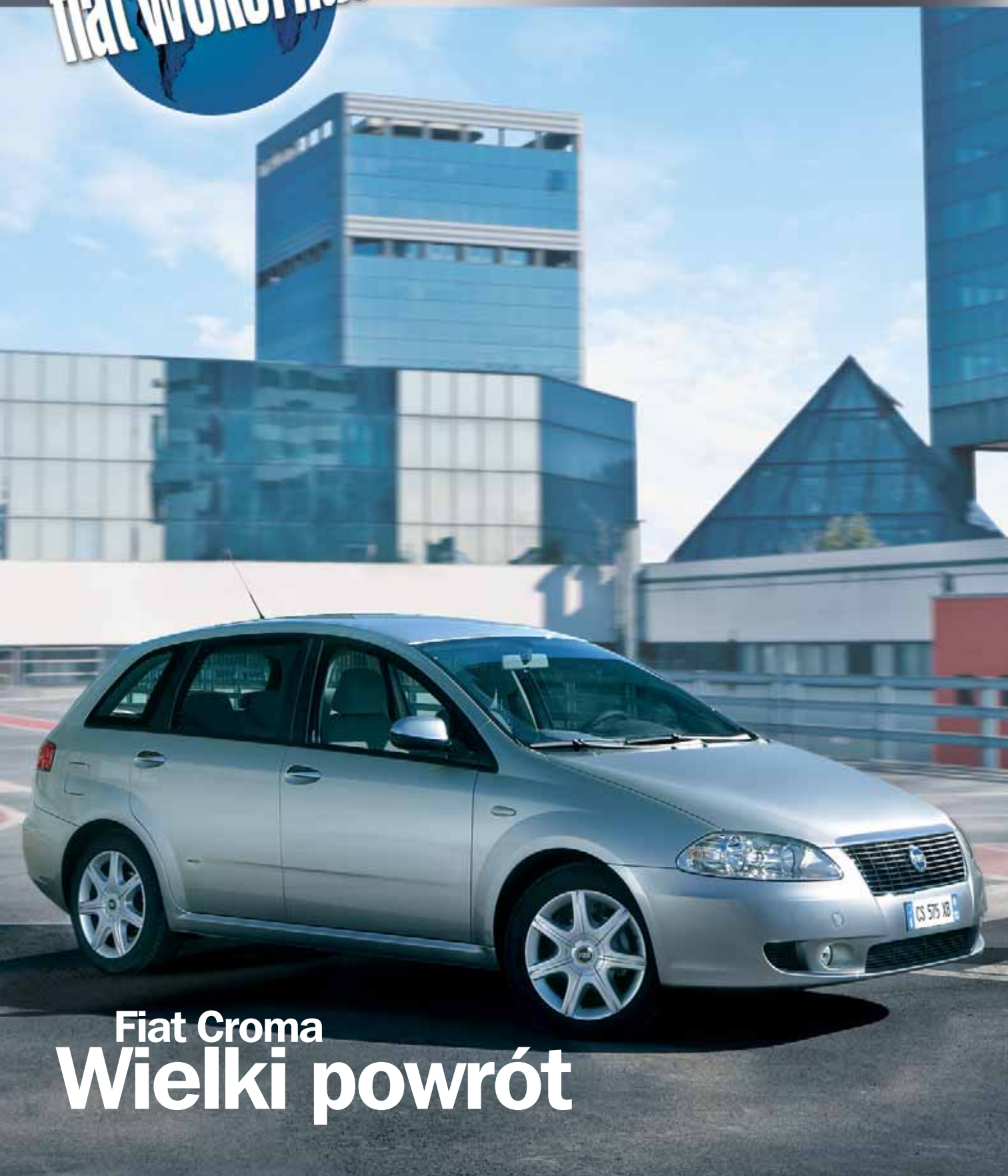
CZASOPISMO DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
CZERWIEC/LIPIEC 2005

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 9 – NUMER 56



Fiat Croma
Wielki powrót

Z drogi, panowie!

Fiat Panda w specjalnej wersji tylko dla kobiet

Inna wersja Fiata Panda już od*

27 800 zł

Nie musimy już jeździć samochodami stworzonymi dla facetów i przez facetów. Mamy swoje auta! Wyposażenie nowej Pandy musiała stworzyć kobieca wyobraźnia. Bo czy facet pomyślałby o welurowych dywanikach, antypoślizgowej macie w bagażniku, lusterku po stronie kierowcy – o tych paru drobiazgach, które tak bardzo ułatwiają nam życie? Nie mówiąc już o wspomaganiu kierownicy i czujniku parkowania. A maskotka z misiem pandą? Wiecie, po co?
Żaden facet nie kupi auta z maskotką w wyposażeniu. I o to chodzi!

Teraz inne wersje Fiata Panda dostępne w kredycie 0%*.

FIAT

infolinia: **0 801 19 19 19,** koszt 1 jedn. operatora

* Oferty przedstawione w ogłoszeniu nie mogą być łączone.
** Nie dotyczy opłaty za udzielenie kredytu.
Oferta nie dotyczy samochodów dostawczych.

kredyt 0%** odsetek

www.fiat.pl

Zużycie paliwa i emisja CO_2: Fiat Panda 1.1 – 5,7 l/100 km, CO_2 135 g/km.

fiat wokół nas
rok 9
numer 56
czerwiec/lipiec 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:
24 czerwca 2005 r.

o tym się mówi

4 Ze świata Fiata

chwila refleksji

8 Krzysztof Wielicki

firma

10 Wyniki Grupy Fiat za I kwartał
12 Prezentujemy: Nowy Fiat Croma
20 Atuty samochodów jednobryłowych
22 Udział Grupy Fiat w wyścigach
28 Robot Comau godny Oscara
32 Ciągnik Case IH bijący rekordy
36 Bielski Diesel 1.3 SDE „Silnikiem Roku”
38 Trakker firmy Iveco już w Polsce
40 XIII Bieg Fiata

danie specjalne

42 Gotowi do wyjazdu

rubryki

50 Podróże: Sri Lanka
52 Nowości: Wyścigi do klienta
54 Filmy: Powtórka dobrego kina
55 Książki: Od felietonów do ringu
56 Porady: Laptopy, czyli biuro pod ręką
58 Rozrywka
60 Cennik samochodów

Cargill kupuje kolejne IVECO Daily

W Nadarzynie pod Warszawą przekazano uroczyście pierwsze samochody Daily z kolejnej transzy zakupionej przez firmę Cargill Polska, dystrybutora pasz dla zwierząt. Dostawcze samochody Iveco (foto), dzięki swej niezwykłej wytrzymałości, dużej ładowności i przydatnej na ciasnych drogach zwrotności, służą za ruchome punkty sprzedaży pasz docierając bez trudu do pojedynczych gospodarstw.
Flota dystrybucyjnych Daily w barwach Cargilla stale rośnie. Obecnie przekazywana transza czterdziestu pojazdów to modele 65C17 HPT (wyposażone w najmocniejszy silnik o pojemności 3 dm^3 rozwijający moc 166 KM) o rozstawie osi 4750 mm. Specjalistyczną zabudowę skrzyniową „z firanką" przygotowała firma Plandex.

Nowe wersje Fiatów

Od czerwca w ofercie Fiat Auto Poland dostępne są samochody w wersji Fresh, które wyróżnia niższa cena. Ceny dla pracowników Grupy Fiat na ostatnich stronach pisma.

Sześć milionów Punto

W Melfi, w jednej z najnowocześniejszych fabryk w Europie, świętowano wyprodukowanie 6 mln Fiata Punto, który wytwarzany jest jeszcze w zakładzie Mirafiori w Turynie oraz w Termini Imerese na Sycylii.
Produkowany od 1993 r. samochód był i nadal jest najbardziej poszukiwanym modelem we Włoszech i – od ponad 10 lat – znajduje się na pierwszych miejscach w sprzedaży. W 1999 roku, we wszystkich trzech zakładach uruchomiono produkcję Punto II, przewidzianą do końca 2006 roku.
W ofercie jest wiele wersji: trzy lub pięciodrzwiowe; osiem rodzajów silników (1.2 8v - 1.2 16v - 1.4 16v - 1.8 16v - 1.3 Multijet - 1.9 Multijet - 1.9 JTD - 1.2 8v zasilane benzyną i metanem); dwie mechaniczne skrzynie biegów (pięcio i sześciobiegowe), „Speedgear" – skrzynia biegów jednocześnie automatyczna i sekwencyjna z możliwością wybrania funkcji „Economy", skrzynia biegów „Dualogic", z funkcją sekwencyjną i automatyczną; osiem wersji wyposażenia (Actual, Active, Sound, Dynamic, Class, Emotion, Sporting, HGT); 13 kolorów nadwozia, dla każdego możliwość wyboru z dwóch wersji obić wnętrza.
Do tej szerokiej gamy, należy dodać wersję van tj. Punto Van, dostępne z trzema wersjami silników (1.2 8v – 1.3 Multijet – 1.9 JTD), trzy lub pięciodrzwiowe.

SUPERTEST EKONOMII 2005

W organizowanym przez Autoklub Dziennikarzy Polskich „II Superteście Ekonomii" zwyciężył Fiat Panda z silnikiem 1,3 MultiJet, który został w ten sposób uznany za najbardziej ekonomiczny samochód na rynku.
O tytuł najoszczędniejszego na liczącej 560 km trasie rywalizowało 5 samochodów Citroën Polska, Fiat Auto Poland, Kia Motors Polska, MMC Car Poland i Renault Polska. W przeddzień imprezy z udziału zrezygnowała Toyota Motor Poland, która wcześniej zgłosiła dwa samochody. Zwycięski samochód – Fiat Panda 1.3 Multijet – zużył na pokonanie trasy Supertestu zaledwie 15,96 l oleju napędowego (2,84 l/100 km), co kosztowało 58 zł i 25 gr.

RAJDOWE AUTA NA WODÓR

Prototyp Fiat Seicento HYDROGEN wziął udział w pierwszych wyścigach dla samochodów zasilanych wodorem zajmując II miejsce w swojej kategorii (fuel cell) i I miejsce wśród aut zasilanych sprężonym wodorem. W punktacji końcowej uwzględniano całkowite zużycie paliwa, proporcję między zużytym paliwem a ciężarem pojazdu.

Seicento „HYDROGEN" osiąga prędkość maksymalną 130 km/h i na 200 km zużywa 350 bar wodoru. Jako paliwo stosuje sprężony wodór, który zasila zestaw typu PEM (ciężar 150 kg) i produkuje energię elektryczną 200 V z maksymalną mocą 40 kW. Model stosuje kompresor dynamiczny opracowany w CRF, który zapewnia dynamiczne reakcje, niski poziom hałasu i wysoką efektywność, nie wytwarza substancji zanieczyszczających i nie produkuje dwutlenku węgla (CO_2).

Seryjna Alfa 147 w wyścigu „24 Godziny"

W prestiżowym wyścigu „24 Godziny" zorganizowanym w maju na torze w Misano Adriatico Alfa 147 1.6 Twin Spark osiągnęła najlepszy wynik w teście wytrzymałości na torze wyścigowym. Celem testu organizowanego corocznie przez specjalistyczne włoskie pismo „Auto", jest porównanie wiarygodności, wytrzymałości i osiągów samochodów określonego segmentu w warunkach maksymalnego obciążenia. W tym roku startowały seryjne samochody z segmentu C zarówno w wersjach benzynowych, jak i z silnikami diesela, o mocach rzędu 115 KM dla obu rodzajów silnika. Ich prowadzenie powierzono dziennikarzom włoskim, zagranicznym i kierowcom sportowym, którzy na zmianę przesiadali się do różnych modeli. Po 24 godzinach jazdy, z przerwami jedynie na tankowanie, zmianę kierowcy i opon firmy Michelin, Alfa 147 1.6 Twin Spark (foto powyżej) jako pierwsza osiągnęła metę wyprzedzając o 27 sekund BMW 118d i o 4 okrążenia Hondę Civic 1.6 V-Tec. Alfa 147 przejechała 642 okrążania, co odpowiada 2606,5 km, przy średniej prędkości 108,5 km/h, przy tylko jednej wymianie przednich klocków hamulcowych i trzech zmianach przednich opon. Zużyła 626,1 litrów benzyny, osiągając wynik – przy maksymalnym obciążeniu – 4,163 km/litr.

Automotive Lighting na Dniu Technologii

„Inteligentne" reflektory dostosowujące się do wszelkich warunków jazdy oraz widoczności, systemy na podczerwień pozwalające na zachowanie widoczności w nocy z kamerą i wyświetlaczem, reflektory ksenonowe i biksenonowe, diodowe światła tylne, elektroniczne moduły sterowania, propozycje z zakresu stylistyki i designu. Najlepsze osiągnięcia technologiczne i innowacje opracowane przez Automotive Lighting były głównym punktem programu Dnia Technologii zorganizowanego przez Magneti Marelli dla Fiat Auto oraz innych włoskich klientów w Ośrodku Badawczym Fiata w Orbassano. Obok wyrobów pokazanych w trakcie działania i w formie interaktywnej oraz stanowisk CAD do tworzenia projektów i opracowań w wersji trójwymiarowej, zaprezentowano modele samochodów wyposażonych w nowe systemy Automotive Lighting (foto).

Wielkie święto Fiata 600

Fiat 600 świętuje 50. urodziny powrotem na tor testowy Mirafiori, gdzie w maju br. około 70 kolekcjonerów stawiło się w swoich błyszczących maszynach. Spotkanie wielbicieli tego małego samochodu, zaprojektowanego przez Daniele Giacosa, to hołd dla modelu, który zmotoryzował Włochy i na stałe wszedł do historii tego kraju. Impreza zorganizowana przez Registro Fiat Italiano przeniosła się następnie na ulice Turynu (na zdjęciu u góry).

LCV Fiata dla Pepsi

Pepsi Cola wybrała Fiata do odświeżenia swojej floty w Hiszpanii dzięki 600 samochodom dostawczym Van (foto). Na wybór modeli Doblò i Punto wpłynęła jakość i technologia, niezawodność oraz niskie koszty eksploatacji w połączeniu z włoskim stylem. Wszystkie samochody są wyposażone w silnik Multijet 1.3 o mocy 70KM.

600 samochodów dostawczych Fiata nie boi się również porównań pod względem ładowności: Doblò Cargo jest liderem w swoim segmencie przy pojemności 3,8 m^3 i ładowności wynoszącej ponad 800 kg. Z kolei Punto Van plasuje się w czołówce swojej klasy przy wewnętrznej pojemności 1 m^3 (ładowność 510 kg).

Umowa z koncernem Pesi-Cola jest ukoronowaniem doskonałych wyników uzyskanych w 2004 roku przez sektor Samochodów Dostawczych Fiata w Hiszpanii. Już drugi rok z rzędu Fiat Veicoli Commerciali pozostaje najlepszą marką pod względem niezawodności pojazdów flotowych – potwierdza to analiza przeprowadzona przez międzynarodową grupę Lease Plan, światowego lidera w administrowaniu i kierowaniu flotami, działającego od 40 lat w szesnastu krajach czterech kontynentów.

SAMOCHODY IVECO DLA STRAŻAKÓW Z AMMANU

Strażacy z Ammanu w Jordanii mają do dyspozycji 27 nowych samochodów strażackich wyprodukowanych przez dział pojazdów specjalnych marki Iveco w Bresci. Chodzi o 10 ciężkich pojazdów Bull, 9 średnich City Eurofire i 8 beczkowozów, które wchodzą w skład drugiej transzy z 42 pojazdów przeznaczonych dla ammańskiej straży. Przekazanie aut nastąpiło w marcu w dyrekcji centralnej Służb Przeciwpożarowych stolicy Jordanii w ramach projektu „Strethening of Jordan Civil Defence Project", czyli planu pomocowego mającego wzmocnić obronę cywilną Jordanii. W uroczystości przekazania pojazdów wzięły udział najwyższe władze Jordanii i Włoch. Dyrektor Generalny Straży Pożarnej Mahmoud A. Abbadi zachwalał właściwości samochodów Iveco, określając je jako wyroby o wysokiej jakości technologicznej i doskonałych osiągach, które mogą reagować w każdych warunkach z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa.

PEUGEOT WYBIERA MAGNETI MARELLI

System telematyczny RT3 produkowany przez Magneti Marelli we francuskim zakładzie Chatelleraut został doceniony przez Peugeuota, który zastosował go w swoim modelu 607. Kolorowy, 7" wyświetlacz TFT, wbudowany w konsolę centralną, gwarantuje maks. rozdzielczość obrazu. System obsługuje sprzęt audio, telefon GSM Dual Band i nawigator satelitarny. System RT3 może obsługiwać RDS-TMC, specjalną aplikację RDS, która przekazuje dane o natężeniu ruchu i warunkach meteorologicznych za pomocą częstotliwości radiowych FM.

Królowa w Szanghaju

Na całym świecie Ferrari cieszy się coraz większą popularnością. Dwa pierwsze modele F430, które dotarły do Chin (na zdjęciu) spotkały się z gorącym przyjęciem ponad dwustu dziennikarzy prasowych i telewizyjnych z całego kraju. Po raz pierwszy firma produkująca samochody z charakterystycznym logo (koń wspięty na zadnich nogach) zaprezentowała się na Salonie Samochodowym w Szanghaju. Dyrektor Generalny działu Granturismo Amadeo Felisa wyjaśnia: „W ciągu trzech-czterech lat Chiny mogą stać się dla naszej marki jednym z głównych rynków na świecie. Lecz nie śpieszmy się. Dziś najważniejsze jest stworzenie solidnej sieci sprzedaży i obsługi, aby zapewnić jak najlepsze usługi dla naszych nowych klientów". Łącznie z czterema punktami sprzedaży istniejącymi obecnie w Szanghaju, Pekinie, Szenzen i Xiamen, do końca września w Chinach funkcjonować będzie dziesięć salonów Ferrari.

Z Szanghaju do Las Vegas wiedzie długa droga, lecz w tym mieście położonym w stanie Nevada pasja do czerwonych Ferrari jest nie mniejsza niż zamiłowanie do hazardu. Tutaj w ostatnich dniach otwarto nowy salon i pierwszy Ferrari Store w Ameryce Północnej. W 2004 roku firma z Maranello sprzedała w Stanach Zjednoczonych 1440 samochodów, o 7% więcej niż w poprzednim roku.

Technologia i innowacja

Prototyp „Sportiva Latina" (foto) zaprezentowany przez Centrum Badawcze Fiata na Salonie w Barcelonie wygrał nagrodę jury za innowacje. Wśród nich znalazła się konstrukcja „split frame", w której rama podwozia i kabina pojazdu są oddzielone od elementów tłumiących drgania, system regulacji koła kierownicy, „steer-by-wire", który ułatwia kierowanie kołami za pomocą impulsów elektrycznych.

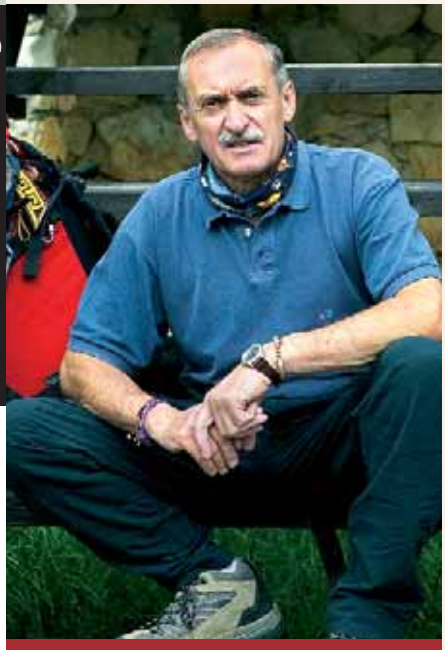
SUKCESY SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH FIATA

Samochody dostawcze Fiata cieszą się powodzeniem nie tylko w Hiszpanii. We Włoszech zajmują I miejsce w sprzedaży z ponad 40% udziałem w rynku i walczą o pozycję lidera w Europie. Wyniki uzyskane w pierwszych miesiącach 2005 roku na rynku włoskim są bardzo pozytywne i obrazują tendencję przeciwną do konkurentów. Pomimo że popyt jest stabilny, samochody dostawcze Fiata zyskały prawie dwa punkty procentowe w stosunku do ub. r. Wszystkie pojazdy dostawcze Fiata zajmują we Włoszech pozycję lidera w swoich przedziałach rynkowych.

