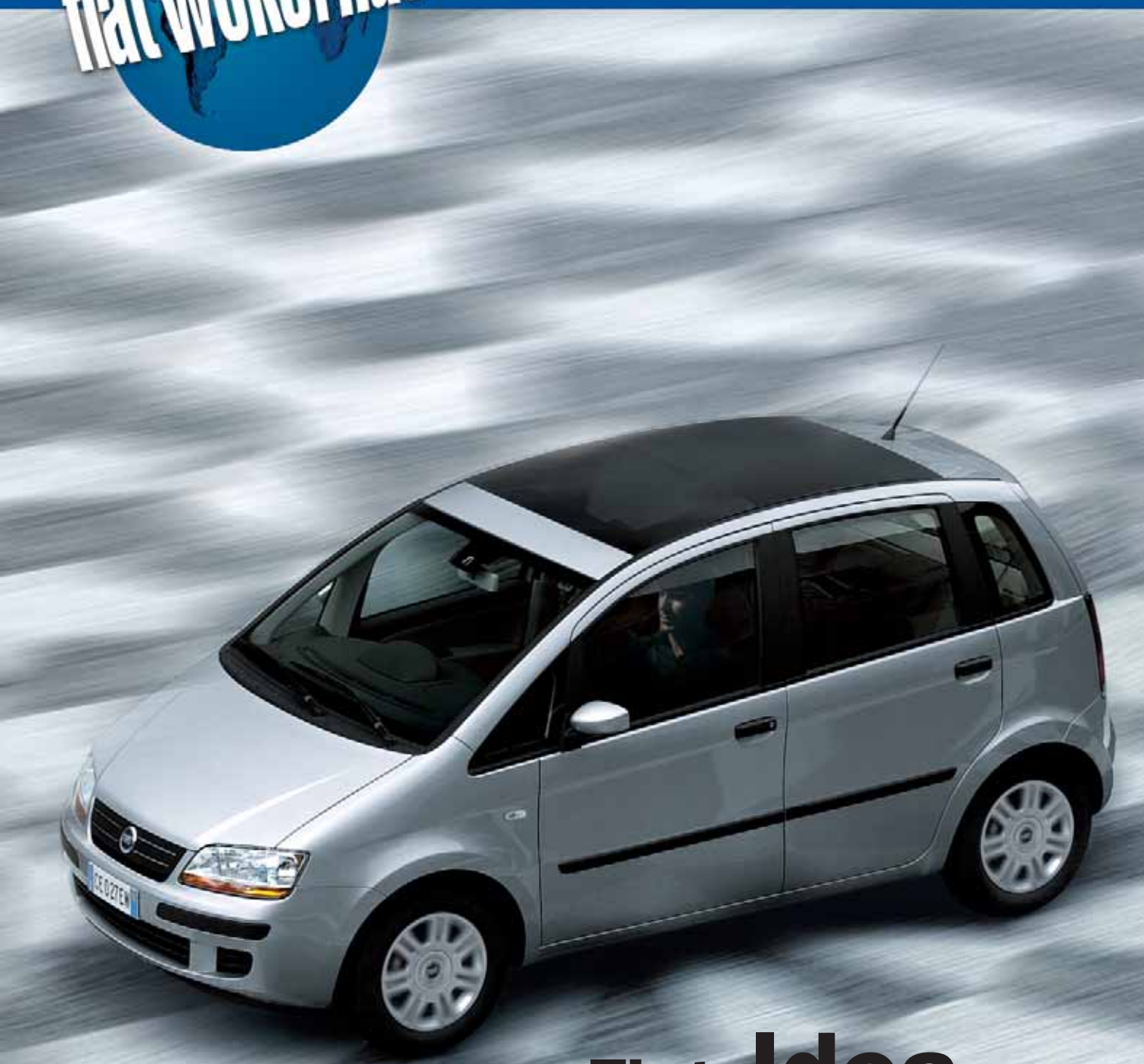
fiat wokół nas

CZASOPISMO DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
LUTY 2005

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 9 – NUMER 54



Fiat Idea debiutuje w Polsce

Od dziś możesz mnie nazywać ponaddźwiękowcem. I chociaż to ja, dobrze Ci znany Fiat Panda, to już jednak nie ten sam. Teraz mam nowy silnik Diesla Multijet – nowoczesny silnik wysokoprężny, który rozpędza mnie do 100 km/h w 13 sekund. A przy tym wszystkim spala tylko 3,7 litra na 100 km. To się nazywa przyjemność jazdy!

www.fiatpanda.pl

POLSKA NAGRODA JAKOŚCI
X edycja 2004

Multijet

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

Fiat Panda. Tylko nie mów do mnie mały.

FIAT

Fiat dla Ciebie 5 lat gwarancji lub 120 tys. km przebiegu. Program „Fiat dla Ciebie" obejmuje bezpłatne usługi naprawcze i usługi pomocy drogowej dla posiadaczy nowych modeli Fiata na okres 5 lat lub do przebiegu 120 000 km. Spytaj o szczegóły naszych dealerów.

fiat wokół nas
rok 9
numer 54
luty 2005

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
Irena Nycz-Imielska

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:
25 lutego 2005 r.

konkurs
4 Rozwiązanie konkursu „Moje wakacje, moja rodzina”

o tym się mówi
6 Ze świata Fiata

chwila refleksji
10 Prof. dr hab. Stanisław Waltoś

firma
12 Podsumowanie spółek Fiata w Polsce za rok 2004

20 Premiery: Alfa Brera i 159

22 Prezentujemy: Fiat Idea
28 Nowa Alfa 147
32 Alfa Crosswagon Q4
36 Benefia twoim ubezpieczycielem
38 Fiat Panda z silnikiem Multijet
40 Test Drive Pandy 4x4
44 Iveco Daily wożą chipsy i chrupki

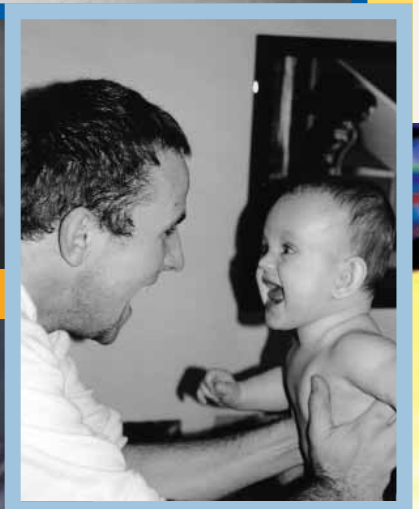
danie specjalne
46 Z nartami na Kaukazie

rubryki
52 Zalety teleobiektywów
54 Filmy: Gwiazdy w kinie domowym
55 Książki: życiowe remanenty
56 Nowości: Zakręcone komputery
58 Podróże: Płomienna fiesta Las Fallas
60 Cennik samochodów

Konkurs fotograficzny rozstrzygnięty

Moje wakacje,

Wszyscy zapomnieliśmy już o letnich wakacjach, więc przypominając o konkursie mamy nadzieję wnieść trochę ciepła w zimowe nastroje. Rozgrzeją się na pewno ci, którzy wykorzystali wakacje nie tylko na leżenie na plaży do góry brzuchem.



I miejsce

Pisanie o plaży, gdy śnieg za oknem jest trochę nie na miejscu, ale jak już jesteśmy przy tych wakacjach, plaży nie da się ominąć. A więc były wakacje, potem był ich fotograficzny plon, którzy odważniejsi wysłali nam do redakcji, i dobrze zrobili. Nagrodzeni nie żałują na pewno. Pozostali niech zbierają siły, bo być może za kilka miesięcy znowu zachęcać będziemy do próbowania sił w fotografii. W końcu jeśli się już kupuje aparat, warto nim utrwalać nie tylko uroczystości rodzinne.

Dzięki ogłoszonemu konkursowi mogliśmy się przekonać, że niektórzy z Was odwalili kawał dobrej roboty fotograficznej udowadniając, że aparat fotograficzny to jest sprzęt, za pomocą którego można wyrazić siebie i własną osobowość.

moja rodzina

Z tych fotografii ułożyła się całkiem interesująca galeria zainspirowana tematem konkursu: Moje wakacje, moja rodzina.
Zwycięzcom konkursu gratulujemy, tych, którym się nie poszczęściło zachęcamy, aby się nie zniechęcali i dalej próbowali swoich sił podpatrując otaczającą nas rzeczywistość. Sądzimy, że z nimi również spotkamy się niebawem na łamach naszego pisma.

II miejsce

Jury konkursu w składzie: Grzegorz Bury – art. fotografik, prezes Beskidzkiego Towarzystwa Fotograficznego, Maciej Feodorów – dyrektor artystyczny FWN, Andrzej Kubik – fotograf, właściciel Agencji Reklamowej z Bielska Białej, Jerzy Piekarczyk – redaktor naczelny FWN postanowiło:
wyróżnić pierwszą nagrodą (komputer przenośny laptop Fujitsu Siemens FSC Amilo L6825) **Przemysława Sanaka** z wydziału montażu Fiat Auto Poland.
Drugie miejsce zajęła **Agnieszka Pajor** – córka pracownika FAP, która otrzymuje discman Panasonic SL-CT710.
Trzecią nagrodę przyznaliśmy **Małgorzacie Czubale** z Gesco (cyfrowy, kompaktowy aparat fotograficzny Sony DSC-P93 ufundowany przez Satiz Poland).
Autorami wyróżnionych prac są: Paweł Mszyca - syn pracownika FAP, Dagmara Szczepanik - córka pracownika FAP, Kazimierz Gurgul - Automotive Lighting, Tomasz Radko - syn pracownika FAP, Janusz Ścierski - pracownik FAP.

nagroda specjalna

Porozumienie między Fiatem a General Motors

Zarządy Fiata i General Motors zatwierdziły 13 lutego br. umowę, według której General Motors zapłaci Fiatowi 1,55 miliarda euro za rozwiązanie Umowy Ramowej, łącznie z anulowaniem opcji sprzedaży, rozwiązaniem wszystkich spółek joint-venture oraz zwrotem 10% udziałów, które GM posiada w Fiat Auto Holdings.
GM może w dalszym ciągu korzystać z niektórych technologii Fiata związanych z produkcją silników JTD i obejmie 50% udziałów w zakładzie w Bielsku-Białej, gdzie produkowane są silniki wysokoprężne 1.3.
Umowa przewiduje m.in., że:
1. GM zapłaci Fiatowi 1,55 mld euro (miliard ze skutkiem natychmiastowym) a pozostałą część po rozwiązaniu – w ciągu 90 dni – spółek joint-venture.
2. GM zwróci Fiatowi 10% swoich udziałów, które posiada w Fiat Auto Holdings.
3. GM zatrzyma 50% udziałów w zakładzie w Bielsku-Białej, który produkuje silniki wysokoprężne 1,3 wraz z 50% własności intelektualnej.
4. GM pozostaje współwłaścicielem technologii silnika JTD i w dalszym ciągu będzie wykorzystywał silniki produkowane w zakładzie Fiata w Pratola Serra do pokrycia większości swojego zapotrzebowania w Europie. GM choć jest współwłaścicielem technologii JTD, nie będzie mógł produkować poza Europą silników Diesla JTD z przeznaczeniem na rynki europejskie.
5. Fiat i GM będą w dalszym ciągu wspierać wspólny rozwój istniejących platform.
6. Fiat będzie nadal sprzedawał GM know-how do rozwoju technologii silników Diesla.

SERGIO MARCHIONNE PRZEJMUJE FUNKCJĘ DYREKTORA GENERALNEGO I PEŁNOMOCNEGO FIAT AUTO

Sergio Marchionne, dyrektor generalny i pełnomocny Grupy Fiat, obejmuje tę samą funkcję również w Fiat Auto, w miejsce odchodzącego ze spółki Herberta Demela.
„Decyzja o przejęciu odpowiedzialności za Fiat Auto – powiedział Sergio Marchionne – mieści się w logice skoncentrowania wysiłków Grupy na uzdrowieniu i ożywieniu sektora samochodowego. Spośród wszystkich sektorów Grupy, to właśnie Fiat Auto musi być w centrum naszej uwagi. Pozostałe sektory pracują dobrze i intensywnie dla osiągnięcia założonych celów. Pierwsze rezultaty są już widoczne. Wszystkie sektory zamknęły 2004 rok wynikami wyższymi od założeń. Osiągnięcie progu rentowności operacyjnej Grupy w 2004 roku jest możliwe do zrealizowania”.

Zbliżenie Maserati do Alfy Romeo

Spółka Maserati powróci do Fiata. Dzięki tej operacji nawiązana zostanie ścisła współpraca techniczna i handlowa pomiędzy Alfą Romeo i Maserati.
W roku 2004 spółka Maserati sprzedała 4.600 samochodów. Spotkała się ponadto z nadzwyczajnym zainteresowaniem na świecie dzięki Quattroporte. Model ten zachwycił także Japończyków, którzy uznali go za „Najlepszy samochód zagraniczny” w plebiscycie Japan Automotive Hall of Fame Association. 250 egzemplarzy modelu sprzedanych w zaledwie kilka miesięcy a lista oczekujących na samochód jest wyjątkowo długa. Dzięki tej współpracy Alfa Romeo ma odzyskać zapał potrzebny do ponownego zajęcia pozycji lidera w swoim segmencie i rozszerzy swą obecność na międzynarodowych rynkach, jak w przypadku Maserati.

Rekordowa produkcja Fiat Auto Poland w 2004 roku

Fiat Auto Poland wyprodukował w 2004 r. w zakładzie w Tychach rekordową liczbę 306 427 samochodów (w 2003 r. 203 630.), czyli o 50,48% więcej niż w roku ubiegłym. W tym Fiata Pandę wyprodukowano w liczbie 236 608 szt., Seicento 69 317 szt. i Palio Weekend 502 szt.

Spółka ustanowiła także rekord w eksporcie samochodów: 265 104, tj. 86,5% (wzrost o 65,6% w stosunku do 2003 r.) wyprodukowanych w 2004 roku samochodów trafiło do 49 państw w tym m.in. do: Włoch, Niemiec, Francji., Holandii, Anglii, Hiszpanii, Grecji, Austrii, Belgii i Danii.

Po raz pierwszy w historii spółki nowa Panda trafiła także do Japonii, ale najnowszy model FAP jeździ także po drogach tak egzotycznych krajów jak: Martynika, Gujana Francuska, Kazachstan czy Gwadelupa.

Wartość eksportu w 2004 roku wyniosła blisko 2 mld euro.

Oto nowy Fiat Croma

Produkowany będzie w Cassino. Zaprojektowany przez Giugiaro, stawia na przestrzeń i komfort. Oferuje trzy rodzaje wyposażenia. Trzy, z pięciu silników, to turbodiesle.

Nowy Fiat Croma zadebiutował na Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Genewie, a jego sprzedaż rozpocznie się w czerwcu tego roku.

Zaprojektowany przez Giorgetto Giugiaro i produkowany w zakładzie w Cassino, przyjmie nazwę historycznego modelu Croma, wytwarzanego w latach 1985 – 1994 w liczbie ponad 450.000 egzemplarzy. Był wówczas wzorem dla sedanów klasy wyższo-średniej.

Nowy Fiat Croma mierzy 475 cm długości, 177 cm szerokości, 160 cm wysokości. Rozstaw osi wynosi 270 cm. Parametry te gwarantują wyjątkowy komfort podróżowania.

Nowy model oferowany jest w bogatej gamie, przewidującej trzy rodzaje wyposażenia i pięć rodzajów silników dopasowanych do mechanicznej lub automatycznej skrzyni biegów. Jednostkami napędowymi są: dwa silniki benzynowe (1.8 16v 130 KM i 2.2 16v 150 KM) oraz trzy silniki turbodiesel (1.9 16v Multijet 120 KM, 1.9 16v Multijet 150 KM i nowy 2.4 16v Multijet 200 KM).

Na gazie ziemnym po Warszawie

W zajezdni MZA w Warszawie odbyła się oficjalna prezentacja pierwszego w Polsce autobusu Irisbus napędzanego gazem ziemnym. Dwunastometrowy Irisbus Agora produkowany we Francji, napędzany jest silnikiem Iveco Cursor 8 CNG o mocy 275 KM. Zasięg tego pojazdu to ponad 400 km w cyklu miejskim, co pozwala na całodzienną eksploatację bez potrzeby uzupełniania paliwa. Kilkaset tego typu autobusów jeździ już ulicami innych miast europejskich. Niebagatelną zaletą tego autobusu jest niska emisja spalin spełniająca planowaną dopiero normę Euro 6, a emisja tlenków azotu jest o połowę niższa niż dopuszczalna wartość w przypadku normy Euro 5, którą planuje się wprowadzić w 2009 roku. Także hałas emitowany przez silnik CNG jest niższy o ok. 5dB niż w przypadku tradycyjnego diesla, co nie jest bez znaczenia w centrach miast. Nowy produkt spotkał się z żywym zainteresowaniem ze strony MZA, jak również władz miasta. Na prezentacji obecni byli m.in. (na zdjęciu od lewej): dyrektor generalny Iveco Poland Antonio Orlando, prezes MZA Roman Podsiadły, przedstawiciel władz miasta Warszawa oraz prezes firmy Kapena (dealer Irisbusa) Stefano Rossi.

Dwa Eurocargo w rajdzie Dakar 2005

Iveco uczestniczyło w rajdzie Dakar 2005, który rozpoczął się w Barcelonie 1 stycznia br. W trasę wyruszyły dwie ciężarówki Eurocargo (na zdjęciu), kierowane przez Miki Biasiona i Markku Alena. Włoch, wraz z pilotem Giorgio Albiero, został dwukrotnie rajdowym mistrzem świata na legendarnej Lancii Delta Integrale i dwukrotnie zdobył tytuł „Tout Terrain" za kierownicą Iveco Eurocargo. Fin Alen, choć nigdy nie uzyskał tytułu mistrza świata, jest jednak jednym z największych rajdowców wszech czasów. Za kierownicą dwóch ciężarówek – dla każdej przewidziano trzyosobową załogę – zasiedli również weterani rajdów Dakar: Livio Diamante i Toni Guido.

Ciężarówki Iveco Eurocargo uczestniczące w rajdzie wyposażono w sześciocylindrowy sześciolitrowy silnik Tector. W stosunku do modelu seryjnego wprowadzono w nim niewiele zmian. Zastosowano, między innymi, wzmocnione amortyzatory i system regulacji ciśnienia opon w trakcie jazdy, niezwykle potrzebny w terenie piaszczystym. Opony Pirelli PS22 Pista są wytrzymałe i doskonale sprawdzają się na miękkim podłożu, czyli drobnym piasku, będącym koszmarem saharyjskich rajdowców.

Nauka bliżej przemysłu

19 stycznia br. w Gliwicach dyrektor personelu i organizacji, Mario Liberale i rektor Politechniki Śląskiej prof. Wojciech Zieliński, podpisali siódme już regionalne porozumienie o współpracy między Fiat Auto Poland a Politechniką Śląską. Celem porozumienia jest wykorzystywanie doświadczeń i dorobku naukowego Politechniki oraz potencjału i pozycji FAP dla rozwoju całego regionu. Współpraca dotyczy uzgadniania tematów prac badawczych i magisterskich, wzajemnego prezentowania osiągnięć, a także promowania wśród studentów języka włoskiego i stwarzanie im możliwości jego doskonalenia także w zakresie terminologii technicznej. Uzgodniono, że od tego roku studentom ostatnich lat studiów, stworzy się warsztaty przygotowujące ich do rynku pracy (kultura przedsiębiorstwa, rozwój umiejętności komunikacji, pracy w grupie, itp.).

Współpraca pomiędzy uczelniami, a sferą przemysłu przynosi obustronne korzyści. Studenci poznają nowoczesne metody produkcji, zjawiska zachodzące w przedsiębiorstwie, metody zarządzania i rozwoju personelu oraz pracy zespołowej. Poszerzają swą wiedzę w wymiarze praktycznym. Natomiast Fiat Auto Poland korzysta z dorobku naukowego uczelni w dziedzinach najbardziej powiązanych z przemysłem motoryzacyjnym.

NAGRODA INŻYNIERÓW

Dyrektor Zakładu Karoserii Fiat Auto Poland w Tychach, inż. Zdzisław Arlet, został wyróżniony najważniejszą nagrodą w środowisku polskich inżynierów – tytułem „Złoty Inżynier 2004". Tytuł ten przyznają czytelnicy i redakcja miesięcznika polskich inżynierów i techników – Przeglądu Technicznego.

Uroczystość nadania tytułu odbyła się 21 lutego br., w warszawskim Domu Technika. „Jest to cenna nagroda – mówi dyrektor Arlet – która wprawdzie przyznawana jest konkretnej osobie, ale tak naprawdę jest uznaniem dla całej grupy ludzi – w moim przypadku dla całej załogi zakładu tyskiego za upór i konsekwencję w dążeniu do doskonałości w każdym obszarze. Technika to nie tylko wynalazki, to także dobra odznaczające się dużą kulturą techniczną użytkowania. W swoim codziennym działaniu pamiętać musimy, aby wszystko, co nas otacza, służyło dobru człowieka, który niekoniecznie zna prawa rządzące światem techniki".

Rekordowa sprzedaż Maserati

Sześćdziesiąt Quattroporte Maserati zakupionych w zaledwie 36 minut – to jakby dwa kontrakty na minutę. Ten niezwykły rekord został pobity w Stanach Zjednoczonych przez katalog wysyłkowy artykułów luksusowych Neiman Marcus. Firma zaoferowała 60 egzemplarzy modeńskiego supersamochodu w cenie 125 tysięcy dolarów. Centrala telefoniczna katalogu przeżyła dosłownie oblężenie – w nieco ponad pół godziny zamówiono wszystkie egzemplarze modelu.

New Holland nagrodzona na Eima

W trakcie wystawy Eima w Bolonii, jednej z najważniejszych w branży maszyn rolniczych, traktor New Holland TNV-A 75 zdobył nagrodę „Best of Specialized". Nagrodę przyznało międzynarodowe jury złożone z czternastu dziennikarzy specjalizujących się w tej dziedzinie.

Nagrodzony model, przeznaczony do pracy w winnicach (strategiczny sektor dla New Holland), jest naprawdę wyjątkowy, mimo że ma zaledwie metr szerokości, zapewnia kierowcy maksimum komfortu. Nową kabinę „Blue Cab" wyposażono w klimatyzację z filtrami na aktywny węgiel z systemem przeciwpyłkowym.

