotkanie, w którym udział wzięli m.in. Antonio Orlando, dyrektor generalny Iveco Poland oraz Dino Grasso, szef Tematrans Poland, stało się okazją do prezentacji osiągnięć obu firm w budowaniu partnerskich stosunków i współpracy w dziedzinie transportu i logistyki.

Jakie są zalety użytkowanych przez Tematrans samochodów Iveco Stralis? Przedstawiciele władz firmy transportowej nie mają wątpliwości.

„Bardzo dobrym rozwiązaniem jest podpisanie pięcioletnich kontraktów serwisowo-naprawczych w zakresie obsługi zakupionych przez nas pojazdów – mówi Dino Grasso. – Oznacza to, że płacimy co miesiąc określoną kwotę, jako swoiste zabezpieczenie przed wszystkimi koniecznymi operacjami serwisowymi oraz ewentualnymi awariami – jak również przed tymi, których nie sposób przewidzieć. To z jednej strony pozwala nam uniknąć kosztów związanych z koniecznością budowy własnego zaplecza serwisowego, z drugiej – spać spokojnie w przypadku jakichkolwiek problemów technicznych".

Ale to nie wszystko. Odpowiedź na pytanie, dlaczego Iveco Stralis nie ma w swoim segmencie konkurencji, dają użytkownikom same pojazdy. Za siebie mówi bowiem przede wszystkim spalanie (29 l/100 km) oraz przebieg na fabrycznym zbiorniku bez tankowania do 4000 km (1200 l). Prócz tego liczy się niewątpliwie dostosowanie do transportu materiałów niebezpiecznych oraz możliwość stałego kontrolowania pojazdu i monitorowania pracy silnika za pomocą systemów GPRS i GPS. „Duże znaczenie ma również fakt, że samochody Iveco są dziś w czołówce europejskiej w zakresie ekologii i ochrony środowiska – mówi Mariusz Spyra, dyrektor generalny Tematrans Poland. – Spełniają bowiem nie tylko aktualne normy ekologiczne Euro 3, ale są gotowe także do Euro 4 i Euro 5. Te ostatnie co prawda jeszcze nie obowiązują, ale owa gotowość do ich przestrzegania pozwala w kilku krajach korzystać z ulg podatkowych, a co za tym idzie – obniżać koszty transportu". Iveco Stralis sprawdza się doskonale. „Samochody wyposażone są w komputer pokładowy, który umożliwia peł-

Współpraca partnerów

Tematrans Poland powstała w listopadzie 2001 roku, zajmuje się transportem międzynarodowym i krajowym, a także spedycją w zakresie 1,5t – 3,5t – 25t oraz pozagabarytową spedycją ładunków drobnicowych, zbiórką materiałów, dystrybucją i magazynowaniem. Pod koniec 2003 roku, kiedy rozpoczęła świadczenie usług transportowych za pomocą własnego taboru, firma zakupiła od Iveco Poland pięć pierwszych ciężarówek Stralis – od tego momentu flota samochodowa sukcesywnie zwiększała się, by z końcem tego roku osiągnąć liczbę pięćdziesięciu sztuk. Ze względu na stały rozwój Tematrans Poland zakłada rozbudowę taboru do 100 jednostek w połowie przyszłego roku.

ną analizę przebiegu trasy z wyszczególnieniem wszystkich parametrów, takich jak: droga, spalanie, praca silnika, miejsce i ilość tankowań oraz czas pracy i czas jazdy" – potwierdza Włodzimierz Jamski, szef sprzedaży Iveco Poland. Powyższe parametry sprawdzane są przez wspomniany już wcześniej GPRS system Auto Guard, który jednocześnie zapewnia możliwość monitorowania pojazdu oraz natychmiastową reakcję w przypadku np. kradzieży.

„Współpraca z Tematrans Poland stanowi dla nas powód do prawdziwej satysfakcji – mówi Natale Rigano, szef Iveco na Europę Środkową i Wschodnią. – To firma, która korzystając z naszych samochodów wciąż się rozwija i ma duże szanse nie tylko na polskim, ale i wspólnym, europejskim rynku. Z tych samych powodów Iveco darzy Polskę dużym zainteresowaniem, bowiem jej umiejscowienie w centralnym punkcie Europy daje ogromne możliwości rozwoju".

Od lewej: Franco Fenoglio – wiceprezes zarządu Iveco SpA, Carlo Bonzano – prezes Tematrans SpA, Natale Antonio Rigano – dyrektor ds. sprzedaży i marketingu Iveco SpA na Europę Wschodnią, Włodzimierz Jamski – szef Business Unit „Samochody ciężarowe" Iveco Poland i Antonio Orlando – dyr. zarządzający Iveco Poland

Tomasz Libich

CNH zdobywa szczyty

Pięciolecie istnienia celebruje spółka Case New Holland. Pozycja koncernu na rynkach międzynarodowych umacnia się, a ambicje rosną.

CNH to marka oznaczająca lidera w branży producentów maszyn rolniczych i budowlanych. Z firmą związanych jest ponad 12000 dealerów w 160 krajach. Firma łączy wiedzę i doświadczenie marek Case i New Holland, opierając się przede wszystkim na silnej międzynarodowej handlowej, przemysłowej i finansowej organizacji.

Swoją działalność rozpoczęła pięć lat temu – jubileusz świętowany był 15 listopada tego roku we wszystkich zakładach CNH na całym świecie.

W strukturze tej znajduje się także spółka CNH Polska. Również i jej pracownicy przyłączyli się do świętowania jubileuszu pięciolecia istnienia marki CNH, mimo iż początki historii płockiej fabryki datowane są znacznie wcześniej. Firma przybrała świąteczny wygląd – na szczycie budynku biurowca zawisł megaboard (o wymiarach 13 x 10 metrów) z wizerunkiem kombajnów przy pracy oraz logo jubileuszu. Na hali produkcyjnej co krok zobaczyć było można między innymi plakaty ze zdjęciami z zakładu i innych fabryk koncernu, a także zdjęcia wyrobów.

Zbigniew Pokorski (dyrektor ds. Operacji Przemysłowych) spotkał się i rozmawiał z pracownikami na temat pięciu lat koncernu, w tym czasie prezentowany był również film o działalności CNH Global oraz sfilmowane przemówienie Paolo Monferino, prezesa zarządu i dyrektora wykonawczego CNH Global. Wszyscy pracownicy otrzymali pamiątkowe breloczki, a z okazji jubileuszu ogłoszony został specjalny konkurs fotograficzny.

O początkach firmy, jej aktualnej pozycji i planach na przyszłość mówi Paolo Monferino, prezesem zarządu i dyrektor wykonawczy CNH Global.

Jakiego rodzaju firmę oznacza Case New Holland bardzo wyraźnie widać w filmie reklamowym na temat CNH, który prezentowaliśmy podczas uroczystości jubileuszowych – kiedy ojciec mówi do syna: „CNH to wiele pomysłów i wiele umiejętności, wiele zasobów i wielu ludzi, którzy żyją i pracują dla jednego celu – by tworzyć maszyny, które budują i uprawiają ziemię na całym świecie. Możemy być dumni ze świadomości, że tworzymy fundamenty podtrzymujące i rozwijające świat wokół nas. Praca, którą wykonujemy coś znaczy.” Ale być może najbardziej unikalnym aspektem CNH – tym, co czyni nas naprawdę różnymi od kogo-

Na zdjęciu z lewej: hala produkcyjna zakładu CNH Polska w Płocku.
U góry: megaboard na budynku płockiej spółki z okazji pięciolecia działalności CNH Global.

Paolo Monferino - prezes zarządu i dyrektor wykonawczy CNH Global:
„Stoimy mocno na nogach i mamy o wiele lepsze warunki, by skupić się na trudnych zadaniach, które wynikają z naszego rozwoju".

kolwiek innego w tej branży – jest nasza globalna obecność, a zarazem różnorodność wśród naszych fabryk.
Z całą pewnością jubileusz pięciolecia firmy to dla nas chwila doniosła. To właśnie w tym czasie, w 1999 roku, marka handlowa CNH po raz pierwszy pojawiła się na nowojorskiej giełdzie, znacząc tym samym narodziny nowej firmy. I to właśnie w tym dniu rozpoczęliśmy realizację wielkiego zadania, jakim była budowa nowej firmy.
To, co udało nam się do dzisiaj osiągnąć to zasługa bez wyjątku wszystkich ludzi pracujących na rzecz CNH. Dlatego proszę mi pozwolić wyrazić swoje osobiste i głębokie podziękowania dla wszystkich pracowników za to, co zrobili dotąd, by zbudować silny kapitał dla naszej firmy. To z ich pomocą, dzięki ich umiejętnościom i determinacji, a także ciężkiej pracy, CNH dotarł do punktu, w jakim znajduje się dzisiaj.
Na początku drogi mieliśmy do czynienia z dwoma firmami - odmiennymi, o różnych korzeniach kulturowych i różnych stylach zarządzania, z różną strukturą, procesami i systemami. Musieliśmy więc znaleźć drogę, by połączyć wszystkie te różnorodne elementy w jedną spójną całość. A jednocześnie, ze względu na sytuację w jakiej się znajdowaliśmy, dokonać znaczącej redukcji kosztów. Oznaczało to konieczność sięgnięcia do naszych wieloletnich, przemysłowych doświadczeń, ustanowienia gamy naszych produktów i zdecydowania w jaki sposób z powodzeniem realizować naszą strategię multibranżową.
Podsumowując w kilku słowach, od 1999 roku niemal zupełnie wyrów-

naliśmy poziom produkcji, stosowanej technologii i procesów związanych z obsługą posprzedażną w naszych zakładach na całym świecie. Całkowicie zaimplementowaliśmy naszą strategię i zakończyliśmy największy wspólny program renowacji produktów, jaki kiedykolwiek widziała ta branża. Mnóstwo nagród, które zdobyliśmy (dotąd ponad 80), to wyraźny dowód naszych umiejętności i kompetencji.

Rozpoczęliśmy szósty rok w lepszym kształcie, niż kiedykolwiek. Nasza pozycja finansowa jest dużo mocniejsza, nasza stabilność – wyraźnie wzmocniona. Dzięki pomocy Fiata, całkowicie odwróciliśmy nasze wskaźniki zadłużenia – z 75% do 24%, a to jeden z najlepszych wskaźników w naszej branży.

Stoimy na twardych nogach i mamy o wiele lepsze warunki, by skupić się na trudnych zadaniach, które wynikają z naszego rozwoju.