Na samym szczycie gamy sprzedawanej w ponad 80 krajach znajdują się Ducato i Doblò. Doblò to idealny model dla małych przedsiębiorców, jak i dużych firm. Także Ducato utrzymuje swoje mocne punkty. W pierwszych pięciu miesiącach roku we Włoszech sprzedano około 15 tys. sztuk tego modelu i jest to rekord uzyskany dzięki silnikowi 2.8 JTD o mocy 146 KM. Prognozy na II półrocze 2005 roku mówią o rosnącym popycie.

notowała: Teresa Bętkowska

Chodząc po dachu świata



Urodził się w 1950 r. Absolwent Politechniki Wrocławskiej. Osiem lat pracował w tyskiej FSM zanim w 1983 roku poświęcił się całkowicie działalności w Klubie Wysokogórskim. „Czasem trzeba podejmować decyzje z pozoru tylko szalone". Zasłynął z tego, że lubi wspinać się szybko, nowymi trasami, wchodzić na szczyty samotnie (jak na Lhotse), nie używać tlenu z butli. Autor książki „Korona Himalajów". Również biznesmen.

„W moim górskim życiu mam czterech bohaterów: Jerzego Kukuczkę, Reinholda Messnera, Erharda Loretana i Krzysztofa Wielickiego. Wnieśli oni wiele do historii himalaizmu" – tak powiedział Peter Hilary, syn Edmunda, pierwszego zdobywcy Mount Everestu, gdy w Nowym Jorku wręczał Wielickiemu nagrodę The Explorers Clubu.

Roku 1956 nie pamiętam, ale znam z historii. Lata 60. to The Beatles, długie włosy i spodnie dzwony, a ich schyłek to studencka wiosna 1968 – ulotki, barykady, apele, manifestacje. Miałem wtedy dopiero skończone 18 lat... Moja życiowa przygoda z górami, wspinanie się na coraz wyższe szczyty, zaczęła się na Politechnice Wrocławskiej. Próbowałem się też z żaglami, ale moje serce nie za wodą a za górami poszło.

Do studenckiego klubu wysokogórskiego wprowadzili mnie Wanda Rutkiewicz i Wojciech Kurtyka. Wcześniej obserwowali mnie jak sobie radzę na skałkach, w Tatrach – ostra selekcja była wówczas rzetelnie praktykowana, miała gwarantować bezpieczeństwo w górach. Kiedy zostałem członkiem klubu kierowanego wówczas przez Bogdana Jankowskiego, pozwolono mi realizować marzenia o Dolomitach, Alpach, Kaukazie, wreszcie o Himalajach. Niektóre z górskich gigantów pokonałem w zimie. Zimowe wyprawy zaczął Andrzej Zawada. Dołączyłem do niego z Leszkiem Cichym.

Na przełomie lat 1979/1980 mówiło się głośno o polskich himalaistach. Nawet bardzo głośno. Nikt przed nimi nie odważył się zimą postawić nogi na szczycie Mount Everestu. Polska ekipa podjęła się tego wyczynu, mając (też po raz pierwszy) ze sobą... radiostację dalekiego zasięgu umożliwiającą łączność z krajem, z rodzinami, które czekały w napięciu.

Po Mount Evereście przyszła kolej na inne szczyty. Zima w Himalajach jest groźna, nie każdy chce się mierzyć z niskimi temperaturami, z uporczywym wiatrem, krótkimi dniami. Rodacy jednak wybrali sobie tę porę, a ja kocham wysiłek, oblodzoną brodę, zmrożone powieki. Kierunek zapoczątkowany przez Zawadę jest dla mnie

wciąż aktualny – stał się przecież polską specjalnością, pozwolił nam przejść do historii. Dlatego chcę ugruntować zdobytą pozycję i po raz kolejny zamierzam zrealizować sportowy cel. W listopadzie wyruszam w drogę. Po 2-3 tygodniowej aklimatyzacji na siedmiotysięczniku spróbuję zaatakować K-2, drugi szczyt świata. Ten szczyt powinniśmy zdobyć w maksimum trzydzieści dni. W ostatnich dniach pobytu pod K-2, w roku 2003, wiatr niemal urywał nam głowy, huragan zmiótł bazę. Okupione ogromnym wysiłkiem zakładanie blisko 5 kilometrów lin poręczowych poszło na marne. Wszyscy jednak szczęśliwie wróciliśmy do kraju, choć niektórzy z poważnie odmrożonymi kończynami.

Kompletuję ekipę. Nie wykluczam, że znajdą się w niej himalaiści z byłych republik radzieckich. Zwłaszcza, że ci mają teraz swoje „pięć minut", tak jak my mieliśmy je w latach osiemdziesiątych. Polacy jako pierwsi w świecie uzyskali zezwolenie na spinanie się zimą w Karakorum – i to od strony chińskiej!

Prawda, ze nie jestem już młody, ale większą rolę niż wiek odgrywa w górach głowa. Miałem 46 lat, gdy wszedłem na drugi co do wysokości szczyt świata, a tydzień później samotnie wspiąłem się na inny ośmiotysięcznik – Nanga Parbat. Od tego czasu lat mi jeszcze przybyło, ale przybyło też doświadczenia. A to się liczy. Tak bardzo, jak odpowiedzialność, której uczono nas w studenckim klubie wysokogórskim. Uczyłem się jej również sam – w górach. Ideałem byłoby wspinać się teraz z ludźmi, których znałem, tak jak Wandę Rutkiewicz, Jurka Kukuczkę czy Leszka Cichego… Wiedziałbym, czego po kim można się spodziewać. Ale czasy się zmieniły. „Złota dekada" polskiego alpinizmu należy do przeszłości.

Zmieniła się rzeczywistość, sukces ma inny smak. W latach 80. wyruszało z Polski 20-30 sportowych wypraw w roku, teraz zaledwie trzy. Prawda jest taka: w latach 90. alpiniści musieli powrócić do swych zawodów albo „przebranżowić" się, chcąc być obecnym na rynku pracy. A jak nie wypaść z gospodarki rynkowej wyjeżdżając na trzy miesiące w góry? W weekend wspinają się po skałkach, w poniedziałek zakładają krawaty i idą do biur, czy innej pracy. Przestano realizować sportowe cele – powstała pokoleniowa luka. Młodzi też inaczej patrzą dziś na sukces, chcą go osiągnąć natychmiast. Zapominają, że przygoda z górami nabiera większej wartości, gdy marzenia nie spełniają się od razu, z marszu. Oni wolą „zdobywać" szczyty wprowadzani tam przez Szerpów i przewodników. Dlatego zamierzam napisać książkę o pokoleniu, które zaczynało swą przygodę z górami między „późnym Gomułką a wczesnym Gierkiem". Nie będę kontestował ani pouczał. Przedstawię jedynie własne przemyślenia. I zmiany, jakie zaszły w świecie w obyczajowości, etyce – zwłaszcza pod koniec XX wieku. To będzie książka, w której pragnę połączyć góry... z życiem. Niebo z ziemią. Żadnej chronologii wydarzeń, żadnych dat tam nie będzie. ■

Grupa Fiat
Mimo wszystko - poprawa wyników

W pierwszym kwartale tego roku poprawiły się wyniki przedsiębiorstwa. Sektor Auto redukuje straty pomimo spadku popytu. Dobrą sytuację odnotowują CNH, Iveco, a także dostawcy komponentów. Zatwierdzono założenia na 2005 rok.

Poprawiły się wyniki Fiata, pomimo iż utrzymujący się spadek popytu na rynku samochodowym negatywnie wpływa na najważniejszy Sektor Grupy. Wyniki za pierwszy kwartał 2005 roku wykazują sprzedaż na poziomie 10,8 mld euro i były o 2,4% niższe w stosunku do tego samego okresu 2004 roku. Jeśli jednak pominiemy sektor samochodowy, przychody wzrosły o 3,2%. Dodatni jest zysk uzyskany z zarządzania zwyczajnego (nowy wskaźnik odzwierciedlający sytuację firmy z wyłączeniem zdarzeń nadzwyczajnych), który został podwojony i wzrósł z 24 do 47 mln euro.

Dzięki przychodom uzyskanym w wyniku umowy z GM, zysk operacyjny za trzy miesiące wyniósł 729 mln euro (71 mln w pierwszym kwartale 2004 roku), a wynik przed opodatkowaniem, ze straty 267 mln euro, wzrósł do 561 mln zysku. Płynność utrzymuje się na dobrym poziomie i na dzień 31 marca wynosiła 5,7 mld. Niezmienione pozostały natomiast zobowiązania finansowe.

W pierwszym kwartale 2005 roku Fiat podjął kilka strategicznych decyzji. Oprócz porozumienia z General Motors o rozwiązaniu „master agreement" – umowy podpisanej w 2000 roku, która przyniosła budżetowi firmy 1,55 mld euro – podjęto też decyzję o przeniesieniu z Ferrari na Fiata prawo własności do marki Maserati. Ponadto firma Maserati rozpocznie ścisłą współpracę techniczną i handlową z Alfa Romeo. Inną ważną decyzją mającą zwiększyć konkurencyjność, jest utworzenie spółki Fiat Powertrain Technologies, która będzie prowadzić działalność związaną z projektowaniem i produkcją silników i skrzyń biegów dla całej Grupy. Nowości pojawiły się również w dziedzinie sojuszy: Fiat, Peugeot-Citroën i Tofas podpisały porozumienie dotyczące opracowania i produkcji w Turcji nowego lekkiego samochodu dostawczego, natomiast Iveco Finance rozpoczęło współpracę z Barclays w celu poprawy usług finansowych dla klientów.

Jeśli chodzi o sytuację najważniejszych sektorów przemysłowych, w pierwszym kwartale 2005 roku, przychody Fiat Auto wynosiły 4,6 miliarda euro, co stanowi spadek o 9,3 procent w stosunku do tego samego okresu 2004 roku. Pomimo tego, straty Sektorów zmalały z 146 do 129 mln euro. Spadek ten odzwierciedla zmniejszenie popytu w Europie, tylko częściowo zrekompensowane doskonałą sytuacją firmy w Brazylii, gdzie Fiat jest liderem w sprzedaży samochodów i pojazdów dostawczych przy udziale rynkowym na poziomie 24,6%.

Rosną obroty sektora CNH, który w pierwszym kwartale uzyskał 2,3 mld euro (+ 1,6%). Wyniki te odnotowano mimo negatywnych skutków kursu wymiany dolara w stosunku do euro: przy korzystnych warunkach wymiany, wzrost wynosiłby około 3%. Obroty Iveco wyniosły 2,2 mld euro, natomiast

Rachunek ekonomiczny Grupy

(w mln euro)	1 kwartał 2005	1 kwartał 2004
Przychody netto	10.755	11.024
Wynik uzyskany z zarządzania zwyczajnego	47	24
Wynik operacyjny	729	71
Wynik przed opodatkowaniem	561	(267)
Wynik netto Grupy i firm zewnętrznych	293	(392)
Wynik netto Grupy	295	(390)
Badania i rozwój	339	343

wynik uzyskany z zarządzania zwyczajnego sięgnął 65 milionów euro, co stanowi wzrost o 5 milionów w porównaniu z pierwszymi trzema miesiącami 2004 roku. Lepsze są również przychody Comau, Magneti Marelli i Teksidu. Założenia na pozostałą część roku wykazują w dalszym ciągu osłabienie rynku samochodowego. W tej sytuacji Fiat Auto kładzie nacisk na nowe modele: Cromę, Alfę 159 i Brerę oraz nowe Punto. Dobre perspektywy rysują się dla CNH i Iveco. Mając na uwadze, że rok 2004 ma być ostatnim rokiem straty netto, Grupa Fiat potwierdza w bieżącym roku wyznaczone cele: dalszą poprawę wyniku operacyjnego uzyskanego z zarządzania zwyczajnego i pozytywny wynik netto. Zarząd Fiata ustalił datę zwołania Zgromadzenia Akcjonariuszy na dzień 23 czerwca. W porządku dnia znalazło się między innymi dostosowanie systemu Coroprate Governance do najnowszych kierunków wynikających między innymi z rozporządzeń wydanych przez NYSE (giełda Wall Street) oraz rozszerzenie składu Zarządu z 11 do 14 członków: 8 z nich będzie niezależnych, co powinno zagwarantować większą przejrzystość. ■

SAMOCHODY – Przychody

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Fiat Auto	**4.623**	5.095	-9,3%
Ferrari - Maserati	**358**	336	6,5%
Razem	**4.981**	5.431	-8,3%

SAMOCHODY – wynik uzyskany z zarządzania zwyczajnego

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Fiat Auto	**(129)**	(146)	17
Ferrari - Maserati	**(37)**	(39)	2
Razem	**(166)**	(185)	19

MASZYNY ROLNICZE I BUDOWLANE

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Przychody	**2.333**	2.297	1,6%
Wynik uzyskany z zarządzania zwyczajnego	**124**	118	6

POJAZDY PRZEMYSŁOWE

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Przychody	**2.228**	2.126	4,8%
Wynik uzyskany z zarządzania zwyczajnego	**65**	60	5

KOMPONENTY I SYSTEMY PRODUKCYJNE – Przychody

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Komponenty (Magneti Marelli)	**966**	861	12,2%
Wyroby metalurgiczne (Teksid)	**237**	224	5,8%
Czynniki i systemy produkcyjne (Comau)	**316**	348	-9,2%
Razem	**1.519**	1.433	6,0%

Komponenty i systemy produkcyjne – Wynik z zarządzania zwyczajnego

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Komponenty (Magneti Marelli)	**33**	32	1
Wyroby metalurgiczne (Teksid)	**5**	11	-6
Czynniki i systemy produkcyjne (Comau)	**(9)**	(8)	-1
Razem	**29**	35	-6

INNE DZIAŁALNOŚCI – Przychody

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Usługi (Business Solutions)	**171**	237	-27,8%
Wydawnictwa i Komunikacja (Itedi)	**93**	102	-8,8%
Holdingi i inne	**122**	131	-6,9%
Razem	**386**	470	-17,9%

INNE DZIAŁALNOŚCI – wynik uzyskany z zarządzania zwyczajnego

(w mln euro)	2005	2004	1 kwartał Zmiana
Usługi (Business Solutions)	**2**	11	-9
Wydawnictwa i Komunikacja (Itedi)	**5**	2	3
Holdingi i inne	**(12)**	(17)	5
Razem	**(5)**	(4)	-1

CS 575 XB

Ta wspaniała Croma!

Solidny, z wyjątkowo przestronną kabiną i pojemnym bagażnikiem, nowy model Fiata potrafi pokonywać setki kilometrów nie nużąc swoich pasażerów i sprawiając wiele radości tym, którzy zasiadają za jego kierownicą.

„Samochód z krwi i kości” – tak Fiata Cromę opisują dziennikarze, wymieniając się wrażeniami z jazdy próbnej. Największymi atutami tego modelu są bowiem mocne silniki, komfort wnętrza oraz korzystna relacja jakości do ceny. To auto dla tych, którzy stawiają na racjonalność, ale nie negują prawdziwych emocji; dla tych, do których przemówi oryginalna, a zarazem wyważona linia projektu Giorgio Giugiaro, starannie dopracowane wykończenia i zaskakująco dobra dynamika. To auto bardziej sportowe niż rodzinne.
Croma, zaprezentowana szerokiej publiczności pod koniec kwietnia, w Polsce pojawi się w sprzedaży tego lata. Nowy Fiat, reinkarnacja modelu popularnego w latach 80., zajmuje miejsce w górnym przedziale segmentu „D”. Ważnego strategicznie, bo mającego aż 16 procentowy udział w sprzedaży samochodów w całej Europie, ale niełatwego, bo nękanego wyjątkowo ostrą konkurencją. Poza tym w ostatnim czasie proces tworzenia „jednobryłowców” przeszedł pewną ewolucję, która skłoniła projektantów Fiata do zastosowania w przypadku Cromy zupełnie nowatorskiej formuły: trochę limuzyny, odrobina station wagon plus coś z pojazdu wielofunkcyjnego. Decyzję tę podjęto oczywiście dopiero po gruntownej analizie oczekiwań kierowców.
„W tym przedziale rynku – wyjaśnia Luca De Meo, odpowiedzialny za markę Fiat – docelowym klientem jest ojciec rodziny: mężczyzna w wieku 35-50 lat, żonaty, posiadający dzieci. Od samochodu wymaga bezpieczeństwa, wiarygodności, przestronności i zdolności transportowych. Ale nie tylko. Bardzo często zdarza się, że ci, którzy przy zakupie samochodu kierują się komfor-

tem wnętrza i funkcjonalnością, doznają bolesnego rozczarowania jeżeli chodzi o walory dynamiczne. Dlatego chcieliśmy, żeby Cromę napędzały silniki o doskonałych osiągach, w tym również nowy turbodiesel 2,4 Multijet 20v o mocy 200 KM, który wraz z tym modelem debiutuje na rynku".

Żeby zrozumieć nową Cromę, nie wystarczy ją tylko obejrzeć, trzeba do niej wsiąść, i to najlepiej do tyłu samochodu. Drugi rząd foteli to bolączka większości samochodów: siedzenia są zazwyczaj zapadnięte, widoczność ograniczona, niewiele miejsca pozostaje na głowę i nogi, zwłaszcza jeśli ma się ponad 170 cm wzrostu. W Cromie można natomiast przyjąć zupełnie naturalną pozycję, bez wysiłku widzi się całą drogę, kolana pozostają z dala od przednich siedzeń nawet wtedy, gdy jest się zawodnikiem drużyny koszykarskiej. Piszemy to z pełną świadomością, ponieważ przeprowadziliśmy pewien eksperyment. Sadzając rosłego, mierzącego ponad 190 cm wzrostu ochotnika na tylnym siedzeniu Cromy, z premedytacją odsunęliśmy przedni fotel maksymalnie do tyłu, odchylając dodatkowo oparcie. Pomimo tych zabiegów ręka swobodnie mieściła się pomiędzy kolanami a przednim fotelem. Sekret takiego komfortu wnętrza tkwi nie w rozmiarach karoserii (samochód ma ponad 475 cm długości), ale w innowacyjnej metodzie wykorzystania przestrzeni. Giugiaro i Fiat zaproponowali samochód o dziesięć centymetrów wyższy od aut konkurentów, dzięki czemu kabina mogła zostać przesunięta lekko do przodu, a siedzenia podniesione. Tym samym prowadzący widzi doskonale całą drogę i odnosi wrażenie, jakby siedział za kierownicą samochodu jednobryłowego albo terenówki. Te dziesięć dodatkowych centymetrów odgrywa jeszcze istotniejszą rolę z tyłu pojazdu. Do Cromy wsiada się bez konieczności pochylania się lub wspięcia

Pod projektem Fiata Cromy podpisał się Giorgio Giugiaro.

na palcach. Pozycja jest naturalna, siedzenie bez zagłębień, a nogi mają wystarczająco dużo miejsca.

„Z zasady samochody z segmentu D – potwierdza Sergio Cravero, odpowiedzialny za projekt o kryptonimie Croma – oferują komfort jazdy na tylnych siedzeniach tym pasażerom, którzy mają nie więcej niż 170 cm wzrostu. My wyznaczyliśmy sobie cel znacznie ambitniejszy: zapewnić wygodną podróż pięciu osobom mierzącym do 192 cm".

Giorgio Giugiaro obudował kabinę karoserią o łagodnym kształcie i idealnym profilu aerodynamicznym (współczynnik CX wynosi 0,28), dzię-

SILNIK	POJEMNOŚĆ	MOC	PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA	PRZYSPIESZ. 0-100	ZUŻYCIE PALIWA l/100km (cykl miesz.)
1.9 MULTIJET	1910 cc	120 KM	195 km/h	11,3 s	6,1
1.9 MULTIJET 16v	1910 cc	150 KM	210 km/h	9,6 s	6,1
2.4 MULTIJET 20v	2387 cc	200 KM	216 km/h	8,5 s	8,0

Deska rozdzielcza z wyświetlaczem nawigatora.

ki czemu auto zużywa mniej paliwa. Linia jest wyważona, przód zwęża się ku ładnie wyeksponowanej osłonie chłodnicy. Pojemność bagażnika jest spora: 500, a po złożeniu przednich siedzeń - 1600 litrów. Ponadto wnękę bagażową można wykorzystać w sposób modułowy, zwiększając tym samym gamę jej zastosowań. Zdaniem Giugiaro, Cromy nie można klasyfikować według tradycyjnych kanonów. „To nie jest ani jednobryłowiec – mówi turyński projektant – ani station wagon. Lubię nazywać ją „comfort wagon". Kanapa tylna zamontowana jest wyżej niż w typowej limuzynie, ale niżej niż w samochodzie jednobryłowym lub terenowym. Dzięki temu sprytnemu zabiegowi oraz obniżeniu progu, który teraz znajduje się na wysokości podłogi, wsiadanie i wysiadanie nie sprawia najmniejszego kłopotu".