Znowu nagroda dla Fiata Pandy

W zorganizowanym przez miesięcznik AUTO MOTO konkursie na najlepsze samochody w Polsce 2004 roku, Fiat Panda zwyciężył w kategorii samochodu miejskiego. Czytelnicy w tej właśnie kategorii oddali najwięcej głosów na model z Tych, przyznając mu nagrodę AUTO MOTO LIDER 2004.

W finale konkurentami w tej kategorii były samochody: Mitsubishi Colt, Audi A3 i Citroën C2.

Uroczysta gala odbyła się w Warszawie 19 stycznia br. To zaszczytne wyróżnienie dla Fiata Pandy odebrał z rąk redaktora naczelnego AUTO MOTO, Roberta Mularczyka, Market General Manager FAP, Fabrice d'Arche.

notowała: Teresa Bętkowska, fot. Jan Zych

Po tropach doktora Fausta

Prof. dr hab. Stanisław Waltoś – prawnik i muzealnik, dyrektor Muzeum Uniwersytetu Jagiellońskiego Collegium Maius. W polskim prawodawstwie zapisał się wieloma innowacjami, miał wpływ m. in. na powołanie instytucji świadka koronnego i na wprowadzenie reguł obowiązujących w sprawozdawczości prasowej i telewizyjnej. Obecnie jest Przewodniczącym Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Karnego w Warszawie, przewodniczącym Komisji Nauk Prawnych PAN. Członek PAN i PAU oraz licznych towarzystw naukowych w kraju i za granicą, doktor h.c. UMCS w Lublinie.

Z wykształcenia jestem prawnikiem, z pasji – historykiem i muzealnikiem. Wszystko to razem przyczynia się do tego, że w przeszłości szukam prawdy, że z rozmaitych przedmiotów staram się odczytać ich dzieje.

Zarządzam Collegium Maius od 28 lat, od czasu, gdy schedę objąłem po Karolu Estreicherze jr. Jak się czuję w tej roli? Proszę spojrzeć na te pożółkłe tekturki, przejrzeć plik zapisany gęsto atramentem... To jest coś w rodzaju testamentu zostawionego mi przez Estreichera jr. Ze spisanych tam zaleceń w większości już się wywiązałem. Na przykład Libraria ma to, o co prosił poprzednik – m.in. zegar nad wejściem z kurantem i poruszającymi się figurami a także z wyzłoconą tarczą. W bramie od strony ulicy św. Anny barokowy ołtarz Matki Boskiej ulokowano we wskazanej przez Mistrza niszy – itd., itd. Odkrycie piwnic, które zostały udostępnione publiczności, to już moja inwencja. Bardzo chciałem ujawnić, jak dobrze zachowały się gotyckie mury najstarszej siedziby uniwersyteckiej – klejnotu, jakim jeszcze szczyci się tylko Bolonia we Włoszech, Salamanka w Hiszpanii i Praga. W podziemnych „komnatach" – gdzie znalazło się miejsce i dla przytulnej kawiarenki – toczy się teraz życie, odwiedzają je turyści i studenci.

Wystawa interaktywna, która od wiosny będzie wędrować po muzeach Polski, też została zorganizowana za mojego już kierowania Muzeum – teraz skupiam się na tworzeniu nowej. Planów związanych z Collegium Maius mam jeszcze wiele. I zapewniam: w moim testamencie też nie zabraknie zleceń dla następcy...

Nie ukrywam, ze jestem pokornym uczniem Karola Estreichera, kontynuatorem jego życiowego dzieła. Dlatego staram się, aby niezwykłość Collegium Maius nie została zmarnowana. Przeciwnie, ranga obiektu i tego, co się w nim dzieje, wzrośnie. Dlaczego, w takim razie, wbrew wielu pokoleniowym przekazom, twierdzę że Faust nigdy nie studiował w Krakowie, a stary zegar stojący w Stubie Communis, czyli Izbie Wspólnej CM UJ, nie ma nic wspólnego z „Panem Tadeuszem" Mickiewicza? Dlaczego dowodzę, że nie ma dowodów na to, że Józef Wybicki ułożył melodię do „Mazurka" Dąbrowskiego? Po co tropię los klocków Marcina Lutra czy eksponatów związanych z osobą Wita Stwosza?

Gdy pracowałem nad zbiorem szkiców do książki „Na tropach doktora Fausta” przydała mi się bardzo metodologia prawnicza, która nakazuje opierać się wyłącznie na źródłach, ale każe traktować je z najwyższą ostrożnością. Przy zbieraniu materiału do tej książki przydał mi się również solidny warsztat historyczny wyniesiony jeszcze ze studiów, z seminarium prowadzonego przez Adama Vetulaniego, profesora historii prawa polskiego, który zawsze podkreślał, że historii w sposób dyletancki nie można uprawiać.

Moim życiem często rządził przypadek, który powodował, że wybierałem taką a nie inną drogę. Prokuratorem zostałem dlatego, że na korytarzu spotkałem kolegę ze studiów. Naukowcem – bo w 1956 roku udzieliłem „Dziennikowi Polskiemu” wypowiedzi na temat projektu kodeksu karnego, a w kilka dni później, wspólnie z przyjacielem, napisałem artykuł na ten temat do „Państwa i Prawa”. Nawet pożar w Muzeum Młodej Polski („Rydlówce”) sprawił, że stałem się muzealnikiem. Po przeczytaniu w gazecie o pożarze, ani przez chwilę nie miałem wątpliwości, że właśnie PTTK powinno przyjść z pomocą w odbudowie domu, w którym Wyspiański podpatrzył a później opisał wesele Lucjana Rydla z bronowicką chłopką. 14 grudnia 1968 roku powołaliśmy odpowiedni komitet, a 20 listopada 1969 roku „Rydlówka” była już odremontowana. Jeśli miałem kłopot z przeforsowaniem jakiegoś projektu, z pomocą przychodził prof. Estreicher, którego poznałem, chodząc na kurs miejskich przewodników, bodaj w 1952 roku.

„Rydlówka” trochę mi zawdzięcza – ja Karolowi Estreicherowi wiele. Przede wszystkim to, że odchodząc w 1976 r. na emeryturę, na swojego następcę wybrał mnie. Czy od razu przyjąłem jego propozycję? Skądże! Czułem się dyletantem. Odmawiałem więc, broniłem się! Zwłaszcza że był to czas dyskusji na temat podporządkowania całego Muzeum UJ w Collegium Maius Instytutowi Historii Sztuki, a właśnie z tym Instytutem Estreicher mocno „darł koty” – o czym można przeczytać w jego Dziennikach, głównie w ich trzecim tomie. No, ale w końcu poddałem się.

Nie jestem unikatem, wielu prawników sprawdzało się przecież na innym niż prawnicze polu. Przykładem był Karol Estreicher, senior – wybitny prawnik, który zasłynął nie tylko jako twórca słynnej bibliografii, ale także jako reformator Biblioteki Jagiellońskiej. Gdy byłem chłopcem, któregoś dnia, bodaj od strony ulicy św. Anny weszliśmy z mamą na dziedziniec. Było tu wtedy szaro, ciemno i cicho. W latach studenckich już inaczej postrzegałem Collegium Maius. Ba, oswoiłem się z nim. Katedry Wydziału Prawa tu przecież miały swe lokum, tu więc przychodziłem na zajęcia. Teraz przychodzę codziennie do pracy, która stała się moją pasją...

Gdy patrzę na moje życie, muszę przyznać, że mam jednak wyjątkowy komfort. W dalszym ciągu uprawiam zawód zgodny z wykształceniem a równocześnie moje pasje stały się terenem innej działalności zawodowej. Jestem muzealnikiem, ale jestem i czynnym prawnikiem. Aktualnie zajmuję się m.in. nadużywaniem prawa procesowego, zwłaszcza przewlekłością procesu. Nie jest to wcale zjawisko nowe, tyle że ostatnio nasilone – głównie przez kiepską organizację pracy sądów, prokuratur i policji, niedoświadczenie młodych asesorów i sędziów, brak specjalistów (talentów) od ścigania przestępstw i niestety często skutkiem gnuśności prowadzących postępowanie. W tej chwili jest to najbardziej dotkliwa społecznie bolączka polskiego wymiaru sprawiedliwości. Świetnie ją określił wiele lat temu C.N. Parkinson: „Zwłoka jest najbardziej zabójczą formą odmowy”. Teraz też pracuję nad nową książką, piszę ją etapami – gdy mam na to czas i ochotę. Ale lubię „płodozmian”, bo nie pozwala mi „zaśniedzieć”. Lubię nowe wyzwania, dowodzić wciąż, że „profesor to człowiek, który po pierwsze jest zdania innego, po drugie – to zdanie inne musi być nowe”. Byle tylko doba miała trochę więcej godzin...

Filippo Gallino

Fiat umacnia swą pozycję w Polsce

Miniony rok był bardzo korzystny dla spółek Grupy Fiat w Polsce. Obroty wzrosły z 8 miliardów złotych w roku 2003 do 12,5 w roku 2004. Tendencję zwyżkową odnotowano również w eksporcie, którego wartość, głównie dzięki europejskiemu sukcesowi Pandy, przekroczyła 8 miliardów. O blaskach i (niewielu) cieniach, rzutujących na teraźniejszość i przyszłość polskich spółek Fiata, rozmawiamy z Enrico Pavoni.

Co roku o tej porze prezes zarządu Fiat Polska przyjmuje nas w swym biurze, żeby podsumować wyniki finansowe Grupy i przedstawić plany spółek Fiata w Polsce na rok 2005. W ubiegłym roku mówiliśmy o pozytywnych sygnałach, które – według przewidywań – miały w przeciągu kolejnych dwunastu miesięcy przeobrazić się w zadowalające wyniki. Jak wiadomo, prognozy nie zawsze się sprawdzają, dlatego z tym większą ciekawością jadę do Warszawy.

„Dla spółek Grupy Fiat w Polsce rok 2004 był naprawdę bardzo udany" – zaczyna bez wstępu Enrico Pavoni, nie dając mi szans na spokojne delektowanie się pyszną włoską kawą. Zapominam o cukrze i łykam ją jednym haustem. Nie mam jednak odwagi przerwać swojemu rozmówcy, nawet nie mrugam okiem, jakbym obawiał się, że czar tych wiadomości, które za chwilę usłyszę, pryśnie bezpowrotnie.

„To prawda, że w pewnym stopniu pomogło nam w tym euro. Przez sporą część roku waluta europejska trzymała się mocno wobec złotego, a to, jak wiadomo, sprzyja eksporterom. Ale korzystny bilans obrotów Grupy ma też inne źródła. Jednym jest duża konkurencyjność na poziomie kosztów i wydajności, a drugim wysoka jakość na poziomie wyrobów i procesów".

Bardzo dobre zeszłoroczne wyniki są w dużej mierze owocem europejskiego sukcesu Pandy, ale nie tylko. „Weźmy

Siedziba Fiata w Warszawie

W 2004 r. obroty spółek Grupy Fiat w Polsce (nie licząc czterech spółek joint-venture) przekroczyły 12,5 miliarda złotych, co stanowi ponad 50-procentowy wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

„Największe obroty – przechodzi do szczegółów Pavoni – zanotował Fiat Auto Poland: ponad 10 miliardów złotych (dla porównania – w 2003 r. 6,4 mld), z czego 8 mld w eksporcie. Tym samym Fiat Auto Poland potwierdził swoją pozycję największego polskiego eksportera – proszę słuchać uważnie – nie tylko w sektorze motoryzacyjnym, ale w całej gospodarce. Z jego linii montażowych zeszło prawie 3% polskiego eksportu, co w cyfrach przekłada się na 265 tysięcy samochodów. To prawdziwy rekord".

Swoistym rekordem jest też łączna liczba samochodów wyprodukowanych przez zakład w Tychach, która nigdy dotąd nie przekroczyła bariery 300 tys. Ale te suche dane to tylko jedna strona medalu, ta bardziej widoczna i dająca się zmierzyć. A przecież za tym sukcesem stoi spółka, która potrafiła uczynić z jakości swój główny oręż.

„Nie przez przypadek zdobywa się Polską Nagrodę Jakości – mówi z zapałem prezes Fiata Polska – i nie przez na przykład pod uwagę płocką spółkę CNH Polska – wyjaśnia Pavoni – która w ostatnich dwóch latach niemal podwoiła swoje obroty. Efekty te są zresztą widoczne na polskich polach: co trzeci traktor oznakowany jest logo CNH, a co drugi kombajn zbożowy powstał w Płocku. Albo Iveco Poland, która w 2004 roku odniosła znaczący sukces handlowy, odnotowując wzrost udziału we wszystkich segmentach rynku. Albo polskie spółki Magneti Marelli, które zwiększyły sprzedaż o ponad 70%".

przypadek zakład kierowany przez Zdzisława Arleta rejestruje takie wskaźniki jakości i wydajności, jakich nie powstydziłyby się najlepsze fabryki motoryzacyjne na świecie. Nie wiem, czy właśnie z tego powodu, ale po raz pierwszy w historii wyeksportowaliśmy Pandę na wymagający rynek japoński".
Pozostaje jeszcze kwestia polskiego rynku samochodowego, który kurczy się z roku na rok, spadając na coraz niższe

pozycje w klasyfikacji rynków europejskich. Nie wchodząc w jego specyfikę, Pavoni ogranicza się do krótkiego komentarza:
„Warunki na polskim rynku są efektem masowego importu samochodów używanych, przywłaszczającego sobie klientów przede wszystkim w tych segmentach, w których Fiat Auto Poland jest najmocniejszy. Ale pomimo tego marka Fiat pozostaje liderem, a Panda najlepiej sprzedającym się samochodem na polskim rynku. Jestem przekonany, że prędzej, czy później sytuacja wróci do normy, a wtedy nasza spółka będzie gotowa do wzmocnienia swej pozycji na rynku wewnętrznym".
Rok 2005 powinien zaowocować wieloma przedsięwzięciami również ze strony innych spółek Grupy Fiat. CNH Polska znacznie zwiększy produkcję poprzez rozszerzenie swojej gamy. Magneti Marelli otworzy na terenie zakładów w Bielsku-Białej halę o powierzchni 10 tys. m^2 pod produkcję amortyzatorów, a kolejnych 12 tys. m^2 zostanie przystosowanych do poszerzonej asortymentowo produkcji reflektorów.
Nie sposób nie wspomnieć też o spółkach joint-venture i firmach usługowych. „W roku 2004 osiągnęły one doskonałe wyniki w zakresie wydajności i na rok 2005 mają w zanadrzu sporo ważnych nowości – dodaje Pavoni i konkluduje – Fiat-GM Powertrain Polska stał się w krótkim czasie jednym z największych, jeśli nie największym, producentem silników diesel w Polsce. Niedawno świętował wyprodukowanie silnika z numerem 500.000, a według planów próg 1 miliona przekroczy już w 2005 r. Jednocześnie chce nam sprezentować małego diesla Multijet o mocy 90 KM. Dobrych wiadomości możemy się spodziewać także z sektora usługowego, przede wszystkim z Business Solutions, które poprzez swoje Polo Europa oferuje coraz szerszy wachlarz usług rachunkowych i administracyjnych dla wszystkich spółek Grupy Fiat w Europie".
Dziękuję za wywiad. I za kawę.

W KIERUNKU WYŻSZYCH SEGMENTÓW

FABRICE D'ARCHE, RYNEK POLSKI – MARKET GENERAL MANAGER

W bardzo trudnych warunkach, spowodowanych eksplozją importu samochodów używanych i spadkiem rynku nowych (aż o 16% w segmentach, w których Fiat, za sprawą Seicento, Pandy i Punto, sprzedaje 87% swej produkcji), w roku 2004 Fiat z powodzeniem obronił pozycję lidera, osiągając 16,7% udziału w rynku. Panda jest bezwzględnie najlepiej sprzedającym się samochodem w Polsce. Był to udany rok również dla samochodów dostawczych Fiata, które odnotowały 13% przyrost sprzedaży, a udziałem w wysokości 25,4% potwierdziły swą dominację na tym rynku. Alfa Romeo wprowadziła odnowione wersje 166 i 156, i wylansowała fascynującą GT. Lancia zwiększyła swą sprzedaż o 6 %, wykorzystując pojawienie się na rynku nowych modeli Ypsilon i Musa.

Nowa strategia ma na celu zwiększenie dochodowości naszych marek i działalności after sales, poprawę wizerunku naszych marek w celu nadania im większej wartości. Dlatego nie będziemy skupiać się jedynie na cenach i zniżkach. Sporo uzależnimy od wprowadzenia na rynek nowego silnika Multijet, synonimu technologii, przyjemności w prowadzeniu i ekonomiczności w użytkowaniu. Panda z silnikiem Multijet będzie jednym z filarów naszej strategii dla marki Fiat; drugim filarem będzie ponowne zbilansowanie mixu sprzedaży, który dziś koncentruje się głównie na samochodach małych. W marcu na rynek wejdzie Idea, w czerwcu Croma, w roku 2006 nowe Punto, a później, za dwa lata, nowe Stilo. Sporo nowości szykuje również Alfa: w lutym wprowadzamy 147 po face liftingu, Crosswagon i Q4, a w drugiej połowie roku pojawi się następca 156 o nazwie Alfa 159. To naprawdę niezły wstęp do tego, by udowodnić rynkowi, że będziemy kładli nacisk na jakość i na wartość marki, a nie na suche wyniki sprzedaży.

Pracujemy również nad odnowieniem wizerunku wszystkich salonów. Poprawa wizerunku marki jest nierozerwalnie związana z poprawą stacji sprzedaży i serwisu. Proces odnawiania został już rozpoczęty, a zakończy się przed wejściem na rynek nowego Punto w przypadku marki Fiat i nowej 156 w przypadku Alfy Romeo. Ponadto w dalszym ciągu będziemy realizować zaplanowane działania służące zwiększeniu poziomu zadowolenia naszych klientów. Jest bardzo pozytywne, że praca ta już teraz jest doceniana przez naszych klientów, czego dowodzą coraz lepsze wyniki CSI (Customer Satisfaction Index).

POLITYKA SPRZEDAŻY DLA PRACOWNIKÓW

W roku 2005 nastąpi dalsze poszerzenie możliwości zakupu ze zniżką dla pracowników. Właśnie po to, by wyjść naprzeciw ich potrzebom, myślimy o bardziej elastycznych rozwiązaniach. Już teraz osoby, które nie są zainteresowane darmowym pakietem ubezpieczeniowym, mogą skorzystać z większej zniżki. To rozwiązanie, wprowadzone w roku 2004, cieszyło się ogromnym powodzeniem, a w 2005 wprowadzimy inne alternatywy, m.in. ze zniżką i pięcioletnią gwarancją.

TADEUSZ ŚWIERCZEK, DYREKTOR GENERALNY FIAT-GM POWERTRAIN POLSKA

Miniony rok był dla nas okresem wytężonej, ale bardzo satysfakcjonującej pracy. Z naszych linii produkcyjnych zjechało dotąd ponad 500 000 nowoczesnych silników 1.3 SDE, z czego ponad 400 tys. właśnie w 2004 roku. Dobowa produkcja w naszej fabryce wyniosła średnio około 2.000 silników

Był to dla nas również czas wielu prestiżowych nagród. Nasz zakład otrzymał między innymi Nagrodę Gospodarczą Prezydenta RP w kategorii: Inwestycja Zagraniczna w Polsce. Polskie Towarzystwo Wspierania Przedsiębiorczości uhonorowało nas tytułem „Ten, który zmienia polski przemysł". Jako zakład zajęliśmy czwarte miejsce na Liście 500 największych przedsiębiorstw zlokalizowanych w Polsce z największym wzrostem przychodów, a także zostaliśmy nominowani do tytułu Filary Polskiej Gospodarki 2004.

Były również nagrody dla naszego najważniejszego produktu – w konkursie „International Engine of the Year 2004" silnik 1.3 SDE zdobył trzecie miejsce w ogólnoświatowym rankingu i drugie w swojej klasie 1.0-1.4 litra. Otrzymane nagrody i przyznane firmie tytuły stanowią dla Fiat-GM Powertrain Polska wielki zaszczyt. Jednak to sam wyrób i jego najwyższa jakość, przy zachowaniu najniższej ceny oraz metody jego wytwarzania są celem nadrzędnym i stanowią istotę działania Spółki. Przekroczenie oczekiwań wszystkich klientów i chęć bycia najlepszym staje się celem naszego działania.

W 2005 roku powinien zjechać z taśm montażowych nasz milionowy silnik SDE. Obecnie trwają również prace przy uruchomieniu produkcji nowego 90-konnego silnika SDE.

ADRIANO FONTANA, PREZES AUTOMOTIVE LIGHTING POLSKA I SPÓŁEK MAGNETI MARELLI

Zgodnie z prognozami 2004 rok okazał się pozytywny dzięki dobrym wynikom sprzedaży, zwłaszcza dla Fiata Auto. Nie oznacza to jednak, że był to rok spokojny; wręcz przeciwnie, pod pewnymi względami był trudniejszy od poprzednich z powodu silnych napięć na międzynarodowych rynkach związanych ze wzrostem kosztów surowców, co w konsekwencji odbiło się niekorzystnie na naszej działalności.

Wartość sprzedaży spółek Magneti Marelli w Polsce wyniosła ogółem 1.180 milionów PLN, z czego około 200 milionów poza Grupą Fiata, a ponad 15% w eksporcie – przy ogólnym zatrudnieniu wynoszącym ponad 1000 osób. We wszystkich spółkach nastąpiła poprawa jakości i ograniczenie kosztów. Również dla wszystkich spółek 2004 rok był rokiem nowych uruchomień. Dla Magneti Marelli Suspension Systems największym wyzwaniem było uruchomienie produkcji zawieszenia dla Pandy 4x4, natomiast dla Magneti Marelli Exhaust Systems – uruchomienie produkcji kompletnych układów wydechowych dla wersji benzynowej i wersji diesel Pandy 4x4 oraz 9 rodzajów katalizatora dla różnych wersji silnika Multijet produkowanego przez Fiat GM Powertrain Polska. Natomiast dla Automotive Lighting Polska rok 2004 był początkiem ważnego etapu transformacji i rozwoju. W roku ubiegłym przeniesiono do Sosnowca produkcję 36 wyrobów (lamp przednich i tylnych) z Anglii oraz 4 wyrobów z Włoch; ponadto uruchomiono produkcję nowej tylnej lampy do Skody Octavii A5. Wartość produkcji sprzedanej na eksport przekroczyła 70% całości sprzedaży.