Naszym priorytetowym zadaniem jest obniżenie kosztów niektórych niedawno uruchomionych nowych produktów. W przypadku innych musimy podnieść jakość i niezawodność, byśmy byli najlepsi w swojej klasie. Powoli zaczynamy osiągać zyski, choć jeszcze nie na poziomie, którego oczekujemy. Żądamy od siebie doskonałości operacyjnej i najlepszej efektywności finansowej.

Nie ma wątpliwości, że dla CNH to wyzwanie ogromne. Kolejna góra, na którą musimy się wspiąć. Ale – jednocześnie – jesteśmy przecież już całkiem dobrzy we wspinaniu się na góry. Dlatego tę również zdobędziemy. Potrzebujemy jeszcze tylko jednego... kontynuacji wspólnej pracy i dalszego wkładu sił wszystkich pracowników. Mamy za sobą pięć lat, które pozwoliły na zebranie doświadczeń umożliwiających nam teraz planowanie – co zrobić, by jeszcze bardziej wzmocnić tę nową firmę, którą właśnie zbudowaliśmy. Za tymi doświadczeniami powinniśmy podążać.

To, co robimy, skąd pochodzimy i kim jesteśmy w każdym punkcie naszego globu to część naszej tożsamości – tożsamości CNH. I nie powinniśmy tracić jej z oczu, kiedy będziemy szli naprzód. To prawda, że wszyscy mamy różne tradycje kulturowe i różne punkty widzenia. Ale – po pięciu latach ciężkiej pracy – jesteśmy jedną firmą. Jest to naprawdę powód do wielkiej dumy wszystkich – od managementu po pracowników fizycznych. I nie mam wątpliwości – jeśli wszyscy, każdego dnia będziemy tę dumę z sobą przynosić do pracy – osiągniemy wielki sukces i zdołamy sprostać każdemu zadaniu, jakie przed nami stanie w bliższej i dalszej przyszłości. ■

Pięć świeczek na torcie dla CNH Global

W ramach koncernu CNH Global istnieją fabryki, spółki joint-venture oraz centra badawczo-rozwojowe usytuowane na pięciu kontynentach, obsługiwane przez dealerów w 160 krajach świata. Zakłady z logo CNH produkują maszyny rolnicze i budowlane w Austrii, Belgii, Francji, Niemczech, Włoszech, Polsce, Wielkiej Brytanii, Turcji, Chinach, Indiach, Pakistanie, Uzbekistanie, Brazylii, Meksyku, Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Australii. Jubileusz pięciolecia firmy świętowali jej pracownicy na całym świecie.

CNH Racine - Wisconsin - USA

Fabryka w St. Valentin (Austria)

Fiat Bank Polska S.A.

Centrum Obsługi Klienta

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

Sezon trudny, choć udany

Zakończyły się tegoroczne zmagania na torach wyścigowych. Pomimo ostrej konkurencji i zmiennego szczęścia, zespoły oraz samochody Fiata i Alfa Romeo mogą uznać ten sezon za udany.

Dla zespołu rajdowego Fiata, startującego w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski za kierownicą żółtego Fiata Punto 1600, sezon ten nie należał do łatwych. Ale chociaż Sebastiana Frycza i Macieja Wodniaka trapiły różne przygody, pokazali jednak mistrzowskie doświadczenie, zdobywając drugie miejsce w klasyfikacji Super 1600. Sezon 2004 rozpoczął się w maju od Rajdu Elmot. Zespół Fiat Selenia Rally Team skończył te zmagania zajmując drugą pozycję w swojej kategorii. Kolejnym dobrym wynikiem załoga Fiata cieszyła się w Rajdzie Polskim. I to mimo prześladującego ją pecha. Rozpędzona rajdówka Fiata najechała bowiem na kamień, a uderzenie uszkodziło płytę i karter silnika. Frycz i Wodniak zdołali dojechać do mety odcinka, a włoskiej firmie Procar, która przygotowuje Fiata Punto Super 1600 do rajdów, udało się szybko usunąć awarię. Team Fiata wywalczył drugie miejsce w kategorii Super 1600 i dziesiąte w klasyfikacji generalnej. W Rajdzie Kormoran załoga Fiata zaczęła odzyskiwać energię. Zespół skończył rajd na trzecim miejscu w klasyfikacji Super 1600. Pech prześladujący zespół dał o sobie znać ponownie w Rajdzie Nikon. Punto zaczęło mieć bowiem kłopoty ze wspomaganiem układu kierowniczego. „Od rana rywalizowaliśmy bez wspomagania, co na krętych i wąskich drogach jest praktycznie niemożliwe – mówił Frycz. – Uznaliśmy, że powinniśmy wycofać się z rajdu". Straty udało się odrobić w Rajdzie Rzeszowskim. Po początkowych problemach związanych ze zmienną pogodą, w drugim etapie Frycz zaczął przyspieszać i w efekcie zespół awansował na trzecie miejsce w klasyfikacji Super 1600. Jednak prawdziwą klasę mistrzowską ekipa Fiata pokazała w kończącym sezon Rajdzie Warszawskim. Już po pierwszym etapie zespół zyskał bezpieczną przewagę nad konkurentami z klasyfikacji Super 1600. Żółty Fiat Punto Super 1600 spisywał się doskonale także podczas drugiego etapu, 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 do wywalczenia przez Frycza i Wodniaka tytułu wicemistrzowskiego w krajowej klasyfikacji Super 1600.

Zespół fabryczny „Fiat Selenia Rally Team", oprócz drugiego miejsca w klasyfikacji Super 1600, kończy sezon także na drugim miejscu w rywalizacji zespołów producenckich.

Frycz i Wodniak będą również w przyszłym roku reprezentowali Fiata

w RSMP. Decyzję taką Fiat Auto Poland podjął biorąc pod uwagę drugie miejsce zespołu w klasyfikacji Super 1600 oraz wyniki testów przeprowadzonych we Włoszech.

Czekając na złoto

Po czterech latach zwycięstw w kategorii kierowców w Mistrzostwach Europy Klasy Turystycznej (trzy tytuły Fabrizio Giovanardiego i jeden Gabriele Tarquiniego) Alfa Romeo w sezonie 2004 ustąpiła miejsca rywalom.

O przegranej przesądził ostatni wyścig, odbywający się na egzotycznym torze w Dubaju, w Emiratach Arabskich. Tarquini wygrał wprawdzie obydwa biegi, jednak ostatni tytuł europejskiego mistrza kierowców – ostatni, ponieważ od przyszłego roku najprawdopodobniej rozgrywane będą już tylko mistrzostwa świata – przypadł w udziale kierowcy BMW, Anglikowi Andiemu Priaulx. O zaciekłej walce w mistrzostwach świadczy ostateczna klasyfikacja – dwaj pierwsi zawodnicy zdobyli tyle samo punktów (Priaulx wygrał zatem dzięki zajmowanym pozycjom), zaś trzeciemu zabrakło do nich jedynie 5.

W 2004 roku Gabriele Tarquini wygrał w mistrzostwach najwięcej wyścigów. Jego Alfa Romeo 156 sześciokrotnie przekraczała jako pierwsza linię mety. Poza nim zwycięstwa na swoim koncie odnotowywali Giovanardi oraz Anglik James Thompson, który czterokrotnie startował w reprezentacji Autodelta.

Bogate jest także wywalczone przez kierowców pole position. Na 10 wyścigów Alfa Romeo pięciokrotnie ruszała z pierwszej pozycji startowej.

Pomimo tych sukcesów ostateczne zwycięstwo i tytuł mistrza w kategorii kierowców nie przypadł w udziale ze-

Barbórka pełna niespodzianek

Sebastiana Frycza i Macieja Wodniaka mogliśmy obejrzeć jeszcze w rajdzie „Barbórka” (4.12). Towarzyszyli im specjalni goście z Włoch: Paolo Andreucci i Anna Andreussi, jadący także Fiatem Punto Super 1600. Rajd Barbórka nie jest zaliczany do żadnej klasyfikacji a mimo to cieszy się zainteresowaniem. W tym roku do walki stanęło blisko 70 aut! Warszawskie odcinki są krótkie, ale skomplikowane. Przekonali się o tym kierowcy Punto. Już na pierwszym oesie Paolo Andreucci wywalczył siódmy, a Sebastian Frycz ósmy czas odcinka, wyprzedzając nawet Hołowczyca. Frycz objął również pozycję lidera w klasyfikacji polskich kierowców Super 1600. Kolejny odcinek skończył na 11. pozycji i ponownie był pierwszy w Super 1600. Mniej szczęścia miał Andreucci, który wypadł z trasy i zjechał z oesu. Na trzecim odcinku pech dopadł Frycza, który złapał kapcia i niemal cały odcinek musiał przejechać bez powietrza w prawej oponie – część straty odrobił na czwartym oesie. W Rajdzie Barbórka najważniejszy jest odcinek „Karowa”, w którym czasy klasyfikowane są w ramach tzw. Kryterium Asów. Andreucci uzyskał tam najkrótszy czas, wyprzedzając o 0,2 s Tomasza Czopika. Frycz skończył zaledwie dwie sekundy po Andreuccim, co dało mu siódme miejsce w „Kryterium” (20. w klasyfikacji końcowej). To dowodzi, że w „Barbórce” walczy się do końca.

społowi Alfy. Autodelta Squadra Corse z wynikiem 220 punktów musiała się zadowolić jedynie zwycięstwem w kategorii marek, przed niemieckim zespołem BMW, który zebrał ich 205.
Przypomnijmy w skrócie tegoroczny sezon. Dla teamu Autodelta rozpoczął się on od zwycięstwa Tarquiniego w otwierającym ME wyścigu w Monzy, powtórzonego następnie w Hiszpanii, podczas drugiego wyścigu sezonu na torze w Walencji. Tarquini zdobył pierwsze miejsce także w dwóch wyścigach w Imoli, na krótko przed podwójnym zwycięstwem w Emiratach. Inauguracji toru w Dubaju dokonał ostatni w tym sezonie wyścig Mistrzostw Europy Klasy Turystycznej. Rozpoznanie toru ograniczone zostało poprzedniego dnia do rozgrzewki. Tymczasem piasek przyniesiony na tor wraz z wiatrem, znacznie utrudniał jazdę. Tarquini nie popełnił błędu i zamknął sezon dwoma zwycięstwami. Konkurencyjność Alfy 156 nie została jednak podważona, co daje nadzieję na sukces w przyszłym sezonie, podczas walki o tytuł Mistrza Świata. Pierwsze zawody mistrzostw rozpoczną się 10 kwietnia 2005 w Monzy. Nazywać się będą World Touring Car Championship i – według ekspertów – będzie to gorący sezon.
Na starcie stanie 6 zespołów (w tym nowe marki, jak Chrysler i Ford oraz nowy team Peugeota), reprezentujących 6 producentów z Alfą Romeo na czele. Utrzymywanie się wciąż na pierwszym miejscu jest niezwykle trudne, ale istnieją wszelkie dane ku temu, by w 2005 roku ponownie sięgnąć po złoto. Pojazdy reprezentują niezwykle wysoki standard techniczny, a kierowcy są zahartowani w boju i bogatsi o kolejny rok doświadczeń. ■