Praktyczny i przestronny, zdolny do spełniania oczekiwań całej rodziny, Fiat Croma jest również bardzo przyjemny w prowadzeniu. Projektanci skupili się głównie na silnikach zasilanych olejem napędowym montowanych w ponad 80% samochodów średnich i dużych. Wybór padł na trzy szczególnie interesujące turbodiesle z wtryskiem Multijet: dwa czterocylindrowe o pojemności 1,9 l i mocy 120 i 150 KM (w wersji 16-zaworowej) oraz nowy pięciocylindrowy 2,4 l o mocy 200 KM, który oferuje rekordowy współczynnik mocy 84 KM/l i fantastyczne osiągi – maksymalną prędkość 216 km/h oraz przyśpieszenie od zera do 100 km w 8,5 s. Gamę uzupełnia czterocylindrowy, 16-zaworowy silnik benzynowy o pojemności 2,2 l i mocy 147 KM (nie będzie jeszcze dostępny podczas premiery rynkowej). Jednostka benzynowa wyposażona będzie w skrzynię 5-biegową z możliwością zamontowania skrzyni automatycznej, natomiast jednostki Diesla wyposażono w skrzynie 6-biegowe z możliwością wyboru manualnej lub automatycznej skrzyni w przypadku silnika 1.9 Multijet o mocy 150 KM i 2,4 Multijet o mocy 200 KM, gdzie skrzynia automatyczna jest w wyposażeniu standardowym. Wszystkie napędy są zgodne z normą Euro 4. Diesle wyposażono w filtr cząsteczkowy, zatrzymujący 95% pyłów. Komponent ten nie wymaga wymiany ani konserwacji przez cały cykl życia samochodu, zachowując swoje parametry nawet po 250 tysiącach kilometrów.

Croma ma opinię fantastycznej w prowadzeniu, co zawdzięcza również wysokiej sztywności skrętnej nadwozia (100.600 daNm/rad). Zawieszenie przednie bazuje na dobrze sprawdzonym schemacie McPhersona, tylne jest typu multilink. Aktywne bezpieczeństwo zapewniają zaawansowane systemy elektronicznej kontroli hamowania, napędu i stabilności. Pasywne opiera się nie tylko na strukturalnej solidności „komory przeżycia", czyli kabi-

ny, ale na całym zespole akcesoriów, obejmującym pasy bezpieczeństwa z napinaczami i ogranicznikami naprężenia, zagłówki chroniące przed urazami kręgów szyjnych i aż siedem poduszek powietrznych w wyposażeniu seryjnym. Nowością jest to, że dwie z nich zamontowane są na wysokości kolan kierowcy i pasażera z przodu, w związku z czym projektanci zmuszeni byli przenieść wyłącznik zapłonu na tunel między siedzeniami.

Jeśli chodzi o akcesoria, Fiat Croma będzie dostępny w trzech wersjach wyposażenia. Nawet najskromniejsza – zwana Active – będzie miała klimatyzację, elektryczne szyby we wszystkich drzwiach, regulowane siedzenia oraz obowiązkowy „zestaw bezpieczeństwa" (ABS, EBD, mocowania typu Isofix, siedem poduszek). Ceny będą naprawdę okazyjne, średnio o 20% niższe niż u konkurencji. Wszystko na potwierdzenie polityki handlowej, która stawia na najwyższą jakość po rozsądnej cenie.

Sportowy dla rodziny

Z Tivoli do Cassino – gdzie Croma jest produkowana – i z powrotem jest 318 kilometrów autostradą i drogami górskimi. Właśnie na takiej trasie przeprowadzono test nowego Fiata, uznając go za wystarczający do kompleksowej oceny parametrów samochodu. Do tej próby wybrano auto z silnikiem turbodiesel Multijet 1,9 16v o mocy 150 KM, połączonym zarówno z sześciobiegową skrzynią manualną jak i z automatyczną.

Po zajęciu miejsca i regulacji siedzenia (w testowanej wersji za pomocą sterowników elektrycznych) od razu docenia się naturalność pozycji kierowcy i doskonałą widoczność, którą zapewniają duże lusterka wsteczne. Deska rozdzielcza robi solidne wrażenie, jakość zastosowanych materiałów nie budzi zastrzeżeń. Siedzenia i poszycia drzwi pokryte są skórą w kolorze beżowym. Za wyjątkiem wyłącznika zapłonu, przeniesionego na tunel środkowy obok hamulca postojowego, wszystkie mechanizmy znajdują się tam, gdzie można się było ich spodziewać. Tą jedyną zmianę wymusiła konieczność zwolnienia miejsca na desce rozdzielczej dla dodatkowej poduszki powietrznej osłaniającej kolana w przypadku zderzenia czołowego. Wielkie brawa dla projektantów, którzy zdobyli się na ten krok ryzykując niezadowoleniem użytkowników, od trzydziestu lat przyzwy-

Wnętrze nowego Fiata Croma: wyjątkowy komfort i wykończenia godne najwyższego uznania.

Gama wyposażenia obejmuje m.in. otwierany dach panoramiczny.

czajonych do obecności stacyjki tuż pod kierownicą.

Poza tą jedyną niedogodnością Croma robi wszystko, co w jej mocy, by zapewnić swym pasażerom maksymalną wygodę. Przykładowo: ustawiając temperaturę we wnętrzu kabiny, wystarczy jedynie zaprogramować klimatyzację, która resztę wykona automatycznie. Jeśli zrozumie się zasadę działania nawigatora satelitarnego, można wyzbyć się obaw przed ewentualnym zgubieniem drogi: uspokajający damski głos prowadzi kierowcę prosto do celu. Zaskoczeniem – oczywiście pozytywnym – jest „mały" turbodiesel 1,9 l. Oprócz obiecanych 150 KM silnik ten charakteryzuje się również imponującym momentem napędowym: 320 Nm przy 2000 obrotów, lepszym niż w wielu trzylitrowych jednostkach benzynowych. Dzięki temu radzi sobie doskonale z niskimi obrotami nawet wtedy, gdy kierujący zapomni o zredukowaniu biegu. To swoista gwarancja bezpieczeństwa, na przykład, podczas wyprzedzania na drodze z Avezzano do Sora, biegnącej wzdłuż Apeninów w regionie Abruzzów.

Mechaniczna, sześciobiegowa skrzynia biegów działa bez zarzutu, podobnie jak sprzęgło sterowane hydraulicznie. Brawa należą się także elektrohydraulicznemu wspomaganiu kierownicy EHPS, które dostosowuje się do prędkości oraz kąta skrętu. Kierownicą lekko się manewruje i precyzyjnie kieruje nawet przy znacznych prędkościach, dzięki czemu prowadzący czuje ruch kół. Układ jezdny to kompromis pomiędzy komfortem a duchem sportowym – przechył w skręcie jest łagodny, a reakcja na zmiany trajektorii bardzo szybka, co w samochodach „rodzinnych" należy do rzadkości. Właściwości te są zasługą również tylnego zawieszenia typu multilink oraz opon o bardzo niskim profilu (225/45) na 18-calowych felgach z aluminium. Nawet kiedy próbujemy trochę poszaleć, Croma zachowuje się pewnie i – choć robi się odrobinę podsterowna – daje się z łatwością kontrolować. Dodajmy jeszcze mocne hamulce (cztery tarcze, przednie samowentylowane) oraz imponujący zestaw systemów kontroli elektronicznej – ABS z seryjnie montowanym EBD, ARS, ESP i tak dalej – a otrzymamy samochód nie tylko bezpieczny w każdych warunkach, ale łatwy i przyjemny w prowadzeniu.

Sprawdziwszy wersję ze skrzynią mechaniczną, przesiedliśmy się do samochodu z automatem, tym najbardziej wyjątkowym, bo z hydraulicznym konwerterem momentu obrotowego, a z drugiej strony łatwo przełączającym się na tryb manualny. Kiedy auto jest w ruchu, dźwignię można przesuwać w przód i w tył, by wybrać odpowiedni bieg: po naciśnięciu w przód uzyskuje się przełożenia wyższe, ciągnąc doprowadza się do ich redukcji. Przełożenia są krótkie i szybkie. Co prawda odnosi się wrażenie, jakby reakcja następowała z opóźnieniem, ale to tylko wrażenie. Gdybyśmy mieli do czynienia ze skrzynią tradycyjną, i tak zajęłoby to więcej czasu.

W praktyce przejście z trybu automatycznego na ręczny jest przydatne tylko na drogach górskich, kiedy trzeba pokonywać strome zjazdy lub gdy kierowca chce się zabawić w Schumachera. W normalnych warunkach, również przy wyprzedzaniu, dużo łatwiej i przyjemniej jest zaufać automatowi. ■

Fiat Bank Polska S.A.

Centrum Obsługi Klienta

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

Stefania Castano

Większa siła w jednej bryle

To debiutanci, ale już zagarnęli sporą część rynku. Podobają się dlatego, że pomimo kompaktowych rozmiarów proponują taką samą przestrzeń i elastyczność jak ich więksi konkurenci. Poza tym są pionierami nowej koncepcji samochodu, którą – jak widać na przykładzie Lancii Musa i Fiata Idea – można interpretować na wiele sposobów.

Najmłodszy segment rynku motoryzacyjnego – samochody jednobryłowe lub wielozadaniowe (MPV, Multi Purpose Vehicle) – cieszą się w ostatnich latach zaskakująco dużym powodzeniem. Pierwszy przedstawiciel nowej kategorii, Renault Espace, pojawił się w Europie w 1983 r., ale prawdziwy boom nastąpił dopiero pod koniec lat 90. W 1994 r. na rynku pojawiło się zaledwie sześć modeli tego typu, w roku 2000 już trzydzieści jeden, a dziś stanowią one blisko jedną trzecią europejskiej gamy motoryzacyjnej. Podobnie jak kilka lat wcześniej auta station wagon, które zaistniały na rynku dużych samochodów po to, by zaspokoić potrzeby rodzin z dziećmi, tak i jednobryłowce stopniowo zmniejszały swoje rozmiary. Ostatnią nowością są autka typu „mini", choć ich prawdziwy protoplasta, Fiat 600 Multipla, powstał już dość dawno, bo w 1956 r. (długi na 3,53 m, szeroki na 1,45 m, wysoki na 1,52 m, miał krótką, „zgniecioną" maskę oraz nadającą się do modulowania kabinę, dokładnie tak jak dzisiejsze MPV). Nic dziwnego, że po 47 latach Fiat jest w czołówce europejskich producentów, którzy proponują powrót do tej kategorii. Czyni to za pomocą dwóch modeli: Fiata Idea i Lancii Musa. Wraz z Sandrą Polato i Renzo Bonsignore z Marketingu Fiat oraz Stefano Porro z Marketingu Lancia próbujemy naszym czytelnikom przybliżyć najważniejsze atuty małych jednobryłowców.

„Samochody tego typu – wyjaśnia Sandra Polato – podobają się klientom dlatego, że dzięki zaledwie czterometrowej długości nadają się doskonale do ruchu miejskiego, nie sprawiają problemów przy parkowaniu i prowadzi się je tak samo, jak auta segmentu B. Z drugiej strony, są od nich wyższe, zapewniają większy komfort wnętrza i ładowność oraz lepszą widoczność na drodze".

„Kilka dodatkowych centymetrów wysokości – uściśla Renzo Bonsignore – wystarcza, aby sprawić wrażenie większej wygody, ponieważ pasażerowie mają więcej miejsca wokół głowy. Można siedzieć bardziej wyprostowanym, a „giganci" mogą się usadowić wygodnie zarówno na przednich jak i tylnych siedzeniach. Ponadto, daje to możliwość lepszego wykorzystania przestrzeni kabiny, którą można kształtować w zależności od potrzeb. Porównajmy dla przykładu Fiata Idea z Punto. W centymetrach różnica jest niewielka: dłuższy o 6, wyższy o 18, o 4

szerszy. A mimo to bagażnik jest znacznie pojemniejszy; ustawiony w pozycji minimalnej, zmieści co najwyżej jedną kosmetyczkę więcej, ale po złożeniu tylnych siedzeń, z łatwością zabierze dodatkową walizkę i wieszak. Poza tym dzięki wyższej wnęce bagażowej można przewozić przedmioty o znacznych gabarytach".

Kolejnym atutem małych jednobryłowców jest podwyższona pozycja kierowcy, która pozwala mu na „zdominowanie" drogi – mówi Bonsignore – i wpływa na poprawę kontaktu z otoczeniem. Przyczyniają się do tego również szyby, znacznie większe niż w tradycyjnym samochodzie. Poza tym, ze względu na gabaryty, łatwiej się wsiada i wysiada". Wspomniane cechy są wspólne dla wszystkich jednobryłowców, które są różnie interpretowane w poszczególnych modelach. Różnicę widać nawet w dwóch Fiatach: Idei i Lancia Musa. Zaprojektowane na tej samej płycie podłogowej, przeznaczone są dla zupełnie innych użytkowników i mają zupełnie inne wyposażenie. Praktyczna i funkcjonalna Idea stawia na ergonomię, mobilność wnętrza, walory użytkowe, innymi słowy na treść, choć „opakowaną" w oryginalne, pełne wdzięku kształty. Elegancka, wyrafinowana Lancia Musa chce być natomiast postrzegana jako prestiżowe auto dla elit, dlatego dba przede wszystkim o estetykę, jakość wykończeń oraz emocje ukryte niemal w każdym z jej elementów. ■

Carola Popaiz i Giancarlo Riolfo

Zew rajdów

Ferrari uczestniczy w Formule 1, Maserati w mistrzostwach FIA GT oraz w ALMS w Stanach Zjednoczonych, a Alfa Romeo w mistrzostwach świata samochodów turystycznych. Do tego dochodzi jeszcze Fiat, który bierze udział w wyścigach Punto, Stilo a teraz również Pandy. Udział Grupy Fiat w wyścigach samochodowych jest zatem coraz liczniejszy.

Wyścigi to bowiem doskonały sposób na promocję, przede wszystkim wśród młodych pasjonatów. Dzięki telewizji sporty samochodowe przyciągają dużo szersze grono widzów. Wyścigi mają także korzystny wpływ na produkowane modele: są bodźcem dla projektantów i najbardziej wymagającym miejscem na testy. Tworzą nie tylko wizerunek sukcesu, ale wpływają na zmiany w technologii. Dziś przybliżamy działalność sportową Maserati, Alfa Romeo i Fiata w 2005 roku. Różne marki biorące udział w różnych wyścigach torowych oraz w rajdach, połączyła ta sama pasja.

Firma Maserati wróciła na tor. Najpierw nieśmiało w wyścigach o puchar jednej marki. Potem, w ubiegłym roku, na mistrzostwach FIA GT zadebiutowała Berlinetta MC12. Ponieważ apetyt rośnie w miarę jedzenia, w 2005 roku trydencka marka bierze udział również w mistrzostwach American Le Mans Series (ALMS). Zainaugurował je 12-godzinny wyścig na torze w Sebring, gdzie ostatnimi autorami zwycięstwa Maserati na ziemi

Maserati MC12 na torze w Sebring

amerykańskiej byli w 1957 roku Juan Manuel Fangio i Jean Behra. W tym samym roku argentyński mistrz wygrał po raz piąty mistrzostwa świata za kierownicą Maserati 250F. Następnie na wyścigach w Monza, pierwsze pięć miejsc zajęły samochody marki Maserati.

„Dla Maserati wyścigi to powrót do korzeni – mówi Claudio Berro, szef działu sportowego. – Firma powstała w 1914 roku jako warsztat przygotowujący do wyścigów samochody innych producentów. Pierwszy model Maserati wyprodukowany został dopiero w 1926 roku – i od razu triumfował na wyścigach. Od tego czasu trudno zliczyć sukcesy. Oprócz dwukrotnego tytułu mistrza świata zdobytego przez Fangio w Formule 1, lista zwycięstw obejmuje dwa wyścigi 500 Mil w Indianapolis – w 1939 i w 1940 roku, w których za kierownicą 8CTF wystartował Wilbur Shaw. Historia Maserati to właśnie wyścigi. Dlatego, po odświeżeniu gamy wyrobów, podjęto decyzję o powrocie na tor. Był to naturalny wybór".

Auto, którym Maserati ściga się na torach to MC12. Nadwozie samochodu wykonano z włókien węglowych. Ogółem wyprodukowano 50 egzemplarzy modelu (wszystkie już sprzedano za cenę 729 tys. euro). Auto wyposażono w silnik 12-cylindrowy typu V o pojemności sześciu litrów i mocy 630 KM w wersji drogowej i nieco większej w wersji wyścigowej. Pomimo pięciometrowej długości jest

to samochód o niesamowitej mocy i zwrotności. Można się nim ścigać na wszystkich typach torów. Stąd udział firmy z Modeny w różnego typu mistrzostwach. W Ameryce, na wyścigach ALMS, Maserati posiada oficjalny numer 35. Za kierownicą samochodu siedzą Andrea Bertolini, Fabrizio De Simone a w dłuższych wyścigach Fabio Babini. W mistrzostwach FIA GT na torze ścigają się cztery samochody z Trydentu, kierowane przez dwie różne drużyny: niemiecką Vitaphone i JMB Racing z Monako. Kolejny model MC12 uczestniczy we Włoskich Mistrzostwach GT.

Skąd się wzięła decyzja o uczestnictwie w tego typu zawodach? „Maserati – wyjaśnia Berro – produkuje modele typu turystycznego, które łączy sportowy duch i komfort. Te wyścigowe modele są wzorem do naśladowania dla samochodów seryjnych. Ponadto, firma szczyci się bogatą tradycją udziału w zawodach przeznaczonych wyłącznie dla samochodów sportowych. Dlatego po stworzeniu Pucharu Maserati dla naszych klientów gentleman-driver, podjęto decyzję o powrocie na tory międzynarodowe". Mistrzostwa FIA GT rozgrywane są w Europie, Azji, na Środkowym Wschodzie, a startować w nich mogą wyłącznie zespoły prywatne jeżdżące samochodami wywodzącymi się z modeli drogowych. Maksymalny czas wyścigu wynosi trzy godziny lub 500 kilometrów, za wyjątkiem 24-godzinnego wyścigu w Spa w Belgii. „Kiedy już podjęliśmy decyzję o powrocie na tory wyścigowe, nie mogliśmy się oprzeć startowaniu w Stanach Zjednoczonych, na naszym głównym rynku. Dlatego z przyjemnością przyjęliśmy zaproszenie do udziału w ALMS". Za decyzją powrotu Maserati na amerykańskie tory wyścigowe kryje się olbrzymia popularność marki wśród publiczności. Do tego dochodzą doskonałe wyniki uzyskane przez MC12 w ubiegłym roku w Mistrzostwach GT. „Z zespołem AF Corse wzięliśmy udział w ostatnich czterech wyścigach sezonu" – Berro przypomina dwa zwycięstwa (w Niemczech i w Chinach), trzy drugie miejsca i jedno trzecie.

Obok tych zawodów, Maserati bierze aktywny udział w pucharze jednej marki. „Wielu naszych klientów – wyjaśnia Berro – chce się dobrze bawić na torze. Puchar Vodafone Maserati Europa miał już trzy edycje, a kalendarz wyścigów zbiega się z najważniejszymi imprezami samochodowymi".

DANE TECHNICZNE MC12

Silnik: 12 cylindrów typu V 650
Pojemność: 5998 cm³
Rozrząd: 4 zawory na cylinder
Moc: 630 KM*
Skrzynia biegów: 6-biegowa automatyczna
Napęd: tylny
Prędkość: powyżej 330 km/h*

(*) wersja drogowa

Coupé Maserati w boksie podczas 12-godzinnego wyścigu w Sebring.

Kierowcy Alfy Romeo, od lewej: Tarquini, Thompson, Giovanardi i Farfur.