Rok 2005 będzie dla Magneti Marelli w Polsce rokiem intensywnego rozwoju i ważnych zadań.

Magneti Marelli Exhaust Systems będzie kontynuować rozwój i uruchamianie produkcji nowych katalizatorów uzupełniających gamę silników produkowanych przez Fiata GM Powertrain Polska. Magneti Marelli Suspension Systems uruchomi produkcję amortyzatorów – w pierwszym etapie dla Fiata Pandy, na którą to działalność w zakładzie w Bielsku-Białej przygotowano ponad 10 000 m^2 powierzchni.

Automotive Lighting kontynuuje swój rozwój; powiększa zakład o kolejne 12 000 m^2, aby móc ulokować produkcję przeniesionych z Włoch wyrobów przeznaczonych dla wielu znaczących producentów samochodów w Europie, jak również zapewnić powierzchnię dla uruchomienia produkcji 4 nowych, ważnych wyrobów, w tym lamp tylnych i trzeciego światła „stop" dla najnowszego modelu Toyota /Peugeot/Citroën – których będziemy wyłącznym dostawcą.

Ponadto w Automotive Lighting uruchomiono urządzenie do produkcji kloszy z tworzyw sztucznych do reflektorów Fiata Pandy, co – podobnie jak produkcja amortyzatorów w Magneti Marelli Suspension Systems – stanowić będzie kolejny krok na drodze do „polonizacji" modelu Panda.

ZBIGNIEW POKORSKI, DYREKTOR OPERACJI PRZEMYSŁOWYCH CNH POLSKA

Rok 2004 był kontynuacją strategii przyjętej dla CNH Polska w ramach generalnego projektu „European Racjonalization Footprint". Jego efektem jest uruchomienie od 2000 roku w zakładzie w Płocku produkcji takich wyrobów, jak: kombajny zbożowe z rodziny TC; headery zbożowe (także dla zakładu w Belgii); headery do zbioru kukurydzy; prasy rolujące do siana i słomy; prasy rolujące z adaptacją do owijania folią plastykową bel; części i podzespoły dla innych firm w Belgii, USA, Ameryce Południowej, Francji. W 2004 roku w Płocku nastąpiły kolejne uruchomienia podzespołów dla firm z grupy CNH. Najbardziej znaczącymi są: szarpacze słomy do kombajnów TX i CS produkowanych w CNH Belgia oraz rozpoczęcie produkcji podzespołów dla zakładów produkujących traktory we Włoszech, Anglii i Francji. Rok 2004 był trudny w utrzymaniu parametrów budżetowych kosztów produkcji, na co wpływ miały problemy wynikające z sytuacji na rynkach światowych. Głównym powodem był i jest drastyczny wzrost cen stali, jak również jej dostępność. CNH Polska z dużą determinacją i sukcesem obniżała koszty produkcji i równoważyła wzrost cen materiałów w innych obszarach działalności. W porównaniu do 2003 r obroty firmy wzrosły o ok. 22% w wyniku zwiększenia asortymentu, jak również wielkości produkcji. Wymagało to od nas zwiększenie zatrudnienia w okresie od stycznia do końca czerwca o ok. 55 osób. Bilans nie jest jeszcze zamknięty, ale wszystko wskazuje na to, że rok 2004 zakończył się pozytywnym wynikiem finansowym. Przed nami nowe wyzwania i plany w 2005 roku. Już teraz możemy stwierdzić, że wielkość produkcji w I połowie roku wzrośnie znacząco w porównaniu z rokiem 2004. W dalszym ciągu będziemy zwiększać asortyment produkcji. Nastąpi to już w marcu, kiedy zaczniemy dostarczać do zakładu w Belgii

oraz USA zespół młócący do kombajnów CS, a do Belgii także zespół rozrzutnika plew do kombajnów CR oraz części i podzespoły do traktorów do europejskich zakładów CNH. Znacząco zwiększy się produkcja headerów zbożowych (od 3 do 10 m szerokości roboczej) do wszystkich kombajnów produkowanych w Europie, ponieważ w 2005 roku wyroby te będą produkowane tylko w Płocku.

ANTONIO ORLANDO, DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY IVECO POLAND

Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej odnotowano ponad 40% wzrost nowo zarejestrowanych pojazdów użytkowych. Iveco Poland umiejętnie wykorzystała okazje pojawiające się na rynku i zwiększyła w 2004 roku sprzedaż z 1450 do 2040 sztuk. W najbardziej popularnym segmencie 3,5-6,5t. samochodów z rodziny Daily, spółka osiągnęła wzrost o 33,8%. W segmencie średnich aut dostawczych – (6,5-15,9t) nasz udział w rynku zwiększył się do 15,7%. Odnotowaliśmy również największy, bo aż 60% wzrost sprzedaży. Było to możliwe dzięki dobrej opinii, jaką cieszy się EuroCargo, jak również zaufaniu, jakim klienci obdarzają nasze pojazdy. W najbardziej wymagającym segmencie ciężarówek powyżej 16t., ilość sprzedanych samochodów wzrosła aż o 46%. Cieszymy się, że wzorem rynków zachodnich, klienci nabierają coraz większego zaufania do niezawodnych i nowoczesnych Stralisów. Wzmocnienie pozycji na rynku polskim Iveco osiągnęło dzięki poszerzaniu gamy wyrobów. Model Daily jest teraz oferowany z nowymi silnikami o mocy 136 i 166 KM, spełniającymi normy Euro 4 i wyróżniającymi się niskim zużyciem paliwa i kosztów utrzymania. Kolejna nowość to Trakker, czyli pojazd przeznaczony do prac budowlanych, który jest właśnie wprowadzany na rynek z myślą o wykorzystaniu możliwości, jakie pojawiły się w związku z budową infrastruktury w Polsce. Obecnie Iveco koncentruje się przede wszystkim na usługach. Pojawiła się konieczność wzmocnienia sieci sprzedaży i skuteczności działań w obszarze Customer Service. Wzmocnieniu sieci sprzedaży mają posłużyć nowe kontrakty na sprzedaż i usługi, które pozwolą w większym stopniu pokryć rynek w Polsce, na którym działa obecnie ośmiu dealerów, posiadających również swoją sieć sprzedaży.

MAREK KANAFEK, DYREKTOR TEKSID IRON POLAND

Rok 2004 nie sprzyjał odlewni w Skoczowie. Nie nastąpił spodziewany przełom w zapotrzebowaniu na odlewy, a na dodatek wystąpiło gwałtowne załamanie na rynku złomu. Od stycznia do marca ceny złomu (odlewnia kupuje go ponad 50 tys. ton rocznie), uległy podwojeniu. Taki poziom cen utrzymuje się do dnia dzisiejszego. W efekcie zamiast planowanych 45.757 ton wyprodukowano i sprzedano 40.431 ton odlewów.

W działalności spółki w roku 2004 za pozytywny należy natomiast uznać opracowany i wdrożony program oszczędnościowy, który pozwolił zredukować negatywny wzrost kosztów zaopatrzenia, a także kontynuować rozwój nowych produktów (w sumie 40 pozycji). W połączeniu z uruchomieniami dokonanymi w 2003 roku sprzyja to pozytywnym prognozom na przyszłość.

W 2004 roku zapadła również decyzja o przeniesieniu produkcji wałów korbowych z Crescentino (Włochy) do zakładu w Skoczowie. Stanowi to poważne wyzwanie, ale pierwsze wyniki są bardzo pozytywne.

SPÓŁKI USŁUGOWE ORAZ FINANSOWE

Business Solutions: Najważniejsze wydarzenie, które było udziałem spółki w roku 2004, wiązało się ze zmianą systemu księgowania. Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej oddział GESCO, zajmujący się usługami finansowo-administarcyjnymi, zaczął pracować w oparciu o nowoczesny system księgowania SAP.

W 2004 roku dużo uwagi poświęcono pracom związanym z przystosowaniem się do Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej oraz restrukturyzacji Polo Europa, której celem jest przygotowanie stabilnej bazy dla przyszłych delokalizacji pracy z rynków europejskich. W roku 2005 planujemy uruchomienie działalności w ramach Śląskiej Strefy Ekonomicznej, gdzie zostanie stworzonych około 100 nowych miejsc pracy.

Sirio Polska: Rok 2004 był dla Sirio Polska rokiem konsolidacji. Zgodnie z zasadą ciągłej poprawy, w minionym roku przystąpiono do wdrażania procedur ISO 9001, 14001 i 18001. W roku 2005 działania te staną się nowym impulsem do korzystania z szans na rynku, który oczekuje usług o coraz wyższym standardzie jakościowym.

Fiat Bank Polska SA: Spółka udzieliła w ubiegłym roku 19.755 kredytów na zakup samochodów, wartości 272,9 mln zł. W odpowiedzi na potrzeby rynku, Fiat Bank wspólnie z Fiat Auto Poland zaoferowały też nową atrakcyjną ofertę „mikrorata", skierowaną do klientów, chcących nabyć droższy, lepiej wyposażony samochód z zachowaniem niskiej raty miesięcznej i wolą jak najkrótszy okres zadłużenia, bez znacznego obciążenia ratami. W 2004 roku podjęto także szereg działań, zmierzających do podniesienia jakości obsługi. Na uwagę zasługuje wprowadzenie nowego oprogramowania umożliwiającego wysyłanie wniosków kredytowych on-line oraz automatyczną akceptację wniosków kredytowych, a także stworzenie Działu Zarządzania Relacjami z Klientem. W 2005 roku Fiat Bank Polska zamierza oferować m.in. atrakcyjne kredyty gotówkowe dla stałych klientów, kredytowanie sieci sprzedaży Fiat Auto Poland, a także wyjątkowo korzystne warunki dla pracowników Grupy Fiat.

Fidis Leasing Polska. Dla tej spółki był to bardzo pomyślny rok. W stosunku do 2003 roku jej obroty wzrosły bowiem o 189%. W 2004 roku spółka zawarła aż 2.782 kontraktów leasingowych o łącznej wartości 108,5 mln zł. Klienci mieli także możliwość skorzystania z nowego produktu pn. Złoty Polski Leasing – oferty leasingowej na samochody osobowe i dostawcze Fiat, Alfa Romeo i Lancia, w której wpłata własna wraz z opłatami miesięcznymi oraz wykupem równa się cenie samochodu. W roku ubiegłym wprowadzono ponadto automatyczne zarządzanie komunikacją z siecią sprzedaży w procesie podpisania umowy leasingu, co w znacznym stopniu podniosło kompleksową jakość usług.

Ingest Facility Polska: W roku ubiegłym najważniejsze przedsięwzięcia zrealizowane przez spółkę związane były z wykonaniem remontów oraz usług dla spółek Fiata w Polsce, a dla firm spoza Grupy – budowa hali CF Gomma w Częstochowie (10 tys. m^2), budowa pompowni i zbiornika wody pożarowej w Bielsku-Białej oraz budowa placu logistyki transportu w Tychach. Jak co roku, Ingest Facility Polska zajmowała się, na zlecenie spółek Grupy Fiat, stroną organizacyjną Dnia Rodzinnego, kolonii letnich dla dzieci i prezentów mikołajkowych. ■

Brera i 159
Alfy jak marzenie

Zadebiutowały na genewskim Salonie: Alfa Romeo 159, która zastąpi model 156, oraz przyszłościowe coupé „2+2”. Obydwa samochody zaprojektował Giorgetto Giugiaro. Modele oferują szeroki wybór silników, benzynowych i diesla, o mocy od 160 do 260 KM oraz napęd przedni lub stały na cztery koła.

cy 200 KM oraz dwa 1.9 JTD: pierwszy 16v o mocy 150 KM, drugi 8v o mocy 120 KM. W gamie oferowane są nowe 6-stopniowe skrzynie biegów, w kilku wersjach także skrzynie biegów automatyczne i skrzynia zrobotyzowana Selespeed.

Nowa Alfa Romeo 159 proponuje także ewolucje napędu stałego 4x4, znanego już z Crosswagon Q4.

Sportowe coupé Alfa Romeo Brera została zaprezentowana na Salonie w Genewie, w miejscu, w którym w 2002 roku przedstawiono ją jako oryginalny concept car projektu Giorgetto Giugiaro i zdobywcę wielu prestiżowych międzynarodowych wyróżnień.

Alfa Romeo Brera, która wejdzie niebawem do sprzedaży, posiada cechy wyróżniające markę: sportowy charakter i elegancję, harmonię form i przestrzeni. Wszystko połączone z doskonałymi rozwiązaniami tech-

Alfa Romeo 159 to prestiżowa i elegancka berlina o sportowym charakterze, prezentująca włoski niepowtarzalny styl. W stosunku do modelu 156 zapewnia lepszą wygodę we wnętrzu, co potwierdzają wymiary: długość 4660 mm, szerokość 1828 mm i wysokość 1417 mm. Samochód zapewnia szeroką gamę silników, przede wszystkim trzy nowe silniki benzynowe JTS: 3.2 V6 24v o mocy 260 KM; 2.2 (185 KM) oraz 1.9 (160 KM). Ale w ofercie Alfy Romeo zawsze dostępne są także awangardowe silniki diesla, w tym przypadku: 2.4 JTD 5-cylindrowy 20v o mo-

nologicznymi i przyjemnością prowadzenia. Nowa coupé Alfa „2+2" jest długa (4,4 m), ale dzięki zabiegom stylistycznym Giugiaro, tj. stożkowatym zwężeniom przodu oraz tyłu samochodu, zewnętrzne linie Brery dają wrażenie zwartości. Natomiast wnętrze jest przytulne i wyrafinowane, dzięki zastosowaniu prestiżowych materiałów i innowacyjnych rozwiązań. Na przykład szeroki, kryształowy dach, który oświetla wnętrze i zwiększa poczucie przestrzeni. Nowa Brera dostępna jest w trzech wersjach silnikowych: turbodiesel (2.4 JTD o mocy 200 KM) i dwa silniki benzynowe JTS (2.2 185 KM i 3.2 260 KM) oraz z dwoma wersjami skrzyń biegów: mechaniczną 6-biegową i automatyczną. ■

Stefania Castano

Wielka Idea

Jego nazwa zapowiada produkt innowacyjny i niekonwencjonalny, ale jest również akronimem wyrazów: inteligencja, design, emocje, architektura (po polsku konstrukcja). To cztery filary, na których opiera się ten kompaktowy model.

Długość Fiata Idea jest porównywalna do Punto, ale model proponuje inną koncepcję wnętrza i wiele praktycznych rozwiązań, dzięki którym odkrywamy za każdym razem przyjemność podróżowania.

„Zaprojektowaliśmy Fiata Idea, zaczynając od wnętrza, to znaczy odwrotnie niż postępuje się zazwyczaj przy projektowaniu samochodu – mówi Nevio Di Giusto, odpowiedzialny za Rozwój Produktu Fiata i Lancii. – Na początku naszą uwagę skupiliśmy na wszystkim, co wzbudza u podróżujących pozytywne wrażenia i emocje, a więc na poczuciu wygody i przyjemności. Takie właśnie odczucia pojawiają się za każdym razem przy wsiadaniu do samochodu. I z upływem czasu klient coraz bardziej utwierdza się w przekonaniu, że dokonał słusznego wyboru. Codziennie czeka go niespodzianka, odkrywa bowiem coraz to nowe rozwiązania wychodzące naprzeciw jego oczekiwaniom i cieszy go, że ma samochód, który ułatwia mu załatwianie codziennych spraw. To poczucie zadowolenia pomaga z czasem pozyskać na stałe klienta i zdobyć jego lojalność wobec marki”.

Jakie zatem elementy wpływają na wrażenie wygody w Fiacie Idea? „Przede wszystkim ergonomia – wyjaśnia Di Giusto z precyzją typową dla inżyniera i z pasją właściwą twórcy. – Wraz z profesorem Del Monte, znanym we Włoszech fizjologiem i dyrektorem Departamentu Biomechaniki w Instytucie Medycyny Sportu w Coni, analizowaliśmy na przykład fotele, zwracając szczególną uwagę na ich wymiary, czy też nacisk wywierany na ciało. W celu rozświetlenia wnętrza zastosowaliśmy jasne, relaksujące kolory. Zwraca-

Wielka Idea

liśmy także uwagę na dobór materiałów. Na przykład plastik, szczególnie w jasnym odcieniu, sprawia wręcz wrażenie tkaniny. Wart podkreślenia jest także fakt, że z wnętrza widać otoczenie w promieniu 360 stopni, ponieważ samochód ma ogromne powierzchnie szyb, co umożliwia doskonałą widoczność, a więc pełną kontrolę jazdy. Wrażenie to potęguje proponowany w opcji przezroczysty dach Skydome: wówczas naprawdę wydaje nam się, że mamy otwarty dach a podróż połączona jest z wypoczynkiem na łonie natury".

Światło, kolory, materiały, widoczność – wszystko to zapewnia podróżującym poczucie pełnego relaksu. Ale wrażenie wygody we wnętrzu pojazdu zależy przede wszystkim od przestrzeni, jaką dysponujemy. Również pod tym względem Fiat Idea może być wzorem. Wystarczy powiedzieć, że fotel kierowcy został zaprojektowany dla osób o wzroście od 1,5 do 2 metrów: to już rekord. I jeżeli za kierownicą zasiądzie koszykarz, za nim równie wygodnie może się rozsiąść inny „olbrzym". Model posiada też jeden z najbardziej pojemnych bagażników w swojej kategorii: 320 litrów, a po złożeniu tylnego siedzenia aż 1420 l".

Fiat Idea wydaje się mały na zewnątrz, ale duży wewnątrz. „W stosunku do Punto samochód jest wyższy o osiemnaście centymetrów – kontynuuje Di Giusto – a to zwiększa poczucie komfortu pasażerów. Mamy również możliwość organizowania, na różne sposoby, przestrzeni wewnątrz pojazdu, i nie jest to wcale trudne, wyszliśmy bowiem z założenia, że wachlarz dostępnych możliwości nie powinien nigdy utrudniać obsługi".

A zatem, fotele przednie można składać w stolik, siedzenia tylne (w wersji Dynamic) przesuwać, dzielić, składać i pochylać na kształt *chaise longue* (szezlongu) lub też składać każdy oddzielnie. Są to drobiazgi, ale w sumie, jak twierdzi nasz rozmówca, sprawiają wrażenie, że podróżujemy samochodem stworzonym dla i wokół człowieka. „Weźmy na przykład dźwignię zmiany biegów: jest umieszczona na środku deski rozdzielczej, mamy ją zatem od razu do dyspozycji, kiedy przenosimy prawą rękę znad kierownicy; dźwignia nie przeszkadza także w sytuacji, kiedy musimy przesiąść się z lewej na prawą stronę samochodu". Wysokość płaszczyzny siedzenia w stosunku do drogi jest wygodna i naturalna – pozwala na wsiadanie i wysiadanie z samochodu bez pochylania się czy wstawania. Zestaw wskaźników, znajdujący się na środku deski rozdzielczej, jest bardzo łatwy w odczycie – nie odbija światła i nie zniekształca informacji. „Jego umiejscowienie – dodaje Di Giusto – umożliwia korzystanie

Cztery możliwe konfiguracje wnętrza

z informacji także pasażerom. Fiat Idea jest bowiem samochodem, które zachęca do jazdy w towarzystwie, zaprojektowanym tak, aby zapewnić maksimum komfortu zarówno kierowcy, jak i pasażerom. Potwierdzeniem tego jest automatyczny system klimatyzacji dwustrefowej i wiele schowków na przedmioty, nie tylko w pobliżu kierowcy, ale również tu i ówdzie – w zasięgu wszystkich pasażerów".

JEST MIEJSCE DLA WSZYSTKICH I NA WSZYSTKO

Miejsca	5
Drzwi	5
Długość	3930 mm
Szerokość	1698 mm
Wysokość bez obciążenia	1660 mm (1690 z relingami)
Rozstaw przednich kół bez obciążenia	1434 mm
Rozstaw tylnych kół bez obciążenia	1424 mm
Rozstaw osi	2508 mm
Pojemność bagażnika	320/1420 dm^3

Po tym jak pojęcie wygody przestudiowano na wszelkie sposoby, Giorgetto Giugaro i projektanci z Centrum Stylu Fiata nie mieli już żadnych problemów z zaprojektowaniem zewnętrznej sylwetki pojazdu.

„Jeżeli weźmiemy wymiary wnętrza modelu i narysujemy linię, która by je otaczała w sposób jak najbardziej płynny, otrzymamy zewnętrzny profil Fiata Idei – tłumaczy Di Giusto. – Nic na siłę. Patrząc na niego widzimy, że sylwetka modelu jest w pełni naturalna. Kształty harmonizują się częściowo z otoczeniem, częściowo jak gdyby odzwierciedlają panowanie człowieka nad przyrodą. Weźmy na przykład igloo: ma bardzo naturalne kształty, ponieważ sprawia wrażenie, że powstało w wyniku osuwania się śniegu po dachu. Natomiast drapacz chmur jest wyrazem potęgi, technologii, dominacji nad prawami przyrody. Fiat Idea posiada obydwa te aspekty: profil jest harmonijny, jakby powstał pod wpływem wiatru, ale wyraźny rysunek boków, zbiegających się z przodu modelu oraz łuki nadkoli są wyrazem siły, dynamizmu i jednocześnie stabilności".

Fiat Idea to samochód, który podoba się na pierwszy rzut oka, ale co ważne – także z upływem czasu, kiedy zaczynamy sobie zdawać sprawę z faktu, że jest to właśnie samochód wychodzący naprzeciw naszym potrzebom. Również dlatego, że przestrzennemu wnętrzu towarzyszy awangardowa mechanika i technologia.

W Fiacie Idea mamy do wyboru dwa silniki: benzynowy 1.4 16v o mocy 95 KM oraz 1.3 Multijet 16v o mocy 70 KM. W samochodzie dostępna jest również automatyczna skrzynia biegów „Dualogic" umożliwiająca pełne relaksu prowadzenie, przycisk „economy" dla osób pragnących oszczędzać paliwo, a w opcji CONNECT (nawigacja satelitarna) zwiększający nie tylko wygodę jazdy, ale również i bezpieczeństwo. Jeżeli chodzi właśnie o bezpieczeństwo, model dysponuje nie tylko najnowszymi systemami elektronicznymi, ale również posiada solidną konstrukcję i jedną z najlepszych w tym segmencie sztywność skrętną nadwozia. Dzięki temu Idea przeszła między innymi słynny „test łosia" (symulujący nagły manewr w celu ominięcia przeszkody) przy prędkości 68 km/h.