Alfa 147 GTA Cup

European Alfa Challange to wyścig, w którym udział biorą tylko Alfy 147 GTA Cup. Rozgrywany jest w 6 etapach na 6 najbardziej prestiżowych torach w Europie. Edycja 2004 roku była bardzo widowiskowa. Na starcie stawiło się wielu kierowców z Włoch, Holandii, Hiszpanii, Finlandii, Irlandii, Czech, Polski i Portugalii. Ostatni wyścig sezonu odbył się w Imola, 4 i 5 września. Jego zwycięzcą został Włoch Simone Iacone, który wygrał również w kategorii poniżej 25 lat. Tuż za nim w klasyfikacji generalnej znalazł się Maurizio Campani.
W sezonie 2004 po raz pierwszy wystartowali Polacy. RAM Racing Team stanowili Robert Kisiel, Andrea Mancin (syn Włocha, mieszkający w Polsce) oraz Maciej Stańco, startujący tylko w niektórych wyścigach. Polscy zawodnicy po zakończeniu wyścigu (Kisiel na 15 miejscu a Mancin na 24) przyznali, że nie spodziewali się aż tak trudnych warunków, zwłaszcza problemów z utrzymaniem się na torze. Zapewniają jednak, że ten pierwszy sezon potraktowali jako naukę, a do walki o czołowe lokaty włączą się w przyszłym roku.

Klasyfikacja finałowa European Alfa Challange
Generalna: **1. Iacone (Włochy); 2. Campani (Włochy), 3. Heino (Finlandia).**
Debiutanci: **1. Heino (Finlandia), 2 Murray (Irlandia), 3. Chacon (Hiszpania), 4. Brogi (Włochy), 5. Jirik (Czechy), 6. Magalhaes (Portugalia), 7. Kisiel (Polska), 8. Giraudi (Włochy), 9. Van Den Berg (Holandia), 10. Mancin (Polska).**

Sportowy duch Fiata Panda

Pisk opon, bryzgające kałuże i duża prędkość. Dziennikarzom w Fiatach Panda towarzyszyły emocje od pierwszej do ostatniej chwili.

Grzegorz Zakrzewski, Jan Chmielewski i Marek Wicher odbierają nagrody za zwycięstwo w XI Grand Prix FAP

Tomasz Libich

Ponad sześćdziesięciu dziennikarzy z całej Polski zgromadziły zmagania na torze w Miedzianej Górze koło Kielc. Tegoroczne, XI Grand Prix zorganizowane zostało przez spółkę Fiat Auto Poland na początku listopada, przy współudziale Autoklubu Dziennikarzy Polskich. Tym razem każdy z zawodników stawał w szranki z konkurentami zasiadając za kierownicą Fiata Panda. Przed czterema fabrycznymi modelami tej marki oraz ponad dziesięciokrotnie większą liczbą kierowców stanęło niełatwe zadanie. Pięć prób sportowych (każda przejeżdżana dwukrotnie) na specjalnie do tego celu przygotowanych odcinkach toru, wymagało bowiem doskonałego wyczucia, precyzji w prowadzeniu samochodu i całkowitego panowania nad kierownicą. Zawodnikom nie brakowało ambicji, fantazji, a momentami nawet brawury – kilka przejazdów, prócz dobrego czasu, cechowała również sugerująca prawdziwe zawodowstwo efektowność. Sportowy duch nie odstępował zawodników ani na krok, przeszkodą nie była więc nawet listopadowa aura. Dziennikarzom stworzono także możliwość wzięcia udziału w teście z przepisów ruchu drogowego, a równolegle prowadzona była klasyfikacja drużynowa dziennikarzy reprezentujących poszczególne redakcje.

Zmaganiom przez oba dni przyglądał się dyrektor handlowy FAP Fabrice d'Arche, który również zasiadł za kierownicą Fiata Panda, by poza zawodami spróbować swoich sił na tej samej trasie. Gościnnie wystartował także kierowca Fiat Selenia Rally Team Sebastian Frycz, który był oczywiście najszybszy!

W tym roku najlepszy okazał się Grzegorz Zakrzewski z redakcji świętokrzyskiej gazety „Echo Dnia", uzyskując 465,88 punktów w klasyfikacji generalnej. Drugi był Jan Chmielewski, trzeci Marek Wicher. Wśród pań, laur zwycięstwa przypadł debiutującej na torze Anicie Werner z telewizji TVN. Najlepszą drużynę stanowili panowie Grzegorz Chmielewski, Jan Chmielewski i Tomasz Ważyński z magazynu WRC, a najlepszą znajomością przepisów wykazał się Jarosław Zabiega z Super Expressu. Atrakcyjne nagrody ufundowane przez Fiat Auto Poland wręczał osobiście Fabrice d'Arche.

Impreza stała się także okazją do zorganizowania konferencji prasowej, w której aktualną sytuację Fiata Auto Poland na rynku polskim przedstawił dyrektor handlowy, a najnowsze modele Fiata, Alfy Romeo i Lancii brand managerowie poszczególnych marek.

Opinie na temat imprezy były bardzo pozytywne – jak twierdzą jej uczestnicy, stanowi ona doskonałą okazję do integracji środowiska dziennikarskiego, a przy tym do uzyskania u źródła wielu informacji o nowościach motoryzacyjnych. Przede wszystkim jednak oznacza rywalizację i emocje z możliwością sportowej oceny walorów trakcyjnych samochodów seryjnych. ■

Współ. pismo Qualitas, fot. L. Bourbon/Spin 360

Lotnią nad

Przedsięwzięcie, które wydawało się niemożliwe do realizacji, stało się faktem. Sycylijczyk, Angelo D'Arrigo, przeleciał lotnią nad „dachem świata". Mistrz lotniarstwa opowiada o swoich wrażeniach oraz trudnościach, na jakie napotkał podczas lotu nad Mount Everestem.

Nevio Di Giusto, dyrektor zarządzający spółki Elasis, wyjaśnia z kolei, dlaczego Fiat Auto sponsoruje takie przedsięwzięcia oraz jaką rolę, w tej przygodzie na granicy ludzkich możliwości, odegrały badania i technologia.

Everestem

Angelo D'Arrigo. 24 maja, baza główna w Syangboche (Himalaje):
„Od razu wiedziałem, że nadszedł właśnie ten dzień. Po długim oczekiwaniu, wynikającym z niesprzyjających warunków meteorologicznych, wreszcie niebo się otworzyło. Prognozy pogody były uspokajające.
Lecimy. Richard Meredith, swoją lotnią napędzaną silnikiem, wyciąga mnie na odpowiedni pułap. W miarę wznoszenia się, rośnie siła wiatru. Obóz główny położony jest w odległości zaledwie trzydziestu kilometrów od szczytu Everestu, ale chcąc osiągnąć odpowiedni pułap, musimy lecieć daleko. Musimy się wręcz „oprzeć" o południowo-zachodnie wierzchołki Nuptse Wall i Lhotse. Stąd kierujemy się ku Czomolungmie – Bogini Matki Ziemi, jak nazywają Tybetańczycy najwyższy szczyt na ziemi.
Wiatr stale się wzmaga. Wydaje się nawet, że cała jego siła skierowana jest przeciwko nam. Temperatura spada do – 50 stopni. A potem, nareszcie, pod nami, w odległości 150 metrów, szczyt. Podziwiam lodowce. Widzę ekspedycję, która wspina się pod górę. A potem następuje trzask, linka, która łączyła mnie z Meredithem, odczepia się pod wpływem siły wiatru.
Przez chwilę nie wiem, co mam robić – zrezygnować czy kontynuować? Z głównego obozu, za pośrednictwem radia informują mnie, że niebo się właśnie zamyka: warunki meteorologiczne nie pozwalają na wylądowanie. Zaczynam schodzić nad szczytem. W rozrzedzonym na tej wysokości powietrzu, osiągam 200 kilometrów na godzinę. Kieruję się w stronę obozu, który widziałem podczas wykonywania lotów próbnych. Jest położony w pobliżu „piramidy" laboratorium Włoskiego Ośrodka Badań (CNR), na wysokości ponad pięciu tysięcy metrów. Udaje mi się wylądować mimo obłędnej prędkości. Ludzie z laboratorium wychodzą mi naprzeciw i prowadzą do ośrodka. Mierzą mi poziom tlenu we krwi. Wszystko w porządku. Udało się".
Angelo D'Arrigo wyjechał z Włoch do stolicy Nepalu Kathmandu 19 kwietnia tego roku. Dnia 26 kwietnia

Na sąsiedniej stronie: etapy szkolenia w bazie głównej w Syanboche, w odległości trzydziestu kilometrów od szczytu Mount Everestu. Poniżej: Angelo z tybetańską dziewczynką i jednym z orłów nepalskich, które przygotowywał do życia w naturalnych warunkach. Poniżej: badania lekarskie. Na poprzednich stronach: przelot nad dachem świata.

wraz ze swoim zespołem założył obóz w Luce, miejscu położonym na wysokości 2800 metrów. Tu rozpoczęto przygotowania techniczne do misji oraz wykonano kilka lotów rozpoznawczych. 10 maja, cały zespół przeniósł się do Syangboche, bazy, położonej na wysokości około 4000 metrów i właśnie w tym miejscu rozpoczęto próbny przelot.