Kod genetyczny Alfy

Alfa Romeo udział w wyścigach ma zapisany w genach. W latach 20. i 30., samochody z Biscione zdominowały najważniejsze wyścigi, takie jak legendarny Tysiąc Mil (Mille Miglia). W latach 50., dzięki Alfie 158 i 159 Farina i Fangio zdobyli pierwsze dwa tytuły mistrzów świata w historii Formuły 1. Jednak sportowy mit Alfy Romeo łączy się z zawodami w kategorii samochodów turystycznych, w których biorą udział wyłącznie auta wywodzące się z modeli sprzedawanych w salonach – takie jak Giulietta Sprint, Giulia GT i GTA a ostatnio 155 i 156.

W tym roku, Alfa Romeo Racing Team wystawia cztery Alfy 156 w Mistrzostwach Świata Samochodów Turystycznych, które składają się z dziesięciu eliminacji. Pierwsza próba odbyła się we Włoszech, na torze w Monza, (10 kwietnia), kolejne w Magny Cours (Francja) 1 maja, Silverstone (Wlkp. Brytania) 15 maja, Imola (Włochy) 29 maja, Puebla (Meksyk) 26 czerwca, Spa-Francorchamps (Belgia) 30 lipca, Oschersleben (Niemcy) 28 sierpnia, Istambule (Turcja) 18 września, Walencji (Hiszpania) 2 października i Macao (Chiny) 20 listopada. Kierowcami zespołu są Włosi – Gabriele Tarquini (mistrz Europy w klasie turystycznej w 2003), Fabrizio Giovanardi (mistrz Europy w 2001 i 2002), Anglik James Thompson i Brazylijczyk Augusto Farfus. Ostatni z nich, młody Brazylijczyk nie jest bynajmniej początkującym kierowcą: w testach na autodromie w Monza, uzyskał najlepszy czas wśród wszystkich (przed swoim kolegą z zespołu Tarquinim i Mullerem w BMW). Augusto swoją karierę w Alfie Romeo rozpoczął mając za sobą krótki, choć imponujący życiorys. „W wieku 15 lat – opowiada – przyjechałem do Włoch, by ścigać się na gokartach; zająłem drugie miejsce w mistrzostwach świata. W 2000 roku brałem udział w mistrzostwach Formuły Renault, które wygrałem w następnym roku. W 2002 ścigałem się w Formule 3000, a w 2003 byłem najmłodszym kierowcą, który zwyciężył w Mistrzostwach Europy".

– Skąd ta pasja?

„W Brazylii sporty samochodowe są najpopularniejsze po piłce nożnej. Od dziecka kibicowałem Sennie. Mój ojciec też jest fanem, dlatego rodzina nie zabraniała mi sportu, mimo że trudno im było pogodzić się z moim wyjazdem do Europy w wieku 15 lat".

– Czy był to trudny okres?

„Trochę, chociaż pozostało wiele zabawnych wspomnień. Na początku mieszkałem z dwoma innymi kierowcami: Japończykiem i Australijczykiem. Trzeba było robić zakupy i gotować, co za każdym razem kończyło się kłótnią. Potem jednak zostaliśmy przyjaciółmi".

– Po wyścigu i zwycięstwie w Formule 3000, przeszedłeś do Alfy Romeo i zacząłeś startować w mistrzostwach świata klasy turystycznej. Jak to się stało?

Fiat Punto Abarth z Baldaccim i Bernacchinim podczas Rajdu Monte Carlo.

„Kiedy otrzymałem ofertę ścigania się w barwach Alfa Romeo, nie wahałem się ani przez chwilę. W nowych mistrzostwach uczestniczą najważniejsi producenci, mają one ponadto duży oddźwięk wśród publiczności. Dla mnie to wspaniała okazja. Poza tym, w Alfie od razu świetnie się poczułem".

Najgroźniejsi rywale Alfy 156?

„Alfa 156 jest konkurencyjna. Ale ma groźnych rywali – najbardziej martwi nas BMW. Potem Seat, który robi postępy. To będą bardzo wymagające mistrzostwa".

Wyścigi z konkurencją

„Konkurencję pokonuje się również na wyścigach" – twierdzi Matilde Tomagnini, kierująca działem Racing w Fiat Auto i wyjaśnia, że Fiat Auto zamierza odświeżyć swój sportowy wizerunek i zwyciężać dla firmy. Również w tym celu powstał ostatnio komitet ds. wyścigów, czyli zespół kierowany przez Lapo Elkanna, odpowiedzialnego za Brand Promotion, złożony z profesjonalistów z branży (z Ferrari, Maserati i Alfa Romeo). Hasło brzmi: Przygotować show i pokaz sztucznych ogni! A zatem niebieskie Punto Abarth ściga się bardziej wojowniczo niż zwykle w Mistrzostwach Świata Rally Junior (tylko dla kierowców poniżej 28 lat i samochodów klasy Super 1,6). Prowadzi je Mirco Baldacci i Giovanni Bernacchini. Cel: pokonać Citroena i Suzuki. Pierwsza runda rozpoczęła się w styczniu w Monte Carlo i przyniosła zwycięstwo w czterech próbach specjalnych a także dziesiąte miejsce w ogólnej klasyfikacji. Dobrze zapowiadają się także Mistrzostwa Europy dla Giandomenico Basso i Mitia Dotta. Mistrzostwa Włoch rozpoczęły się 20 marca w najlepszym składzie: w Rajdzie Ciocco para Paolo Andreucci i Anna Andreussi odniosła sukces w kategorii Super 1600.

Ponieważ Punto Abarth spełnia wszelkie warunki, by być głównym bohaterem tego sezonu, Fiat proponuje rajdowy puchar promocyjny. Radykalnie zmieniona formuła przewiduje teraz większe możliwości wyboru samochodów i wyścigów. Można ścigać się w Fiacie Punto w wersji Super 1600, 1,8 HGT Grupa A i Grupa N, w Fiacie Stilo 1,8 16v w wersji Grupy A i Grupy N, a w samochodach Formuły Start – wyłącznie seryjnych – w modelach Punto i Panda. Możliwość udziału w wyścigach jest bardzo szeroka zważywszy, że każdy zawodnik może podsumować 6 punktacji, pomnożonych przez współczynnik, który uwzględnia stopień trudności i długość rajdu. Jak zwykle ważne są również nagrody dla zwycięzców: dwa Fiaty Punto Abarth Super 1600, które zostaną przyznane za pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji i pierwsze w klasie Under 25.

We Włoszech rusza także pierwszy Panda Rally Cup. Matilde Tomagnini, zakochana w tym „zadziornym" autku, mówi: „To pewnie ze względu na ten nieco nonszalancki wygląd nowa Panda podoba się wszystkim, szczególnie młodym". Panda ma być wspólnym ambasadorem marki w mistrzostwach promocyjnych Fiata, któ-

rych historia sięga 1977 r., kiedy to odbyły się Mistrzostwa Autobianchi A112 Abarth. W wyścigach weźmie udział wersja 1.2 z silnikiem benzynowym, opracowana zgodnie z regulaminem Grupy A. Kierowcy będą losować samochody (20) przed każdym startem. Przewidziano osiem spotkań, przy okazji eliminacji Rajdowych Mistrzostw Włoch. Oprócz ogólnej klasyfikacji, będą też klasyfikacje Under 25, Żeńska i Scuderie, w których oprócz nagrody finałowej, przewidziano trofea dla zwycięzców wyścigów. Panda Rally Cup rozpoczęto w maju od Rajdu Latarni (Genua). M. Tomagnini dodaje: „Rajdowy Fiat Panda to samochód profesjonalny, z sześciobiegową skrzynią i silnikiem o mocy 120 KM. Samochód przygotowano w warsztacie stajni Supergara w Vezza, któremu Fiat powierzył realizację samochodu i mistrzostw". Panda Rally Cup to bardzo atrakcyjne zawody. Może w nich uczestniczyć każdy: za 500 euro ma się do dyspozycji samochód przygotowany do wyścigu i można spróbować zostać mistrzem i wygrać 100.000 euro.

Sukces zespołu Fiata w Rajdzie Polskim

Słowa uznania należą się polskim zawodnikom Fiata. Sebastian Frycz i Maciej Wodniak wygrali za kierownicą Fiata Punto rywalizację w krajowej klasyfikacji Super 1600 w 62. edycji Rajdu Polski (10-12.06). Załoga Fiat Selenia Rally Team uległa w swojej klasie tylko rajdowemu mistrzowi Europy Simonowi Jean-Josephowi i w „generalce" uplasowała się ostatecznie na 12. pozycji.
Rajd Polski to najtrudniejsza krajowa impreza z cyklu RSMP, a także druga runda prestiżowych mistrzostw Europy. Charakteryzuje się mocną obsadą kierowców oraz wieloma pułapkami na trasie.
W swoim żółto-niebieskim Fiacie Punto Sebastian Frycz pojechał bez błędów i już po pierwszym etapie zdobył pozycję lidera krajowej klasyfikacji Super 1600, znacznie wyprzedzając Michała Kościuszkę i Grzegorza Grzyba. W drugim etapie Frycz mógł spokojnie kontrolować konkurentów, nie wdając się przy tym w niepotrzebną i ryzykowną walkę z Simonem Jean-Josephem. Kierowca Fiata Auto Poland utrzymał prowadzenie do końca.
Następnym rajdem, w którym zobaczymy w akcji załogę zespołu „Fiat Selenia Rally Team", będzie asfaltowy „Nikon". Trzecia runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski odbędzie się w dniach 22-24.07.

Fiat Selenia Rally Team w Rajdzie Polskim

Carola Popaiz i Giancarlo Riolfo

Robot godny Oscara

Prezentujemy nowe automaty Smart z logo Comau, firmy, która zdobyła niedawno prestiżową nagrodę za jakość swych produktów, a w strategii dalszego rozwoju stawia na rynki Azji i Ameryki Północnej.

Słowa „made in Italy” kojarzą się zazwyczaj z modą, artykułami skórzanymi i wzornictwem. Ale włoskie wyroby, które odnoszą międzynarodowe sukcesy, nie wiążą się przecież wyłącznie ze stylem, ale również z technologią, na przykład robotyką. Comau Robotics & Final Assembly konstruuje urządzenia automatyczne od blisko trzydziestu lat i jest dziś jednym z najbardziej cenionych producentów tej branży na świecie. Najlepszym dowodem jest coraz pokaźniejszy pakiet zamówień na wyroby z nowej gamy Smart oraz prestiżowa nagroda „Ford Q1 Award”, wręczona spółce pod koniec zeszłego roku. Eugenio Spinolo, odpowiedzialny za liczącą ok. 200 pracowników jednostkę biznesową Comau w Beinasco nieopodal Turynu, twierdzi, że „Q1 Award to jedna z najważniejszych i najbardziej doniosłych międzynarodowych nagród jakościowych, przyznawana przez Forda dostawcom szczególnie wrażliwym na potrzeby klienta”. W sektorze, w którym Comau jako producent wielofunkcyjnych robotów jest prawdziwym specjalistą, takie wyróżnienie jest czymś w rodzaju biletu wizytowego. „Nasi klienci – kontynuuje Spinolo – to w dwóch trzecich konstruktorzy samochodów i dostawcy z branży motoryzacyjnej, a w pozostałej części reprezentanci tzw. general industry, od fabryk produkujących wyroby ze szkła, po firmy trudniące się obróbką drewna”. Suche cyfry mówią o obrotach w wysokości ok. 72 milionów euro za 1300 robotów skonstruowanych w roku 2004 i zysku operacyjnym sięgającym 4,7 mln euro. Ambitny plan rozwoju przewiduje, że w przeciągu trzech najbliższych lat wartości te ulegną potrojeniu. Spinolo potwierdza: „Największe dochody przynosi rynek europejski, a zaraz potem północnoamerykański i dalekowschodni. Właśnie te dwa ostatnie traktujemy jako bazę do dalszego rozwoju. Chodzi przede wszystkim o Chiny, w których spółka Comau otworzyła swoją filię, zatrudniając w niej blisko 100 osób. Kraj ten to nie tylko chłonny rynek zbytu, ale również doskonałe źródło zaopatrzenia”.

Od ponad roku, dział robotyki Comau lansuje nową gamę urządzeń, określanych kryptonimem Smart N („N” oznacza właśnie „New”, czyli „nowy”). „Świetnie sprawdzają się w praktyce – zapewnia Spinolo – są łatwe w obsłudze i łączą niezawodność z kompaktowymi rozmiarami. Nowe Smarty spełniają oczekiwania potencjalnych użytkowników, gdyż potrafią z dużą precyzją manewrować przedmiotami ważącymi od 12 (seria Small, w skrócie S) do 800 kg (seria eXtra, X). Poza tym jako jedyni produkujemy wyłącznie roboty „z przewodami w przegubie”, w których przewody zasilające

Robot Smart N w zakładzie Fiat Auto w Cassino. Poniżej: zespół robotyki Comau obok nowego wyrobu.

Satiz/LaPresse/Lobera

i użytkowe są wbudowane w ramię, a nie oplecione wokół niego. Takie rozwiązanie dodaje automatom sprawności i elastyczności, a ich użytkownikom gwarantuje niższe koszty konserwacji". Fiat, Ford, Volvo, Pirelli i Mercury Marine stosują je wszędzie tam, gdzie to możliwe.

Od skonstruowania przez Comau pierwszego robota minęło już ponad 25 lat. Był to model Polar ze sterowaniem hydraulicznym, który w zakładach Fiata znalazł zastosowanie przy spawaniu nadwozi modelu Ritmo. W porównaniu ze swymi kuzynami z rodziny Smart, był duży i niezdarny, ale i tak zrewolucjonizował świat ówczesnej robotyki, przechodząc na emeryturę dopiero z poprzednią wersją Pandy. „W naszym sektorze – opowiada dalej Spinolo – konkurencja jest ogromna. Wolumen sprzedaży notuje tendencję zwyżkową, chociaż wartościowo pozostaje na tym samym poziomie, głównie za sprawą redukcji cen, wynikającej z wojny cenowej pomiędzy uczestnikami rynku oraz efektu skali. Naszymi najpoważniejszymi konkurentami na rynku są japońskie firmy Fanuc i Motoman, szwedzka ABB oraz niemiecka Kuka. Robotyka Comau jest najmniejsza, ale ma za to inne atuty, takie jak 25-letnie doświadczenie, nową, notującą coraz lepsze wyniki gamę wyrobów, wykwalifikowany personel techniczny oraz zaplecze w postaci firmy Comau, jednego ze światowych liderów w dziedzinie urządzeń przemysłowych".

Nie tylko motoryzacja

Systematycznie wzrastająca liczba potencjalnych nabywców, coraz szerszy zakres możliwych zastosowań, zwłaszcza poza sektorem motoryzacyjnym, wreszcie nowe, strategiczne rynki. Jak wobec tych zjawisk zmienia się strategia marketingu? Mówi o tym Roberto Balbis, szef marketingu działu robotyki: „Jednym z kluczowych punktów jest fizyczna obecność w terenie. W szczególności dotyczy to naszych nowych rynków: Ameryki Północnej i Dalekiego Wschodu. I właśnie dlatego już wkrótce planujemy otwarcie filii Comau w Szanghaju, najważniejszym mieście Chin,

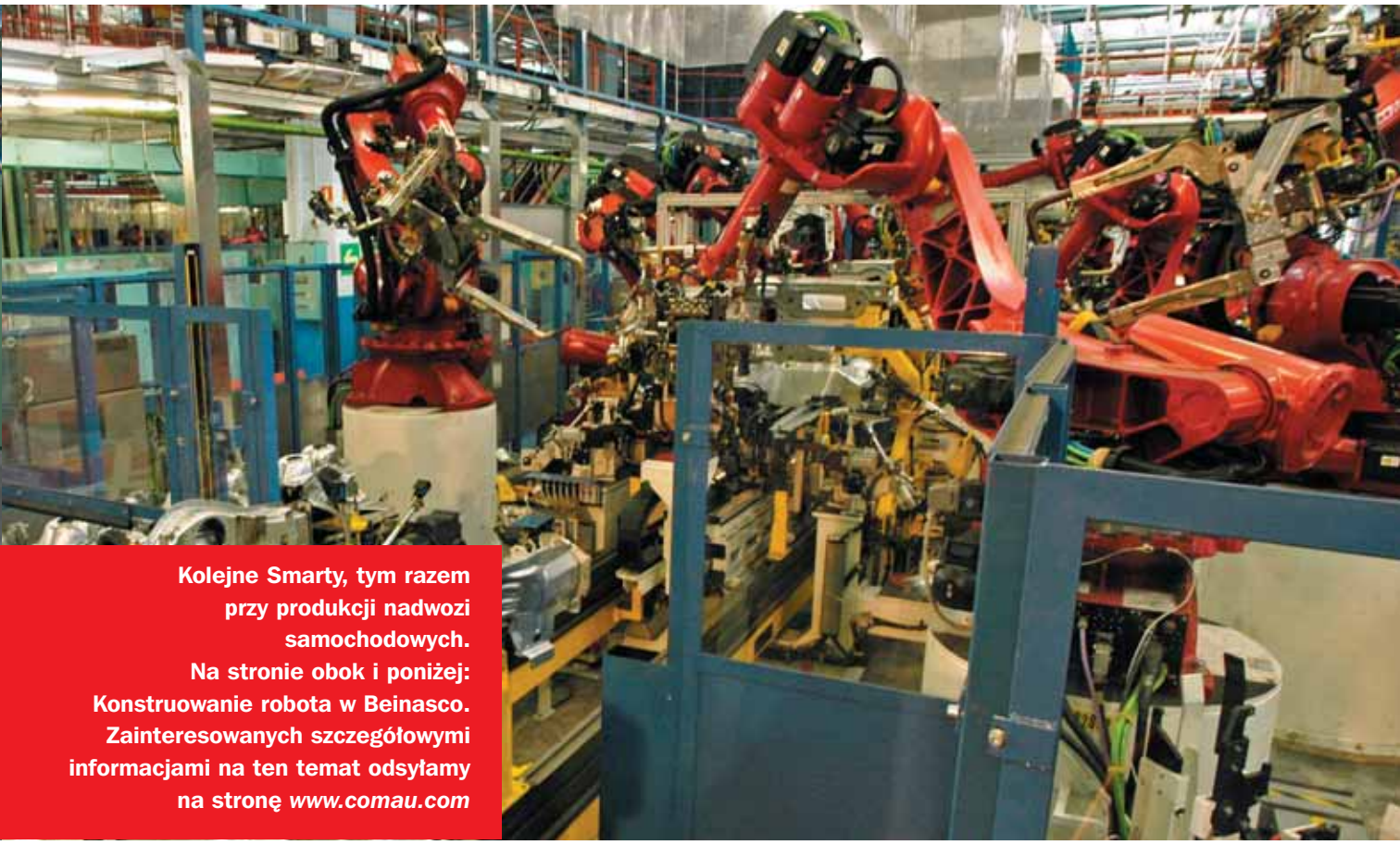
Satiz-LaPresse / Lobera

dziś bez wątpienia najbardziej obiecującego rynku zbytu”.

Utworzenie solidnej sieci handlowej i serwisowej to jednak nie wszystko. Aby sprostać oczekiwaniom nowych klientów trzeba również dokonać niezbędnych zmian na etapie projektowania. Jak wyjaśnia Balbis, „w Chinach i innych krajach, znajdujących się w fazie gwałtownego rozwoju gospodarczego, należy oferować produkty łatwe w obsłudze, dostępne także dla osób niewykwalifikowanych. Prostota działania to ogromny atut również dla przedsiębiorstw spoza branży motoryzacyjnej, które nigdy dotąd nie używały robotów i chcą stosować nowe technologie bez konieczności powrotu do szkolnej ławy”.

Motto projektantów brzmi zatem „user friendly”, oznaczającym maksymalną łatwość w użytkowaniu produktu również przez te osoby, które stykają się z nim po raz pierwszy. Innymi słowy w robotyce zachodzi dokładnie takie samo zjawisko, jak w świecie komputerów osobistych: parametry techniczne i zakres możliwych zastosowań uległy wyraźnej poprawie, a mimo to nie ma już potrzeby uczenia się obsługi programów. Wystarczy zapoznać się z instrukcją, by po włączeniu urządzenia móc maksymalnie wykorzystać jego potencjał, zgodnie z postulatem „plug and play”, czyli „podłącz i baw się”.