Jakie są mocne strony Idei w porównaniu z samochodami konkurencji? „Przede wszystkim wymiary – tłumaczy Di Giusto. – Zaprojektowaliśmy samochód nieco krótszy, aby był zwinniejszy w mieście, łatwy do parkowania i prowadzenia po zatłoczonych ulicach. I nieco wyższy, aby oferował więcej przestrzeni i wygody we wnętrzu pojazdu. W ostatecznym rachunku uzyskaliśmy samochód lekki, zwinny, o doskonałych osiągach, który ma wprawdzie silniki mniejsze niż samo-

chody konkurencji, ale też o mniejszym zużyciu paliwa".

Zdaniem Di Giusto, aktualna tendencja do konstruowania samochodów wyższych, podobnych do modeli jednobryłowych, nie jest tylko modą. „W wyższych segmentach – dodaje – duże samochody osobowe zabrały znaczną cześć rynku modelom station wagon. Wśród samochodów średnich rozmiarów Multipla stanowi cenioną alternatywę w stosunku do tradycyjnych modeli segmentu C. Uważamy, że taka tendencja nastanie także w segmencie pojazdów kompaktowych. Wartość dodana to dużo przestrzeni i wszechstronność, tak typowe dla dużych samochodów, ale w mniejszej skali. Dlatego właśnie projektując Fiata Ideę nie odeszliśmy zbytnio od wymiarów segmentu B (3,60 – 3,90 m). Z drugiej strony, dążenie do zaprojektowania jak najwięcej miejsca na małej przestrzeni zawsze towarzyszyło marce Fiata". ■

Wiele gustów, wiele idei

Fiat Idea, obywatel Europy, proponuje odmienną wersję dla każdego z pięćdziesięciu rynków, na które jest przeznaczony. Klient polski ma wybór pomiędzy dwoma silnikami (1.4 16v, 1.3 Multijet), dwoma rodzajami wyposażenia (Actual, Dynamic), dwunastoma kolorami karoserii i trzema wykończeniami wnętrza. Wyposażenie seryjne wzbogacono już w Idei Actual, która pod względem bezpieczeństwa oferuje: ABS z EBD, dwie przednie poduszki powietrzne Multistage, system antywłamaniowy Fiat Code, zagłówki i trzypunktowe pasy bezpieczeństwa przy wszystkich fotelach (przednie są wyposażone również w napinacze i ogranicznik ciężaru). Wyposażenie obejmuje także przystosowanie do podłączenia audio z sześcioma głośnikami, centralny zamek z pilotem, innowacyjne elektryczne wspomaganie kierownicy Dualdrive.

Oferta naprawdę szeroka i różnorodna, która każdemu pozwala na odnalezienie swojego własnego Fiata Idea. Klient może zindywidualizować samochód, dobierając ekskluzywne opcje, które oferują: otwierany dach Sydome, boczne poduszki powietrzne, ESP (urządzenie kontroli stabilności pojazdu) w komplecie z Hill Holderem, ułatwiającym ruszenie na drodze pod górę, skrzynię biegów Dualogic, czujniki zmierzchu, czujniki deszczu, Cruise Control, system Hi-Fi, Connect Nav+.

Niezwykle dy - oto nowa Alfa

Nowa Alfa 147 z pewnością powtórzy sukces modelu z ostatnich czterech lat. Wyróżnia ją oryginalny projekt, doskonale wpisujący się w stylistykę marki, sześć typów silnika, wśród których na uwagę zasługuje wyjątkowy turbodiesel 1.9 M-Jet o mocy 150 KM.

Przepis na sukces już jest sprawdzony: kompaktowe rozmiary, pięć miejsc siedzących, dynamiczna i rozpoznawalna linia nadwozia. I oczywiście silniki oferujące wysokie osiągi oraz nienaganne zachowanie na drodze w różnych warunkach. Dzięki tym cechom Alfa Romeo 147 zdobyła jedno z zaszczytnych miejsc na scenie motoryzacyjnej w ciągu ostatnich czterech lat, stając się ważnym punktem odniesienia dla prestiżowych modeli samochodów z segmentu C o wyraźnym sportowym charakterze. O sukcesie Alfy 147 może świadczyć fakt, że 360 tysięcy kierowców w Europie w ciągu ostatnich czterech lat wybrało właśnie ten model. Nowa Alfa 147, dostępna w salonach już od 19 lutego, nie jest pozbawiona mocnych punktów poprzedniego modelu, ale ma nowy design, lepsze zawieszenia, sześć różnych typów silnika, a wśród nich - najnowocześniejszy turbodiesel 1.9 JTD 16v M-Jet o mocy 150 KM. Wszystkie prawdziwe Alfy Romeo, w tym także nowa Alfa 147, adresowane są do szczególnego rodzaju klientów, prawdziwych fanów marki, którzy nie traktują samochodu jako zwykłego środka transportu, ale potrafią zachwycić się nowym projektem, docenić piękno układu mechanicznego i korzystać z zalet dynamicznej jazdy.

Linia nowego modelu nie odbiega od stylistyki poprzednika, ale interpretuje ją w sposób bardziej nowoczesny. W przedniej części pojazdu na uwagę zasługuje rozwiązanie niespotykane dotąd w tym modelu – trójkątny wlot powietrza, wokół którego znajdują się reflektory o wydłużonym kształcie. W czę-

namiczna 147

Wnętrze nowej Alfy zapewnia komfort i bezpieczeństwo. W wyposażeniu dostępny jest system CONNECT z nawigatorem, Cruise Control oraz układ Hi-Fi Bose.

ści tylnej samochodu charakterystyczny kształt znaku przedniego umieszczono także na pokrywie bagażnika; jego trójkątną linię podkreśla dodatkowo kształt lamp zespolonych. Nowa kompaktowa Alfa Romeo, dostępna w wersji trzy- i pięciodrzwiowej została wyposażona w oryginalną tapicerkę, która pokazuje, że minęły już czasy, kiedy pojazdy z Biscione były bardzo szybkie, ale posiadały raczej spartańskie wnętrze. Deska rozdzielcza, wykonana z gofrowanego plastiku, przypomina fakturą skórę słonia morskiego i występuje w zestawach kolorystycznych: czerń, czerń z szarością oraz czerń z beżem lub – i tu prawdziwa nowość – w dwóch różnych odcieniach szarości. Jak każdą Alfę Romeo, również model 147 wyposażono w najwyższej klasy silniki, najlepsze obecnie na rynku. Trzy typy silników benzynowych: dwa wielozaworowe o pojemności 1.6 i podwójnym zapłonem, o mocy 105 i 120 KM, i jeden o pojemności 2.0 z tej samej rodziny o mocy 150 KM. A także trzy rodzaje turbodiesli. Pierwsze dwa to 1.9 JTD z wtryskiem common rail, w wer-

Przyjemność jazdy

Kabina nowej Alfy 147 zapewnia kierowcy i pasażerom maksimum komfortu. Zestaw głośnomówiący Bluetooth zaś gwarantuje bezpieczeństwo, ponieważ umożliwia dzwonienie z komórki nawet, gdy znajduje się ona w kieszeni płaszcza lub w torbie. Na bezpieczeństwo wpływ ma także automatyczna klimatyzacja dwustrefowa, gdyż temperatura i wilgotność powietrza warunkuje dobre samopoczucie kierowcy, a co za tym idzie, zwiększają stopień jego koncentracji podczas jazdy. System dba także o utrzymanie dwóch różnych temperatur po prawej i po lewej stronie kabiny. Nowa Alfa 147 może być wyposażona w Cruise Control, urządzenie utrzymujące automatycznie ustawioną prędkość jazdy, działając na przepustnicę silnika. Oprócz radia samochodowego z odtwarzaczem płyt kompaktowych w nowej Alfie 147 oferowany jest jeszcze system głośników, który gwarantuje doskonałą jakość dźwięku wszystkim pasażerom. To zasługa układu Sound System Bose, zaprojektowanego specjalnie dla Alfy Romeo przez amerykańską firmę, leadera rynku samochodowych systemów nagłośnieniowych Hi-Fi. Coraz więcej modeli Grupy Fiat dysponuje dziś systemem CONNECT, który oferuje serię usług i różnych funkcji: od telefonu GSM poprzez nawigator, po połączenie z internetem lub operatorem (usługi niedostępne w Polsce). Nowa Alfa 147 dysponuje dwoma najbardziej nowoczesnymi wersjami systemu: CONNECT Nav i CONNECT Nav+, które posiadają radio z RDS i odtwarzaczem płyt CD, trip computer, telefon, moduł GPS, pięciocalowy kolorowy wyświetlacz. Oba systemy różnią się grafiką: pierwszy z nich komunikuje za pomocą piktogramów, drugi poprzez mapę.

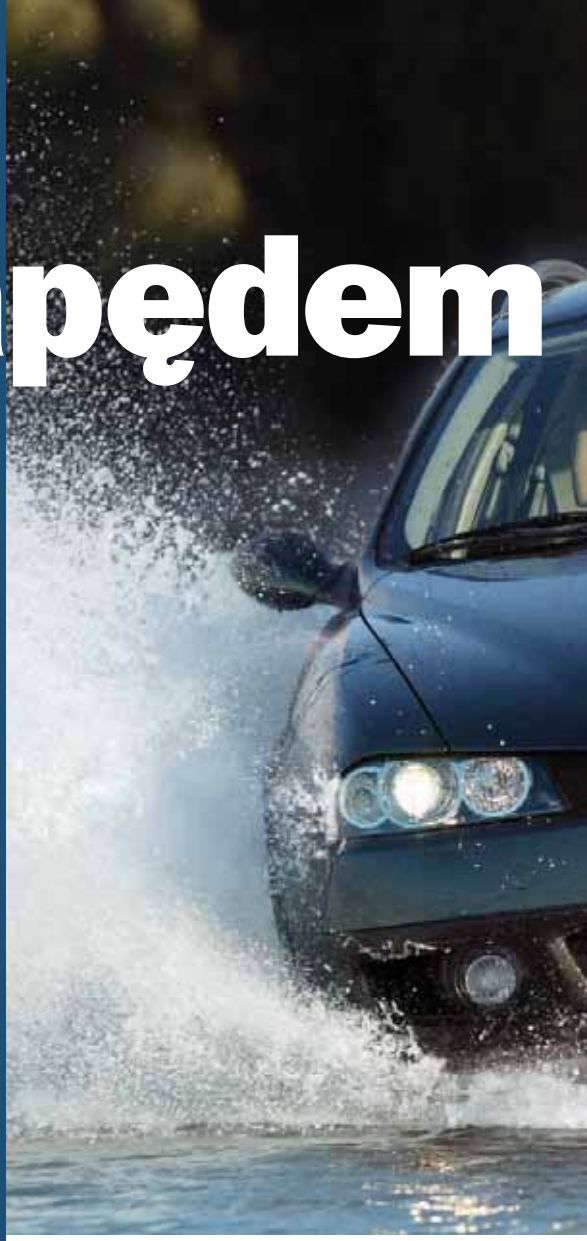
sji o mocy 100 i 115 KM. Do tego dochodzi jeszcze nowy 1.9 JTD 16v, wykorzystujący technologię M-Jet (mulitijet), posiadający moc 150 KM oraz maksymalny moment obrotowy rzędu 31 kilogramometrów przy 2000 obrotach na minutę. Silnik ten to prawdziwy majstersztyk techniki, łączący zalety silników diesla (wysoki moment obrotowy, duża elastyczność jazdy, niskie zużycie paliwa) i jednostek benzynowych (sportowy temperament). Całkowitą nowością, po raz pierwszy zastosowaną w nowej Alfie 147, jest zrobotyzowana skrzynia biegów „Easy Speed" (niedostępna w Polsce). Postęp techniczny w nowej Alfy 147 widoczny jest także w zawieszeniach. Układ ten zastosowano już w Alfie 156. Jest on w kształcie czworoboku wynikającego z ułożenia górnego i dolnego wahacza (tak jak w Formule 1), natomiast z tyłu opiera się na kolumnach McPherson. Jednak niektóre elementy układu zostały zmodyfikowane, co poprawia komfort bez uszczerbku dla precyzji jazdy i przyczepności do podłoża.

SILNIKI I OSIĄGI

	Pojemność cylindrów cm^3	KM (kW)	Max prędkość km/h	Przyspieszenie 0-100 s	Zużycie paliwa l./100 km
1.6 T. Spark 105 KM	1598	105 (77)	185	11,3	8,1
1.6 T. Spark 120 KM	1598	120 (88)	195	10,6	8,2
2.0 T. Spark	1970	150 (110)	208	9,3	8,9
1.9 JTD 100 KM	1910	100 (73,5)	183	12,1	5,8
1.9 JTD 115 KM	1910	115 (85)	191	9,9	5,8
1.9 JTD 150 KM	1910	150 (110)	208	8,9	5,9

Carlo Giari

Alfy z napędem na cztery koła



Alfa Romeo prezentuje dwa samochody z napędem na cztery koła: Crosswagon Q4 i Sportwagon Q4. Choć są podobne pod względem innowacyjnych rozwiązań mechanicznych, różnią się charakterem. Wykraczając poza koncepcję samochodu wielozadaniowego na nowo interpretują elegancję i sportowego ducha.

Lepszy jest napęd na cztery niż dwa koła, zwłaszcza, gdy przyczepność do drogi jest niska. Okazję do poświęcenia uwagi temu rozwiązaniu daje Alfa Romeo, która powraca do zintegrowanego napędu w dwóch swoich nowych modelach: Crosswagon Q4 i Sportwagon Q4. Oba samochody podobne są z wyglądu (wywodzą się ze 156 Sportwagon) i pod względem rozwiązań mechanicznych, różnią się jednak osobowością. Praktyczna i wielofunkcyjna Crosswagon Q4 doskonale spisuje się na drogach o trudnym podłożu, takim jak zaśnieżone odcinki lub nieutwardzona nawierzchnia. Sportowa i zadziorna Sportwagon Q4 wykorzystuje zintegrowany napęd i dzięki temu jest jeszcze bardziej dynamiczna, zachowując przy tym maksymalne bezpieczeństwo. Obydwa nowe modele wyposażone są w silnik Turbodiesel 1,9 JTD 16v Multijet o mocy 150 KM w połączeniu z 6-biegową skrzynią i stałym napędem na cztery koła typu ciągłego. Centralny mechanizm różnicowy Torsen C to urządzenie, które umożliwia w każdych warunkach rozdział momentu napędowego, uprzywilejowując koła posiadające lepszą przyczepność.

Crosswagon Q4 – zawsze pewna

Samochód osobowy czy terenowy? Takie pytanie stawia sobie wielu kierowców, a szczególnie ci, którzy pasjonują się górami lub sportami zimowymi. W porównaniu do pojazdów osobowych, samochody terenowe oferują zalety zintegrowanego napędu, nieocenionego na śniegu lub na nawierzchni o niskiej przyczepności. Do tego należy dodać wyższy prześwit oraz wypróbowaną solidność. Jednak ich osiągi są ogólnie skromne, a dynamika jazdy nie dostosowana do jazdy sportowej. Te ograniczenia nie stanowią problemu dla tych, którzy chcą wziąć udział w rajdzie po Afryce, ale dla zwykłego kierowcy mogą być przeszkodą.

Alfa Romeo Crosswagon Q4 jest właśnie odpowiedzią dla tych, którzy nie mają zamiaru rezygnować ani z przyjemności i bezpieczeństwa samochodu o sportowym temperamencie, ani z łatwości w poruszaniu się po drogach o niskiej przyczepności i po górzystych bezdrożach. Dzięki zintegro-

wanemu, ciągłemu napędowi połączonemu w większej odległości podwozia od ziemi (ustawienie jest podwyższone o 6,5 cm), a także lepszym kątom najazdu i zjazdu oraz wielosezonowym oponom, nowa Alfa Romeo oferuje nieoczekiwane zalety podczas jazdy w terenie, a zimą pozwala na bezpieczną jazdę po śniegu bez konieczności zakładania łańcuchów.

Wygląd Crosswagon Q4 jako samochodu wielozadaniowego potęgują stalowe osłony progów drzwi, zderzaki także ze stalowymi osłonami, powiększone relingi i błotniki. Kolory karoserii nawiązują do naturalnych tonacji, natomiast wnętrza są dostępne w różnych wersjach: Progression, Distinctive oraz, dostepna w późniejszym terminie, prestiżowa Luxury z deską rozdzielczą i tapicerką z najwyższej jakości skóry.

Jeśli chodzi o mechanikę, to warto na pewno dodać, że 16-zaworowy silnik Multijet jest awangardową jednostką o wyjątkowych właściwościach pod względem mocy, momentu obrotowego i zużycia paliwa. Nowością jest stały napęd na cztery koła, w przewa-

Pięćdziesiąt lat Alfy 4x4

Q4 to skrót, który przywołuje na myśl wersje Alfy Romeo 155 i 164 z napędem 4x4 z lat 90. Samochody o dużej przyczepności do nawierzchni i bezpieczne. Technologia oparta na napędzaniu czterech kół odniosła sukces w 1993 roku wraz z modelem 155 V6 TI podczas Niemieckich Mistrzostw Samochodów Klasy Turystycznej: mowa o słynnej „DTM". Pierwszym samochodem spod znaku Biscione z napędem na cztery koła była Matta [Szalona]. Był rok 1954, armia włoska zamierza wymienić stare jeepy otrzymane od Amerykanów. Do konkursu staje dwóch producentów: Fiat wystawia Campagnolę, Alfa Romeo – model Matta. Wybór pada na pierwszy samochód. Model Alfy, wyposażony w potężny silnik z dwoma wałami napędowymi 1900, będzie dostarczany dla policji; odniesie też zwycięstwo w rajdzie Mille Miglia. Matta ma prosty schemat napędu: stały napęd tylny i przedni włączany za pomocą dźwigni. Podobny system, lecz „odwrócony" (kołami napędowymi są koła przednie) zostaje zastosowany w 1983 roku w Alfie 33 4x4. W 1991 roku wraz z wersją 33 Permanent pojawia się sprzęgło wiskotyczne, które automatycznie przekazuje moment napędowy na tylne koła. W następnym roku wraz z modelem 155 Q4, Alfa Romeo wprowadza awangardowy układ napędowy, który ma trzy mechanizmy różnicowe. Centralny mechanizm różnicowy posiada sprzęgło wiskotyczne Ferguson, które automatycznie przenosi moment napędowy na koła z największą przyczepnością. System ten, skuteczny na drodze jak i na torze wyścigowym, został udoskonalany w nowych Q4 z zastosowaniem centralnego mechanizmu różnicowego Torsen C.

Fiat Bank Polska S.A.

Centrum Obsługi Klienta

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

żającej części rozdzielany na koła tylne. Takie rozwiązanie zwiększa przyjemność jazdy. Mechanizm różnicowy Torsem C może zmieniać rozdział momentu napędowego na przednią lub tylną oś w zależności od przyczepności. Wybór tego skomplikowanego urządzenia, zamiast sprzęgła sterowanego elektronicznie, odpowiada założeniom projektu – uzyskanie jak najlepszego wyrównoważenia dynamicznego. Systemy elektroniczne, takie jak VDC (Vehicle Dynamic Control) oraz antypoślizgowy ASR to dodatkowa gwarancja bezpieczeństwa podczas manewrów awaryjnych oraz takich, które wymagają rozdziału napędu na drogach o niskiej przyczepności.

Sportwagon Q4 – przyklejona do asfaltu

Zaprojektowana na tej samej bazie mechanicznej, co model Crosswagon, Alfa Romeo Sportwagon Q4 wyróżnia się tym, iż jest przede wszystkim przeznaczona do jazdy po drogach oraz do jazdy sportowej. Karoserię ma prawie identyczną jak w wersji z napędem na dwa koła. Model oferuje wszystkie zalety napędu 4x4 oraz mechanizmu różnicowego Torsem C. Zawieszenia (z bardziej sztywnymi sprężynami) oraz ich ustawienie umożliwiają zwiększenie osiągów, a jednocześnie sprzyjają bezpieczeństwu. To samo dotyczy urządzeń kontroli dynamicznej. Prędkość i przyspieszenie są jeszcze lepsze w stosunku do Crosswagon Q4: 200 kilometrów na godzinę zamiast 192 i czas przyspieszenia od 0 do 100 km – 10,2 sekundy zamiast 10,5. Samochód dosłownie przykleja się do asfaltu i umożliwiaja pokonywanie zakrętów niewielkimi ruchami kierownicy i naciśnięciami pedału przyspieszenia. To Alfa Romeo dla znawców. ■

Deska rozdzielcza Alfa Romeo Crosswagon Q4.
U góry: widok z boku pokazuje ustawienie zawieszeń podwyższone o 6,5 cm.
Poniżej: Sportwagon Q4.

Benefia Twoim ubezpieczycielem

Spółka FIAT Ubezpieczenia Majątkowe S.A. zmieniła nazwę na BENEFIA Towarzystwo Ubezpieczeń Majątkowych S.A.

Zmiana nazwy podyktowana jest zmianą strategii i zakresu działania Spółki na polskim rynku ubezpieczeniowym, a zwłaszcza rozszerzeniem oferty produktów ubezpieczeniowych. Zmiana nazwy pozwoli ponadto zaistnieć w środowiskach, w których Towarzystwo kojarzyło się przede wszystkim z ubezpieczeniową ofertą komunikacyjną.

Nie zaszły żadne zmiany w akcjonariacie i władzach Spółki. Właścicielem spółki jest obecnie TORO Targa Assicurazioni S.p.A., wchodząca w skład włoskiego koncernu ubezpieczeniowego TORO Assicurazioni, zajmującego wysokie, VI miejsce na włoskim rynku ubezpieczeniowym.

Podstawowe produkty ubezpieczeniowe firmy to:

1. Ubezpieczenia komunikacyjne (Odpowiedzialności Cywilnej, Auto Casco, NNW, Assistance);
2. Ubezpieczenia majątkowe (Mieszkań, Firm, Odpowiedzialności Cywilnej, NNW, All Risks).

Ponieważ pierwszym produktem ubezpieczeniowym firmy były ubezpieczenia komunikacyjne, jako podstawowy kanał dystrybucji wykorzystano sieć sprzedaży samochodów stworzoną przez Fiat Auto Poland (blisko 150 dealerów i subdealerów). Obecnie proponujemy Klientom przede wszystkim pakiet komunikacyjnych produktów ubezpieczeniowych, rozszerzonych o ubezpieczenia towarzyszące (np. programy typu assistance, pakiety przedłużenia gwarancji skierowane do posiadaczy określonych grup pojazdów) oraz ubezpieczenia mieszkaniowe, następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej. Główny strumień przepływu produktów ubezpieczeniowych funkcjonuje w oparciu o istniejącą już sieć sprzedaży ubezpieczeń, tj. salony samochodowe, biura podróży, banki, oraz agencje pośrednictwa ubezpieczeniowego.