„Podczas lotu, podobnie jak na morzu lub w górach, nie ma miejsca na improwizację. Trzeba znać technikę, trzeba się przygotować. Potrzebna jest też pokora" – mówi Arrigo. Akcent zdradza, że wiele lat spędził we Francji, zanim zdecydował się na zamieszkanie u podnóża Etny, gdzie obecnie prowadzi szkołę latania. Ojciec Katańczyk

(Sycylia), matka paryżanka. D'Arrigo od dawna fascynują różne dyscypliny sportu. W młodości jeździł na nartach oraz uprawiał wspinaczkę górską. Potem poświęcił się lataniu we wszystkich jego formach: lotnia, paralotnia, szybowiec, samolot i helikopter. Lista jego osiągnięć jest długa. Należą do nich pierwszy przelot na lotni z Afryki na Sycylię, rekord wysokości w klasie samolotów ultralekkich (9100 metrów), rajd na motolotni z Katanii do Kairu i z Kairu do Casablanki.

Od 2001 roku, w ramach Projektu Metamorphosis, D'Arrigo podjął serię przelotów na lotni, śledząc migracje ptaków.

„Ptaki szybują po niebie od milionów lat. My dopiero od wieku. Tak narodził się pomysł, który popchnął mnie do badania reakcji i schematów zachowywania się ptaków, aby mnie rozpoznawały i abym mógł z nimi latać".

Po przebyciu w towarzystwie orła Sahary i części Morza Śródziemnego, od Tozeur do Sycylii, w 2002 roku D'Arrigo udało się poprowadzić stado migrujących żurawi syberyjskich. Eksperyment ten przeprowadzony został wspólnie z rosyjskimi naukowcami. Również przy okazji ostatniej ekspedycji „Over Everest", Angelo próbował zwrócić naturalnemu środowisku parę urodzonych w niewoli orłów nepalskich.

„Do lotu nad Everestem potrzebowałem ponad dwóch lat pracy. Analizowałem sytuację meteorologiczną i przeprowadzałem wizje lokalne. Starannie wybierałem sprzęt, a w międzyczasie fundowałem sobie bardzo ciężkie treningi fizyczne. Znaczącą pomoc otrzymałem ze strony Fiata Auto oraz Włoskiego Lotnictwa Wojskowego. Pierwsza firma umożliwiła mi bezterminowe poddawanie sprzętu próbom w tunelu aerodynamicznym oraz w komorze klimatycznej na przedmieściach Turynu. Przez dwa miesiące sprawdzałem lotnię, kask aerodynamiczny, specjalny kombinezon termiczny, przyrządy oraz butlę tlenową w temperaturach dochodzących do 40 stopni poniżej zera i przy prędkościach wynoszących 130 km na godzinę.

Przygotowania Angelo D'Arrigo: analiza najbardziej ergonomicznej pozycji (1); komora niskich ciśnień w Centrum Medycyny Lotniczej Aeronautica (2); tunel aerodynamiczny w Centrum Badawczym Fiata (3).

1.

Dzięki komorze hipobarycznej w Ośrodku Medycyny Lotniczej Instytutu Lotnictwa w Pratica di Mare, sprawdziłem natomiast swoje warunki fizyczne na bardzo dużych wysokościach. Oddychając czystym tlenem, osiągnąłem takie ciśnienie jak na wysokości 13.100 metrów. Ponadto, próbowałem obyć się bez tlenu na wysokości ośmiu tysięcy metrów, korzystając ze specjalnej techniki oddychania. Poddając sprzęt próbom w komorze klimatycznej odkryliśmy, na przykład, że plastikowa rurka tlenowa pęka w temperaturach podobnych do temperatur, które występują na bardzo dużych wysokościach. To mogłoby spowodować śmierć.

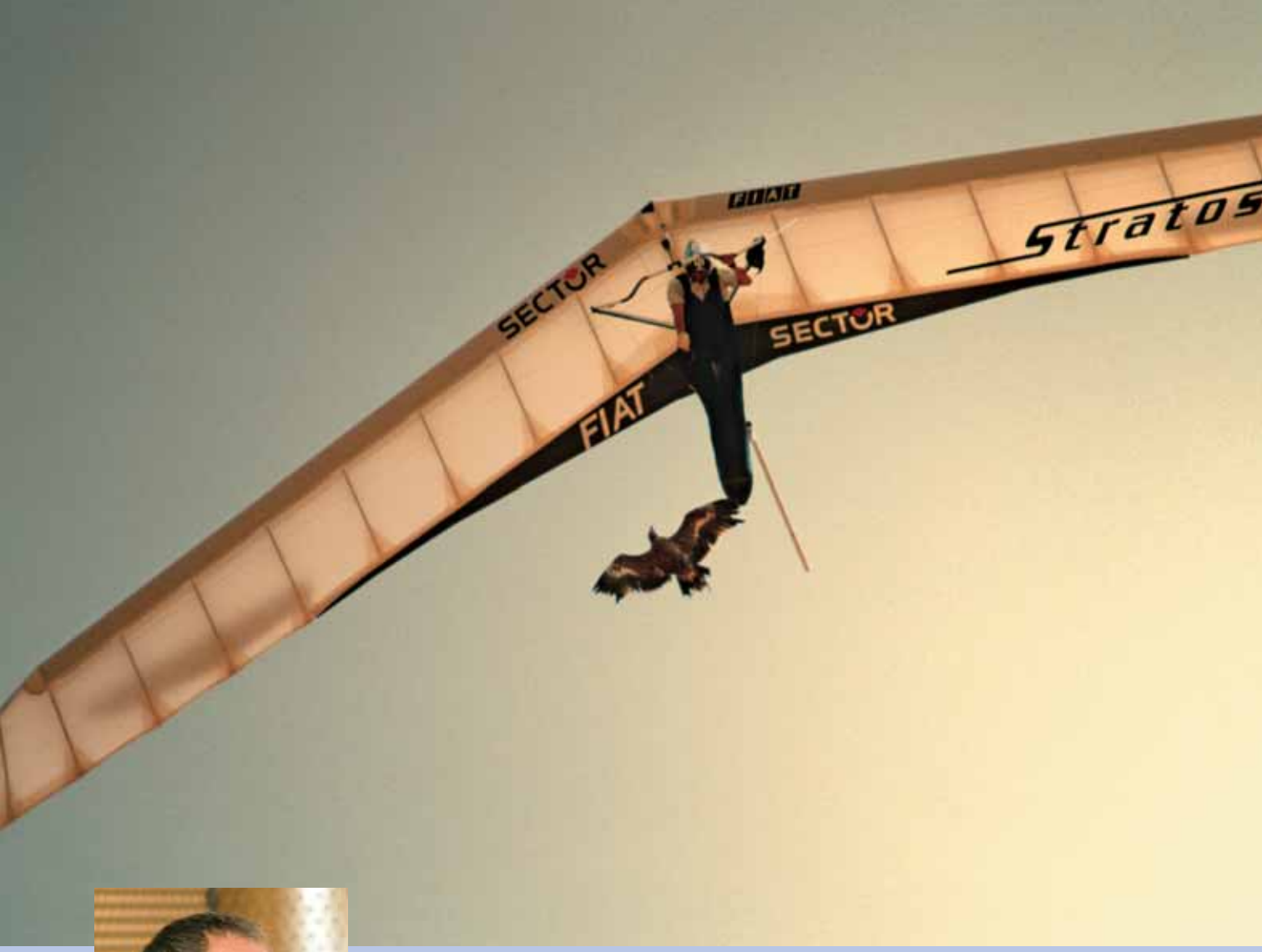
Dlatego nad najwyższą górą na ziemi, poza tym niesamowitym uczuciem wolności, byłem całkowicie skoncentrowany na tym, co robię. Nie mogłem się rozpraszać. Musiałem kontrolować wiele parametrów związanych z bezpieczeństwem – trajektorią lotu, zapasami tlenu, stopniem oblodzenia, któ-

Paolo Bertolini

2.

ry zaczął pokrywać skrzydło i moją maskę, aparatem fotograficznym, zamontowanym na lotni, który rejestrował całe przedsięwzięcie. Poza tym musiałem zachować spokój, mimo podniecenia, by po prostu nie udusić się; musiałem także poruszać niektórymi częściami ciała, aby nie zamarznąć w temperaturze 53 stopni poniżej zera. Tak więc, nie miałem zbyt dużo czasu na myślenie. Ale mimo to udowodniłem, że można latać nad „dachem świata", korzystając z tak prostego sprzętu, jakim jest lotnia. I na tym nie koniec moich wyczynów. Mam kilka nowych pomysłów,

3.



Nevio Di Giusto

ale jeszcze nie wiem, które wybrać. Na pewno będą tak fascynujące, jak te, które już przeżyłem".

Rola badań w locie D'Arrigo

„Kiedy byłem tam w górze – wspomina Angelo D'Arrigo – często myślałem o Nevio, ponieważ tam napotkałem na rzeczy, o których mi mówił podczas prób w tunelu aerodynamicznym: pozycja, jaką muszę przyjąć, położenie lotni, wpływ ciśnienia na organizm... I to było niesamowite, bo zdałem sobie sprawę, że dzięki laboratoriom Fiata można przewidzieć wszystkie zjawiska fizyczne, które przeżyłem tam wysoko, w chmurach".

Nevio Di Giusto przez wiele miesięcy towarzyszył Angelo D'Arrigo w przygotowaniach do tej przygody. Był w owym czasie odpowiedzialnym za rozwój wyrobu Fiat/Lancia, dziś jest dyrektorem zarządzającym firmy Elasis - należącej do Grupy Fiat włoskiej spółki specjalizującej się w działalności badawczo-rozwojowej inżynierii samochodowej.

Na ścianach jego biura samoloty, niebo i turbiny biją się o miejsce z samochodami, torami i kierowcami Formuły 1. Di Giusto śledził pilnie całe przedsięwzięcie, ponieważ lotnia jest także jego pasją, a „Angelo robi to, o czym ja zawsze marzyłem". Odczuwał także satysfakcję z uczestnictwa Fiata w przedsięwzięciu o ważnym aspekcie technicznym i naukowym, nie mówiąc już o jego aspekcie sportowym.

Fiat na dachu świata

„Poznałem Angelo D'Arrigo – mówi Di Giusto – w momencie, kiedy przygotowywał sprzęt do lotu nad Mount Everestem. Miał jeszcze wybrać i przetestować kombinezon, kask i pozycję,

Andrea Brambilla

Z lewej: D'Arrigo w czasie lotu z jednym z orłów przeszkolonych na Sycylii. Skrzydło lotni jest tak zaprojektowane, żeby mogło wytrzymać prędkość 150 km/h. Powyżej: jeden z samochodów Panda 4x4, które towarzyszyły D'Arrigo w jego przedsięwzięciu, wjeżdżając na wysokość ponad 5000 metrów. Na stronie obok: próby w komorze hipobarycznej.

jaką jego ciało powinno przyjąć podczas kilku godzin lotu. Razem ustaliliśmy potrzebne przyrządy oraz pomiary, które należy wykonać, planując próby w tunelu aerodynamicznym i w komorze klimatycznej. Naszym celem było uzyskanie maksymalnej wiedzy na temat czynników aerodynamicznych: zwiększenia wydajności lotni, szybkości wznoszenia, prędkości dla przezwyciężenia bardzo silnych wiatrów wiejących na Everescie z prędkością 140 kilometrów na godzinę. Gdyby lotnia okazała się wolniejsza, po dotarciu do szczytu zostałaby zepchnięta do tyłu przez strumień powietrza.