Jak można się domyślać, zmiana ta całkowicie zreorganizowała fazę projektowania robotów oraz – albo raczej przede wszystkim – oprogramowania i paneli sterowania. „Jeszcze kilka lat temu sterowali nimi inżynierowie, dziś potrafią to robić pracownicy marketingu – żartuje Roberto Rossi, szef dy-



Kolejne Smarty, tym razem przy produkcji nadwozi samochodowych. Na stronie obok i poniżej: Konstruowanie robota w Beinasco. Zainteresowanych szczegółowymi informacjami na ten temat odsyłamy na stronę *www.comau.com*

Satiz-LaPresse / Lobera

rekcji przemysłowej. – To rewolucja na miarę teorii Kopernika. Kiedyś skupialiśmy się wyłącznie na produkcie, dzisiaj zwracamy większą uwagę na oczekiwania rynku, czyli wszystkich tych, którzy kupują nasze roboty do codziennego użytku. A dla nich liczy się w pierwszej kolejności łatwość użytkowania, niezawodność i szybka obsługa serwisowa. Nieocenioną pomocą w tym zakresie jest też postęp technologiczny, dzięki któremu możemy za pomocą Internetu – wprost z naszej siedziby w Beinasco – dokonywać przeglądu urządzeń zainstalowanych w dowolnym miejscu na świecie i rozwiązywać ewentualne problemy z oprogramowaniem.

Dzisiaj jedno pokolenie robotów pracuje od pięciu do sześciu lat. Elektroniczny system kontroli jest stopniowo zastępowany nowszym, bardziej zaawansowanym odpowiednikiem, a w przypadku programów takie wymiany następują częściej. Kiedy w końcu powstaje nowa „rodzina", jak w przypadku serii Smart w zeszłym roku, proces ewolucyjny wkracza w kolejną, zupełnie nową fazę. Jak wyjaśnia Enrico Mauletti, szef działu projektowania, „parametry są sumą trzech elementów: mechaniki, elektroniki i oprogramowania. Nowe Smarty są bardzo zwinne, a za sprawą potencjału obliczeniowego, zdolne do poruszania się z niewiarygodną wręcz precyzją i delikatnością. Nawet nasz największy model, z łatwością podnoszący 800 kilogramów, byłby w stanie manewrować tak kruchym przedmiotem jak kryształowy kieliszek i nie pozostawić na nim nawet najmniejszej rysy. Myślę, że mogę to powiedzieć w imieniu wszystkich: jesteśmy dumni z naszych robotów". ■

Stefania Castano

Ciągnik bije

Steiger STX500 firmy Case IH zaorał w ciągu doby powierzchnię równą 650 boiskom piłki nożnej. Zajął w ten sposób pierwsze miejsce na świecie w klasie ciągników rolniczych. Próba, do której przygotowywano się pół roku, potwierdza walory i niezawodność maszyn marki CNH.

Pasmo gruntu długie na cztery kilometry o całkowitej powierzchni 321,17 hektarów to teren, na którym w ciągu 24 godzin ustanowiono nowy światowy rekord w orce. Dokonano tego 9 lutego zeszłego roku w Commensacq, we francuskim regionie Landes, na ciągniku Steiger STX 500 firmy Case IH, wyposażonym w pług Grégoire-Besson. W ten sposób pobito o 70 hektarów rekord z 2002 roku i o 110 hektarów rekord z 2000 roku, oba osiągnięte również przez traktor firmy Case IH. Dla firmy CNH przyzwyczajonej do „kolekcjonowania" sukcesów w sektorze rolniczym była to dodatkowa satysfakcja.

Głębokość zaoranej ziemi musiała wynosić co najmniej 27 centymetrów, a ciągnik przez 24 godziny mógł obsługiwać tylko jeden traktorzysta. To była nie tylko próba wytrzymałości maszyny, ale również człowieka. Chcąc sprostać takiemu wyzwaniu wybrano ten sam zespół, który ustanowił rekord w 2000 roku: dyrektora obszaru Case IH, Jeana Imberta, który zasiadł za kierownicą ciągnika i inspektora handlowego, Michela Sachota, głównego koordynatora przedsięwzięcia. Firmę Grégoire-Besson reprezentowali: Gilbert Pineau – konstruktor oraz Jean-Marie Papin – koordynator techniczny pługu.

Do tego gigantycznego przedsięwzięcia wybrano ciągnik Steiger STX 500, który posiada największą moc spośród traktorów gamy firmy Case IH i produkowany jest od końca 2003 roku oraz sprzedawany przede wszystkim na północy Ameryki oraz w Australii. 22-tonowa „bestia" wyposażona jest w sześciocylindrowy silnik o pojemności 15 litrów, który może osiągać moc 565 KM przy 1800 obrotach na minutę. Aby ciągnik mógł sprawnie ruszyć również na podłożu zupełnie nieutwardzonym, zastosowano innowacyjny system napędowy Quadtrac z czterema pasami o szerokości 90 centymetrów każdy. Całkowita powierzchnia nośna na ziemi wynosi sześć metrów kwadratowych. Rozwiązanie to przynosi wiele korzyści, zarówno w odniesieniu do kół, jak i w porównaniu z tradycyjnymi pasami: wystarczy niewielki nacisk, aby można było bez problemów zacząć pracę na pulchnej ziemi. Ciągnik wyróżnia ponadto duża zdolność do przekazywania mocy i momentu, także prędkość i komfort jazdy przy minimalnych gabarytach. Cztery pasy obracają się i umożliwiają traktorowi utrzymanie położenia prawie poziomego, również na bardzo nierównych obszarach.

Ciągnik współpracował z ogromnym pługiem firmy Grégoire-Besson, pochodzącym prawie w całości z produkcji seryjnej, z wyjątkiem dwóch ramion, umieszczonych pod różnymi ką-

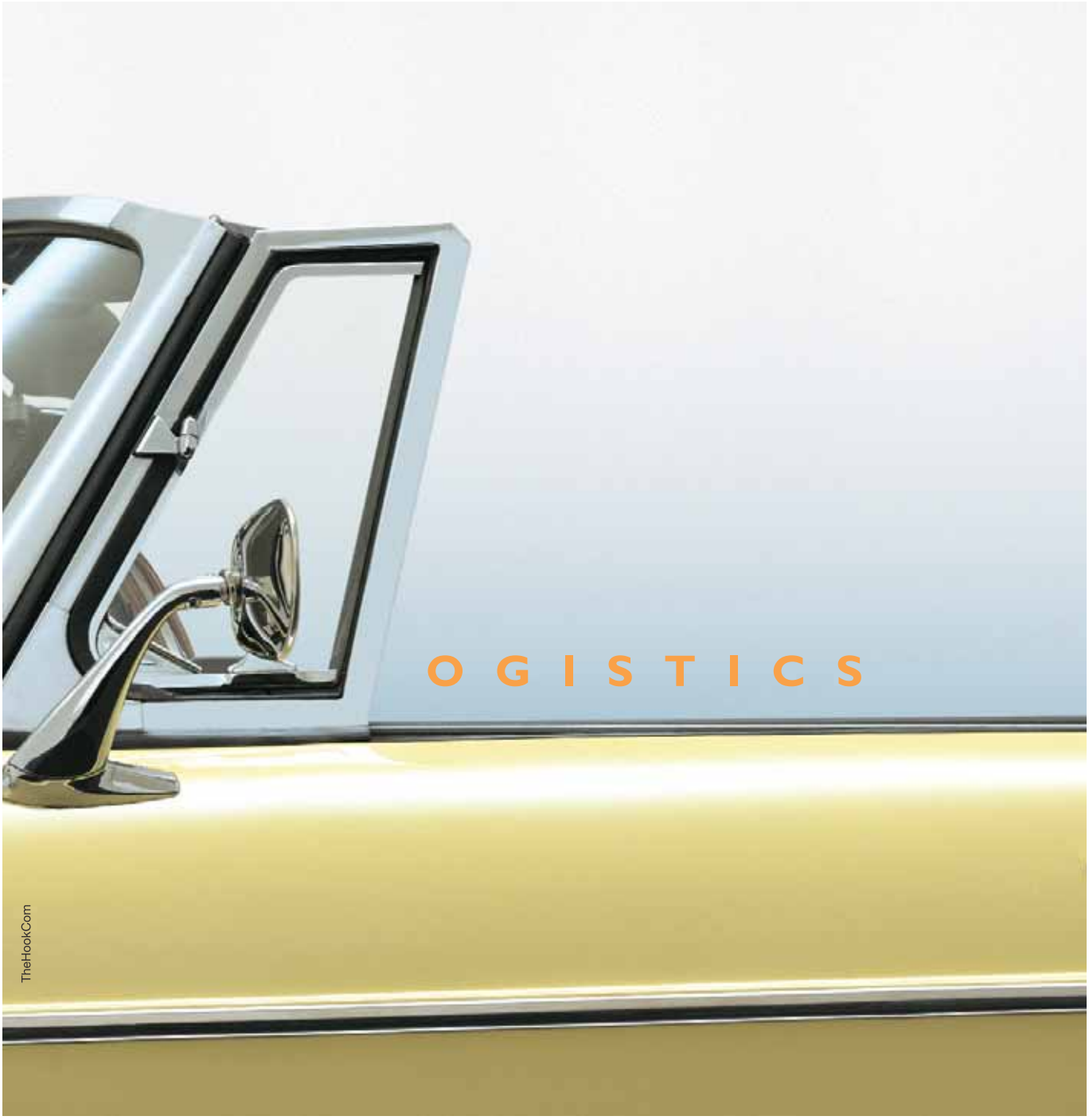
tami, aby możliwe było zamontowanie dwudziestu lemieszy – ilość niewyobrażalna, biorąc pod uwagę fakt, że w pługach, które można zobaczyć na polach, stosuje się maksimum dwa lub trzy lemiesze. Innymi słowy jest to pług, który w jednym przejeździe może zaorać obszar szerokości ponad dziesięciu metrów. Dlatego potrzebni byli wyjątkowi ludzie i niesamowite maszyny. Jednak wielkie bitwy, jak wiadomo, wygrywa się przede wszystkim przy stole. Dlatego trudno się dziwić, że przygotowania trwały sześć miesięcy. Trzeba było zlokalizować najlepsze pole, zaznaczyć na mapie przeszkody oraz ustalić miejsca zawracania, ponieważ podczas wykonywania tego właśnie manewru zachodzi największe ryzyko uszkodzenia pługu. Ekipa z firmy Case IH oraz Grégoire-Besson dokonały następnie regulacji maszyn. Ostatnie piętnaście dni przed próbą przeznaczono na wykonanie testów w polu. Sam moment rozpoczęcia musiał być świetnie dobrany i musiał uwzględniać trudności czekające traktorzystę i pojazd w ciągu doby (np. tankowanie paliwa bez zatrzymania ciągnika, sprawne wykonywanie manewrów, posiłki traktorzysty, kontrole techniczne, itp.).

9 lutego, punktualnie o godzinie 12, pod czujnym okiem wyznaczonego sędziego, notariusza Didier Gabina, rozpoczęła się próba. Ciągnik, prowadzony przez Jeana Imberta, osiągnął szybko prędkość pracy wynoszącą 12-13 kilometrów na godzinę.

ILOŚĆ WYZWAŃ

POWIERZCHNIA ZAORANA W CIĄGU 24 GODZIN: 321,17 hektarów.
ŚREDNIA ILOŚĆ POWIERZCHNI ZAORANEJ W CIĄGU JEDNEJ GODZINY: 13,3 hektarów.
SZEROKOŚĆ ORANIA: 10,5 metrów.
CZAS POTRZEBNY NA ZAORANIE JEDNEGO HEKTARA: 4,4 minut.
MOC CIĄGNIKA: 500 KM plus 65 w zapasie.
TANKOWANIA W CIĄGU 24 GODZIN: trzy.
ZUŻYCIE PALIWA: 2722 litrów (8,4 na hektar).
PRZERWY NA ODPOCZYNEK PROWADZĄCEGO CIĄGNIK: dwie

rekordy



Logistics for automotive.

Produkujesz samochody? Chcesz utrzymać ich wysoką niezawodność? Potrzeba ci profesjonalnego dostawcy usług logistycznych! Takiego, który z pasją zadba o organizację przepływu części od dostawców do linii montażowej; zgromadzi, zmagazynuje i zorganizuje dystrybucję milionów części zamiennych oraz przetworzy wszystkie zamówienia.
Oferujemy kompleksowe rozwiązania logistyczne dla branży motoryzacyjnej (inbound, outbound). Optymalizujemy światowe łańcuchy dostaw z rajdową prędkością.

TNT Automotive Logistics Poland
Tel: +48 33 813 42 01
Fax: +48 33 813 42 38
www.tntlogistics.pl

TNT

Widok gigantycznego pługa z helikoptera: w jednym przejściu może zaorać pas o szerokości dziesięciu metrów. Poniżej: tankowanie paliwa w trakcie jazdy. Jeszcze niżej: specjaliści sprawdzają jeden z dwudziestu lemieszy.

Na polu, o długości prawie czterech kilometrów, ilość manewrów była ograniczona: 72 w ciągu 24 godzin. O godzinie 17.40 nastąpiło pierwsze z trzech tankowań podczas próby – traktor zużył 756 litrów oleju napędowego. Do śledzenia rytmu pracy dwóch imponujących urządzeń organizatorzy i mechanicy wykorzystali helikopter. Michel Sachot pozostawał w stałym kontakcie z Jeanem Imbertem i koordynował wszelkie działania: posiłki i wodę dla kierowcy, zmiany mechaników, kontakt z Jean-Marie Papinem, który przez cały czas doglądał pługa. O godzinie 18.00 zainstalowany na ciągniku system satelitarny GPS, wykazał 78,75 hektarów zaoranych na regulaminową głębokość równą 28,4 centymetrów. Obliczono, że przy utrzymaniu prędkości pracy (jeden hektar co 4,4 minuty), nowy rekord powinien wynieść 310 ha.

W ciągu 24 godzin traktorzysta miał tylko dwie przerwy na złapanie oddechu. Było to możliwe dzięki wyposażeniu ciągnika Steiger STX500 we wszystkie urządzenia ułatwiające życie. 10 lutego o godzinie 7.30, po 19 i pół godzinach pracy, dotychczasowy rekord został pobity. Po odgwizdaniu zakończenia, przeprowadzone przez specjalistów pomiary laserowe wykazały, że zaorane pole miało 321 ha i 17 arów – powierzchnię równą prawie 650 boiskom do piłki nożnej. ■

Pierwszy pług był z drewna

Pierwszy lemiesz, który dotrwał do naszych czasów, pochodzi z roku 2000 przed naszą erą. Został odkryty w palaficie (fundament palowy) z epoki brązu, w osadzie odnalezionej na terenie zbiornika wodnego w Lavagnone (jest to jedna z wielu małych dolin, które charakteryzują pejzaż morenowy jeziora Garda).

Wykonany z drewna, konkretnie – z konaru dębu, stosowany był do pracy na obszarach wcześniej wykarczowanych i wyrównanych. Był to typ rozpowszechniony zwłaszcza w epoce brązu i żelaza w regionie Morza Śródziemnego. Stosowano go aż do chwili wprowadzenia nowoczesnych maszyn z napędem mechanicznym.

Tomasz Libich

„Perełka Powertraina” światowym liderem

Silnikiem Roku 2005 wybrany został produkowany w Bielsku-Białej diesel 1.3 SDE, który z łatwością pokonał w rywalizacji niezwykle trudnych konkurentów.

„Auto roku, silnik roku – nikt nam nie dotrzyma kroku” – powiedział Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Fiat Auto Poland w Tychach gratulując Tadeuszowi Świerczkowi, dyrektorowi generalnemu i prezesowi Zarządu Fiat-GM Powertrain Polska zdobycia pierwszej nagrody w konkursie „International Engine of the Year”. Komisja konkursowa, która oceniała i przydzielała nagrody, w kategorii 1 do 1,4 litra za najlepszy uznała właśnie silnik turbo diesel 1,3 SDE produkowany przez spółkę joint-venture Fiata i General Motors z siedzibą w Bielsku-Białej. Produkowana tutaj jednostka napędowa w ilości zdobytych punktów wyprzedziła 1.3 IMA (Honda), 1.4 diesel Peugeot-Citroën/Ford, 1.4 FSI (Volkswagen), 1.4 diesel Toyota oraz 1.3 Daihatsu.

W jury konkursu International Engine of the Year” zasiada pięćdziesięciu sześciu najbardziej autorytatywnych dziennikarzy sektora motoryzacyjnego z dwudziestu sześciu krajów świata. Lista branych pod uwagę silników obejmowała prawie sześćdziesiąt nowych jednostek wprowadzonych na rynek w ciągu ostatniego roku.

Przypomnijmy – silnik 1.3 SDE common rail wykorzystuje technologię Multijet rozwiniętą w Centro Ricerche Fiat (Centrum Badań Fiata). Multijet stosuje kontrolę elektroniczną do podziału wtrysku głównego na mniejsze wtryski wielokrotne. Dzięki temu uzyskuje się bardziej jednorodne spalanie, zmniejszenie emisji spalin oraz znacznie lepszą wydajność.

Nagrodzony zespół napędowy charakteryzuje się mocą 70 KM i momentem obrotowym 170 Nm, niewielką wagą i małymi rozmiarami, co pozwala montować go w szerokiej gamie modeli.

„Muszę przyznać, że od samego początku byłem zaskoczony – mówi Tadeusz Świerczek. – Kiedy odebrałem telefon z informacją, że nasz silnik zwyciężył, było to dla mnie naprawdę bardzo przyjemną niespodzianką. Co moim zdaniem zdecydowało o wygranej naszego produktu? Krótko: zamysł konstruktora i wykonanie zgodne z projektem. To oczywiście sztuka wymyślić perpetuum mobile, ale równie ważne jest takie jego wykonanie, aby działało według założeń.

Co do szczegółów – niezwykle ważna jest dla nas stała kontrola jakości na wszystkich etapach produkcji, począwszy już od dostawców. Jest ich obecnie w sumie stu dziewięciu i mają bardzo duży i pozytywny

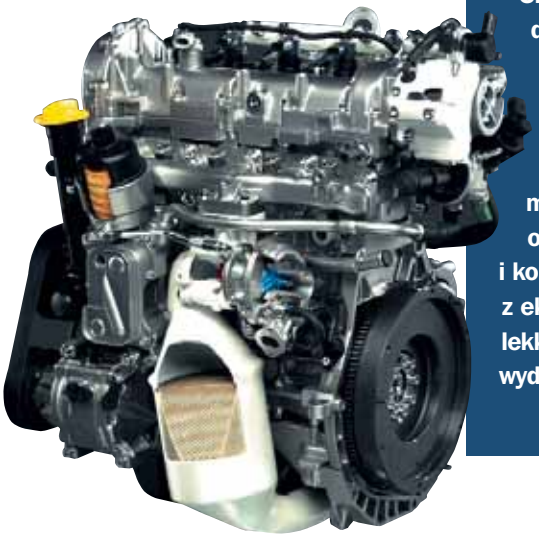
wpływ na końcowy efekt jakościowy. Oczywiście istnieje i u nas „sito”, przez które przepuszczamy wszystkie docierające do fabryki komponenty, niezwykle ważna jest jednak najwyższa jakość samych dostaw, na którą zawsze możemy liczyć.

Trzeba tu podkreślić, jak niezwykłe są parametry zwycięskiego silnika. I to nie tylko jego wysoka niezawodność oraz wyjątkowe własności trakcyjne (mała pojemność i duża moc, wysoki moment obrotowy i niewielkie zużycie paliwa), ale także małe wymiary i waga, cicha praca i długi czas eksploatacji (do 250 tys. km bez konieczności dokonywania jakichkolwiek napraw).

Naturalnie tak wielki sukces, jaki udało się osiągnąć przy produkcji silnika 1.3 Multijet, nie byłby możliwy, gdyby nie załoga bielskiego zakładu. Widać wyraźnie, jak bardzo zależy on nie tylko od wiedzy i wyszkolenia ludzi, ale odpowiedniej mentalności, entuzjazmu i podejścia do pracy.

Nasi ludzie w pełni utożsamiają się z zakładem, są dumni z produkowanego przez siebie silnika i czują przynależność do tego miejsca.

A ponieważ zakład jest bardzo nowoczesny i procesy tu realizowane nie są łatwe – stanowi to duże wyzwanie dla pracowników, co stanowi dodatkowy bodziec do zaangażowania w pracę. Za to wszystkim chciałbym bardzo serdecznie podziękować.” ■



Thomas Imhof, prezes komisji sędziowskiej „International Engine of the Year”:

„Uznanie sędziów zdobyła przede wszystkim wielofunkcyjność silnika 1.3 SDE. Jest to jednostka dynamiczna i zwinna, przeznaczona dla szerokiej gamy samochodów. A jednocześnie jest to aplikacja diesel bardzo miękka i cicha, która oferuje optymalne osiągi i komfortową jazdę połączoną z ekonomią użytkowania. Mały, lekki, inteligentny i bardzo wydajny w zużyciu”.