BENEFIA to bezpie

Oprócz atrakcyjnych produktów ubezpieczeniowych oferujemy naszym Klientom coś więcej - **nowoczesną profesjonalną usługę ubezpieczeniową**. W 2003 roku wdrożyliśmy **innowacyjny system internetowego zarządzania ubezpieczeniami**, tzw. Centralny System Obsługi Ubezpieczeń - elektroniczny system on-line, pozwalający na szybką i sprawną obsługę polis za pomocą Internetu - bez konieczności ręcznego wypełniania formularzy. O jakości tego systemu świadczy chociażby przyznana przez Miesięcznik Internetowy WWW nagroda „Złoty BIT 2003" w kategorii Najlepszy System Obiegu Informacji.

Likwidację szkód majątkowych powierzyliśmy - kierując się przyjętą strategią outsourcingu - profesjonalnym, doświad-

BENEFIA
Towarzystwo Ubezpieczeń Majątkowych S.A.

czeństwo jakiego potrzebujesz!

czonym firmom zewnętrznym. Ten model funkcjonowania sprawdza się w codziennej praktyce ubezpieczeniowej.
Każdy Klient ma możliwość bezpośredniego kontaktu z naszymi pracownikami poprzez funkcjonujący całodobowo Call Centre, gdzie może uzyskać fachową informację i pomoc.
Nasi Klienci docenili sprawną i szybką obsługę oraz atrakcyjność pakietów ubezpieczeniowych. Ponad 80% naszych Klientów posiadających samochody Fiat Panda wznowiło polisę na kolejny rok. Tak wysoki poziom wznowień umów ubezpieczenia oznacza, że Klienci cenią sobie fachowość i doskonały serwis.
Dobre wyniki sprawiły, że firma w rankingu „Miesięcznika Ubezpieczeniowego" na najlepsze ubezpieczeniowe towarzystwo majątkowe pod względem efektywności w 2003 roku, zajęła doskonałą, drugą lokatę.
Dynamiczny rozwój spółki został również doceniony wyróżnieniem przyznanym przez Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej za skuteczność w działaniu na polskim rynku ubezpieczeń w roku 2003.
Praktyka wykazuje, że Towarzystwo dopracowało się dobrego modelu funkcjonowania, na który składają się: odpowiednia strategia, sprawna sieć sprzedaży, odpowiedni system likwidacji szkód oraz właściwe relacje z Klientem. Działając pod szyldem Fiata wypracowano pozycję mocnego i wiarygodnego partnera, dającego gwarancję usług ubezpieczeniowych na najwyższym poziomie.
Obecnie następuje systematyczne rozszerzanie oferty o atrakcyjne produkty ubezpieczenia mieszkań, majątku małych i średnich przedsiębiorstw, następstw nieszczęśliwych wypadków, odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym oraz ubezpieczeń chroniących zdrowie i życie nasze i naszych najbliższych.
Spółka koncentruje się przede wszystkim na tworzeniu i sprzedaży produktów ubezpieczeniowych dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz w zakresie bancassurance. Systematycznie umacnia swoją pozycję solidnego partnera, zapewniającego kompleksową ochronę w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych, około-komunikacyjnych i majątkowych.
Wielkim wyróżnieniem, a jednocześnie potwierdzeniem słuszności przyjętej strategii rozwoju jest fakt, że BENEFIA Towarzystwo Ubezpieczeń Majątkowych S.A. znalazła się w ekskluzywnym gronie tegorocznych laureatów prestiżowej nagrody Polskiego Klubu Biznesu „FIRMA ROKU 2004". Warto podkreślić, że nagrodę przyznano za dynamiczne wejście na rynek, wysoki poziom efektywności i przyjazne nastawienie do Klientów. ■

BENEFIA Towarzystwo Ubezpieczeń Majątkowych S.A.
(dawniej FIAT Ubezpieczenia Majątkowe S.A.)
ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa
tel.: (0-22) 544 14 70 (71), fax: (0-22) 544 14 74
e-mail: centrala@benefia.pl

Fiat Panda z silnikiem Multijet

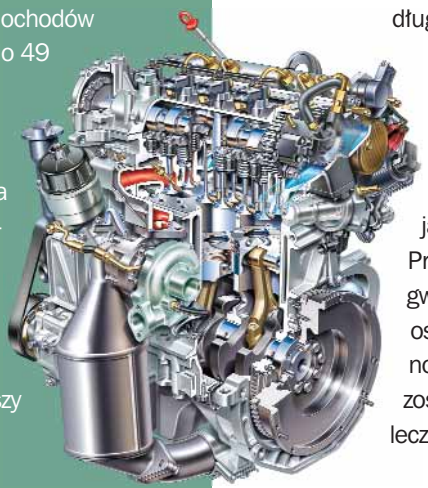
Fiat Auto Poland od początku zakładał, że produkowany w Tychach samochód, który szybko podbił serca nie tylko polskich, ale i europejskich klientów, oferowany będzie w wielu wersjach.

Od chwili wprowadzenia modelu na rynek mieliśmy już możliwość poznać kilka z nich. Ostatnią ofertę stanowiła, dostępna od jesieni ubiegłego roku, Panda 4x4. Teraz przyszedł czas na kolejną wersję z tej rodziny – Pandę z nowoczesnym silnikiem diesla 1.3 Multijet.

Fiat Panda, stanowiący 49% sprzedaży Fiat Auto Poland, był w 2004 roku najchętniej kupowanym samochodem na rynku polskim. Od wylansowanie tego modelu, tzn. od września 2003 roku do końca 2004 roku, Pandę wybrało 44.815 polskich klientów.

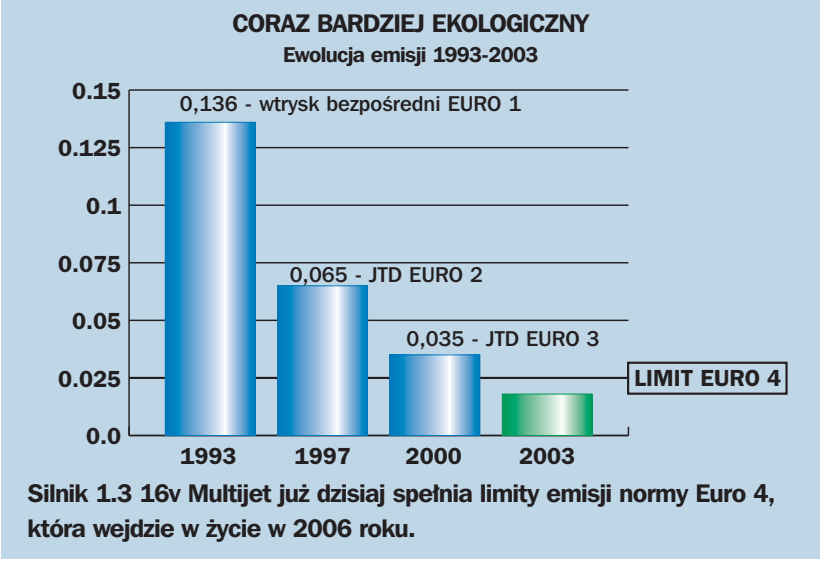
Panda jest popularna nie tylko w kraju, ale także za granicą. Od maja 2003 roku (od uruchomienia seryjnej produkcji) do końca roku 2004 w tyskim zakładzie Fiat Auto Poland wyprodukowano 322.654 samochodów Panda, z tego 276.753 przeznaczono na eksport (85,7%) do 49 krajów na świecie.

W ubiegłym roku rozszerzono ofertę modelu o wersję z napędem 4x4, na którą wpłynęło już 9000 zamówień z Europy. Od lutego br. gama oferowanych wersji Fiata Panda w Polsce została wzbogacona o model z nowoczesnym silnikiem 1,3 Multijet, produkowanym przez Fiat-GM Powertrain w Bielsku-Białej. Jest to nie tylko pierwszy popularny samochód z segmentu A z najmniejszym i najnowocześniejszym wysokoprężnym silnikiem z bezpośrednim wtryskiem „Common Rail" drugiej generacji, ale również najtańszy diesel na rynku.



Jednostka 1.3 16v Multijet posiada 4 cylindry przy pojemności 1248 cm^3, średnicy wewnętrznej równej zaledwie 69,6 mm i „długim" skoku 82 mm. Na cylinder przypadają cztery zawory uruchamiane bezpośrednio przez dwa wałki w głowicy. Moc maksymalna wynosi 51 kW przy 4000 obr./min (70 KM) a moment obrotowy 145 Nm (14,8 kgm) przy zaledwie 1500 obr./min.

Silnik 1.3 16v Multijet to prawdziwy majstersztyk technologii w miniaturze: wraz ze wszystkimi swoimi elementami waży tylko 130 kg; ma małe gabaryty, długość 50 centymetrów i wysokość 65 cm; rozkład komponentów został tak opracowany, aby zajmował jak najmniej miejsca. Przy tym silnik ten gwarantuje te same osiągi co większe jednostki, ponieważ nie został „zredukowany", lecz „zminiaturyzowany".



Silnik 1.3 16v Multijet już dzisiaj spełnia limity emisji normy Euro 4, która wejdzie w życie w 2006 roku.

Silnik 1.3 Multijet jest najmniejszą jednostką wysokoprężną czterocylindrową „Common Rail" obecną na rynku. Jako jedyny potrafi pomieścić w cylindrze o średnicy poniżej 70 milimetrów aż sześć komponentów o „normalnych" wymiarach, czyli cztery zawory, wtryskiwacz i świecę żarową.

Dopełnieniem wizerunku leadera jest największa moc. Pomimo bardzo małej pojemności skokowej 1248 cm^3, mały Multijet wychodzi zwycięsko z porównania ze wszystkimi „małymi Dieslami" posiadającymi turbinę o stałej geometrii. Wystarczy powiedzieć, że w stosunku do silników benzynowych od 800 do 1500 cm^3, ma najlepsze osiągi, jeśli chodzi o: moc – 41 kW/l i moment – 116 Nm/l.

Ten zaawansowany technologicznie silnik jest także praktycznie „wieczny". Jednostkę tę zaprojektowano bowiem nie na standardowe 150.000, ale aż na 250.000 km. Pomimo długiej żywotności silnik nie wymaga nawet standardowej wymiany elementów rozrządu po 80.000 km. A odstępy czasowe pomiędzy kolejnymi wymianami oleju wydłużają się z 20.000 do 30.000 km. W grę wchodzi oczywiście przyjazny dla środowiska olej o niskiej lepkości („fuel economy").

Silnik 1.3 16v Multijet już dzisiaj spełnia limity emisji normy Euro 4, która wejdzie w życie w 2006 roku. Jest to również jeden z niewielu silników na świecie, które uzyskały ten wynik bez stosowania skomplikowanego urządzenia do oczyszczania spalin, jakim jest wychwytywacz cząstek stałych. Poza tym, Fiat Panda wyposażony w silnik 1.3 16v Multijet oferuje rewelacyjne osiągi: prędkość maksymalna wynosi 160 km/h, aby natomiast przyspieszyć od 0 do 100 km/h potrzeba tylko 13 sekund. Samo zużycie paliwa jest jedno z najlepszych w tym segmencie: 5,4 l/100 km w cyklu miejskim, 3,7 l/100 km poza miastem i 4,3 l/100 km w cyklu mieszanym.

Dla klienta, technologia oferowana w małym silniku 1.3 16v Multijet przekłada się na redukcję zużycia paliwa oraz obniżenie emisji przy jednoczesnym wzroście mocy i momentu obrotowego. Ale niezwykle istotna jest także redukcja poziomu hałasu; większy komfort (mniejsza masa oznacza mniej wibracji); przyjemność jazdy uzyskana dzięki idealnemu narastaniu momentu (co gwarantuje stopniowane i w pełni kontrolowane spalanie); natychmiastowa reakcja jednostki, która przypomina silniki benzynowe pod względem obrotów; oraz kwestia ekologii: silnik ten zużywa bowiem niewiele paliwa, redukując do minimum emisję cząstek stałych.

Jednostka 1.3 16v Multijet stanowi olbrzymi przeskok technologiczny, dzięki któremu Fiat będzie mógł wykorzystać zainteresowanie silnikami wysokoprężnymi, głównie najmniejszymi. ■

Tomasz Libich

Panda dobra na każdą drogę

Strome, mocno ośnieżone i trudne do pokonania drogi – jak poradzi sobie z nimi Fiat Panda 4x4? Chcąc odpowiedzieć na to pytanie, postanowiliśmy przeprowadzić test drogowy tego modelu w zimowych warunkach.

Wybraliśmy tereny górskie i drogi o ośnieżonej nawierzchni, strome i trudne – tak, by najpełniej wykorzystać potencjał drzemiący w napędzie na cztery koła. Wraz z nami w przygodzie z Pandą 4x4 udział wzięli Ewa Skalik i Sławomir Grochowski, pracownicy Zakładu Karoserii w Tychach.

Czerwoną i niebieską Pandą wyruszyliśmy z Tychów, kierując się bocznymi drogami w stronę Beskidów. Celowo ominęliśmy drogę ekspresową Katowice – Bielsko, by wypróbować auta na krętych wiejskich drogach, jeszcze zanim wjedziemy w góry.

Pogoda nam sprzyjała – z jednej strony wszędzie wokół biała, śnieżna pokrywa, z drugiej niebo niemal bezchmurne, z pięknym towarzyszącym nam przez cały czas słońcem.

Już na tym odcinku naszej trasy poddaliśmy auta pierwszym próbom – przy wjeździe dwoma kołami do rowu, przejeździe po oblodzonych kamieniach, czy w zalegających wokół drogi zaspach. Z wszystkich tych opresji Panda 4x4 wychodziła zwycięsko.

„Oczywiście, od razu dało się zauważyć, że samochód ten jest sztywniejszy w porównaniu z wersją z napędem na dwa koła – podkreśla Sławomir Grochowski. – A zawieszenie samochodu musi spełniać (i spełnia!) dwa podstawowe wymagania: zapewnić komfort pasażerom, łatwość w prowadzeniu, przyczepność do drogi oraz bezpieczeństwo, a jednocześnie zagwarantować możliwość dostosowania do dowolnej trasy".

Kiedy wjechaliśmy do Międzybrodzia Bialskiego i w oddali naszym oczom ukazał się brzeg Jeziora Żywieckiego, od razu stało się jasne, że za moment czekają nas próby o wiele trudniejsze. Postanowiliśmy bowiem skręcić w kie-

runku przełęczy Przegibek (663 m n.p.m.), przejeżdżając w górę bardzo stromymi podjazdami i zawiłymi serpentynami – ośnieżonymi, a w niektórych miejscach także mocno oblodzonymi. Zaraz na początku trasy mignął nam za oknami znak ostrzegawczy, że bez łańcuchów na kołach lepiej wybrać inną trasę. Nieco nas to zmartwiło, ponieważ łańcuchów takowych nasze Pandy nie miały – ale mimo to, postanowiliśmy spróbować.

Najpierw spokojnie, z obawy przed poślizgiem oba auta powoli wspinały się górską drogą. Stopniowe dodawanie gazu nie spowodowało najmniejszych komplikacji, Pandy nadal pozwalały się prowadzić pewnie i bezpiecznie. Toteż wkrótce samochody pędziły już pod górę z szybkością, na jaką za całą pewnością nie byłyby w stanie sobie pozwolić auta o napędzie tradycyjnym. Na szczycie czekała nas chwila przerwy, gorąca kawa i pozowanie do zdjęć. Przed wyruszeniem w dalszą drogę odpowiedzieliśmy na kilka pytań turystów, zaciekawionych cackami, które tak bezproblemowo pokonały strome i ośnieżone podjazdy.

Samochody spisywały się tak dobrze, że postanowiliśmy poddać je jeszcze jednemu testowi i podjąć próbę wjechania na górę Żar (761 m n.p.m.).

„Podczas jazdy nie zauważyłam żadnych problemów – mówi Ewa Skalik. – Samochód nie „uciekał" do tyłu, ani na boki, świetnie hamował, nie ślizgał się praktycznie w ogóle. Przez cały czas miałam silne poczucie jego bezpieczeństwa i stabilności auta. I to bez względu na to, czy jechałam w dół, czy w górę, po śliskiej, czy po suchej nawierzchni".

Panda 4x4 wykazuje się wspaniałymi osiągami w dowolnych warunkach drogowych, ale tak naprawdę najlepiej chyba widać potencjał tego auta na takich właśnie nawierzchniach, na jakich mieliśmy okazję go testować

Sławomir Grochowski

W tyskim zakładzie zajmuje się kontrolą jakości i należy do niego Audyt Procesu Montażu. Wcześniej miał już okazję jeździć Pandą 4x4, ale w zdecydowanie mniej wymagających warunkach. Ma żonę i dziesięcioletniego syna, Piotra. Lubi sport, jest zapalonym kibicem hokejowym i piłkarskim (jego ulubione drużyny, to odpowiednio GKS Tychy i Wisła Kraków). Jak sam mówi, chętnie poszalałby Pandą 4x4 na tafli boiska hokejowego. „Gdyby miała odpowiednie opony, jestem pewien, że dobrze trzymałaby się nawierzchni" – podkreśla. Lubi fotografować. Jego znajomi mówią, że specjalizuje się w plenerach zimowych i zachodach słońca.

– a więc o małej przyczepności, na nierównościach i wertepach, do tego przy silnym nachyleniu terenu.

„Samochód rewelacyjnie trzyma się drogi w każdych warunkach – opowiada o swoich wrażeniach Sławomir Grochowski – czy to na śniegu, czy na lodzie, nie odczuwa się żadnej nadsterowności, ani podsterowności. To z pewnością wynik dużej skuteczności układu hamulcowego, ale także i kierowniczego – a więc ogromna rola ABS i Dual Drive. Na trasie niejednokrotnie mieliśmy do czynienia z nagłymi zmianami nawierzchni – tuż obok siebie na podobnych drogach występują przecież goły asfalt, śnieg i lód. Mimo to – nie zauważyłem żadnych zmian problemów z przyczepnością".

Kiedy minęliśmy ośnieżony stok narciarski i po kilkunastu zakrętach wjechaliśmy na sam szczyt góry Żar, trudno było uwierzyć, że tak łatwo nam poszło. Kilku narciarzy podeszło z zaciekawieniem, by przyjrzeć się naszym autom, spytać o wrażenia i... cenę Pandy 4x4.

Jeszcze tylko kilka pamiątkowych fotek i ruszyliśmy z powrotem na dół, w stronę Bielska-Białej, gdzie zaplanowaliśmy odpoczynek po podróży

„Układ 4x4 niemal bez wiedzy kierowcy wyprowadza samochód z wszystkich trudnych sytuacji – podkreślał Sławomir Grochowski już po zakończeniu testu. – Ani przez moment nie zauważyłem u siebie wahania, niepewności, cały czas czułem się bardzo bezpiecznie. Spokojnie można sobie było pozwolić na znacznie szybszą jazdy, niż w tych samych warunkach samochodem z napędem na dwa koła".

Nie ma najmniejszych wątpliwości, że Panda 4x4 może spokojnie zyskać miano prawdziwego samochodu typu „all-road". Co jednak istotne – również w warunkach miejskich sprawuje się dzięki temu doskonale – oferuje bowiem wysokie bezpieczeństwo również na zakrętach oraz na niebezpiecznie śliskich nawierzchniach.

Funkcja obiegu powietrza, układ klimatyzacji, odbiornik radiowy zintegrowany z deską rozdzielczą, wygodne

Ewa Skalik

Pracuje na liniach podmontażu Pandy i Seicento. Za kierownicą Pandy 4x4 zasiadła po raz pierwszy, na co dzień jeździ wersją z napędem standardowym. „Polecam ten samochód wszystkim ludziom mieszkającym w górach, gdzie ciężko jest dojechać samochodem" – mówi. Pani Ewa ma trzy córki – Martę, Kamilę i Ewelinę w wieku od 12 do 20 lat. Śmieje się, że jej hobby jest szybka jazda samochodem – dlatego do roli naszego „testera" nadawała się doskonale. Lubi także jazdę na rowerze i dobrą, ale spokojną muzykę. Po teście Pandy 4x4 stwierdziła, iż chętnie wypróbowałaby go w warunkach ekstremalnych - na pustyni lub Antarktydzie.

siedzenia, przestrzeń wewnątrz samochodu, trochę wyższa pozycja przy prowadzeniu – wszystko to pozwala na pełne docenienie zalet Pandy 4x4 tak w mieście, jak i poza nim. I to bez względu na to, czy znajdziemy się na zakręcie, na miejskim bruku mokrym lub ośnieżonym, czy też wysoko w górach podczas jazdy po terenie silnie nachylonym.
Przeprowadzony test drive nasunął nam jeden zasadniczy wniosek – oto samochód posiadający podwójną duszę, z której emanuje świeżość, sympatyczność, solidność i wytrzymałość. A obok tego sporo wyrafinowania i elegancji, z powodu których Fiat Panda wciąż jest na topie.

Anna Borsukiewicz, fot. Jerzy Kozierkiewicz

Iveco Daily wożą chipsy i chrupki

83 pojazdy Iveco Daily wzbogaciły samochodową flotę firmy Frito Lay Poland, największego w Polsce producenta chipsów, chrupek i innych słonych przekąsek.

U góry: Gepard o imieniu Chester towarzyszący Daily to firmowa maskotka Frito Lay.
Po prawej: Daily z markowymi znakami Lay's czekają w Nadarzynie na odbiór.

Poniżej: Natale Rigano wręcza Joe Collinsowi symboliczny kluczyk do Daily.

Jej wyroby są dobrze znane polskim klientom, torebki z chrupkami można kupić w każdym chyba zakątku kraju. Toteż niebagatelną rolę w działalności Frito Lay Poland odgrywa transport – wyroby trzeba przecież systematycznie dostarczać do tysięcy sklepów. Towar to zaś delikatny, łatwy do pognieceni. Samochody do jego rozwożenia muszą być odpowiednio przystosowane, wyposażone w specjalistyczną zabudowę.