Na podstawie prób w tunelu aerodynamicznym ocenialiśmy położenie głowy i tułowia względem lotni, zachowanie się kasku, wprowadzaliśmy ulepszenia do linek, badając ich wytrzymałość, która mogła się stopniowo zmniejszać. W tunelu symulowaliśmy też temperaturę: Angelo przebywał przez dwie godziny w temperaturze 40 stopni poniżej zera, przy prędkości 120 kilometrów na godzinę (w powietrzu, nad Everestem musiał spędzić około czterech godzin w temperaturze 50 stopni poniżej zera). Odkryliśmy kilka słabych punktów sprzętu, na przykład kruchość rurki doprowadzającej tlen: gdyby pękła na dużej wysokości, byłby dramat".

Ocena ryzyka

W tego typu przedsięwzięciach nie należy lekceważyć strachu, ale jednocześnie strach nigdy nie powinien zyskać przewagi. Zdaniem D'Arrigo, ten, kto uprawia sporty ekstremalne, zawsze powinien kontrolować sytuację.

„Naszym zadaniem – mówi Di Giusto – było zredukowanie zagrożeń do minimum. Wiedzieliśmy bowiem doskonale, że Angelo, po dotarciu do miejsca przeznaczenia, znajdzie się naprawdę w krytycznej sytuacji: bardzo silny wiatr, turbulencje, powietrze rozrzedzone z niewielką ilością tlenu, bardzo niskie ciśnienie. Tymczasem on powinien tam dotrzeć, jeśli nie wypoczęty, to przynajmniej jak najmniej zmęczony i zdolny do reagowania. Wiemy przecież doskonale, że zmęczenie osłabia zdolność reakcji, a w takich warunkach niemożność podjęcia decyzji może przynieść fatalne skutki. Dlatego pracowaliśmy

nad ograniczeniem zmęczenia, spowodowanego ułożeniem głowy, w celu zredukowania wysiłku podczas patrzenia przed siebie. I to też okazało się przydatne, tam w górze: na filmie, kręconym podczas lotu, widać dobrze, że Angelo przeżył krytyczny moment, w którym utrata jasności umysłu oraz kontroli nad lotnią, byłyby bardzo niebezpieczne".

By osiągnąć sukces należało dokładnie odtworzyć warunki, w jakich Angelo znajdzie się na Evereście oraz przygotować go do nich. „Firma przy okazji udowodniła również swoje możliwości badawcze, które być może, nie są w pełni doceniane. Angelo, tam w górze, napotkał na wiele sytuacji, które odtworzyliśmy dla niego w tunelu aerodynamicznym. Myślę, że nikt inny nie mógłby się znaleźć w bardziej ekstremalnych sytuacjach. Lecz to właśnie przedsięwzięcie pokazuje wszystkim, poza odwagą i determinacją D'Arrigo, możliwości Fiata Auto w dziedzinie innowacji i badań, ponieważ dokładnie taki sam sprzęt jest stosowany w przypadku wszystkich nowych modeli".

Próba wytrzymałości

„Robiąc doświadczenia w nowych samochodach pracujemy również w warunkach granicznych: w tunelach sprawdzamy zachowanie się w przypadku bocznego wiatru, sprawdzamy wytrzymałość materiałów na działanie ekstremalnych temperatur oraz Cx, a na drodze poddajemy samochód próbom w krytycznych warunkach przyczepności oraz trzymania się drogi. Gdyby nawet, choćby tylko jeden raz, klient znalazł się w takich warunkach granicznych, natychmiast odczułby ile uwagi i profesjonalizmu poświęcono tym zagadnieniom po to, aby prowadzenie samochodu było łatwiejsze. Na szczęście nie zdarza się to często, lecz właśnie to „bezpieczeństwo na granicy" gwarantuje poczucie większej stabilności, w przypadku normalnej eksploatacji".

Motolotnia należąca do Richarda Maredita oraz D'Arrigo w czasie lotu w stronę szczytu.

Pandy na wysokości 5300 m

„Są trzy powody, dla których zaangażowaliśmy się w tę przygodę. Pierwszy, to wizerunek. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z możliwości Fiata. Dlaczego nie mielibyśmy ich pokazać, dlaczego nie mielibyśmy włączyć się do inicjatyw, w których potrzebne są planowanie, organizacja i innowacje na najwyższym poziomie oraz odpowiednie przygotowanie i ocena ryzyka? Wydawało nam się świetnym pomysłem pomóc D'Arrigo w testowaniu jego sprzętu w naszych tunelach, a następnie, razem z nim, poddać nasze samochody próbom „na dachu świata". I rzeczywiście, w przeddzień wypuszczenia na rynek samochodu Panda 4x4, włączyliśmy do ekspedycji dwa jego egzemplarze, które dojechały prawie na wysokość 5300 metrów bez przestojów i awarii, w odróżnieniu od dużo masywniejszych ciężarówek, biorących udział w tym przedsięwzięciu. Wspaniała próba wytrzymałości".

Kopiowanie natury

„Drugi powód to poszerzenie wiedzy. Zadaniem inżyniera jest projektowanie jak najlepszych przedmiotów, ale żaden konstruktor nie wygra z naturą w poprawianiu rzeczywistości. Związek między badaniami Angelo, mającymi

na celu zmierzenie się z naturą i naszymi badaniami, tzn. badaniami inżynierów „kopiujących" naturę za pomocą bardzo zaawansowanych technik, bardzo nas zbliża do siebie.

Jest jeszcze trzeci aspekt, który uważam za niezwykle istotny: umożliwienie naszym specjalistom i konstruktorom spojrzenia na ich pracę pod innym kątem, a więc zdobycia dodatkowej motywacji. Wyjaśnię to bardziej precyzyjnie: badanie wytrzymałości aerodynamicznej lub rozkładu powietrza wewnątrz samochodu jest badaniem bardzo skomplikowanym, wyjątkowo złożonym, ale jeśli ktoś zajmuje się tymi sprawami na co dzień, wszystko jest dla niego oczywiste i w pewien sposób niedocenia własnych możliwości. Jeśli skonfrontuje się z zupełnie inną dziedziną – i to tak ekstremalną – zrozumie wagę tego, co robi, zrozumie przydatność swojej pracy oraz doceni swoje możliwości. Jest to swego rodzaju szok, po którym wykonuje się pracę z nową i większą satysfakcją".

Zawód: konstruktor samochodów

„Wszystkie te elementy, razem wzięte, pozwoliły nam zrozumieć, że jesteśmy zdolni do uczestniczenia w projektach o wielkim rozmachu, na granicy nauki i nie związanych bezpośrednio i wyłącznie z zakresem naszej działalności. D'Arrigo i jego lotnia stworzyły nam okazję, aby przypomnieć, zarówno nam jak i otoczeniu, że mamy trudny zawód, który wymaga świadomości, rygoru i dokładności, by można było projektować samochody bezpieczne a jednocześnie nie szkodzące środowisku. Nie wystarczy jednak kierować się tymi ideami w pracy. Trzeba jeszcze o tym mówić i włączyć się do gry poprzez konfrontację z innymi.

Zastanawiam się także, co jest ważniejsze w tej przygodzie: odwaga czy technika? Zapewne oba te czynniki. Podobnie jak w naszej pracy: technika jest niezbędna, lecz potrzebna jest również odwaga, aby spróbować".

Gra zespołowa

Angelo D'Arrigo często mówi o sprawach, które, na pierwszy rzut oka, zupełnie się ze sobą nie łączą. Mówi o dużym przedsiębiorstwie i specjaliście od wyczynów niemożliwych, ale także o konieczności „latania wysoko", bez względu na wyzwanie, które trzeba podjąć, o przygotowaniu do niego, które w jego przypadku nazywa się treningiem, a w przypadku Fiata metodologią, o znaczeniu gry zespołowej, tak w organizacji przedsiębiorstwa, jak i w przedsięwzięciach sportowych, w których wszystko zależy od odwagi „samotnego bohatera, prawie romantycznego w swojej samotności".

„Człowiek, który dokonuje jakiegoś czynu w światłach reflektorów, jest tylko wierzchołkiem góry lodowej – podkreśla D'Arrigo. – Za nim stoi zespół specjalistów, którzy go wspierają i pomagają mu osiągnąć cel, zespół, który podobnie jak on, jest zobowiązany do przekroczenia granic i który ostatecznie umożliwia mu wejście na podium zwycięzców".

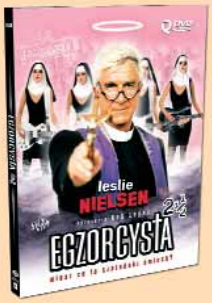
I właśnie dlatego Angelo tak bardzo docenia współpracę z Fiatem Auto: bez prób wykonywanych w tunelu aerodynamicznym i w komorze klimatycznej Ośrodka Badawczego Fiata nie byłoby możliwe przetestowanie sprzętu, jak również sprawdzenie reakcji organizmu na działanie w ekstremalnych warunkach. „Niemożliwe stało się możliwe dzięki analizom, badaniom i dzięki technologii. Trzeba marzyć, ale chcąc zrealizować marzenia, należy mieć oczy szeroko otwarte".