Silnik zaskakuje

„Wprowadzenie silnika 1.3 SDE do Fiata Panda nie spowodowało

specjalnych komplikacji na liniach produkcyjnych - mówi Zdzisław Arlet. - Doszło kilkadziesiąt nowych operacji, które trzeba było wykonać, ale mamy tu taką załogę, która potrafi dać sobie radę ze wszystkim. Zwłaszcza, że przecież wszyscy czekaliśmy na ten silnik – ma wspaniałe parametry, a jednocześnie pozwala oszczędzić paliwo, które nieustannie drożeje. Nowy Fiat Panda z tymże silnikiem wygrywa kolejne konkursy i rankingi. Sama jednostka jest rewelacyjna. Jeżdżę takim właśnie samochodem codziennie z Bielska-Białej do Tychów i z powrotem. Były momenty, zwłaszcza na początku, że podczas testów ułańska fantazja nieco ponosiła, więc mogę powiedzieć, że spokojnie powyżej 160 km/h da się tym samochodem jechać, a to o czymś świadczy. I właściwie w ogóle się tej prędkości nie czuje. Przyznam, że od początku silnik ten nas zaskakuje – zwykle bowiem diesle pogarszały nieco jakość samochodu, ze względu na pewne specyficzne właściwości „ropniaków”. Ale w tym przypadku parametry są zaskakująco dobre, a nawet momentami porównywalne do modeli z jednostkami benzynowymi. Cóż więcej dodać – to nasza perełka.”

Anna Borsukiewicz, fot. Jerzy Kozierkiewicz

Trakkery na poligonie

Przechodziły próby jeżdżąc po wertepach i grząskim piachu. Dla nowych modeli samochodów Iveco był to sprawdzian pokazujący ich przydatność do pracy w ciężkich warunkach.

Lesisty teren z drogami pełnymi wyrw, z piachem i grzęzawiskami służy zwykle za poligon doświadczalny Wojskowemu Instytutowi Techniki Pancernej i Samochodowej z pobliskiego Sulejówka. 9 czerwca wjechały tam Trakkery – nowe modele ciężarówek Iveco, a także EuroCargo 4x4, by zaprezentować swoje możliwości i umiejętności pracy w najcięższych warunkach.
Dyrekcja Iveco Poland uznała, że taki terenowy sprawdzian będzie najlepszą rekomendacją nowych aut dla dziennikarzy i klientów firmy. Przyjechało ponad 150 osób, co najlepiej świadczy o zainteresowaniu samochodami Iveco. Zaprezentowano całą gamę pojazdów – od Daily przez Stralisa i EuroCargo do Trakkera, najnowszego modelu ciężkiego samochodu terenowego, auta z różnymi zabudowami, nawet tak luksusowo wyposażone jak Stralis Executive Space z klimatyzacją i skórzaną tapicerką. Nieopodal ustawiono gotowe do terenowych prób Trakkery i EuroCargo 4x4.
Zanim jednak do nich doszło, odbyła się polska premiera nowego modelu Iveco. Trakker jest następcą modelu EuroTrakker, który przez kilkanaście lat bardzo ciężko pracował na swą renomę i zdobył uznanie klientów. Nowy model łączy jego zalety, takie jak wytrzymałość i umiejętność pracy w trudnych warunkach z komfortem jazdy samochodu szosowego jakim jest Stralis.
„W ciągu czterech ostatnich lat odnowiliśmy gamę pojazdów Iveco – mówił Włodzimierz Jamski, dyrektor działu pojazdów ciężkich Iveco Poland. – Zaczęliśmy w 2000 roku od debiutu nowego Daily, auta najlepiej sprzedającego się w swojej klasie, słynącego z jakości, które stało się liderem na wielu rynkach. W 2002 roku odbyła się premiera ciężkiego samochodu drogowego Stralis, a rok później wprowadziliśmy odmłodzone EuroCargo, które - jak jego poprzednik - stał się liderem na rynku europejskim. Teraz przyszła kolej na ostatni segment – ciężkich samochodów terenowych. Jednocześnie została zrestrukturyzowana sieć dealerska, zagęszczona sieć serwisowa, podnieśliśmy jakość i dostępność serwisu oraz części zamiennych. Myślę, że te zmiany są dostrzegane przez klientów. Widać zresztą wzrost zainteresowania marką Iveco. W tym roku sprzedaż wzrosła o 32,8%, a w segmencie samochodów ciężkich udało się przekroczyć 5% udział w rynku".
Przyczynił się do tego też nowy Trakker. Jeszcze przed oficjalnym wprowadzeniem go na rynek zebrano kilkanaście zamówień na ten samochód, a według pierwszych szacunków w tym roku nabywców znajdzie około 50 tych pojazdów. Pięć z nich klienci kupili już 9 czerwca, bezpośrednio na poligonie, korzystając ze specjalnej promocji ogłoszonej z okazji premiery modelu. Zwiększenie sprzedaży i dalsze zdobywanie rynku to główne zadanie Alfredo D'Errico, nowego dyrektora gene-

Trzy Trakkery i EuroCargo gotowe do poligonowych prób.

Pierwszy nabywca Trakkera

Wywrotkę AD41T44 z zabudową firmy KH Kipper jako pierwsza kupiła na poligonie firma transportowo-usługowa Adria z Tarnowskich Gór. Włodzimierz Jamski wręczył uroczyście kluczyki i miniaturkę samochodu prezesowi zarządu Adamowi Trzensimiechowi. „To nie jest nasze pierwsze Iveco, mamy już 2 Daily, a wpłaciliśmy zaliczkę na 4 następne, ale pierwszy nasz samochód 4-osiowy tej marki – mówi Adam Trzensimiech. – Uważamy, że jego jakość warta jest ceny i bez wahania skorzystaliśmy z promocji".

Alfredo D'Errico: Czuję się Słowianinem

Tak przedstawił się dealerom i klientom nowy dyrektor generalny Iveco Poland. Podkreślił, że większość z 30 lat pracy w firmie spędził w krajach Europy Środkowej – dawnej Jugosławii i w Rosji. Nauczył się języka serbsko-chorwackiego i rosyjskiego, chce też mówić po polsku. Polska jest dla Iveco bardzo ważnym rynkiem, wierzy więc, że jego zamierzenia związane z dalszym jego zdobywaniem zakończą się sukcesem.

ralnego Iveco Poland. Dotychczasowy – Antonio Orlando, po roku pobytu w Polsce skończył swoją misję i podczas spotkania w Sulejówku przedstawił swojego następcę.

Po oficjalnej części prezentacji przystąpiono do oczekiwanych testów samochodów. Powodzeniem cieszyły się nie tylko Trakkery i czteronapędowe EuroCargo, ale również Panda 4x4 i Alfa Romeo Crosswagon, dla których również wyznaczono terenowe trasy. Klienci Iveco Poland z zapałem wypróbowywali możliwości pojazdów w trudnym terenie. I, jak twierdzili, nie zawiedli się na nowych Trakkerach.

Oczekiwanie na jazdy kierowcy skracali sobie oglądając gamę samochodów osobowych – Fiat, Alfa Romeo i Lancia – rozmawiając z przedstawicielami współpracujących z Iveco firm: Skibicki i KH Kipper, producentów zabudów do ciężarówek, Fortis Lease, a także Iveco Finance.

Testowe jazdy trwałyby chyba do nocy, gdyby nie druga część imprezy, odbywająca się w Villa Park Wesoła, gdzie wszyscy spotkali się na uroczystej kolacji. Wieczór był okazją do nieformalnych rozmów z dyrekcją Iveco Poland oraz integracji dealerów firmy i klientów. Więcej o modelu w kolejnym FWN. ■

Tomasz Libich

Bieg w pełnym słońcu

Tegoroczny Bieg Fiata był prawdziwym sprawdzianem umiejętności, wytrzymałości i kondycji zawodników.

Trzystu sześciu biegaczy, wśród nich amatorzy i zawodowcy z dziewięciu krajów nie tylko Europy, ale całego świata, wzięło udział w 13. Biegu Fiata w ostatnią niedzielę maja w Bielsku-Białej. Na starcie pojawili się tym razem reprezentanci Kenii, Niemiec, Włoch, Wielkiej Brytanii, Białorusi, Ukrainy, Czech, Słowacji i oczywiście Polski.

Pogoda, która z pewnością zachwyciłaby plażowiczów, zawodnikom dała się jednak mocno we znaki – ponad 30 stopni Celsjusza w cieniu z całą pewnością nie pomagało w osiąganiu życiowych rekordów i, jak zgodnie twierdziła większość uczestników, to właśnie aura była tym czynnikiem, który podczas biegu doskwierał im najbardziej.

Bieg główny na dystansie 10 km tradycyjnie poprowadzony został głównymi ulicami Bielska-Białej. Jeszcze na starcie Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Tychy mówił do zawodników: „Życzę, ażeby każdy z was został dziś zwycięzcą. Bo żeby przebiec ten dystans w takim upale, to trzeba mieć rzeczywiście duży hart ducha i zacięcie sportowe".

Głównymi bohaterami trzynastej edycji imprezy zostali Kenijczycy Abel Kirui i Mathew Bowen zdobywając odpowiednio pierwsze (0:29:36) i piąte miejsce (0:33:49). Miejsce drugie przypadło w udziale Michaiłowi Iverukowi (Ukraina), trzecie Jurijowi Giczunowi (Ukraina), zwycięzcy sprzed roku, a czwarte Tomaszowi Kliszowi (Polska). W wyścigu na wózkach pierwszy na metę dojechał Zbigniew Baran (0:26:47).

Najlepszą wśród pań, podobnie, jak przed rokiem, była i tym razem Renata Paradowska (0:35:58). Po biegu nie kryła, że choć upał doskwierał, to jednak spodziewając się go wiedziała jak rozkładać siły: „Gorąco, duszno, parno. Ale też nieraz robię treningi przy takiej pogodzie, więc byłam przygotowana. Biegłam już na tej trasie po raz czwarty i znam ją dobrze – wiem, jakie ma zalety i jakie wady. Po drodze napotkać można właściwie tylko jedną dużą pętlę, jest mało zakrętów i nie trzeba specjalnie błądzić. Trudność sprawia jedynie parę zbiegów i podbiegów na trasie, ale dzięki temu jest przynajmniej urozmaicona".

W imprezie startowała też reprezentacja pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Najsilniejszą reprezentację biegaczy wystawił Wydział Spawalni Zakładu w Tychach.

Najlepszy wśród pracowników spółek Grupy Fiat okazał się Sebastian Kądziołka (0:39:12), za nim uplasował się Jerzy Plewniak (0:42:28), obydwaj pracujący w spółce Fiat Auto Po-

land, właśnie na Spawalni w Tychach. Na trzecim miejscu dobiegł Andrzej Torzewski (0:43:09) z Fiat-GM Powertrain Polska. Najlepszy z tej trójki – **Sebastian Kądziołka** – nie biega zawodowo, ale nie jest też amatorem, ma bogate doświadczenie zdobyte w ciągu ostatnich sześciu lat.

Sam jednak mówi, że to dla niego przede wszystkim rozrywka. „Traktuję bieganie jako metodę na relaks. Człowiek ma na co dzień różne problemy – ja, kiedy taki się pojawia, idę biegać. Warto spróbować - to bardzo często pomaga. Moim największym sukcesem jest zdobycie pierwszego miejsca w sztafecie 4x100 m w Zamościu w 2002 roku. Wciąż jestem kawalerem – ale nie mam czasu na założenie rodziny, bo... dużo biegam.

Dużo to znaczy minimum 20 km dziennie, a w weekend 30 km lub wyjeżdżam na zawody. Biorę udział w wielu z nich, to bardzo dobry trening, a prawie co tydzień jest gdzieś organizowany jakiś bieg. W ostatnim czasie przygotowuję się do Mistrzostw Świata w biegu 24-godzinnym, który zorganizowany zostanie w lipcu, a w przyszłym roku chciałbym wystartować w spartakionie”. ■

„Drużyna“ przedstawicieli Grupy Fiat w Polsce

Po biegu...

Zygmunt Kasolik, Fiat-GM Powertrain Polska: „Trasa jest co roku ta sama, wiemy więc co nas czeka w trakcie biegu. Tym razem było wyjątkowo gorąco, ale dobrze mi się biegło. W ostatnich latach, kiedy były silne upały, ostro trenowałem i to pomogło”.

Andrzej Radzioch, Fiat Auto Poland: „Wystartowałem w tym biegu pierwszy raz, pogoda była dla mnie bardzo wyczerpująca, ale postanowiłem się zmierzyć z tym dystansem. Jestem raczej takim niedzielnym, weekendowym biegaczem. Był taki moment w czasie biegu, że miałem już dosyć i zastanawiałem się, czy nie zrezygnować. Ale nie poddałem się i bardzo się cieszę, że dałem radę!”

Lesław Pabis, GM-Fiat Purchasing WW Poland: „Impreza udana, bieg wyczerpujący, ale satysfakcjonujący. Wszyscy narzekają na pogodę i upał, to ja trochę na przekór powiem, że jestem z tego zadowolony – bo może się przynajmniej trochę sadełka udało stopić. Ile dokładnie, to jeszcze nie wiem, jak tylko będzie możliwość zaraz stanę na wadze”.

Mirosława Malich

Gotowi do wyjazdu

Wakacje to doskonała okazja, by poświęcić się temu, co lubimy – podróżom lub odpoczynkowi na łonie natury. W przeddzień wyjazdu przyda się kilka rad, jak przyjemnie spędzić tak długo oczekiwany urlop. Doradzimy w co się ubrać, przedstawimy sekrety grillowania, a także coraz popularniejsze sporty ekstremalne.

Po kilkuletnim zastoju w ruchu turystycznym spowodowanym m.in. kryzysem w polskiej gospodarce, ale także atakami terrorystycznymi i wysokim kursem euro, w tym roku przewiduje się znaczne ożywienie w zorganizowanych i indywidualnych wyjazdach letnich. Tylko w I kwartale tego roku Instytut Turystyki odnotował 4% wzrost w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego, ale według prognoz, w miesiącach letnich, wzrost ten może wynieść nawet 20-30%.

Najbardziej typowym modelem wakacji Polaków jest zorganizowany rodzinny wypoczynek, przy wyborze którego najistotniejszą rolę – ze względu na ograniczone środki finansowe – odgrywa cena, ale także bezpieczeństwo.

Internetowe Biura Podróży Travelplanet.pl wraz ze swoimi partnerskim serwisami przygotowało raport o rezerwacji urlopów w sieci (w latach 2002-2004), których liczba wzrasta z roku na rok. Z analizy wynika, że Polacy spragnieni słońca najchętniej odwiedzają kraje wschodniej części basenu Morza Śródziemnego, rozliczane w dolarach, czyli Egipt, Turcję i Tunezję. Powodzeniem nadal cieszy się Grecja, którą w 2003 roku odwiedziło jednak prawie 50% mniej Polaków niż w roku 2002. Na trzecim miejscu znalazła się Turcja (wzrost o niemal 100%), która zdystansowała Hiszpanię, królującą wśród polskich turystów w połowie lat 90. Na piąte miejsce spadła Tunezja (w roku 2003 III miejsce), która przegrywa z Turcją, gdzie znajduje się dużo więcej atrakcji turystycznych. Zaskoczeniem dla wielu jest wielki powrót adnotowany przez Bułgarię (8 miejsce), dla której Polacy odzyskali sentyment i przypomnieli sobie lata 80., kiedy masowo tam wyjeżdżali.

Z wyjazdów egzotycznych najwięcej straciła Tajlandia (po ubiegłorocznym tsunami), turyści zamiast Azji wolą teraz Karaiby, np. Jamajkę czy Dominikanę.

Jeśli chodzi o długość pobytu, większość Polaków preferuje wczasy 7-dniowe, chociaż ostatnio modne są także wyjazdy 8- i 9-dniowe (czasami wystarczy wziąć wtedy 5 dni urlopu). Ponad 50% wyjeżdżających rezerwuje miejsca w hotelach 4- i 5-gwiazdkowych – to efekt niższej ceny dolara.

Najbardziej oblegany jest okres wakacyjny – ponad 50% wyjazdów przypada na czerwiec, lipiec i sierpień. Duże zainteresowanie notuje się także we wrześniu i październiku. W wielu krajach basenu Morza Śródziemnego owoce są wtedy dojrzałe, woda nadal ciepła, nie ma tłoku na plażach, ani w restauracjach.

I chociaż z roku na rok notuje się wzrost zainteresowania wyjazdami za granicę, nadal wielu Polaków chce wypoczywać w naszym kraju. Albo nie pozwala im na to budżet albo nie przepadają za zorganizowanymi formami wypoczynku. Dlatego agroturystyka, która zapewnia spędzanie czasu w spokojnych, ustronnych i nie zatłoczonych miejscowościach, jest dla wielu nie mniejszą atrakcją niż kąpiel w Morzu Śródziemnym. Potwierdzeniem tego są dane zgromadzone przez firmę Acxiom Polska, przeprowadzającą Ogólnopolski Kwestionariusz Produktów i Usług, z których wynika, że ponad połowa Polaków w ostatnich latach nie wyjeżdżała nigdzie na wakacje, a z drugiej połowy szczęśliwców, którzy mogli sobie pozwolić na opuszczenie domowego zacisza, aż 74% spędzało je w Polsce, 21% w Europie, a niecałe 5% poza Starym Kontynentem.

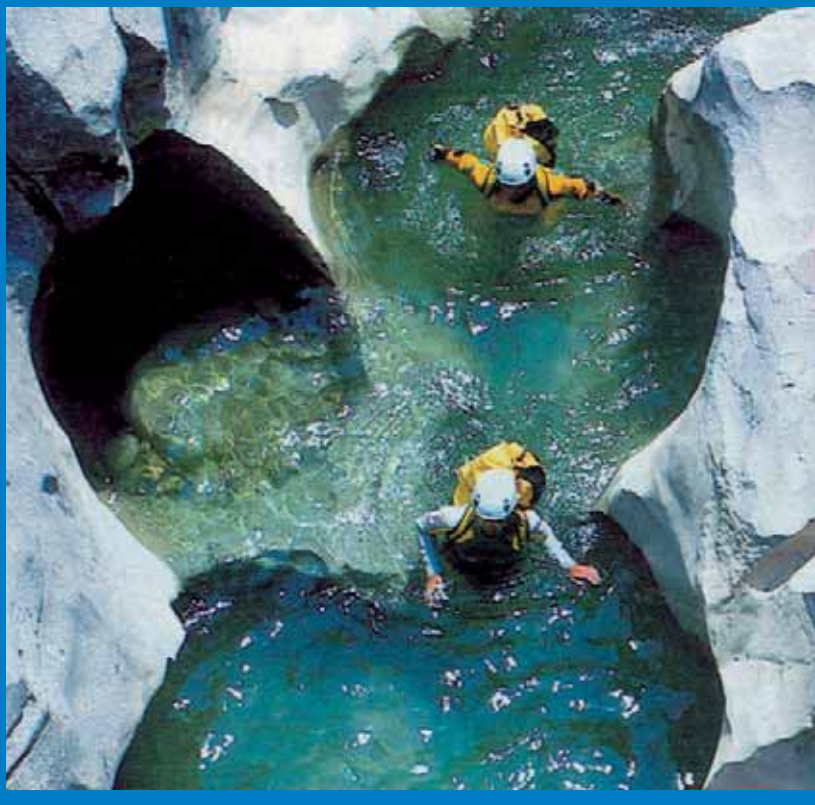
Ale wypoczynek to nie tylko słońce i plaża, czy też ustronie. To także inne, dodatkowe atrakcje, do których należą różne formy aktywnego wypoczynku, w tym sporty ekstremalne.

Wodne szaleństwo

Wakeboard

Na pierwszy rzut oka sport ten przypomina narty wodne. Ale tak naprawdę to bardziej połączenie surfingu i snowboardu. Osoba uprawiająca wakeboard ślizga się na desce surfingowej ciągnięta po tafli wody przez motorówkę, z prędkością 30 km na godzinę i wykonuje skoki w powietrzu oraz przeróżne ewolucje, na jakie pozwala deska unoszona przez fale.