Wszystkie te warunki spełnia Iveco Daily. 16 grudnia 2004 roku w AS Motors, w Nadarzynie, siedzibie autoryzowanego dealera Iveco, odbyło się uroczyste przekazanie kolejnej transzy samochodów Iveco Daily dla firmy Frito Lay Poland.

Znajdujące się w niej pojazdy reprezentowały w salonie dwa samochody Iveco Daily z markowymi znakami Lay's, stojące w „towarzystwie" wielkich pluszowych gepardów Chesterów – popularnych wśród dzieci maskotek Frito Lay Poland. Kolejne auta czekały na odbiór na wielkim placu nadarzyńskiego dealera Iveco. Właśnie w warsztatach AS Motors Daily otrzymały specjalne zabudowy kontenerowe, wykonane z komponentów firmy Aluvan. W Nadarzynie też odbywa się serwis pojazdów z floty Frito Lay Poland.

Transza przekazywanych firmie pojazdów wynosiła 83 sztuki, podczas spotkania w Nadarzynie wręczono kluczyki do 43 pojazdów: dwóch modeli 35C12 z silnikami o mocy 116 KM, trzydziestu dziewięciu 35C13 z silnikami 125-konnymi i dwóch 35C14 napędzanych silnikami o mocy 136 KM. Pozostałe auta Iveco przekazało odbiorcy do końca 2004 roku.

Antonio Orlando – dyrektor generalny Iveco Poland

Dla Iveco floty samochodowe są niezwykle ważne. Staramy się przedstawiać klientom ofertę zgodną z ich potrzebami i dostosowywać ją do specyfiki każdego z odbiorców. Współpracujemy też z nimi przez cały okres eksploatacji pojazdów. Iveco w Polsce ma już 25 punktów sprzedaży i 35 autoryzowanych serwisów, co pozwala sprawnie obsługiwać nasze samochody na terenie całego kraju.

Podczas uroczystości symbolicznego wręczenia kluczyków do samochodów Iveco Poland reprezentował dyrektor generalny Antonio Orlando. Ze strony Iveco SpA przybyli na nią Natale Rigano, odpowiedzialny za rynki Europy Centralnej i Wschodniej oraz Rosję, a także Roberto Tanto, dyrektor ds. Klientów Kluczowych. Frito Lay reprezentowali: Joe Collins, wiceprezydent PepsiCo International na Europę, Shaun Mullen, dyrektor Zakupów Kapitałowych i Floty PepsiCo International na Europę, oraz Jarosław Szewczyk, dyrektor operacyjny Frito Lay na Europę Wschodnią.

Frito Lay to dla Iveco bardzo ważny klient i partner – podkreślali Antonio Orlando i Natale Rigano, który przez wiele lat był dyrektorem generalnym Iveco Poland, a więc dobrze zna nasz rynek. Współpraca z Frito Lay Poland rozpoczęła się we wczesnych latach dziewięćdziesiątych, a dziś flota ciężarówek tej firmy składa się głównie z samochodów Iveco. Do 2000 roku sprzedano jej 208 pojazdów, obecnie liczba eksploatowanych aut przekracza 250.

„Cieszy nas, że rynek odbiorców tak dobrze się rozwija – mówił Antonio Orlando. – Uważamy, że w tym sukcesie mamy też swój udział, dostarczając pojazdy dokładnie odpowiadające potrzebom naszego partnera. Pojazdy przekazywane Frito Lay Poland przez Iveco zostały objęte 5-letnim, pełnym kontraktem serwisowo-naprawczym, który gwarantuje mobilność, utrzymanie samochodów w doskonałym stanie technicznym oraz ułatwia planowanie kosztów".

Jak zgodnie stwierdzali Joe Collins i Roberto Tanto, polskie doświadczenia ze współpracy między obiema firmami powinny być wykorzystane na innych rynkach. „Trwają rozmowy z PepsiCo International i mam nadzieje, że już wkrótce będę uczestniczył w podobnych uroczystościach przekazywania samochodów Iveco w innych krajach europejskich" – powiedział Roberto Tanto. ■

Grzegorz Holerek, foto: Paweł Mszyca

Z nartami na Kaukazie

Rocznie ginie na Elbrusie ok. 30 osób, co wynika nie tyle z trudności technicznych wspinaczki, ile z powodu kłopotów z orientacją oraz niskich temperatur w środku lata. Mimo to nie brakuje chętnych, których przyciągają tutejsze surowe warunki. Paweł Mszyca, syn pracownika Fiat Auto Poland i autor zdjęć do artykułu, wraz z grupą przewodników uczestniczył ubiegłego lata w wyprawie na ten najwyższy szczyt, położony w masywie Kaukazu.

Wysokość była już olbrzymia. „Foki" trzymały znakomicie, choć stromizna stoku rosła z każdym krokiem. Za plecami zostały lodowo-śnieżne przestrzenie bieli, które skuły szczelnym pancerzem oba bliźniacze wierzchołki Elbrusa. Pomimo czystego, słonecznego nieba, wiatr mroził twarze lodowatymi podmuchami, które wysysały energię i zmuszały do zwiększonego wysiłku. Kiedy wąska, lodowa ścieżka zbliżyła się do skalnego ramienia, wiadomo było, że do szczytu nie może być daleko. Tymczasem wysoko na tle nieba, przy skałach, pokazała się grupa schodzących osób. Po ruchach można było wnioskować, że zależy im na czasie.

„Jestem przewodnikiem górskim. Zawracam z moją grupą – odezwała się jedna z postaci, gdyśmy się z nimi zrównali. – Przed chwilą dzwonili z informacją, że idzie sztormowy wiatr, mgła i opady śniegu. Wszyscy schodzą w dół i wam tak radzę. Macie chociaż GPS?" Przecząco pokręciliśmy głowami. „Lepiej zawracajcie! Do szczytu dobrym tempem jest jeszcze 40 minut. My lecimy w dół. Powodzenia!"

Powyżej: biwak w dolinie, Dolina Irik oraz graniczny łańcuch gór Rosji i Gruzji. Poniżej: dwa wierzchołki Elbrusa.

Spojrzeliśmy tylko na siebie spod ciężkich kapturów i oblodzonych kominiarek mając w pamięci prawie 3000 km taszczenia nart i trudy przygotowań. 40 minut później doszliśmy do głównego wierzchołka Elbrusa (5642 m). Frajda to niebywała wdrapać się na nartach na najwyższy szczyt Europy (zaczynają przeważać opinie, że Elbrus jest jednak w Europie) i mieć pewność, że na tym kontynencie nie ma już wyżej leżącego śniegu.

Sztorm naprawdę przeszedł. Dopadł nas dopiero w drodze powrotnej, przy Skałach Pastuchowa (4800 m), dlatego do obozu wróciliśmy już po omacku. Cały następny dzień i dwie noce wiało i sypało prawie bez przerwy zamykając nas w namiotach na wysokości 4200 m. Dopiero w niedzielę przed południem pokazało się słońce.

Wysokogórski pobyt należy planować z dużą ostrożnością zwracając uwagę, by duże wysokości zdobywać stopniowo, przyzwyczajając organizm do niższego ciśnienia i braku tlenu. Po wcześniejszym uzgodnieniu, istnieje możliwość wyjechania jednym z wielu ratraków aż do Skał Pastuchowa, czyli prawie na wysokość alpejskiego Mont Blanc (4807 m). Zjazd nie jest trudny technicznie, ale ze względu na wysokość i fantastyczną panoramę – jest niezapomniany. Ci, którzy byli w ośrodku w okresie zimowym, wspominają niczym nie skrępowaną wolność wyboru trasy zjazdowej o różnym stopniu trudności. Zjazd do doliny w Azau jest możliwy do połowy kwietnia lub początku maja. Od stacji Mir, położonej na wysokości ok. 3450 m, jeździć na nartach można cały rok. Dla tych, którzy posiadają odrobinę fantazji i cenią sobie narciarstwo do ostatniego metra śniegu, istnieje możliwość zjechania do wysokości ok. 3200 m w pobliże pośredniej stacji kolei linowej. Liczne i długie pokręcone jęzory lodowca zachęcają do jazdy terenowej tak długo, aż zamienią się w lodowcowe potoki, drążące sobie drogę wśród wulkanicznych skał i sypkich żużli, z jakich zbudowany jest masyw Elbrusa.

Cały górny obszar wchodzi w skład Elbruskiego Parku Narodowego. Obserwując organizację pracy na jego terenie można wnioskować, że powstał chyba tylko dla usprawiedliwienia opłaty parkowej „za wejście na Elbrus" w wysokości 20 USD od osoby (sic!). Strażnicy parkowi wyposażeni w skutery śnieżne, legitymacje i stosowne zarządzenie dyrektora Parku, łapią niczego nieświadomych turystów i narciarzy ponad górną stacją kolejki krzesełkowej, choć w przypływie złego humoru zaczepiali też ludzi na niżej położonych trasach narciarskich.

Poza finansowym dowodem istnienia Parku, trudno dostrzec, jakieś inne przejawy działalności ochroniarskiej. Otoczenia zabudowy kolejkowej są jednym wielkim śmietnikiem. Turyści – narciarze, spędzający zimowe wakacje w alpejskich stacjach, których właściciele z pietyzmem dbają o każdy detal wyposażenia, z niejakim zdziwieniem oglądać będą zardzewiałe stalowe słupy stojące na grzędach skalnych, a niektóre leżące w nieładzie tuż obok narciarskich tras. Widok starych, zepsutych silników, rozrzuconych kół zębatych, krążków i setek metrów stalowych lin, zardzewiałych szczątków podpór, plastikowych, połamanych skrzyń, puszek, śrub i nakrętek, towarzyszy letnim narciarzom na każdym kroku.

Najwygodniejszą bazą wypadową dla rejonu Elbrusa stanowi najczęściej miejscowość Terskol położona ok. 2 km poniżej kolei linowej w Azau. Bez trudu znaleźć można tutaj nocleg w licznych hotelikach i pensjonatach. Standard może być bardzo różny, ale wszędzie liczyć można na ciepłą wodę i kabinę z prysznicem. Na miejscu sklepy, lokale gastronomiczne i kolej krzesełkowa na górę Czegiet. Mieszkając w Terskole liczyć się trzeba z każdorazowym dojazdem do Azau na kolej linową. Można zdać się na kursujące autobusy, ale praktycznie turyści zazwyczaj wychodzą na szosę, łapią co popadnie i negocjują ceny. Doliną jeżdżą także liczne nieoznakowane taksówki osobowe i busy, których właściciele zarabiają w ten sposób na życie. Pod dolną stacją kolei zawsze czeka kilka dyżurnych samochodów do wynajęcia.

Około 15 kilometrów poniżej Terskola położona jest duża miejscowość turystyczna, Elbrus. Oprócz typowej bazy noclegowej (dodatkowo jest tutaj jeszcze kemping z restauracją) i żywieniowej, w Elbrusie można wymienić walutę (kantor w sklepie sportowym), kupić sprzęt narciarski i wspinaczkowy, a w sezonie zimowym skorzystać z serwisu narciarskiego. Najwyżej położonym obiektem jest pensjonat z restauracją w Azau stojący ścianą w ścianę obok dolnej stacji kolei linowej. Ze względu na dogodne położenie zatrzymuje się tutaj ogromna rzesza narciarzy i wypraw zdążających na Elbrus. Zadowoleni z letnich szusów na nartach a zwłaszcza ze zdobycia Elbrusu i narciarskiego zjazdu z wierzchołka, mając

Zdobywanie Kaukazu

Ten górotwór rozgraniczający Europę i Azję, rozciąga się pomiędzy Morzem Czarnym i Kaspijskim. Posiada tylko siedem szczytów powyżej 5 tys. metrów, a sześć z nich ledwo przekracza tę magiczną wysokość. Wyjątkiem jest Elbrus (5642 m), który góruje ze swoimi dwoma nieczynnymi stożkami wulkanicznymi oblanymi potężnymi lodowcami.

Na południowych zboczach góry istnieje ośrodek narciarski, który oferuje zjazdy z wysokości 3800 m do 2200 m (zima – wiosna) i do 3400 m (lato – jesień). Stacja narciarska położona jest w dolinie rzeki Baksan, gdzie na wysokości 2200 m, znajduje się dolny peron dwuczęściowej kolei linowej (tak, jak na Kasprowy) do stacji Mir (ok. 3450 m). Stąd kursuje kolej krzesełkowa do stacji Garabaszi (3800 m). Nigdzie w Europie nie ma wyciągów na takich wysokościach. Tuż obok znajduje się schronisko górskie, które proponuje noclegi w... beczkach, tj. zbiornikach po paliwie, już za 300 rubli. Nad „beczkami" znajduje się jeszcze schronisko leżące na trasie prowadzącej na Elbrus. Niestety na tej wysokości brak już zupełnie kolejek i wyciągów i do turbazy „Prijut 11" (4200 m) trzeba dojść o własnych siłach (ok. 1-1,5 godz.).

Ostatnie metry wspinaczki. Na stronie obok: zjazd ze szczytu oraz zmierzch nad doliną Irik.

w zapasie jeszcze 4 wolne dni, postanawiamy przenieść się do doliny Irik, którą Franek wypatrzył na naszej starej mapie Kaukazu.

Wejście w dolinę rozpoczyna się w miejscowości Elbrus. Nawet nie przypuszczaliśmy, że blada, zielona plama drukarskiej farby wraz z przerywaną linią ścieżki na mapie, może kryć takie bogactwo przyrody i krajobrazu, które zachwyciło nas od pierwszych chwil. Gdyby pozostać tylko w stacji narciarskiej, obraz tych gór byłby niepełny, a nawet ubogi.

Rzeka Irik szalała potężnymi lodowcowymi wodami w skalnych ściśniętych gardłach kanionów, nad którymi raz po raz pochylały się zamieszczone nad urwiskami wężowate konary sosen, jakby żywcem przeniesione z pienińskiej Sokolicy. W miejscach, gdzie grunt nie wytrzymywał naporu wody, utworzyły się imponujące żwirowe osuwiska, które przechodziliśmy z duszą na ramieniu widząc głęboko w dole wściekłe, szare wody spienionej rzeki. Wyżej – łąki i hale górskie z kępami sosen, mieniące się tęczowymi barwami kwitnących kobierców. Sosnowe lasy, pachnące słoneczną żywicą, leżały w nieładzie potrzaskane przez olbrzymie lawiny, których śnieżne płaty dotrwały do pełni lata. Na koniec, w tym górskim raju, zza któregoś zakrętu wynurzył się błyszczący w słońcu śnieżno – lodowy Elbrus, przerastający swą wysokością wszystkie inne góry. Wieczór przywitaliśmy biwakiem na łące nad krystalicznym potokiem, wśród granitowych skał porośniętych krzakami jałowca. Dzień skończył się pachnącym sosnowym ogniskiem, które dodawało rozgwieżdżonemu niebu snopów gwiaździstych iskier…

Informacje praktyczne:

Wizy obowiązują Polaków na wjazd do Rosji od 1 maja 2004 r. Najszybciej voucher i wizy można załatwić przez agencje turystyczne, które pobierają za to od 120 – 220 zł. Dobrze jest poprosić o zrobienie kserokopii vouchera i zabranie jej ze sobą, bo patrole milicji uwielbiają kontrolować turystów licząc na łapówkę.

DOJAZD

Koleją najkrócej z południa Polski przez Lwów, Kijów i Rostów nad Donem do Mineralnych Wód. Jazda tą trasą z przesiadkami trwa ok. 3-4 dni, a minusem jest nerwówka i dantejskie sceny przed ukraińskimi kasami kolejowymi, w których chronicznie brakuje biletów. Koszt dojazdu to ok. 500 zł w obie strony w wagonach bez przedziałów (tzw. plackarta). Z białoruskiego Brześcia nad Bugiem co dwa dni

kursuje pociąg do Mineralnych Wód. Jazda bez przesiadek trwa ok. 62 godzin (7 godzin postoju w Rostowie nad Donem). Granicę białoruską lepiej przekraczać składem elektrycznym Terespol – Brześć (20 minut jazdy). Na głównym przejściu drogowym panuje atmosfera XVIII – wiecznej carskiej Rosji, opisywana przez ówczesnych podróżników francuskich (mnóstwo papierów, 6 pieczątek, do pokonania 9 zapór wjazdowych).

Istnieje również możliwość dojazdu pociągiem przez Moskwę. Jest dalej, ale wcale nie dłużej niż z Brześcia. Do Moskwy pociąg jedzie 17 godzin (wagony sypialne z przedziałami 4 osobowymi), a z Moskwy do Mineralnych Wód 31 godzin (ekspres sypialny z 2 posiłkami). Cena takiego wariantu i powrotu pociągiem do Brześcia wynosi ok. 1000 zł.

Z Mineralnych Wód do Azau można wynająć samochód za ok. 50-80 USD w jedną stronę (prawie 200 km).

Samolotem z Moskwy do Mineralnych Wód leci się 2 godziny 10 minut a bilet w obie strony kosztuje ok. 1200 zł. („Areoflot"). Tańszymi liniami można polecieć za ok. 850 zł („Syberia Air"). „Sama już nie wiem, czy lepiej męczyć się w pociągu 60 godzin czy 2 godziny umierać ze strachu w samolocie. Gdy samolot wylądował szczęśliwie w Mineralnych Wodach, wszyscy odetchnęli z ulgą…" – wyznała nam jedna ze spotkanych na Kaukazie pasażerek. Warto i ten aspekt wziąć pod uwagę dokonując wyboru środka komunikacji.

FORMALNOŚCI ADMINISTRACYJNE

Rosja – od zawsze – kocha biurokrację i służby mundurowe. Dlatego każdy przyjeżdżający ma bezwzględny nakaz zgłoszenia swojej obecności (do 72 godz.). Rejestrację w dolinie Baksanu dokonuje biuro imigracyjne w Tyrnyauz i należy dokonać tej formalności na blankiecie otrzymanym podczas wjazdu na granicy. Bez tej pieczątki bardzo trudno opuścić Imperium! Turyści wyruszający na Elbrus nie potrzebują, na szczęście, zezwolenia wojskowego na przebywanie w strefie nadgranicznej. Przepustki na przebywanie w dolinach ciągnących się do granicy z Gruzją wyrobić należy w Nalczyku.

Walutą jest rubel rosyjski. 1 zł = 6,5 rubla. Kurs dolara wynosi 1 USD = 28 -30 rubli. Poza wyjątkami, walutę amerykańską można płacić bez kłopotu. Ceny za te same towary mogą znacznie się różnić i poza sklepami państwowymi warto się targować. Bardzo dobry do dużych zakupów jest egzotyczny bazar w Tyrnyauz.

Zalety teleobiektywów

Używanie różnego rodzaju obiektywów stało się dzisiaj istotną cechą odróżniającą prace fotografików. Wystarczy przejrzeć znane i popularne magazyny i zawarte w nich reportaże fotograficzne z różnych stron świata, by zauważyć, jak silnych teleobiektywów i obiektywów szerokokątnych używa się do wykonania zdjęć.

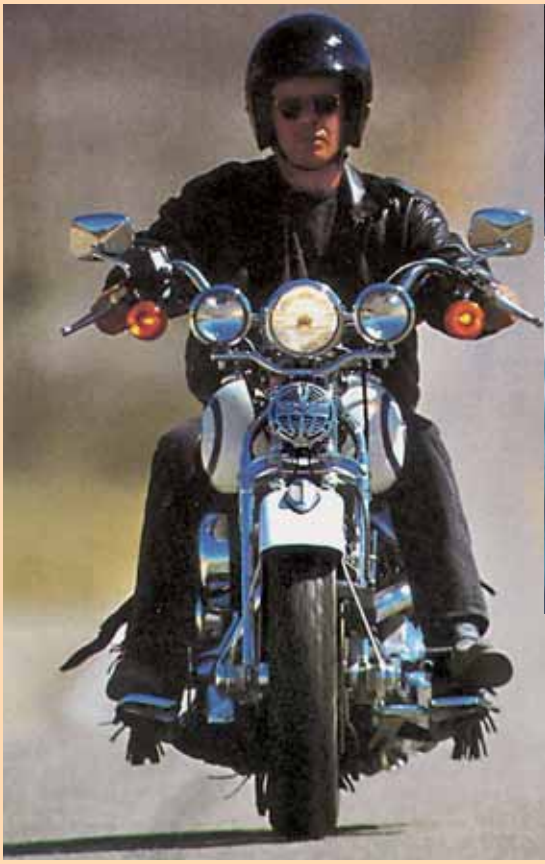
Kształtowanie perspektywy, sztuczne przybliżanie lub oddalanie planów zawsze było cechą charakterystyczną fotografii. Na naszych łamach chcieliśmy trochę uwagi poświęcić przede wszystkim długiej ogniskowej. Zwłaszcza teleobiektywom o stałej ogniskowej, kwestię zbliżeń pozostawimy zaś na inną okazję.

Stosowanie teleobiektywów jest bardzie ciekawe z co najmniej kilku powodów. Po pierwsze jest to narzędzie służące do powiększania obserwowanego obrazu, do przybliżania go oczom widza. Jeśli zwyczajny obiektyw ma ogniskową 50 mm, to zastosowanie teleobiektywu o ogniskowej 400 mm pozwala na ośmiokrotne przybliżenie obrazu, równe temu, jakie można uzyskać w dobrej lornetce.

Perspektywa fotograficzna zależy od punktu widzenia. Jeśli go zmienimy, zmieni się także perspektywa. Ale uwaga: jeśli nie zmienimy punktu widzenia, a zmienimy samą ogniskową obiektywu, perspektywa w zasadzie się nie zmieni.

Załóżmy, że fotografujemy scenę w normalnej optyce. Potem z ram obserwowanego obrazu „wykrawamy" ujęcie, które moglibyśmy uzyskać za pomocą teleobiektywu, a następnie je powiększamy. Uzyskamy dokładnie taki sam efekt jak przy pomocy teleobiektywu. Poza tym, głębokość planu oraz wrażenie przybliżenia tła w stosunku do pierwszego planu, będą identyczne do tego, jakie uzyskalibyśmy używając teleobiektywu. Gdy przyjrzymy się dokładnie fotografiom, które często dołączane są do ulotek reklamowych producentów sprzętu optycznego do aparatów fotograficznych „lustrzanek", uzyskamy potwierdzenie tego, o czym właśnie mówiliśmy.