Joanna Polak

Starzy znajomi

Zimowe chłody nie nastrajają do ruszania się spod ciepłego kocyka, nie warto więc katować organizmu niską temperaturą i lepiej pozostać w domu, korzystając z bogatej oferty dystrybutorów dvd. Można wybrać lekką tematykę, aby dostosować się do panującego wszędzie nastroju karnawałowego. Wszyscy wielbiciele fantastyki znają z pewnością twórczość Philipa K. Dicka. Na podstawie jednej z jego najgłośniejszych powieści powstał film „**Pamięć absolutna**", która należy do ścisłego kanonu filmów z gatunku fantasy. Obraz bogaty jest nie tylko w świetne efekty specjalne, ale również w interesującą i drobiazgowo pomyślaną fabułę. Arnold Schwartzenegger gra głównego bohatera, który wybiera się w rutynową, turystyczną podróż na Marsa. W międzyczasie pojawiają się w jego umyśle wspomnienia, które wcześniej wykasowano mu z pamięci. Doug Quaid dowiaduje się więc o sobie m.in., że był kiedyś agentem do zadań specjalnych, wykonującym tajne misje w kosmosie. Nie pozostaje mu zatem nic innego, jak wybrać się na Marsa, by odnaleźć swą utraconą tożsamość.

Dystrybutorzy zadbali również o wielbicieli komedii. Prawdziwy król komedii – Leslie Nielsen ma swoich zagorzałych zwolenników, których ucieszy z pewnością pojawienie się na dvd „**Egzorcysty 2 i $^{1}/_{2}$**". Genialny egzorcysta Jedidiah Czymoge powraca w wielkim stylu. Jego największy wróg – demon, który przed laty został wygnany z ciała małej Nancy, powraca. Tym razem plan wichrzyciela jest jednak bardziej ambitny – zamierza opętać nie tylko dorosłą już Nancy, ale marzy mu się władza nad całym światem. Jedidiah ma przed sobą niezwykle trudne zadanie. Można się domyśleć, że po wielu perturbacjach uda mu się osiągnąć sukces, a widz uśmieje się do łez.



„**Rambo**" jest świetnie znany każdemu widzowi. Na dvd ukazała się właśnie trzecia cześć przygód dzielnego Johna Rambo. Tym razem przeszłość wraca do bohatera w postaci dawnego dowódcy z Wietnamu, któremu trzeba przyjść na ratunek. Rambo, jako lojalny żołnierz, deklaruje się pomóc w potrzebie, ryzykując jak zwykle życie. Pułkownik Trautman zostaje uwięziony w radzieckiej bazie wojskowej w czasie wykonywania misji w Afganistanie. Działania dyplomatyczne spełzają na niczym, jedyną szansą ocalenia jest więc samotna, tajna misja Johna Rambo.

Posileni ucztą duchową, możemy bez wyrzutów sumienia udać się na bal karnawałowy lub zająć się wyjadaniem pozostałości poświątecznych.

Warto też czasem wybrać się do kina, aby prześledzić bieżące propozycje filmowe.

PREMIERY

„Jednoroczna wdowa". Ekranizacja powieści Johna Irvinga. Małżeństwo bohaterów przeżywa kryzys, spowodowany śmiercią dziecka. Mąż wydaje się nie zauważać groźby tej sytuacji, żona natomiast od roku znajduje się w stanie kompletniej obojętności. Zmianę sytuacji przynosi pojawienie się w ich otoczeniu młodego mężczyzny – to nowo

Joanna Polak

Sensacje roku

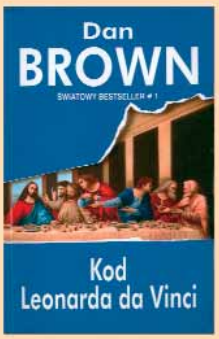
Robert Makłowicz to „etatowy” gawędziarz kulinarny. Ostatnia książka jest zbiorem felietonów, które regularnie ukazywały się krakowskim dodatku „Gazety Wyborczej”. Tytuł rubryki brzmiał „Jadłem w...” i faktycznie, poszczególne teksty to dowcipne sprawozdania z wrażeń smakowych i estetycznych. Książka jest naprawdę bardzo zabawna. Szczególnie śmieszne są spotkania Makłowicza z jadłodajniami typu „GS”, tzn. miejscami, gdzie czas zatrzymał się około 20 lat temu. Można być pewnym, że jeśli ktoś znalazł pod choinką „**Czy wierzyć platynowym blondynkom**”, nie będzie czuł się zawiedziony, to wspaniała rozrywka na długie, zimowe wieczory.

Robert Makłowicz: Czy wierzyć platynowym blondynkom? Znak, Kraków 2004.

„**Gnój**” to jedna z najgłośniejszych książek sezonu. Laureatka Nagrody Nike 2004, na jej podstawie napisano scenariusz rewelacyjnego filmu „Pręgi” Magdaleny Piekorz. Opowieść o skomplikowanych stosunkach na linii ojciec – syn jest obrazoburcza, dotyka bowiem jednej z najbardziej uświęconych w Polsce rzeczy – rodziny. A to, że jest to typowa śląska rodzina, wzmaga jeszcze efekt złamania pewnego tabu. Kuczok świetnie operuje satyrą, co dodaje książce drapieżności, a jednocześnie lekkości. Nie jest to powieść „łatwa, lekka i przyjemna”, ale dla kogoś, kto interesuje się tematyką społeczną, lubi penetrować ciemną stronę życia i łamać konwenanse, to będzie idealna alternatywa na karnawałową noc.

Wojciech Kuczok: Gnój. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2004.

Książka ta stała się jednym z największych światowych bestsellerów, prawa do ekranizacji kupiono za kilka milionów dolarów, już trwają przygotowania do produkcji. Paryski Luwr dzięki Brownowi przeżywa prawdziwe oblężenie. Mimo że fabuła, według naukowców, zawiera wiele nieścisłości i pewne fakty naciągnięto do potrzeb akcji, spokojnie można to autorowi wybaczyć, gdyż dzięki temu tempo książki stało się naprawdę zabójcze. „Kod” to gratka dla fanów czystej sensacji, portrety psychologiczne bohaterów okrojono bowiem do minimum, tym samym skupiając uwagę czytelnika na wydarzeniach, nie na ludziach. Jeśli ktoś nie przeczytał jeszcze „**Kodu Leonarda da Vinci**”, niech to zrobi jak najszybciej. Na naszym rynku ukazały się już następne książki tego autora.



Dan Brown. Kod Leonarda da Vinci. Wydawnictwo Albatros. Warszawa 2004.

przyjęty przez bohatera asystent. Jak łatwo się domyśleć, narobi on zamieszania zwłaszcza w życiu bohaterki granej przez Kim Basinger. Reż.: Tod Williams, wyst.: Jeff Bridges, Kim Basinger.

„The grudge”. Nowa, przerażająca propozycja twórców japońskiej wersji „The ring”. W pierwszym tygodniu wyświetlania film pobił rekordy frekwencji.

W tokijskim mieszkaniu ktoś dokonuje tajemniczych morderstw. Każdy, kto wchodzi do tego mieszkania, nie ma prawa wyjść z niego żywy. Film trzyma w napięciu przez cały czas projekcji. Dlatego przeznaczony jest przede wszystkim dla ludzi o silnych nerwach. Reż.: Takashi Shimuzu, wyst.: Sarah Michelle Gellar, Jason Behr.

Marek Pacuła, Janusz Marcjan

rozrywka

W małżeństwie obie strony ustępują: ona 7%, on 93%.

Z notatnika satyryka

Marek Pacuła jest konferansjerem i kierownikiem artystycznym krakowskiej Piwnicy pod Baranami

PAMIĘTNIK MARYNARZA III RZECZYPOSPOLITEJ

Środa 3 marca

Dookoła morze. Płyniemy środkiem. A gdzie nie spojrzysz – woda. A my środkiem. Nawet jak skręcamy, to nieważne czy w lewo, czy w prawo, bo na lewo bracie woda, a na prawo to samo. A jak się jej napijesz, to kaca masz większego niż chciałbyś mieć, a chciałbyś! Taka bracie woda. A po pokładzie mewy sobie spacerują i tupią, i tupią… i tupią… Muszę kończyć, bo mam wachtę…

Czwartek 4 marca

Wody nie ubyło, chyba powódź większa niż przypuszczaliśmy. Mewy tupią coraz głośniej. Przybywa ich szybciej niż wody… Wczoraj miałem wachtę i zauważyłem, że za burtą coś bulgota, a jak poszedłem zobaczyć co, to się okazało, że to ten cholerny ocean, bo mu się nasza śruba okrętowa w środek wwierca i nie jest to przyjemne. Płyniemy całą naprzód, oczywiście środkiem. Pod wieczór wyprzedził nas kajak z rejestracją rumuńską. Było ich tylko trzynastu, ale wszyscy wiosłowali. Jak tak każdy statek będzie płynął środkiem, to będą same czołowe zderzenia, ale kogo to obchodzi, wszyscy śpią…

Piątek 5 marca

Nie spałem całą noc, te cholerne mewy tak tupały po pokładzie. Rano kapitan się wściekł i kazał nam też tupać. Przetupaliśmy cały dzień. Trochę pomogło. Mewy przestały tupać, ale za to zaczęły śpiewać! A my środkiem, jak te cwaniaki.

Sobota 6 marca

Poszedłem do lekarza okrętowego ale on powiedział, że jemu też tupią, a jedna to nawet jest cała żółta i krzyczy na niego: balwierz-szalbierz, albo jeszcze gorzej: doktorek co ma w dupie korek. Szybko wróciłem do kajuty i w jej ciszy zastanawiałem się jak dojść do mesy…

Niedziela 7 marca

Doszedłem do mesy, ale była zamknięta. Właściciel zszedł na ląd i nikt nie wiedział którędy. Pod osłoną nocy wtargnąłem do swojej kajuty. Była pusta!

Poniedziałek 8 marca

Międzynarodowy Dzień (dawniej) Kobiet.

Wtorek 9 marca

Mewy tupią i śpiewają, jakby wczoraj było ich święto. Jeszcze raz spróbowałem wejść na pokład. Pokładu nie było… Spróbowałem zejść na ląd… lądu nie było… Straciłem głowę i poszedłem środkiem…

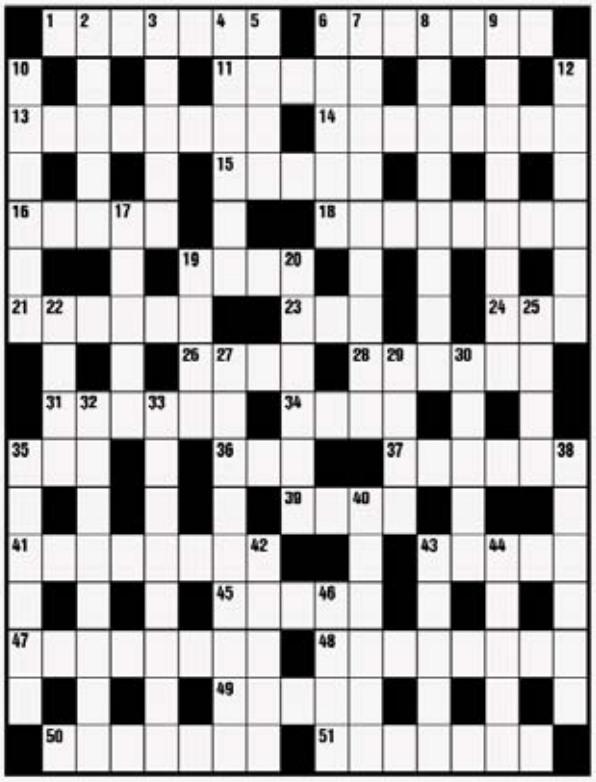
Piątek 13.