Wakeboard nie jest trudną dyscypliną sportu. Wystarczy mieć silne nogi i umieć jeździć na nartach. Najlepiej zacząć od kilku ćwiczeń na lądzie, w wodzie natomiast skorzystać z porad instruktora, który udzieli wskazówek, co do sposobu wykonywania ewolucji. Zdaniem uprawiających tę dyscyplinę, już po dziesięciu lekcjach można osiągnąć niezłe wyniki w wakeboardingu. O tym, co należy zrobić, by rozpocząć uprawianie tego sportu, można przeczytać na stronie www.wakeboard.com.pl.



ZALETY

Niewiele dyscyplin sportu pomaga ujędrniać pośladki, tak jak właśnie wakeboard. Zaś kobiety, które regularnie uprawiają ten sport, mają wspaniale wymodelowane plecy.

Rafting

Popularna w ostatnich latach forma spędzania czasu wolnego to spływy pontonami po górskich rzekach. Im woda bardziej spieniona, im większe

prawdopodobieństwo napotkania przeszkód, tym spływ jest ciekawszy i dostarcza większych emocji. Dlatego w tej dyscyplinie, poza świetną kondycją fizyczną, równie istotna jest kondycja psychiczna.

Marzeniem każdego raftingowca jest spływ Wielkim Kanionem Kolorado. Ale świetne warunki oferują także alpejskie rzeki, na przykład w Austrii, Słowenii, Francji czy Szwajcarii. W Polsce pozostaje jedynie Dunajec, gdzie można z powodzeniem stawiać pierwsze kroki w tej podnoszącej adrenalinę dyscyplinie. Więcej na stronie www.kajak.org.pl.

ZALETY

Rafting jest uprawiany w grupie, pod okiem wyszkolonych instruktorów, dlatego oprócz zwykłej umiejętności pływania, sport ten wymaga także zgrania i uczy pracy zespołowej.

Canyoning

To sport łączący wspinaczkę, kajakarstwo górskie, rafting i nurkowanie. Podczas wyprawy trzeba przedzierać przez np. rwące strumienie, wodospady, jaskinie; trzeba również nurkować, a także wspinać się na głazy i wskakiwać z nich do wody lub spuszczać się po linie. Podczas wykonywania tych czynności uczestnicy zabezpieczeni są liną i kaskiem. Towarzyszy im często również instruktor.

Canyoning będący swoistą walką z dzikim żywiołem, należy do najbardziej ekstremalnych sportów. Dlatego wymaga sporo odwagi. Trzeba mieć też dobrą kondycję fizyczną, umieć wspinać się i pływać.

W Polsce brak jest terenów do uprawiania canyoningu. W rachubę może wchodzić jedynie Siklawa w Szklarskiej Porębie. Piękne tereny do uprawiania tej dyscypliny znaleźć można natomiast we Włoszech, Austrii, Słowenii i Francji, Hiszpanii. Więcej na stronie www.4risk.net.

ZALETY

Canyoning angażuje wszystkie mięśnie. Kontakt z zimną wodą (pokonanie jednej trasy zajmuje zazwyczaj kilka godzin) prowadzi do ogromnego wydatku energetycznego, od 600 do 650 kalorii na godzinę.

W modzie

Lekkość i finezja

Sukienki w kwiaty, grochy lub motyle. Często na cienkich ramiączkach, koniecznie z dużym dekoltem. Spódniczki bardzo krótkie, sięgające co najwyżej nieco za kolana, ze zwiewnych tkanin – dołem np. układające się w fale, zęby, kontrafałdy, bądź godety. Do tego bluzki, od modeli z rękawami po skąpe topiki. Jednym słowem – zmysłowość, wdzięk i elegancja.

Chociaż w wielu kolekcjach na ten sezon lansowana jest przede wszystkim kobiecość, to inspiracją dla mody jest także sport, dlatego najbardziej trafnym określeniem tegorocznych trendów jest różnorodność: sport połączony z elegancją, współczesność z tradycją, itp. Czyli trochę męsko, trochę sportowo, ale za to bardzo kobieco. Bo w tym sezonie – jak można się dowiedzieć ze strony www.moda.com.pl – nie chodzi o umiłowanie np. sportu, a jedynie o to, by ubrania, mówiły o nas (i za nas), że jesteśmy zdrowi, bogaci, seksowni, mamy pieniądze i energię.

Wdzięk i różnorodność widoczne są także w kolorach. Z jednej strony królują odcienie słoneczne, przywodzące na myśl beztroskie wakacje, bardzo pozytywne, np. pomarańcz sorbetu, odcienie zmatowionego różu, takie jak cyklamen, guma do żucia, wiśnia, uzupełniona przez delikatne zielenie – lodowe, trawiaste, z drugiej – „żywe" czerwienie, multikolory, ale również odcienie owocowo-kwiatowe i ciągle modna biel. Różne są także tkaniny: popelina, hafty angielskie, bawełny, woale, letnie tweedy – materiały lekkie, gładkie, lekko połyskujące, natomiast nadruki – kwiatowe, grochy, owady, na przykład motyle, stylizowane zwierzęta i rośliny.

A buty? Tego lata najważniejsza jest wygoda. Ale buty muszą być również trendy i w zależności od potrzeby – eleganckie, sportowe, glamour. Sezon letni obfituje w rozwiązania, które łączą wszystkie te elementy. Świadczą o tym chociażby podeszwy i wnętrza butów – są nie tylko superwygodne, robią także niezwykłe wrażenie. Zdobione są motylami, kwiatami, groszkami. Na zewnętrznej stronie butów w oczy rzucają się także różnorodne nadruki (np. duże tropikalne kwiaty). Bywają również metaliczne błyski, zarówno w butach sportowych, jak i glamour. Nie obowiązuje zatem jeden styl. W ofercie są więc brazylijskie sandały lśniące diamencikami, „autentyczne" buty ze skóry do uprawiania konnej jazdy, wysokie obcasy oraz płaskie baleriny we francuskim stylu.

Niezbędne okulary

Dyskretne i wyzywające, duże i małe, plastikowe i metalowe – styliści w tym roku proponują niezwykle szeroką gamę okularów przeciwsłonecznych. Dobrane właściwie do kształtu twarzy, są nie tylko dodatkiem do ubioru, mogą także podkreślić urodę, albo też doskonale zatuszować jej braki.

W ofercie dla ludzi młodych, którzy wolą bardziej agresywny i ekstrawagancki styl, przeważają okulary plastikowe, z dość grubymi oprawkami, o stosunkowo niewielkich kształtach, prawie zawsze prostokątnych. W modzie są także okulary nieco zaokrąglone przy zausznikach, w stylu lat sześćdziesiątych oraz oprawki „kocie", prawdziwy hit lat pięćdziesiątych. Kobiety dojrzałe mogą wybierać spośród okularów bezramkowych lub ciągle modnych oprawek z metalu – są delikatne i nie zwracają uwagi innych osób. Mężczyźni natomiast, preferują wąskie i prawie zawsze czarne modele okularów, upodabniające ich do gwiazd show businessu. Istnieje także bogata gama okularów sportowych, unisex, tj. dla pań i panów. Przy wyborze pamiętajmy tylko, by okulary nie zakrywały brwi.

W tym roku poszaleć można także z kolorami. Chociaż tego lata szkła powinny być niezbyt ciemne, ale za to istnieje możliwość wyboru spośród wielu barw.

Okulary przeciwsłoneczne są nie tylko ozdobą, czy też modnym dodatkiem do stroju. Ich zadaniem jest przede wszystkim, ochrona oczu przed szkodliwym działaniem promieniowania słonecznego, zwłaszcza promieniowania ultrafioletowego (UV). Dlatego kupujmy okulary w salonach optycznych, a nie od ulicznych sprzedawców, którzy nie zagwarantują nam szkieł pokrytych filtrem, czy też specjalną powłoką ochronną.

Tajemnice grilla

Grillowanie to jedno z najbardziej ulubionych wakacyjnych zajęć. Żeby się jednak udało, należy przestrzegać kilku ważnych reguł, a przede wszystkim pamiętać o tym, że grill to po prostu nasz poczciwy ruszt. Ale do rzeczy.

Przede wszystkim należy ogień rozpalić co najmniej godzinę przed grillowaniem, i cały czas kontrolować żar. Przy rozpalaniu węgla drzewnego stosować jedynie podpałkę, a nie benzynę, która może nas oparzyć, ale też osmalić potrawy. Produkty należy położyć na ruszcie wtedy, kiedy rozżarzoną kostkę węglową pokryje warstwa popiołu.

Nie należy dopuścić do ponownego rozpalenia się ognia, który w takiej sytuacji mógłby spalić nasze produkty.

Wyciekający z mięsa tłuszcz, który za-

czyna kapać i spadać na żar, uwalnia substancje szkodliwe dla zdrowia. Dlatego też zaleca się układanie produktów na aluminiowej tacce, albo korzystanie w tym celu z folii aluminiowej. Trzeba też pamiętać, że zwęglony pokarm (mięso, ryby, owoce i warzywa) jest szkodliwy dla zdrowia.

Oto co najlepiej jest „wrzucić na ruszt".

Warzywa: do opiekania najlepsze są przede wszystkim warzywa miękkie, takie jak papryka, cukinie, cebule, bakłażany, kukurydza, pomidory i ziemniaki – w całości albo pokrojone. Grzyby i marchew również się do tego nadają, ale wtedy, gdy przyprawi się je olejem, solą, czosnkiem i pieprzem.

Owoce: niektóre z nich, jak jabłka, gruszki, nektarynki doprawiamy alkoholem, sokami owocowymi oraz aromatami: wanilią, gałką muszkatołową, goździkami. Jeszcze lepiej owinąć owoce w folię aluminiową, aby nie wyschły i nie spaliły się. W przypadku bananów, wystarczy położyć owoce na ruszcie i zdjąć, gdy skórka stanie się czarna.

Ryby: zarówno słodkowodne, na przykład pstrągi, płotki, leszcze, jak i morskie, łososie, sole, śledzie, są wyśmienite z grilla.

Mięsa: najlepsze są mniej tłuste, na przykład schab z kością lub befsztyki wołowe. Wcześniej trzeba je zamarynować. Nie wymaga tego drób, który wystarczy tylko podzielić na porcje. Odradza się opiekać na ruszcie dziczyznę, ponieważ wymaga ona zbyt długiego czasu na przyrządzenie.

Uwaga na słońce

Wakacje kojarzą się nam przede wszystkim z wodą i beztroskim leżeniem na plaży. I choć wiemy, że promienie ultrafioletowe (UV), są szkodliwe dla naszej skóry, to trudno wyobrazić sobie letni wypoczynek bez opalania. Z uroków lata trzeba jednak korzystać z umiarem. Nadmiar promieni UV może bowiem spowodować oparzenia słoneczne wywołujące rumień oraz pieczenie. Ostatnio, zwłaszcza u osób wyjeżdżających do krajów Afryki Północnej, coraz powszechniejsza jest także alergia na promienie słoneczne, przejawiająca się wysypką na skórze bądź czerwonymi plamami. Promienie UV zwiększają wreszcie ryzyko wystąpienia nowotworu skóry, ale wpływają również na szybsze starzenie się skóry, czyli w efekcie powstawanie zmarszczek, co na pewno niepokoi wszystkie panie, zwłaszcza te rozmiłowane w kąpielach słonecznych.

Dlatego nie zapominajmy o kremach z filtrami dobieranymi do typu naszej skóry, a także o balsamach po opalaniu, które nawilżą i natłuszczą skórę. Latem nośmy też ubrania z przewiewnych i naturalnych tkanin, które także ochronią naszą skórę. Pamiętajmy wreszcie o oczach, a zwłaszcza o noszeniu okularów z filtrem zatrzymującym promienie UV. I na koniec jeszcze jedna rada – cieszmy się latem, bo ostatnio bywa kapryśne i krótkie.

Przezorny ubezpieczony

Osoby wybierające się w podróż po Europie od ubiegłego roku (teoretycznie) nie muszą ubezpieczać się od nieszczęśliwych wypadków i kosztów leczenia za granicą. We wszystkich krajach UE podstawowa pomoc lekarska jest bowiem zapewniona w ramach naszego polskiego ubezpieczenia zdrowotnego na podstawie formularza E-111. Należy jednak wcześniej w oddziale Narodowego Funduszu Zdrowia złożyć wniosek (znajdziemy go również na stronie: www.nfz.gov.pl) o wydanie formularza uprawniającego do świadczeń lekarskich w krajach Unii.

Druk E-111 wydawany jest tylko osobom ubezpieczonym, a pomoc udzielana jest tylko w nagłych wypadkach i tylko przez publiczną służbę zdrowia danego kraju. Dlatego coraz więcej osób dodatkowo się ubezpiecza. Tym bardziej, że koszt polisy turystycznej nie jest wysoki, a jej wykupienie chroni nas i zabezpiecza przed często dużymi wydatkami.

Przygotuj się do wyjazdu...

Wiele innych bardzo przydatnych informacji dla podróżujących po Europie można znaleźć w Internecie. Niektóre dane, na przykład, ceny paliw i opłaty drogowe, dostępne są na www.pzm.pl. Inne na stronach największych polskich portali, w działach poświęconych turystyce. Tam zainteresują nas z pewnością ceny niektórych produktów, turystyczne ABC, ważniejsze telefony alarmowe, adresy placówek dyplomatycznych, ograniczenia prędkości, informacje o zasadach ruchu drogowego, itp. Pomocny w planowaniu wyjazdu zagranicznego może okazać się poradnik dla Polaków wydany przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych (www.msz.gov.pl).

Im więcej posiadamy wiadomości o kraju, do którego się udajemy, jego przepisach prawnych, ale także zwyczajach, tym mniej przykrych niespodzianek będzie nas czekało podczas zagranicznych wojaży.

Tekst i zdjęcia: Andrzej Lisowski

Rajska wyspa

Sri Lanka – utożsamiana przez Marco Polo z biblijnym rajem niezwykła wyspa na Oceanie Indyjskim. Niestety, także jedno z tych miejsc Azji najbardziej dotkniętych falami ubiegłorocznego tsunami. Ucierpiał jednak tylko w części pas wybrzeża a wszystko, co najcenniejsze w historii dawnego Cejlonu jest w interiorze. W geście solidarności świat organizował zbiórki, charytatywne koncerty i obiecał, że wspólnie „pokonamy tę falę". A pokonać możemy ją także odwiedzając Sri Lankę, której przyszłość zależy właśnie od turystyki.

Wyspa bucha zielenią, z drzew zwisają owoce mango i papaje, wielkie duriany i upajająco pachnące kwiaty frandżipani. Jeszcze więcej skojarzeń z rajem przynosi wizyta w Królewskim Ogrodzie Botanicznym w Peradeniya blisko Kandy. Z porastającymi 65 hektarów 4 tysiącami gatunków roślin z całego świata. Morze orchidei, las bambusowy, aleja kokosowa, ogród japoński, dziesiątki gatunków palm (w tym znana tylko z Cejlonu palma talipot – jej ogromne liście służyły kiedyś do zapisywania kroniki wyspy), poletka – pieprzu, wanilii, goździków, cynamonu… I monstrualny figowiec – ponoć największy na świecie – z koroną o powierzchni 1600 metrów kwadratowych!

Prawdziwym bogactwem wyspy (oprócz kamieni szlachetnych – stąd pochodzi m.in. 400-karatowy szafir Blue belle of Asia) jest jednak herbata. Zbierają ją tylko kobiety. Ich zręczne palce zrywają z koron krzewów (w uprawie do 1,5 metra wysokości) najbardziej wartościowe, młode listki. Najbardziej doświadczona zbieraczka zrywa dziennie 30 – 35 kg liści, z któ-

WYSPA SŁONI I AJURWEDY

Duchowe wrażenia z sanktuariów dopełniają rozsiane po całej wyspie ajurwedyczne centra (ajurweda – holistyczna, wywodząca się ze starożytnych Indii medycyna) z tajemniczymi eliksirami, pachnącymi olejkami, specjalnie dobieranymi pokarmami, dającymi wytchnienie ogrodami. W masażu ajurwedycznym nie ma tak mocnych ucisków jak w innych rodzajach masaży. Jeden z rodzajów masaży – Marma – w niecałą godzinę porusza aż 107 najważniejszych punktów energetycznych całego ciała, uwalniając pacjenta od wszelkich stresów i napięć.

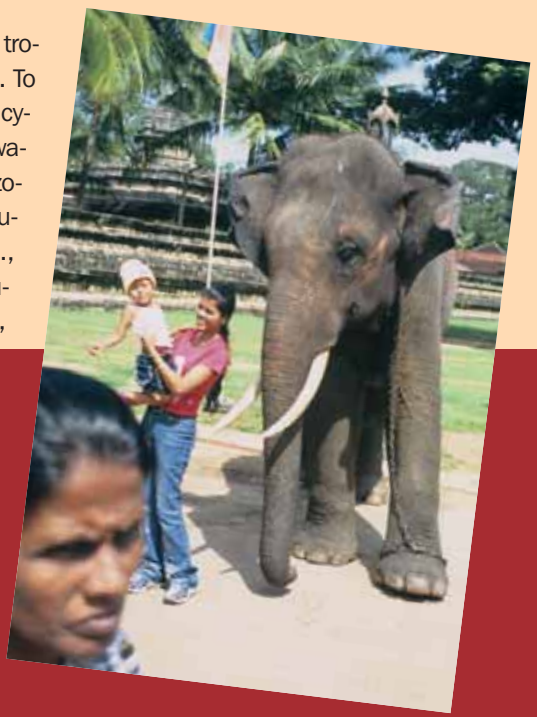
Po takim masażu do szczęścia brakuje już tylko słonia, który kojarzy się na Sri Lance z radością i dobrobytem. Na całej wyspie żyje 2.500 tych zwierząt, w tym 500 udomowionych. Są nawet

rych powstaje 7 – 9 kilogramów czarnej herbaty. Najlepsza pochodzi z upraw położonych powyżej 1200 metrów n.p.m. ale ta najlepsza z najlepszych zrywana jest (nawet ponad 2000 metrów n.p.m.) w sercu wyspy – w okręgu Nuwara Elita. Robią tam wrażenie rozległe górskie stoki w pełni porośnięte krzewami herbaty i tłumy pochylonych nad nimi zbieraczek ubranych w mieniące się mocnymi kolorami sari. A w okolicznych

fabrykach można zapoznać się z metodami produkcji, wypić filiżankę najbardziej aromatycznego na świecie napoju i zrobić zakupy w firmowym sklepie. Wprawdzie napar z herbaty znany był już w Chinach prawdopodobnie w VII wieku n.e., ale pierwsze krzaki dotarły na Cejlon – za pośrednictwem Anglików – dopiero w XIX wieku.

Dzisiejszy Cejlon to nie tylko tropikalna roślinność i herbata. To także świat bogatej kultury i cywilizacji trwającej nieprzerwanie od VI wieku p.n.e. Pozostałości pierwszej stolicy Anuradhapurny z V wieku p.n.e., świątynie buddyjskie i hinduistyczne, królewskie parki, ruiny pałaców… Duże wrażenie robi wpisana na listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO, wyrastająca z bezmiaru tropikalnego lasu forteca Sigirija, zbudowana w 473 roku. Można się tam dostać (370 metrów n.p.m.) pokonując ponad tysiąc stopni schodów. Wprawdzie z twierdzy i chronionego przez nią pałacu niewiele się zachowało, ale trud wspinaczki w upale tropików wynagradza niezwykły widok. Po drodze można podziwiać powstałe 1500 lat temu naskalne malowidła – słynne freski „Panny z Sigiryi" (kiedyś było ich 500, do dziś przetrwały 22).

Wędrując przez Sri Lankę widać na każdym kroku bogate życie religijne. Obok siebie koegzystują zgodnie meczety, świątynie hinduistyczne i katolickie. Najwięcej jest jednak buddyjskich, gdyż 70 procent ludności kraju jest wyznawcami tej religii. Według tradycji buddyzm na Cejlonie pojawił się w III w p.n.e. Dziś żyje tutaj 12 tysięcy mnichów buddyjskich, czynnych jest ponad 6 tysięcy klasztorów i świątyń, oraz 150 szkół świątynnych. Do najciekawszych sanktuariów należy m.in. świątynia Zęba Buddy w Kandy.



znaki drogowe „Uwaga! Słoń". Koniecznie trzeba jednak dotrzeć do jedynego chyba na świecie schroniska dla osieroconych i okaleczonych słoni. Znajduje się ono w Pinnewala, blisko Kegalle – między Colombo a Kandy. Żyje tutaj 61 dorosłych słoni indyjskich i 13 maluchów. Najmłodsze słoniątko ma 9 miesięcy. Ich karmienie i kąpiele obserwują i fotografują turyści z całego świata.