Wszystko natomiast zmienia się wraz ze zmianą punktu widzenia. W tym celu można wykonać ćwiczenie, które doradza się początkującym fotografom, aby zaprezentować im możliwości obiektywów o różnych ogniskowych – przybliżanie i oddalanie się od obiektu na pierwszym planie i zmianę punktu widzenia. Można także zmieniać obiektywy. Trzeba robić to jednak tak, aby rozmiary przedmiotu w celowniku pozostawały jednakowe. Można zauważyć wtedy jeden ważny



efekt: tło zmienia się stopniowo, oddalając się lub przybliżając względem pierwszego planu. Powstawanie tego szczególnego efektu tłumaczy powody, dla których przy robieniu portretów doradza się używania średniego teleobiektywu. Fotograf wie, że obiektyw o ogniskowej 85 lub 90 lub 100 mm do zdjęć o formacie 24x36 mm jest obiektywem „portretowym". Analogicznie typem

„portretowym” będzie obiektyw o ogniskowej 150 mm dla formatu 6x6 cm.

Dlaczego „portretowy”? Dlatego, że przybliżenie planów przy pomocy takiego obiektywu pozwala na uzyskanie wyważonej, naturalnej perspektywy, podobnej do tej, jaką zwykle odbieramy własnymi oczami. Bez żadnego przesadnego powiększania rozmiarów, wywołanego np. użyciem szerokokątnego obiektywu w nie-

wielkiej odległości od twarzy osoby fotografowanej.

Wprowadzenie technik cyfrowych do fotografii tradycyjnej przyniosło wiele korzystnych zmian w zakresie możliwości przyrządów optycznych, rozumianych jako zdolność powiększania. Czujniki cyfrowe dysponują mniejszą powierzchnią od tradycyjnego formatu 24x36 mm, dzięki czemu uzyskuje się efekt mnożenia ogniskowej. Innymi słowy: stosując obiektyw 100 mm do czujnika, który ma współczynnik mnożenia równy 1.5 x, uzyskuje się efekt taki sam, jak przy teleobiektywie o ogniskowej 150 mm (stosując obiektyw 400 mm uzyskuje się efekt taki jak przy obiektywie 600 mm). To istotna zmiana. Przy tak szerokich planach fotograficznych jak w fotografii przyrodniczej lub sportowej, możliwość wzmocnienia powiększenia okazuje się bardzo korzystna. Poza tym należy zauważyć, że nie ulega zmianie maksymalna jasność obiektywów. Innymi słowy, obiektyw o ogniskowej 400 mm f/2.8 przechodzi w 600 mm, ale jego jasność pozostaje cały czas na poziomie f/2.8. Fakt ten stanowi bardzo ważną zaletę.

Na efekt ostrości i wyrazistości obrazu fotograficznego wpływa także otaczające środowisko. Nie ma co narzekać na złą jakość najmocniejszego nawet teleobiektywu, jeśli będziemy go używać w nieodpowiednich warunkach. Przy stosowaniu obiektywu o ogniskowej 800 mm lub 1000 mm trzeba szczególnie uważać robiąc zdjęcia z ręki. Zazwyczaj taki obiektyw powinien być montowany na statywie. Poza tym wielu fotografów przy długich ogniskowych uważa za konieczne stosowanie dodatkowych ustawień. Chodzi zwłaszcza o wcześniejsze podniesienie lusterka „lustrzanki” za pomocą specjalnego ręcznego pokrętła, w celu uniknięcia drgań wywołanych jego przewróceniem się. Jeśli aparat nie jest wyposażony w takie urządzenie, można pomóc sobie ustawiając samowyzwalacz: często bowiem naciskając przycisk wyzwalacza lusterko podniesie się wcześniej, zaś migawka otworzy się później, kiedy ustaną już wibracje.

Fotograf wykonujący zdjęcia przyrodnicze lub wydarzeń sportowych wymaga od teleobiektywów dużej ogniskowej i jasności, czyli takich cech, które powodują zwiększenie ciężaru całego sprzętu. Łatwość jego przenoszenia stoi jednak w sprzeczności z pierwszymi dwoma wymogami technicznymi. Dlatego też powodzeniem zaczęły cieszyć się pewne urządzenia zastępcze. Pierwsze z nich to mnożniki ogniskowej – konwertery; to małe i dosyć lekkie urządzenie podwaja w wersji 2 x lub mnoży przez 1.4 x ogniskową używanego obiektywu. Istnieją uniwersalne konwertery, dobrej jakości, często zawierające dużą ilość soczewek. Można także znaleźć konwertery zaprojektowane dla konkretnego obiektywu, wytwarzane przez tych samych producentów, którzy produkują sprzęt fotograficzny. Często ich stosowanie przynosi doskonałe wprost efekty. Ich wadą może być jednak obniżanie natężenia światła równe przesłonie 1.4 x lub przesłonie 2 x. Ze względu na tę właśnie cechę zaleca się stosowanie bardzo czułej błony. Czasem zaś mogą się pojawić kłopoty z automatycznym ustawieniem ostrości, którego działanie nie zawsze będzie tak precyzyjne i może wymagać ręcznego ustawienia ostrości. ■

Gwiazdy w kinie domowym

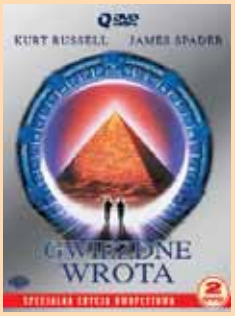
Joanna Polak

Dystrybutorzy filmów dvd i video zadbali, aby pierwsze miesiące 2005 roku obfitowały w nowe, atrakcyjne propozycje. Sporo w wypożyczalniach klasyki, dużo też kina mniej znanego, ale również wartego zobaczenia. Żelazny kanon historii kina to zawsze opłacalna inwestycja. „**Cotton Club**" Martina Scorsese przywołuje magiczną atmosferę lat trzydziestych, nowojorskiego Harlemu i gangsterskich porachunków. To świat pełen przemocy, gdzie rządzi „prawo dżungli" i segregacja rasowa. Tytułowy Cotton Club to lokal położony w „czarnej" dzielnicy, ale kolorowi mieszkańcy Nowego Jorku nie mają tam praktycznie nic do powiedzenia.

Głównym wątkiem filmu jest historia miłosna (Richard Gere i Diane Lane), niebanalna, osadzona w bardzo niekorzystnych okolicznościach. Ta zakazana miłość nie jest na szczęście przesadnie sentymentalna, a przeszkody, jakie musi pokonać mają niesamowicie atrakcyjną oprawę. Strzelaniny, jazz, ekwilibrystyczne popisy taneczne, rewie, piękne stroje plus świetny scenariusz – wszystko to składa się na jeden z najlepszych filmów w historii kina.

„**Chaplin**" Richarda Attenborough to doskonała biografia Charliego Chaplina. Główną rolę gra w niej Robert Downey jr, dla którego film ten stał się trampoliną do kariery. Jest to jego największe osiągnięcie aktorskie, niewątpliwie warte zobaczenia i podziwiania. Charlie Chaplin to jedna z największych postaci ubiegłego wieku. Tak uzdolnione i charyzmatyczne osobowości rodzą się raz na kilkadziesiąt tysięcy przypadków. Attenborough pokazuje widzowi bohatera sławnego i bogatego, lecz nieszczęśliwego. Droga na szczyt nie była usiana różami, lecz to, co spotykało Chaplina później, to seria osobistych porażek, nieszczęśliwych miłości i kompletnego niezrozumienia. Zekranizowana historia Charliego Chaplina to obowiązkowa lektura zarówno dla wielbicieli jego talentu, jak i dla osób zainteresowanych naprawdę dobrym kinem.

Zmęczonym poważnymi tematami polecić można „**Gwiezdne wrota**". Lekki i przyjemny film science fiction. Grupa młodych naukowców odkrywa tajemnicze wrota, które okazują się bramą do wędrówek pomiędzy galaktykami. Stworzenie owego przejścia nie obyło się bez interwencji sił pozaziemskich, co komplikuje fabułę. Ciekawscy bohaterowie nie mają pojęcia, co czeka ich po drugiej stronie, ale na tym polega właśnie dreszcz opowieści. Zaletą filmu są doskonałe zdjęcia kręcone w pustynnych plenerach.



Zima to doskonały okres do nadrobienia zaległości kinowo-książkowych. Kiedy na dworze chłód, warto założyć wełniane skarpety i zwinąć się pod ciepłym kocykiem. Szczęściarzom polecamy „leżakowanie" przed kominkiem. Koniecznie z książką lub przed ekranem kina domowego!

PREMIERY

„Galindez mystery" – Jesus de Galindez był baskijskim politykiem, który w końcu lat trzydziestych opuścił Hiszpanię. Został wykładowcą uniwersyteckim, lecz po opublikowaniu niewygodnej książki został zamordowany. Po latach za sprawą niepokornej studentki, temat zabójstwa wraca. Zajmowanie się okolicznościami śmierci Galindeza nie należy jednak do najbezpieczniejszych... Reż.: Gerardo Herrero, wyst.: Saffron Burrows, Harvey Keitel.

„The Aviator" – film Martina Scorsese zdobył już szereg nagród, zapowiada się także

Joanna Polak

?yciowe remanenty

Janusz Głowacki to jedna z najbarwniejszych postaci polskiej „bohemy". Tym razem przedmiotem opowieści jest on sam. Głowacki jest genialnym gawędziarzem, kontynuatorem tradycji Jana Himilsbacha. „**Z głowy**" wpisuje się w nurt narracji bliskich „Pięknym dwudziestoletnim" Marka Hłaski. Autor dokonuje mocno skondensowanego przeglądu swojego życia, począwszy od poczęcia, skończywszy na czasach obecnych. Rozdziały różnią się od siebie klimatem, niektóre to gorzko-ironiczne, a zarazem komiczne historie, inne zaś są refleksyjne i smutne (na przykład ten o Bożenie Wahl). Głowacki nie mści się na PRL-u, ani nie gloryfikuje Ameryki, w której od ponad dwudziestu lat mieszka, obnaża natomiast niedoskonałości obu systemów. *Janusz Głowacki: Z głowy. Świat książki. Warszawa 2004.*

Akunin jest pisarzem świetnie znanym w kręgu wielbicieli inteligentnego kryminału. Seria, której bohaterem jest Fandorin, to lektura obowiązkowa dla fanów powieści z dreszczykiem. Tym razem wydawnictwo Noir sur Blanc zapoznaje nas z nową bohaterką Akunina – zakonnicą Pelagią, która wraz z prawosławnym biskupem Mitrofaniuszem zajmuje się rozwiązywaniem najprzeróżniejszych łamigłówek. Pomysł serii (na naszym rynku dostępne są już trzy tytuły z Pelagią w roli głównej) jest świeży i oryginalny. Akcja osadzona jest na dziewiętnastowiecznej prowincji, która kieruje się własnym prawami. Pelagia to sympatyczna i mądra bohaterka, która radzi sobie nawet ze śledztwem pozornie nierozwiązywalnym. *Borys Akunin: Pelagia i biały buldog. Noir sur Blanc. Warszawa 2004.*

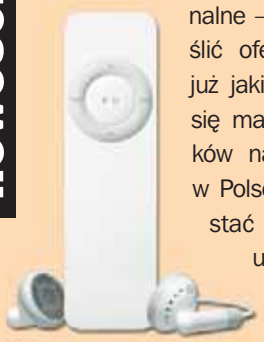
Książka to gratka dla wielbicieli pieszych wędrówek po górskich szlakach, ale nie tylko. Materiały wykorzystane do przygotowania albumu mają średnio po kilkadziesiąt lat (zdarzają się i starsze), pocztówki i fotografie poszukiwane były na terenie całego kraju. Niesamowitym uczuciem jest możliwość skonfrontowania wyglądu obecnych schronisk i ich starszych poprzedników. Najmłodsze fotografie pochodzą z 1945 roku, najstarsze z 1890. Okazuje się więc, że nasi przodkowie położyli podwaliny pod współczesną turystykę górską już ponad wiek temu! Schroniska obecne w albumie znajdują się na terenie Beskidu Śląskiego, Małego i Żywieckiego. Przeszłość obecna na starych zdjęciach to bezcenny łącznik pomiędzy tym co jest, a tym co było. *Tomasz Biesik: Schroniska górskie na starej pocztówce i fotografii. Wydawnictwo Logos. Bielsko-Biała 2004.*

murowany Oscar. Historia Howarda Hughesa – nowatorskiego wynalazcy i milionera czekała tylko na sfilmowanie. Hughes to idealny kandydat na bohatera – człowiek sukcesu – zdolny i uwielbiany przez kobiety. W głównych rolach występuje cała plejada gwiazd Hollywood. Reż.: Martin Scorsese, wyst.: Leonardo di Caprio, Cate Blanchett, Jude Law, Kate Beckinsale.

Joanna Polak

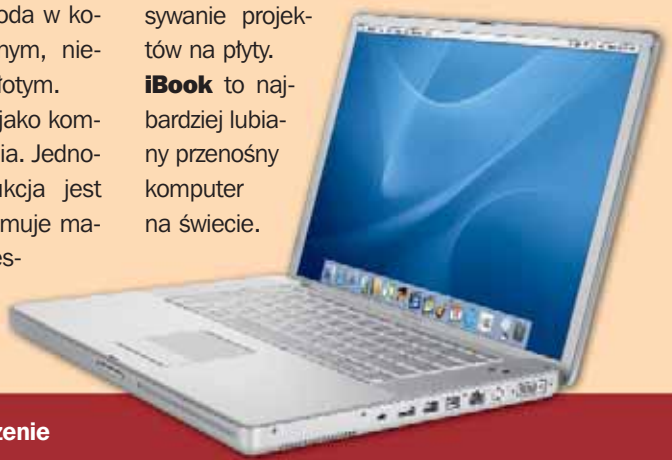
Zakr?cone komputery

Apple to jedna z najdynamiczniej rozwijających się firm na rynku komputerowym. Wysokiej jakości produktów towarzyszy bowiem oryginalne wzornictwo. Ładne i funkcjonalne – tak można określić ofertę Apple. **iPod** już jakiś czas temu stał się marzeniem nastolatków na całym świecie, w Polsce można już dostać kolejną wersję urządzenia. iPod mini to odtwarzacz mp3, tak mały, że zmieści się w każdej kieszeni. Waży zaledwie 103 gramy. Przyciski do obsługi znajdują się na ruchomym kółku, które można poruszać jednym palcem. Mimo małych rozmiarów, ekran jest bardzo czytelny, a jego powierzchnia odporna na uszkodzenia. Czas działania po naładowaniu wynosi 8 godzin. Znacznym ułatwieniem jest polecana przez producentów możliwość korzystania z Tunes Music Store, skąd jednym klinkięciem można ściągnąć utwór do naszego iPoda. Pojemność odtwarzacza to około 1000 utworów. Współpracuje z zarówno z Macintoshem, jak i z Windows PC. Zgodnie z najnowszymi trendami, można wybrać iPoda w kolorze różowym, zielonym, niebieskim, srebrnym i złotym.



eMac jest określany jako komputer idealny dla ucznia. Jednoelementowa konstrukcja jest łatwa w obsłudze, zajmuje mało miejsca i jest niezwykle estetyczna. Jeśli chodzi o właściwości techniczne – monitor jest na tyle duży, że praca z nim to przyjemność – 17-calowy, wyposażony w płaski ekran, co minimalizuje odblaski. Procesor Power PC G4 z Velocity Engine jest tak szybki, że jego prędkość mierzy się w gigaflopach. eMaca można kupić w dwóch wersjach – z napędem Cd-Rom lub z napędem Combo. Ten drugi umożliwia odtwarzanie dysków DVD i zapisywanie projektów na płyty.

iBook to najbardziej lubiany przenośny komputer na świecie.



Miłośnicy gadżetów na pewno skuszą się na propozycję firmy Acco. Longines to renomowany, szwajcarski producent zegarków, który ponad wszystko ceni wymagania klienta. Proponowana od niedawna przez tę firmę nowa seria LungoMare łączy tradycję z nowoczesnością. Zamierzeniem projektantów jest skojarzenie modelu z przyjemnością, a zwłaszcza z plażami i urokliwymi kafejkami śródziemnomorskimi. Potencjalny użytkownik LungoMare to przede wszystkim młody, nowoczesny człowiek, który ceni jednakże bogactwo tradycji. Dlatego inspiracją zegarka stała się epoka

Nieduży, lekki i dający ogromne możliwości. 12-calowy ma jedynie 28,5 cm szerokości i 3 cm grubości. Waży 2,7 kg. Wyposażono go w szybki procesor PC G4, a także w możliwość obróbki zdjęć i filmów. Bateria jest wytrzymała, tak że iBook G4 śmiało może być naszym towarzyszem podróży. Podobnie jak w eMacu, można skorzystać z napędu Combo, który umożliwia odtwarzanie i nagrywanie płyt DVD. Do wyboru są dwie wersje – 12 i 14-calowa.

Tendencja do miniaturyzacji towarzyszy firmie Apple we wszystkich produktach, ale **iMac** pobija wszelkie rekordy. Komputer wbudowano w wyświetlacz, który ma zaledwie 5 cm grubości. Szerokoekranowy monitor umożliwia oglądanie więcej niż dwóch stron jednocześnie. iMac jest kompleksowy – umożliwia nagrywanie i odtwarzanie DVD, można go podłączyć do telewizora lub cyfrowego projektora. Oprócz tego wyposażono go w głośniki stereo, które skierowane w stronę blatu biurka, przekażą dźwięk prosto do naszych uszu. Wystarczy włożyć do komputera kartę AirPort Extreme, a będziemy mogli korzystać z myszki, klawiatury bezprzewodowo, w odległości do 45 metrów od stacji bazowej.

Rynek produktów biurowych staje się coraz bardziej konkurencyjny, dlatego producenci prześcigają się w walce o klienta. Liczy się nie tylko funkcjonalność, ale i design. Firma Acco przygotowała serię fikuśnych urządzeń do biura; **dziurkacz** plus **zszywacz Wizard Raxel**. Oba urządzenia wyposażone są w baterie, dzięki czemu się nie przemęczymy. Zszywacz zszyje do 12 kartek, dziurkacz dziurkuje do 10 kartek. Komplet jest świetnym prezentem, wygląd obu odpowiada wymaganiom nowoczesnego wzornictwa.

Adidas przedstawił właśnie nowy, rewolucyjny model buta do biegania **Hyperride**. Jest on wyposażony w system poduszek powietrznych, dzięki czemu stopa mniej męczy się podczas biegu, zwłaszcza w momencie zetknięcia się z ziemią. Zastosowanie nowych materiałów zapewnia Hyperride nieporównywalnie większą trwałość. W związku z niesłychanym komfortem, obuwie to stało się produktem oficjalnie noszonym przez drużyny tzw. free running. Są to grupy uprawiające „miejskie" bieganie, wykorzystujące do swej dyscypliny wszelkiego rodzaju budowle i budynki – dachy, schody, pomniki. Model jest w sprzedaży od stycznia, kosztuje około 120 euro.

art déco, zwłaszcza konkretny model zegarka z 1933 roku. Jeśli chodzi o dane techniczne, jest on wodoszczelny do głębokości 100 metrów. Klientowi udostępniono trzy wersje zegarka w różnych rozmiarach – dla kobiet, rozmiar pośredni i dla mężczyzn. Można wybrać bransoletkę z nierdzewnej stali lub pasek skórzany w kolorze czarnym lub brązowym.

Elżbieta i Andrzej Lisowscy

Płomienna fiesta Las Fallas

Ponad siedemset pięćdziesiąt pożarów wywołanych przez pirotechników, nadzorowanych przez ośmiuset zawodowych strażaków! I trzy tysiące ton popiołu! W ciągu godziny Walencja puszcza z dymem ponad dwadzieścia milionów euro! Co roku – 19 marca, w dzień św. Józefa – ogląda to ponad milion turystów z całego świata. Nad ich bezpieczeństwem czuwa tysiąc pięciuset policjantów i trzy tysiące agentów.

Znaliśmy dobrze Walencję jako wspaniały średniowieczny ośrodek, kolebkę paelli, ważne centrum sztuki nowoczesnej i od pięciu wieków znany na świecie ośrodek uniwersytecki. Wiedzieliśmy, że bije tu serce jednej z najsławniejszych fiest – Las Fallas. Jednak dopiero w marcu ubiegłego roku mogliśmy – wraz z ekipą TV – wziąć udział w Las Fallas.

Poczuliśmy wszechobecną na każdym kroku energię i zmysłowość. Manifestowaną za dnia w licznych pochodach i procesjach a wieczorami pośród setek ogromnych figur (które miały spłonąć!), zdobiących miasto już od dwóch tygodni. Bo Las Fallas to nie tylko palenie monstrualnych figur, ale i poprzedzające je kilkudniowe świętowanie. Codzienne fajerwerki o północy, uliczne tańce i gotowanie paelli na chodnikach miasta, morze wina, tradycyjne stroje mieszkańców i piękne dziewczyny wyjęte jakby z obrazów Velazqueza…

I oczywiście maskleta! – mniej i bardziej kontrolowane wybuchy petard. Już wczesnym rankiem budzą mieszkańców, wędrujące za orkiestrami, gromady dzieci rzucających petardy. Sklepy pirotechniczne czynne są całą dobę. W zależności od wieku kupujących sprzedawane są trzy rodzaje „petardos" – od delikatnych dla maluchów, po te mocniejszego kalibru. Przez cały tydzień są też organizowane specjalne maskleta. Główne widowiska odbywają się w środku dnia tuż pod Ratuszem, na ściśle wyznaczonym terenie. Te codzienne kilkanaście minut ogłuszającej kanonady budzi w mieszkańcach niezwykłe emocje. Spektakl dzięki programom komputerowym ma swoją dramaturgię i rytm. W jakimś stopniu nawiązuje do pradawnego zwyczaju odpędzania demonów.