Kiedy otworzyłem oczy, przy moim łóżku siedziało dwóch rosłych marynarzy i grało w… okręty. Szybko przymknąłem powieki i wtedy poczułem, jak moje łóżko popłynęło środkiem a wiatr wiał dalej… Na szczęście te cholerne mewy już nie mają o co tupać… Koniec!

KINO FORM NIEDUŻYCH przedstawia:

POZIOMO: 1. Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. **6.** najczulsza część palca. **11.** samochodowy – uprawiany przez Andrzeja Jaroszewicza. **13.** dzikie ptaki Andersena. **14.** część fiata na bambetle. **15.** Presley lub Costello. **16.** ... jazdy. **18.** film Juliusza Machulskiego. **19.** model Fiata. **21.** niespokojny okręg w Jugosławii. **23.** JPY w kantorze. **24.** koleje życia. **26.** fachman. **28.** harówa, krwawica. **31.** Wieszczów w wawelskiej katedrze. **34.** piesza impreza turystyczna. **35.** uderzenie. **36.** ... Charles, geniusz soulu. **37.** dynda przy kluczykach do fiata. **39.** dopuszczalna całkowita w dowodzie rejestracyjnym. **41.** lewe zewnętrzne jest obowiązkowe, podobnie jak wewnętrzne. **43.** rewiry rosomaka. **45.** zalążek miasta. **47.** imię Agnellego, jednego z założycieli Fiata. **48.** zwada. **49.** zbyt dużo fiatów na jednej drodze. **50.** lek wzmacniający z Trylogii. **51.** wywiadowca.

PIONOWO: 2. model Fiata. **3.** blaupunkt w punto. **4.** przełożona klasztoru. **5.** poranny i wieczorny na obozie harcerskim. **6.** rywal Turysty i Gromady. **7.** wróbelek. **8.** stukowe – niszczy silnik. **9.** test, np. szczelności układu hamulcowego. **10.** bywa, że wyręcza bramkarza. **12.** romantyczny ssak z kreskówek Warner Brothers. **17.** powietrza w sklepie z tuningiem. **19.** grzanka. **20.** nowy mąż matki. **22.** Kelko, gwiazda filmowa z rodziny... delfinów. **25.** Lilienthal lub kabaret. **27.** dorożka ciągnięta przez dwa karosze. **29.** Polska ... Motoryzacji. **30.** Pad. **32.** sito z dużymi otworami. **33.** za krzyżem świętego Andrzeja. **35.** Zbigniew, kardiochirurg i senator. **38.** wiązany przez elegantów. **40.** zabezpieczająca w 14 poziomo. **42.** w filmie „Shrek" mówił głosem Jerzego Stuhra. **43.** miasto Agnellich. **44.** Butrym z „Potopu". **46.** Modern Talking, Yazoo albo Simon i Garfunkel.



ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 2 Z NR 51

POZIOMO: 1. habit **2.** Scudo **8.** Loara **10.** Pirelli **11.** Frycz **12.** cętka **13.** pchanie **14.** Seicento **18.** totkowicz **20.** chód **21.** mżawka **24.** emisja **27.** Nike **28.** piktogram **30.** oficerki **34.** parking **35.** Gingo **36.** Simba **37.** podjazd **38.** trasa **39.** koksa **40.** katon **PIONOWO: 1.** hipopotam **2.** Barchetta **3.** Talento **4.** Alice **5.** safari **6.** Ulysse **7.** oszust **9.** autoszczepionka **15.** cedent **16.** nogi **17.** olej **19.** wianie **22.** żyto **23.** wici **25.** serwisant **26.** Armagedon **29.** ogródek **31.** flisak **32.** chomik **33.** Regata **34.** popas.

Do redakcji nie wpłynęło prawidłowe rozwiązanie.

ROZWIĄZANIE MAŁEGO ZADANIA

Siena, Panda, Albea, Ducato, Punto, Ritmo, Tempra, Argenta, Stilo, Tipo, Palio, Idea.

Rozwiązanie tego zadania przysłały dwie osoby - **Aleksandra Iskrzycka** z Czechowic-Dziedzic oraz **Włodzimierz Domagała** z Bielska-Białej. Zwycięzcom wysyłamy nagrody książkowe.

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

POCZET SATYRYKÓW

W 95. rocznicę urodzin wspomnienie o Stanisławie Jerzym Lecu, poecie i satyryku. Jak wielu innych polskich inteligentów, w młodości związał się z ruchem lewicowym. W 1939 roku jeden ze swych wierszy poświęcił nawet Stalinowi. W czasie wojny jeniec obozu hitlerowskiego, a po ucieczce działacz PPR i Armii Ludowej. Po wojnie początkowo pisał socrealistycznie i propagandowo. Przeszło mu po roku 1956. Zmarł w roku 1966.

A może czyste ręce powinny być dłuższe?

Błoto stwarza czasem pozory głębi.

Ci, którzy mają ideę wciąż w gębie, mają ją zazwyczaj i w pobliskim nosie.

Dialog półinteligentów równa się monologowi ćwierćinteligenta.

Głupota nie zwalnia od myślenia.

I głos sumienia przechodzi mutację.

Jak pchły skaczą myśli z człowieka na człowieka. Ale nie każdego gryzą.

Komu język posłuszny, ten często milczy.

Litera prawa powinna być włączona do alfabetu.

Mów mądrze – wróg podsłuchuje.

Niech sobie ten przypis przeczyta elita, że każda śmietanka na deser jest bita.

Owoce zwycięstwa? Gruszki na wierzbie.

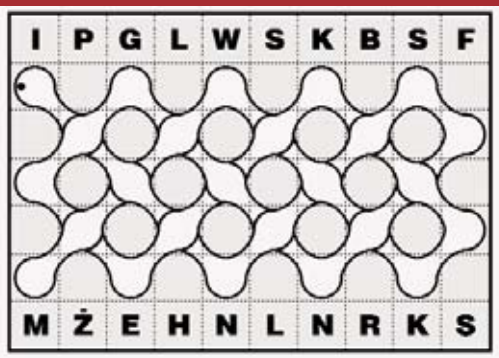
Są urodzeni mężowie stanu – wyjątkowego.

Wieko trumny od strony użytkownika nie jest ozdobne.

Zając lubi buraczki – takie jest zdanie kucharza.

W kolumny diagramu należy wpisać 10 wyrazów odgadniętych na podstawie objaśnień podanych w przypadkowej kolejności. Miejsce wpisania wyrazu określają pierwsza i ostatnia litera, obie ujawnione w diagramie.

Litery na zaznaczonej wstędze, czytane kolejno od pola z kropką, utworzą rozwiązanie zadania – nazwy trzech modeli Fiata (uwaga! literę pomijamy, jeśli wstęga przebiega spodem).



- skórzany u pasa łuczniczki
- obibok, próżniak
- badacz skorupy ziemskiej znający się na wstrząsach
- „Siedmiu wspaniałych"
- poważanie, autorytet
- jeden ze środków przeciwbólowych w tabletkach
- ćwiczenia poprawiające kondycję i modelujące ciało
- rodzaj kotleta
- włączane w fiacie zimą
- literacki nie musi być odważny

In vino veritas

WŁAŚCIWE POŁĄCZENIE WINA Z POTRAWAMI

Pierwsza z zasad mówiących o łączeniu win z potrawami każe zapomnieć o sztywnych zasadach. Nie znaczy to jednak, że nie ma bardziej lub mniej niefortunnych połączeń: istnieją w końcu pewne wyznaczniki gustu. Najważniejsze to wyczuć składniki smakowe potrawy i zdecydować, który z nich chcemy podkreślić, a który osłabić lub zrównoważyć winem. Potrawy słodkie, gorzkie, słone, kwaśne, pikantne oraz wszelkiego rodzaju przyprawy za każdym razem inaczej komponują się w potrawie. Istotne jest, aby po rozpoznaniu dominujących smaków wybrać takie wino, które albo wzmocni albo złagodzi wybrane przez nas elementy za pomocą podobnych, czy też wręcz przeciwnych, walorów smakowych. By osiągnąć optymalny efekt końcowy należy przede wszystkim zachować równowagę. Delikatne dania wymagają wina o delikatnych walorach smakowych, zaś intensywnym smakom trzeba przeciwstawić wino o bardziej wyrazistej nucie. Po każdym kęsie spożywanej potrawy kubki smakowe przesyłają do mózgu coraz słabszy sygnał; w coraz mniejszym stopniu zatem wyczuwamy smak spożywanego dania. Dlatego właśnie wino jest tak ważne w konsumpcji, bo doskonale płucze jamę ustną, harmonijnie zestawiając się z jedzeniem. Każdy kolejny kęs staje się równie smakowity jak pierwszy.

PODSTAWOWE POŁĄCZENIA

Potrawy dosyć tłuste należy serwować ją z winem wytrawnym, najlepiej lekko musującym, typu spumante (musujący charakter wina ułatwia gruntowne wypłukanie ust). Z kolei do dania, w którym przeważają składniki kwaśne, najlepiej nadaje się łagodne białe wino, o wyraźnie zarysowanej kwaskowatości, które zrównoważy i zharmonizuje smak potrawy. Do potraw, których smak odczuwamy jeszcze długo po zjedzeniu, serwuje się zazwyczaj wino o porównywalnej trwałości smakowej. Na przykład z oryginalnym włoskim parmezanem doskonale komponuje się długo leżakowane czerwone wino dobrej marki.

Przy spożywaniu makaronu, ryżu lub pierożków typu ravioli szczególną uwagę należy zwrócić na sosy oraz nadzienia, bo to do nich właśnie, a nie do makaronu, dobiera się wino.

UDANE POŁĄCZENIA

Przekąski **– wytrawne wino musujące (podawane w temperaturze 7°C);**

Dietetyczne przystawki rybne lub sałatka z kurczaka **– białe wytrawne o kwaskowatym posmaku, lekko musujące (10°C);**

Szynka **– wino różowe, lekkie lub młode czerwone (12-14°C);**

Omlety **– różowe o wyraźnym bukiecie smakowym (12-14°C);**

Makaron z sosem pomidorowym **– białe wytrawne o lekkiej kwasowości (10°C);**

Spaghetti alla ragu' **– różowe lub młode czerwone wino o intensywnym smaku (12-16°C);**

Makaron w sosie z owoców morza lub warzyw **– białe delikatne wytrawne (10-12°C);**

Ryby z grilla lub smażone **– białe wytrawne lub lekkie różowe (10-14°C);**

Inne rady i uwagi wynikają z naszego doświadczenia: cierpkie czerwone wino źle komponuje się z delikatnym i lekko słonawym smakiem ryb, dlatego spożywamy je z białym winem. Ale i w tym wypadku, jak się okazuje, zdarzają się wyjątki: intensywna i gęsta w smaku zupa rybna, zazwyczaj lekko pikantna, powinna być podawana z lekkim dobrze schłodzonym czerwonym winem.

Z kolei świeże i surowe warzywa oraz owoce źle znoszą połączenia z winem, efektem takiego mariażu jest bowiem charakterystyczny metaliczny posmak, dosyć nieprzyjemny zresztą. Mięsa – oto prawdziwe królestwo czerwonego wina, którego wiek oraz struktura smakowa zmieniają się w zależności od receptury. Na osobną uwagę zasługują sery: lekkie i świeże najlepiej komponują się z białymi winami o wyraźnym kwaśnym posmaku, ale już sery o miękkiej konsystencji, dojrzewające z dodatkami przypraw lub ziół, najczęściej dosyć tłuste, doskonale łączą się z winami słodkimi, deserowymi i zbliżonymi do likierów: aby się o tym przekonać wystarczy spróbować któryś z serów pleśniowych z winem Marsala lub z Porto.

W przypadku deserów reguła kontrastu nie zdaje egzaminu, ze słodkościami najlepiej komponują się wina słodkie. Do tortów i ciast najlepiej nadaje się wino rodzynkowe lub likiery. Po spożyciu kremowych rarytasów możemy zawsze odświeżyć podniebienie kieliszkiem wina musującego.

POŁĄCZENIA, KTÓRYCH POWINNO SIĘ UNIKAĆ

Mariaże, jak wiadomo, bywają udane albo chybione. Tych drugich, w miarę możliwości, należy unikać. Zazwyczaj nie najlepiej komponują się z winami dania kuchni afrykańskiej, południowoamerykańskiej, blisko- i dalekowschodniej oraz wszelkie potrawy kuchni indyjskiej. Do dań wywodzących się z tych obszarów najlepiej spożywać napoje tradycyjne dla danej kuchni, takie jak herbata lub sake.

W przypadku kuchni europejskiej, zapoznajmy się ze składnikami dań oraz z ich ilością. Takie warzywa jak karczochy, szpinak, koper włoski i szparagi mogą być spożywane z winem, ale tylko po odpowiednim przyrządzeniu. Na przykład karczochy zawierają gorzką substancję cynarynę, która wypacza smak wina; jednak nadziewane i gotowane z dodatkiem oliwy z oliwek extravergine oraz aromatycznych ziół dobrze komponują się z białymi, młodymi, łagodnymi winami o umiarkowanym stopniu kwasowości. Są jednak takie dania, z którymi win stanowczo łączyć nie należy. Na przykład potrawy zawierające duże ilości octu, jak dobrze znana ryba marynowana. Podobnie nie należy podawać wina z sałatami przyprawianymi octem lub cytryną. O winie zapomnieć trzeba spożywając tuńczyka w oleju lub inne ryby z puszki, jak sardynki lub makrele. Absolutny zakaz spożycia wina obowiązuje wreszcie przy czekoladzie. Ale gdy na koniec sutej kolacji podana zostanie szarlotka z czekoladową polewą można spokojnie wznieść toast kieliszkiem szampana lub muscata.

fot. SATIZ Poland

Ryby pieczone w folii lub duszone **– różowe o średnio-gęstej konsystencji (12-14°C);**
Zupa rybna **– różowe lub młode czerwone wino (12-16°C);**
Kurczak lub indyk **– białe wytrawne lub różowe (12-14°C);**
Królik **– czerwone umiarkowanie młode, lekkie, schłodzone;**
Cielęcina **– lekkie, młode, czerwone (14°C);**
Wieprzowina lub jagnięcina **– czerwone, o średnio gęstej konsystencji (16°C);**
Wołowina **– wino czerwone, dojrzałe (16°C);**
Mięsa czerwone grillowane **– wyraziste pełne czerwone wino o średnim okresie leżakowania (18°C);**
Mięsa czerwone duszone **– czerwone o średnim okresie leżakowania (16°C);**
Dziczyzna **– czerwone, długo leżakowane, o gęstej konsystencji (18°C).**

Technika i zdrowie

Joanna Polak

nowości

Firma Nokia przygotowała dla swoich klientów wiele nowych, atrakcyjnych propozycji. Pierwszą z nich jest nowoczesny zestaw samochodowy, kompatybilny z większością modeli telefonów komórkowych firmy Nokia, jak i z większością uchwytów samochodowych.

Zestaw CK-10 to funkcjonalne, proste w obsłudze i przyjazne użytkownikowi urządzenie. Mikrofon wbudowano w jednostkę głośnomówiącą, co znacznie upraszcza obsługę CK-10. System będzie dostępny dla klientów w pierwszych miesiącach 2005 r.

Jednym z telefonów, również dostępnych w pierwszym kwartale roku, jest **Nokia 3230**. To supernowoczesne urządzenie wyposażone jest w aparat fotograficzny o rozdzielczości 1 megapiksela. Funkcja nagrywania i odtwarzania video jest dodatkowo wzbogacona o tzw. Movie director, co pozwala na przekształcenie nagrania video w samodzielny film. Materiał można więc urozmaicać muzyką, efektami specjalnymi. Pliki dają się w prosty sposób drukować lub przesyłać dalej. Duży wyświetlacz i nowa gra Agent V przekonają nawet najbardziej wybrednych klientów.

Rynek urządzeń technicznych, zwłaszcza tych związanych z informatyką, jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się. Marka Kensington znana jest z pewnością użytkownikom komputerów biurowych. Teraz, aby ułatwić pracę osobom wpisującym duże ilości

Swoją premierę miała właśnie nowa, udoskonalona wersja pasty do zębów Colgate Total 12. Pasta jest na rynku od kilku lat, jest znana i lubiana, dlatego też firma Colgate stara się nieustająco modyfikować recepturę produktu. Teraz mamy wybór czterech smaków, a skład dodatkowo

danych do komputera, skonstruowano specjalną podstawkę pod dokumenty **Copyholder USB**. Można umieścić ją bezpośrednio obok monitora i ustawić pod odpowiednim kątem, tak aby szyja i kark były minimalnie obciążone. W podstawie podkładki znajduje się port z wejściami do trzech urządzeń zewnętrznych – na przykład drukarki, skanera czy zewnętrznej nagrywarki.

Szczoteczka **Sonicare Elite 7500** to nowoczesne urządzenie, perfekcyjnie dbające o higienę jamy ustnej. Szybkość obrotu jest 3 razy

szybsza niż dotychczasowa. Firma zapewnia, że po 28 dniach zęby będą widocznie wybielone. Szczoteczki elektryczne mają ten plus, że oprócz dokładnego czyszczenia uzębienia, masują dziąsła, co zapobiega paradentozie. Zużytą szczoteczkę można oczywiście wymienić, zmieniając ruchomą końcówkę.

Firma Eris przygotowała dla swoich klientek nową serię kosmetyczną **Young & Unique**. Produkty zostały opracowane z myślą o kobietach zapracowanych, które kilka godzin dziennie spędzają w zamkniętych pomieszczeniach. Estetyczne, proste opakowanie i piękny zapach zachwycą niejedną panią. W kosmetykach zastosowano nowatorskie substancje – kompleks CaroSOME nadaje skórze gładkość i ładnie podkreśla karnację. W skład zestawu wchodzą między innymi krem na dzień do dojrzałej skóry, krem regenerujący na noc, żel do mycia twarzy. Kremy wyposażono w wysokiej ochrony filtr przeciwsłoneczny.

wzbogacono między innymi substancją wykazującą dłuższe, antybakteryjne działanie. Jeśli zatem zdecydujemy się dbać o nasze zęby kompleksowo, możemy skorzystać również z nowej szczoteczki Colgate Whitening, która oprócz zwykłych włókien zawiera specjalne, gumowe włókna wybielające.

FIAT

SEICENTO

	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
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

PALIO WEEKEND

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.2 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

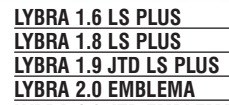
** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904)*

		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

	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
ALFA ROMEO 156							
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

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 grudnia 2004 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Prezes: Giovanni Sella	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrekcja Generalna	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	koordynacja działalności Magneti Marelli w Polsce
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 295 79 22, Fax (0-32) 2957958 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132199, Fax (0-33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
9. Comau Poland Sp. z o.o.	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
10. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Natale Rigano	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
11. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
12. Ingest Facility Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134018, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
13. Sadi Polska Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 57, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
14. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074900, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi finansowe i leasingowe
15. Fidis Faktoring Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074921, Fax (0-22) 6074853 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe
16. SIRIO Polska Sp. z o. o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Liberale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport

Joint Ventures

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

Tylko nie mów do nas „mały”

Gratulacje dla konstruktorów samochodów Ferrari za zdobycie po raz szósty z rzędu tytułu mistrza świata. Gratulujemy Michaelowi Schumacherowi mistrzostwa świata F1, zdobytego po raz piąty z rzędu w samochodzie Ferrari.
Gratulujemy trafnego wyboru wszystkim kierowcom Fiata Panda – najczęściej kupowanego samochodu w Polsce*.
Z ogromną przyjemnością chcielibyśmy również poinformować, że Fiat Auto Poland – Zakład w Tychach został uhonorowany Polską Nagrodą Jakości!

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

www.fiatpanda.pl

POLSKA NAGRODA JAKOŚCI
X edycja 2004
LAUREAT

Nowa Panda FIAT

* Źródło: SAMAR, dane za styczeń – październik 2004 r.