Początki fiesty. Swoją nazwę zawdzięcza fiesta słowu oznaczającemu w miejscowym dialekcie „pochodnię". Niegdyś cieśle obchodzili dzień swojego patrona – św. Józefa – rytualnym spaleniem zbędnych zapasów drewna. 18 marca, w przeddzień jego święta, wrzucano w ognisko udekorowane pochodnie. W 1883 roku ceremonię przeniesiono na 19 marca. Z czasem z resztek drewna i papieru zaczęto robić kukły, które ginęły w płomieniach w nocy z 19 na 20 marca. Najstarsza grafika dokumentująca to

let figury Matki Boskiej – patronki Walencji, kierują się z różnych części miasta kolorowe pochody. Każdy z uczestników niesie kwiaty – białe, różowe i czerwone goździki. To one stworzą szatę, w którą zostanie ubrana Matka Boska. Ubieranie trwa dwa dni. Wszystko przy dźwiękach hymnu Walencji. Kiedy już wszystko jest gotowe, całe rodziny przychodzą pokłonić się Matce Boskiej. Kwiatowa sukienka waży 40 ton a gdyby obok siebie położyć bukiety, z których ją wykonano, powstałby 21-kilometrowy chodnik.
Nad wszystkim czuwa oczywiście św. Józef – patron Las Fallas. Jemu, podczas innej procesji, ofiarowują kwiaty

Procesje i pochody tworzą niezależne, wewnętrzne światy tej fiesty. Jedna z procesji trwa aż dwa dni. Pod Katedrę, gdzie znajduje się dziesięciometrowej wysokości drewniany szkielet figury Matki Boskiej – patronki Walencji, kierują się z różnych części miasta kolorowe pochody. Każdy z uczestników niesie kwiaty – białe, różowe i czerwone goździki. To one stworzą szatę, w którą zostanie ubrana Matka Boska. Ubieranie trwa dwa dni. Wszystko przy dźwiękach hymnu Walencji. Kiedy już wszystko jest gotowe, całe rodziny przychodzą pokłonić się Matce Boskiej. Kwiatowa sukienka waży 40 ton a gdyby obok siebie położyć bukiety, z których ją wykonano, powstałby 21-kilometrowy chodnik.
Nad wszystkim czuwa oczywiście św. Józef – patron Las Fallas. Jemu, podczas innej procesji, ofiarowują kwiaty najpiękniejsze dziewczyny Walencji, aktualne królowe poszczególnych dzielnic i obie – młoda i starsza królowa całej fiesty. Pierwsza, 9-letnia Laura Maria Ortega (królowa 2004) wyznała nam, że już od 3 miesięcy nie była w szkole, tak absorbujące były przygotowania do Las Fallas. Na trudy przygotowań i miesiące wyrzeczeń skarżyła się także starsza królowa, 24-letnia Noelia Soria. Samo ubieranie reprezentacyjnej sukni trwa do dwóch godzin. Każda ma do dyspozycji 10 różnych sukien. Taki zestaw – wraz z oryginalną biżuterią wart jest około 100 tys. euro! Bycie królową oznacza jednak niezwykły prestiż i szansę na przyszłe sukcesy.
Królowe są szanowane i adorowane, ale jeszcze ważniejsi są „fajeros". To elita fiesty. W całej Walencji jest prawie 160 tys. „fajeros" zgrupowanych w dzielnicowych i osiedlowych „casalach". „Casal" jest miejscem całorocznych spotkań i przygotowań a w czasie święta niemal całodobowej zabawy. Każdy „casal" ma swoją figurę, w 2004 roku powstało ich 361. „Fajeros" pomagają przy projektowaniu, budowie, ochronie i reklamie swojej figury. Niektóre z nich osiągają wysokość nawet kilkunastu pięter. Ta, której kibicowaliśmy, miała około 20 m wysokości a w jej projektowaniu i budowie uczestniczyło 700 osób! Kosztowała 180 tys. euro. Zwycięska figura mierzyła 28 metrów, ważyła 30 ton, kosztowała ponad 270 tys. euro. I obie te figury, podobnie jak 359 innych konstrukcji, strawił ogień. Walencja po raz kolejny przeżyła morze pożarów. W tym wielkim paleniu jest coś z oczyszczającej mocy płomieni. Bo ogień jest nie tylko końcem starego, ale nadzieją na nowy początek.

święto pochodzi z 1860 roku. Już wtedy władze zaczęły proponować tematy na następny rok. W 1887 roku odbył się pierwszy konkurs na najlepszą figurę a od 1927 roztaczają nad nią opiekę władze turystyczne Walencji. W 1929 roku pojawił się pierwszy plakat promujący konkurs a od 1932 roku działa specjalny komitet organizacyjny fiesty. Od zawsze stosowano tutaj łatwopalne materiały: drewno i papier. Z czasem twarze figur tworzono nawet z wosku. Potem wśród materiałów znalazły się także m.in. szklane włókna i poliester. Teraz następuje powrót do źródeł i naturalnych materiałów. Fiesty odbywają się w Hiszpanii przez cały rok. Obchodzona 19 marca fiesta Las Fallas w Walencji należy do najsłynniejszych i najhuczniejszych.

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 przeciwbłotne kół tylnych zł 42,50 • 210 – Lakier metaliz. zł 913,75 • 228 – Centralny zamek zł 297,50 • 313 – Radio z odtwarzaczem kaset 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

1.1 ACTUAL	**25.330**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.010.0
1.1 ACTIVE	**26.945**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.022.0
1.2 DYNAMIC	**30.430**	1242	60	155	5,6	5-drzwiowy	169.033.0
1.3 Multijet 16V ACTUAL	**33.915**	1248	70	155	4,3	5-drzwiowy	169.014.0
1.3 Multijet 16V DYNAMIC	**36.465**	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.034.0
1.2 4x4	**38.165**	1242	60	145	6,6	5-drzwiowy	169.063.0
1.2 4x4 CLIMBING	**39.950**	1242	60	145	6,6	5-drzwiowy	169.073.0

• 008 – Zamek centr. ster. pilotem zł 340 • 009 – ABS zł 1.785 • 011 – Reg. wys. kierow. zł 340 • 025 – Klimat. man. zł 3.655 • 082 – Instal. radia zł 340 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 510 • 102 – Spryskiwacze reflek. zł 510 • 108 – Felgi alum. 14" + opony poszerzane zł 1.275 • 112 – Wpom. elektr. kierow. zł 1.487,50 • 140 – Klimat. automat. zł 4.675 • 141 – Opony 165/70/14 (bieżnik wysoki GRIP) zł 0 • 182 – Cztery 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 1.062,50 • 218 – Elektr. ster. lusterka zł 425 • 245 – Ster. radiem z koła kier. zł 382,50 • 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 1.020 • 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 1.020 • 508 – Czujn. park. zł 765 • 564 – Zint. radio z odtwarz. CD zł 1.275 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.020 • 614 Kurtyny pow. zł 1.700 • 626 – Reg. wys. siedz. kierowcy zł 340 • 665 – Zapalniczka zł 170 • 717 – Zintegr. radio z odtw. CD i MP3 zł 1.700 • 718 – System audio Hi-Fi (głośniki i subwoofer) zł 680 • 823 – Gniazdko 12V zł 85 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 890 – Pakiet Komfort (uchwyty nadokienne + reg. wys. przed. pasów. bezp.) zł 127,50 • 904 – System Connect Nav+ z wyświetl. kolor. 7" zł 6.800 • 927 – Ochronne listwy boczne zł 170 • 989 – Pakiet dla palących zł 85 • 50G – Pakiet Hi-Fi (zawiera opcje 008, 097, 218, 245, 357, 564, 718, 927) zł 3.145 • 50K – Pakiet Sky (zawiera opcje 008, 097, 357, 399, 50X, 927) zł 3.060 • 50Y – Pakiet Class (zawiera opcje 008, 025, 357, 50X, 927) zł 3.570 • 59A – Pakiet Estetyka zł 170 • 5B2 – Lakier sportowy zł 340 • 4DM – Pakiet Clima (zawiera opcje 008, 025, 218) zł 3.740 • 4DN – Pakiet Panorama (zawiera opcje 008, 218, 399) zł 3.060 • 4DP – Pakiet Clut (zawiera opcje 008, 097, 218, 564, 245, 102, 108, 295, 626, 182, 140) zł 8.075 • 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)*

PUNTO

1.2 ACTUAL	**30.600**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4
1.2 ACTIVE	**32.810**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.110.4
1.3 MULTIJET 16V ACTIVE	**42.160**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.111.4
1.2 8V SOUND (WER. SPECJALNA)	**34.765**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.120.4
1.2 8V DYNAMIC	**35.105**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.210.4
1.2 16V DYNAMIC	**37.485**	1242	80	172	6,0	3-drzwiowy	188.213.4
1.4 16V DYNAMIC	**39.015**	1368	95	178	6,1	3-drzwiowy	188.219.4
1.3 MULTIJET 16V DYNAMIC	**44.540**	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 16v) zł 5.100 • 008 – Centr. zamek ster. z pilota zł 382,50 • 009 – ABS zł 1.700 • 025 – Klimatyzacja i filtr przeciwpyłkowy zł 3.825 • 063 – Regul. wys. kierownicy, fotela kierowcy zł 467,50 • 097 – Światła przeciwmg. 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 zapas. zł 0 • 315 – Radio z CD zł 1.275 • 320 – Kierownica 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 – Radioodtwarzacz kaset. zł 850 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 42,50 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.020 • 508 – Czujniki parkowania zł 595 • 511 – Trzeci zagłówek tylny zł 425 • 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 – Inst. do telefonu zł 170 • 876 – Zderzaki w kol. nadwozia zł 510 • 923 – Spoiler dach. zł 340 • 927 – Listwy ochronne drzwi zł 170

ALBEA

1.2 16V ACTIVE	**31.441,50**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.164.0
1.2 16V DYNAMIC	**33.991,50**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.166.0

• 008 – Centralny zamek ster. z pilota zł 382,50 • 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. sterowane przed. szyby + centr. zamek zł 1.275 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.275 • 507 – Wbud. radio z odtwarzaczem kaset. zł 1.105 • 626 – Regul. mechanicznie siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 255

FIAT

IDEA

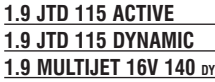
	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.4 16V ACTUAL	**44.910**	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	135.812
1.3 Multijet ACTUAL	**49.410**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.815
1.4 16V DYNAMIC	**51.660**	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	135.512
1.3 Multijet DYNAMIC	**56.160**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.515

• 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 810 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 4.050 • 051 – Automat. włączanie refl. (czujnik zmroku) zł 270 • 070 – Szyby przyciemniane zł 630 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 450 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 630 • 108 – Felgi aluminiowe 15", opony 195/60/15 zł 1.620 • 431 – Felgi aluminiowe 15", opony 195/60/15 zł 1.800 • 432 – Felgi aluminiowe 16", opony 205/50/16 zł 2.700 • 132 – Podłokietnik siedzenia kierowcy zł 180 • 140 – Klimatyzacja automat. dwustrefowa (dopłata do wer. z klim. man.) zł 2.700 • 210 – Lakier metal. zł 1.620 • 245 – Sterowanie radiem na kierownicy (6 przycisków) zł 630 • 347 – Czujnik deszczu zł 270 • 357 – Relingi dachowe zł 630 • 365 – TMPS (czujnik ciśnienia pow. w oponach) zł 630 • 392 – ESP zł 4.050 • 400 – Dwuczęściowy szklany dach otwierany elektr. zł 4.410 • 407 – Automat. skrzynia biegów (dost. z silnikami 1.4 16v i 1.3 JTD) zł 4.500 • 40Y – Regul. łędźw. siedz. kierowcy zł 180 • 416 – Cruise Control zł 1.350 • 43H – Podłokietnik siedz. pasaż. zł 270 • 456 – Regul. łędź. siedz. pasaż. zł 180 • 505 – Poduszki pow. boczne zł 1.170 • 508 – Czujnik parkowania zł 900 • 563 – Zmieniarka płyt CD zł 1.260 • 564 – Radio z CD zł 1.620 • 614 – Kurtyny pow. boczne zł 1.350 • 709 – Ster. radiem i nawigacją na kierownicy (8 przycisków + 3) zł 630 • 717 – Radio z CD MP3 zł 1.620 • 718 – Instalacja Hi-Fi z subwooferem zł 900 • 823 – Gniazdo 12V w bagażniku zł 90 • 833 – Przyst. do radiotelefonu zł 360 • 835 – Schowki na podsufitce zł 270 • 904 – System Connect Nav+ zł 7.110 • 989 – Zestaw dla palaczy zł 90 • 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 zł 1.190 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.190 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.190 • 5B2 – Kolor pastelowy Extraserie zł 720 • 802 – Kolor metalizowany Extraserie zł 1.800

STILO

1.4 16V ACTUAL	**43.690**	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3JA.2z4CD
1.9 JTD 100 ACTUAL	**50.872**	1910	100	183	5,4	3-drzwiowy	192.3JS.2
1.4 16V ACTIVE	**48.025**	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3JA.2z4CA
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
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**61.710**	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.328.2
1.9 MULTIJET 16V 140 DYN.	**66.291,50**	1910	140	203	5,4	3-drzwiowy	192.32R.2
1.4 16V ACTUAL	**45.390**	1368	95	178	6,7	5-drzwiowy	192.5JA.2z4CD
1.9 JTD 100 ACTUAL	**52.572**	1910	100	181	5,5	5-drzwiowy	192.5JS.2
1.4 16V ACTIVE	**49.725**	1368	95	176	6,7	5-drzwiowy	192.5JA.2z4CA
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
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**63.410**	1910	115	190	5,4	5-drzwiowy	192.548.2
1.9 MULTIJET 16V 140 DYN.	**67.991,50**	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	192.7JA.2z4CD
1.9 JTD 100 ACTUAL	**55.122,50**	1910	100	181	5,6	5-drzwiowy	192.7JS.2
1.4 16V ACTIVE	**52.275**	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7JA.2z4CA
1.6 16V ACTIVE	**55.675**	1596	103	183	7,6	5-drzwiowy	192.7JX.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**62.390**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.7J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**65.960**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.748.2
1.9 MULTIJET 16V 140 DYN.	**70.541,50**	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 • 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 Webasto 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 • 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 • Felgi alum. i opony 195/55/15 4 szt. zł 1.360 • 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. i poszerz. opony 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. podgrz. fotel kierowcy 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 • 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 • 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 – Spojler tylny dachowy zł 425 • 926 – Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzw.) zł 425 • 982 – Koło zapasowe z felga alumin. zł 510 • 989 – Pakiet dla palących zł 127,50 • 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 lutego 2005 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

DOBLÒ

	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 BZ ACTUAL	39.695	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.410.1
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	105	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 – Zdalenie sterowany centralny 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 (okablowanie + antena) zł 170 • 082 – Przyst. pod radio (okablowanie + antena + głośniki) 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. kaset. zł 1.317,50 • 352 – Korek wlewu paliwa zam. na klucz zł 102 • 360 – Podwyższony dach (zawiera 519) zł 3.485 • 428 – Elektr. opuszczane szyby + centr. zamek zł 1.275 • 453 – Ogrz. siedzenie kierowcy (tylko z opcją 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 – Przesuwny dach nad bagaż. zł 1.317,50 • 58H – Obramowanie tylnych świateł w kolorze nadwozia zł 0 • 627 – Siedz. kierowcy z podłok. zł 382,50 • 678 – Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 51 • 748 – Fartuchy przeciwbłotne przednie i tylne zł 170 • 833 – Przyst. do telefonu zł 272 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 425 • 903 – CONNECT NAV (radionawigator, 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)*

NOWA MULTIPLA

1.6 16V ACTIVE	57.290	1596	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.211.2
1.6 16V DYNAMIC	60.690	1596	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.411.2
1.9 JTD ACTIVE	65.407,50	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.2
1.9 JTD DYNAMIC	68.807,50	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.431.2

• 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 765 • 070 – Szyby tylne przyciemniane w kolorze niebieskim zł 595 • 097 – Reflektory przeciwmgielne zł 425 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 425 • 140 – Klimatyzacja półautom. zł 4.250 • 205 – Dodatkowe ogrzew. ster. pilotem dla wersji JTD zł 4.250 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 213 – Autoalarm z pilotem zł 1.020 • 220 – Tablica rozdzielcza wykonana z PCV (w standardzie tablica pokryta tkaniną) zł • 245 – Ster. radiem na kierow. zł 595 • 269 – Nawigator zł 5.525 • 320 – Kierownica i gałka zmiany biegów obszyte skórą zł 425 • 392 – ESP zł 3.825 • 413 Pakiet AUDIO zł 680 • 431 – Felgi aluminiowe 15" i opony 195/60/15" 4 szt. zł 1.700 • 435 – Felgi aluminiowe 17" i opony 205/45/17" 4 szt. zł 2.125 • 441 – Lusterka zew. składane zł 425 • 451 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 465 – Konsola z lodówką zł 255 • 469 – Fotel tylny środkowy przesuwany zł 170 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 85 • 505 – Poduszki pow. boczne przednie zł 1.105 • 508 – Czujniki parkowania tylne zł 850 • 561 – Trzeci kluczyk zł 85 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.190 • 564 – Radioodtwarzacz CD zł 1.530 • 576 – Podwójny dach otwierany elektr. zł 4.250 • 614 – Kurtyny powietrzne zł 1.275 • 658 – Schowek pod siedzeniem pasażera zł 85 • 903 – Connect Nav zł 9.350 • 980 – Pełnowymiarowe koło zapasowe zł 85 • 982 – Koło zapasowe – felga alum. 15", opona 195/60/15" 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 • 549* – Mapa Danii zł 1.190 • 554* – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.190 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 1.190

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

ULYSSE

ACTIVE 2.0 16V	90.185	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	179.111.0
ACTIVE 2.0 JTD 16V	97.920	1997	109	174	7,0	5-drzwiowy	179.115.0
DYNAMIC 2.2 JTD 16V	116.280	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 kierowcy 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 • 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., elektr. blokada drzwi, osłony przeciwsłoneczne dla 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 6.715 • 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 • 365 – Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami alum.) zł 425 • 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 • 554* – Mapa Wielkiej Brytanii 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 PHEDRA							
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 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 przeciwsł. na tylnych drzwiach bag. zł 510 • 119 – Przednie fotele podgrzew., fotel kier. z pamięcią zł 3.570 • 210 – Lakier metaliz. 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 – Elektr. przesuwane drzwi boczne zł 3.230 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.700 • 628 – Potrójne elektr. okno dachowe zł 4.675 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 8.075

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 THESIS

	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 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*

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

	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	**69.615**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**71.315**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS PROGRESSION	**75.225**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**77.605**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**79.730**	1747	140	208	8,5	4-drzwiowy	116.223.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**85.255**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.375.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**93.160**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SPORT	**98.175**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**97.155**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.074.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**76.755**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.146.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**83.045**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.246.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**91.035**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.286.3
1.9 JTD 16V IMPRESS. BUSINESS	**79.475**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.156.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION	**84.235**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION CLASS.	**86.615**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16V DISTINCTIVE	**94.605**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.586.3
2.4 JTD 20V PROGRESSION CLASS.	**106.420**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.257.3
2.4 JTD 20V DISTINCTIVE	**114.070**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.457.3
ALFA ROMEO 156 SW							
1.6 TS IMPRESSION	**73.780**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.721.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**75.480**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.721.3
1.6 TS PROGRESSION	**78.795**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**81.175**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**83.300**	1747	140	208	8,6	5-drzwiowy	116.723.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**88.825**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.675.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**96.930**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.175.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SPORT	**101.745**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.175.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**100.725**	1970	165	220	8,9	5-drzwiowy	116.174.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**80.325**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.746.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**86.615**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.646.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**94.605**	1910	115	191	6,0	5-drzwiowy	116.686.3
1.9 JTD 16V IMPRESSION BUSINESS	**83.045**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.756.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION	**87.705**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3
1.9 JTD 16V PROGRESSION CLASSIC	**90.185**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3
1.9 JTD 16V DISTINCTIVE	**98.175**	1910	140	209	6,1	5-drzwiowy	116.886.3
2.4 JTD 20V PROGRESSION CLASSIC	**109.990**	2387	150	212	6,7	5-drzwiowy	116.657.3
2.4 JTD 20V DISTINCTIVE	**117.640**	2387	150	212	6,7	5-drzwiowy	116.847.3
ALFA ROMEO CROSSWAGON Q4							
1.9 JTD 150 KM STRADALE PROG.	**110.500**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.056.3
1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**119.000**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.046.3
1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**127.500**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.086.3

• 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 stycznia 2005 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 166

	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 TS IMPRESSION	**118.150**	1970	150	211	9,7	4-drzwiowy	136.020.1
2.4 JTD IMPRESSION	**137.190**	2387	150	204	7,6	4-drzwiowy	136.024.1
2.4 JTD PROGRESSION	**141.950**	2387	150	204	7,6	4-drzwiowy	136.102.1
2.4 JTD 20V PROGRESSION	**151.130**	2387	175	222	7,5	4-drzwiowy	136.101.1
2.4 JTD 20V PROGRESSION A/T	**157.930**	2387	175	222	7,5	4-drzwiowy	136.104.1
2.5 V6 24V PROGRESSION	**154.150**	2492	188	245	11,9	4-drzwiowy	136.156.1
3.2 V6 24V PROGRESSION A/T	**169.575**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.103.1
3.0 V6 PROGRESSION	**162.350**	2959	220	241	12,5	4-drzwiowy	136.105.1
3.2 V6 24V DISTINCTIVE	**168.300**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.303.1

• 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 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 lutego 2005 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) 8132242, 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: Giuseppe Tammaro	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: Giuseppe Tammaro	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: Giuseppe Tammaro	usługi leasingowe

Możesz mnie nazywać hitem

I znów jestem na szczycie! Ponad 31 000 świeżo upieczonych, zadowolonych właścicieli nie może się mylić! Zostałem najlepiej sprzedającym się samochodem 2004 roku. A całkiem niedawno fabryka w Tychach, w której powstają Fiaty Panda, została uhonorowana Polską Nagrodą Jakości za najwyższe standardy technologii produkcyjnej. Od samego początku, kiedy pierwsza Panda zjechała z taśmy produkcyjnej, otaczał mnie nimb sukcesu i odtąd towarzyszył mi już zawsze – zarówno wtedy, gdy dostałem napęd 4x4, jak i teraz, kiedy zostałem wyposażony w dynamiczny i ekonomiczny silnik diesel Multijet 1.3 16v. Jestem skazany na sukces. Zaszczytnych tytułów przybywa równie szybko jak oddanych zwolenników i fanów. Mam nadzieję, a właściwie to jestem pewien, że i Ty wkrótce do nich dołączysz.

Fiat Panda

Nr 1

w Polsce

koszt połączenia:
1 jedn. taryfikacyjna TP S.A.

☎ 0 801 19 19 19

www.fiatpanda.pl

Tylko nie mów do mnie mały.

FIAT

Fiat dla Ciebie 5 lat gwarancji lub 120 tys. km przebiegu. Program „Fiat dla Ciebie" obejmuje bezpłatne usługi naprawcze i usługi pomocy drogowej dla posiadaczy nowych modeli Fiata na okres 5 lat lub do przebiegu 120 000 km. Spytaj o szczegóły naszych dealerów.