Wy?cigi do klienta

Joanna Polak

Firma **Kensington** jest znanym producentem renomowanych akcesoriów do notebooków. Tym razem klienci mogą zapoznać się z nowym urządzeniem zasilającym. **AC/Car/Air Adapter**. Współpracuje praktycznie ze wszystkimi rodzajami notebooków, jest idealnym rozwiązaniem dla osób, które często pracują poza biurem, więc mogą je

podłączyć do zapalniczki czy do gniazdka w samolocie. Po dokupieniu specjalnej końcówki można jednocześnie ładować swój przenośny komputer i telefon komórkowy. Kensington wychodzi naprzeciw rosnącym oczekiwaniom klientów na urządzenie o jak najbardziej kompaktowym charakterze. Firma dba o estetykę, zasilacz umieszczono w eleganckim etui.

Firma **Siemens** otrzymała już kilka nagród za projekt telefonu **SK65**. Jurorów przekonała innowacyjna klawiatura, która składa się właściwie z dwóch krzyżujących się z sobą klawiatur. Pełna wersja jest widoczna przy skrzyżowaniu dwóch paneli pod kątem 90 stopni. Dzięki zastosowaniu technologii BlackBerry użytkownik ma stały kontakt za swoją pocztą elektroniczną. Poczta odebrana przez komputer może zostać automatycznie przesłana do klienta za pomocą SK65 – można więc natychmiast odpowiadać na maile nawet będąc poza biurem. Dodatkowym atutem jest bardzo mocna bateria, która wytrzymuje nawet 250 godzin czuwania. W aparat wbudowano funkcję pomocy językowej, dzięki czemu w podróży zagranicznej można „zapożyczyć" kilka pożytecznych zwrotów.

Electrolux przyzwyczaił klientów do nowoczesnej formy i maksymalnego kom-

Funkcjonalność to główna zasada współczesnych producentów. Panasonic postarał się, aby najnowsza kamera BL-C10A była łatwa w obsłudze. To urządzenie ma szansę stać się najbardziej znienawidzonym przedmiotem w biurze. Z założenia kamera miała służyć obserwacji miejsca pracy lub zamieszkania, pod nieobecność właściciela. Za pomocą Internetu można monitorować konkretne pomieszczenie z dowolnego miejsca na świecie. Kamera nie wymaga bezpośredniego

fortu użytkowania. Lodówki z serii **Side by side** są duże, mają dwoje sąsiadujących drzwi - jedne należą do chłodziarki, drugie do zamrażarki. Jeśli lodówka osiągnie wewnątrz zbyt wysoką temperaturę, właściciel zostaje o tym poinformowany za pomocą specjalnego wskaźnika. Wszystkie informacje dostępne są w języku polskim. Nowoczesna technologia sprawia, że w naszej lodówce ani zamrażarce nie pojawi się szron. Możliwości wytwarzania lodu do napojów są imponujące – około 3,6 kg na dobę.

Dzisiejsze odkurzacze służą już nie tylko oczyszczaniu podłóg, ale zajmują się również filtrowaniem powietrza! **Oxy3system** jest najlżejszym, najcichszym odkurzaczem na rynku. Końcówka jest przystosowana zarówno do powierzchni miękkich, jak i twardych, a do struktury podłogi dostosowuje się automatycznie. Model Oxy3system jest następcą najbardziej popularnego od lat odkurzacza na światowym rynku, jakim jest Oxygen.

Firma Techmex w czerwcu bieżącego roku wprowadza na polski rynek nowy komputer przenośny – **Toshiba Tecra M4**. Dane do komputera wprowadza się za pomocą matrycy dotykowej LCD lub przy pomocy specjalnego pióra. System Toshiba Easy Guard zapewnia maksymalną ochronę danych, między innymi poprzez monitorowanie przeciążeń w 3 wymiarach i blokadę głowicy w przypadku udaru, wzmocnienie obudowy, a także użycie Trusted Platform Module, który ma zabezpieczać dane. Toshiba pracuje w systemie Microsoft Windows XP Tablet PC Edition 2005 i objęta jest trzyletnią gwarancją producenta.

podłączenia do komputera, współpracuje natomiast z routerem i najbliższym źródłem prądu. Ma wbudowany własny serwer i posiada własną stronę www, na której można oglądać żądany przekaz. Dla miłośników dobrego brzmienia powstał natomiast zestaw SC-AK 520 Compact Audio System. Producenci zamierzali stworzyć kompakt idealny do małych pomieszczeń. W zestawie są między innymi dwa głośniki, subwoofer, które dają mocny i czysty dźwięk. Urządzenie współpracuje z płytami CD i jest jednocześnie odtwarzaczem MP3. Nie zapomniano o tradycjonalistach, którzy preferują radio.

Joanna Polak

Powtórka dobrego kina

Na wypadek brzydkiej pogody warto przygotować zestaw filmów, aby mieć alternatywne źródło rozrywki. W tym miesiącu mamy do wyboru pełny przegląd ofert dystrybutorów dvd i video. „**Trzej muszkieterowie**" doczekali się już niezliczonych ekranizacji i tak pewnie będzie do końca świata. Najbardziej znana i chyba najlepsza wersja to ta z lat 70., z Richardem Chamberlainem i Faye Dunaway w rolach głównych. Na „Trzech muszkieterach" wychowały się całe pokolenia. Historia d'Artagnana, Atosa, Portosa i Aramisa ma swoich oddanych fanów. Trzeba przyznać, że historia przyjaciół walczących razem o honor króla, przyciąga kolejne pokolenia. Nielicznym, którzy nie znają książki Dumasa ani filmu, warto przypomnieć, że akcja toczy się za panowania króla Ludwika XIII. Przebiegły kardynał Richelieu przygotowuje się do zamachu stanu. Wierni muszkieterowie nie mogą do tego dopuścić.

Ostatnio ukazała się na rynku dvd seria filmów Krzysztofa Zanussiego. „**Spirala**" to popis aktorstwa Jana Nowickiego i Maji Komorowskiej. Miejscem akcji jest schronisko nad Morskim Okiem, w którym pojawia się tajemniczy przybysz. Gość okazuje się mężczyzną trudno nawiązującym kontakty, a jeśli już z kimś rozmawia, to sprawia rozmówcy przykrość. Kłóci się z przebywającymi w schronisku studentami, a kobiecie mającej problemy osobiste radzi, aby dała sobie spokój z macierzyństwem, bo jest za stara. Nagle intruz znika, wzbudzając zrozumiałe zainteresowanie służb ratowniczych. Podczas akcji okazuje się, że bohaterem jest śmiertelnie chory uciekinier ze szpitala, który przyjechał w góry, aby popełnić samobójstwo.

Filmy Zanussiego stawiają zawsze pytania o sens istnienia, ale odpowiedzi należy udzielać sobie we własnym zakresie. Pytania się nie zdezaktualizowały, można więc powiedzieć, że „Spirala" jest wciąż filmem uniwersalnym i wartym przypomnienia.

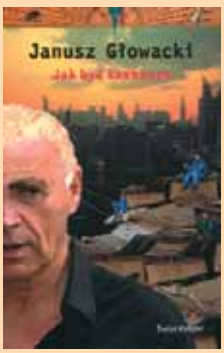
Spragnionym czegoś lżejszego, a jednocześnie intrygującego, można polecić „**Widok z sypialni**". W roli głównej występuje znany z „Akademii policyjnej" Steve Guttenberg. Historia zaczyna się niewinnie. Pracownik ma romans z żoną swego pracodawcy, co stara się utrzymać w tajemnicy. Spotykają się potajemnie, podczas jednej z takich schadzek są świadkami napadu na kobietę. Płoszą napastnika, ale dla głównego bohatera nic z tego dobrego nie wynika. Nie warto zdradzać dalszego ciągu, a jest on zaskakujący. Rynek filmowy ciągle cierpi na niedobór dobrych thrillerów psychologicznych, a ten do takich należy.

PREMIERY

„Atak na posterunek". Film nawiązujący do najlepszych lat kina policyjnego. Dzień 31 grudnia zamienia się w koszmar, kiedy na jednym posterunku w nieodpowiednim momencie spotykają się policjanci i grupa groźnych przestępców. Trzyma w napięciu do ostatniej sceny. Reż.: Jean-Francois Richet, wyst.: Ethan Hawke, Laurence Fishburne.

Joanna Polak

Od felietonów do ringu



„**Jak być kochanym**” to kolejna po „Z głowy” gratka dla wielbicieli Janusza Głowackiego. Tym razem jest to zbiór felietonów drukowanych zarówno w prasie krajowej, jak i zagranicznej. Poruszane są w nich najprzeróżniejsze tematy – od próby opisu ówczesnej rzeczywistości, poprzez przemyślenia dotyczące historii i polityki. Głowacki jak zwykle „częstuje” nas świeżym, zabawnym i błyskotliwym stylem. Głowacki to jeden z najlepszych polskich felietonistów, warto więc poświęcić chwilę, aby zapoznać się z „Jak być kochanym”. Znakiem rozpoznawczym pisarza jest mistrzowska umiejętność łączenia gorzkiej ironii i zaskakująco trzeźwego, choć subiektywnego spojrzenia. Subiektywizm jest jednak jednym z praw przysługujących artyście. *Janusz Głowacki: Jak być kochanym, Świat Książki, Warszawa 2005.*

Książka Zafrona „**Cień wiatru**” powstała w nurcie popularności literatury łączącej wątki sensacyjne z fascynacjami intelektualnymi. Powieść wykorzystuje znany od stuleci w tradycji literackiej topos książki przeklętej.

Głównego bohatera poznajemy, kiedy jest jeszcze dzieckiem i kiedy spotyka książkę swego przeznaczenia. Czy przyniesie mu ona szczęście, czy pecha, muszą przekonać się sami czytelnicy. Zafron ma ciekawy, lekko archaiczny sposób narracji, jest to pewnie również zasługa dobrego tłumaczenia. Dzięki temu zabiegowi, nie bardzo można się zorientować, kiedy naprawdę rozgrywa się akcja. Wątki przeplatają się zaskakująco, by na końcu wyjaśnić się we względnym „happy-endzie”. Książka przez cały czas trzyma w napięciu. *Carlos Ruiz Zafron: Cień wiatru. Muza. Warszawa 2005.*

Powieść „**Ring**” stała się podstawą do nakręcenia „kultowego” już filmu o tym samym tytule (powstały już dwie ekranizacje – japońska i amerykańska). Przerażająca historia dziwnej kasety video wystraszyła już miliony widzów na świecie. Otóż charakter książki jest inny, dużo więcej miejsca poświęca się w niej raczej psychologicznej matni niż dosłownemu strachowi. Głównym bohaterem jest dziennikarz dużego tokijskiego dziennika. Ma siedem dni na rozwiązanie zagadki, tym bardziej, że wśród przypadkowych odbiorców kasety znalazły się żona i córeczka dziennikarza. W przypadku tej książki potwierdza się reguła, że najbardziej przerażające są nie opowieści pełne krwawych scen, a raczej „duszny klimat” potęgujący wrażenie osaczenia. *Koji Suzuki: Ring. Znak. Kraków 2004.*

„Mean Creek”. Akcja filmu toczy się w małym miasteczku w stanie Oregon. Grupa nastolatków udaje się na rejs łódką, aby uczcić urodziny jednego z nich. W czasie rejsu okazuje się, że cel wycieczki jest zgoła inny....

Reż.: Jacob Baron Esters, wyst.: Rory Culkin, Ryan Kelley.

Biuro pod ręką

Marcin Matuzik

porady

Choć komputery przenośne są droższe od stacjonarnych o porównywalnych parametrach, mają jedną zasadniczą zaletę – można ich używać w różnych warunkach. Dla użytkowników najważniejszymi cechami notebooka są długość pracy bez ładowania baterii, wydajność sprzętu oraz małe rozmiary. Nie bez znaczenia jest także czas ładowania baterii oraz jakość monitora.

Kupując laptopa powinniśmy zadać sobie kilka zasadniczych pytań:

Po co nam laptop?

Czy będziemy używać go do pracy, w terenie czy w domu do nauki? Czy ma być naszym jedynym komputerem, czy uzupełnieniem stacjonarnego? Jak często będzie podróżował? Model powinniśmy dobrać także w zależności od zawodu, jaki wykonujemy. Inne parametry będą potrzebne dziennikarzowi lub księgowej, którzy potrzebują stosunkowo prostego, ale niezawodnego sprzętu, inne architektowi lub fotografikowi, używającym skomplikowanych programów graficznych.

Używany czy nowy?

Decydować powinien czynnik ekonomiczny a także warunki, w jakich ma pracować komputer. Jeśli nasza praca sprawia, że komputer jest narażony na urazy, lepiej zaopatrzyć się w sprzęt używany. Wtedy należy sprawdzić, w jakim stanie jest bateria, monitor i klawiatura – elementy narażone w laptopach na największe zużycie lub uszkodzenia. Decydując się na sprzęt używany powinniśmy raczej wybrać sprzęt markowy. Do takiego łatwiej dokupić części zamienne, znaleźć autoryzowany serwis, mniejsze jest ryzyko niespodziewanych awarii.

Ufaj i kontroluj

Kupując używanego notebooka należy sprawdzić monitor. Metodą chałupniczą czyli wyświetlając jednolite kolorowe tła na monitorze, by sprawdzić, czy wszystkie jego punkty świecą. Jeśli chcemy na laptopie oglądać filmy należy też przetestować odtwarzanie obrazów w różnych formatach. Kłopoty może sprawić nie tylko mała ostrość monitora lub uszkodzenia, lecz również mało wydajna karta graficzna, pamięć lub procesor.

Kolejnym słabym punktem używanych laptopów jest bateria. Jeśli podczas eksploatacji była wymieniana, możemy spodziewać się, że dość długo będzie działać prawidłowo. Jeśli jest stara, może ulec awarii w każdej chwili. Warto sprawdzić, ile czasu pracuje komputer bez włączonego zasilacza i jak długo bateria się ładuje.

Klawiatura, dla osób piszących istotny element komputera, też wymaga sprawdzenia. Zarówno w sprzęcie nowym jak i używanym należy sprawdzić nie tylko działanie poszczególnych klawiszy, lecz także ich wielkość i układ. W niektórych komputerach oprócz klawiszy funkcyjnych w górnej linii pomniejszone są także klawisze z cyframi, co może być mankamentem dla osób często ich używających. Ponadto poszczególne linie klawiszy mogą być w poziomie poprzesuwane w najrozmaitszy sposób, a niektóre klawisze funkcyjne, do których używania jesteśmy przyzwyczajeni, poukrywane w najdziwniejszych miejscach. To efekt

DOSTĘP BEZ KABLA

Laptop w podróży umożliwia korzystanie z Internetu. Warto więc, by był wyposażony w kartę sieciową. Dobrze też mieć modem w postaci wkładanej do komputera zewnętrznej karty. Oprócz klasycznego sposobu przy użyciu kabla do Internetu można uzyskać także dostęp dzięki technice W-Lan czyli dostępu bezprzewodowego.

miniaturyzacji laptopów. Dlatego kupując komputer przenośny powinniśmy odpowiedzieć sobie na pytanie, czy ewentualnie dziwny układ klawiszy jest dla nas dopuszczalny czy nie.
Oprócz newralgicznych części komputera należy też sprawdzić obudowę. Porysowane śruby znaczą, że komputer był często otwierany. Ponadto trzeba sprawdzić prawidłowe funkcjonowanie napędów dysków oraz ich zaczepów do obudowy (najczęściej bywają wymieniane) oraz prawidłowe działanie gniazd i przełączników.

Myszka czy trackball?

Do laptopa można podłączyć zewnętrzną klawiaturę, mysz i monitor. W podróży nie zawsze na to jest czas. Dlatego wybierając komputer przenośny warto zwrócić uwagę, jakie urządzenie zastępuje w nim myszkę: trackball (kula z dwoma przyciskami) czy nazywana tak samo dźwigienka między przyciskami klawiatury. Innym rozwiązaniem jest touchpad, czyli płytka po której przesuwa się palcem, by przesunąć kursor. Dla osób dużo piszących najwygodniejszy jest trackball w postaci małego joysticka.

Zrób stacjonarnego

Wygodnym urządzeniem dodatkowym dla użytkowników laptopów jest stacja dokująca czyli podstawka pod komputer, do której są podłączone urządzenia peryferyjne i zasilanie. Czyni wtedy z komputera w domu lub pracy komputer stacjonarny. Tańszym i mniej skomplikowanym sposobem na zwiększenie wygody użytkowania laptopa jest korzystanie z replikatora portów, czyli przystawki, do której przypięte są urządzenia peryferyjne. Urządzenie to przypina się do komputera jednym złączem a pozwala uniknąć ciągłego przypinania wszystkich urządzeń do laptopa.

Nie ma róży bez kolców

Jedną z wad laptopów jest trudniejsze niż w wypadku komputerów stacjonarnych, unowocześnianie sprzętu i droższe koszty naprawy. Części do laptopów są zminiaturyzowane, przez co droższe, ponadto w małej obudowie mieści się mniej niż w stacjonarnym komputerze. Najłatwiej w laptopie zwiększyć pamięć podręczną. Kupując go należy zwrócić uwagę, czy posiada dodatkowe gniazda na układy scalone pamięci i czy łatwy jest do nich dostęp.

Kup sprawny i legalny

Miejsc, w których można kupić laptopy jest wiele. Nowe najlepiej nabyć w autoryzowanych salonach, by nie mieć kłopotu z gwarancją i serwisem. Przenośny komputer można również kupić w sklepach internetowych. Tam lepiej jednak zaopatrzyć się tylko w sprzęt nowy, gdyż używany zawsze wymaga przetestowania, bo to urządzenie delikatne. Warto korzystać z renomowanych sklepów a nie z wirtualnych giełd, gdzie nie ma możliwości przetestowania sprzetu. Na giełdach nie wirtualnych warto upewnić się, czy sprzęt nie jest kradziony.

By skorzystać z tej usługi należy jedynie posiadać komputer, telefon lub palmtop, wyposażony w kartę w-lan, zapewniającą możliwość bezprzewodowego dostępu do sieci. Ale trzeba też znajdować się w miejscu opatrzonym znakiem operatora oznaczającym dostęp do sygnału Internetu. Rozwiązanie to pozwala uniknąć szukania miejsca do podłączenia komputera do Internetu podczas pracy na konferencjach. Jego atutem jest przede wszystkim brak łączącego komputer z gniazdkiem kabla. Punkty oznaczone znakiem znajdują się w hotelach, centrach konferencyjnych, restauracjach i innych miejscach publicznych. To nie tylko doskonała oferta dla osób pragnących skorzystać z Internetu – umożliwia także skorzystanie z firmowego Intranetu.

Marek Pacuła, rys. Janusz Stefaniak

Czytając - pomyśl,
jak nie myślisz - nie czytaj.

Notatki z podróży

Marek Pacuła jest konferansjerem i kierownikiem artystycznym krakowskiej Piwnicy pod Baranami

KRAJOWE WIADOMOŚCI O PRZEDŁUŻONEJ DACIE WAŻNOŚCI

WARSZAWA

Nasza stolica ma się dobrze, a nawet jeszcze lepiej. Tysiące zadowolonych mieszkańców spaceruje po ulicach całymi rodzinami lub przesiaduje w licznych restauracjach, pubach i kawiarniach. Ci, którzy akurat nie spacerują, kupują sobie to, na co mają ochotę w niezwykle bogato zaopatrzonych sklepach, magazynach i supermarketach.

W salonach samochodowych ruch jak przez gwiazdką Bożego Narodzenia, choć gwiazdka dawno minęła. Niektórzy niezdecydowani kupują po dwa albo trzy modele samochodu twierdząc, że zastanawiać się będą na spokojnie w domu, bo teraz nie mają czasu, a czas to pieniądz, a pieniądze w Warszawie leżą wszędzie o czym świadczą tysiące zadowolonych z siebie mieszkańców stolicy, spacerujących po ulicach całymi rodzinami… Jeżeli spotkasz na warszawskiej ulicy człowieka, który nigdzie nie spaceruje, jest bez rodziny i w dodatku niezadowolony, niechybnie jest to przybysz z Krakowa.

KRAKÓW

Ruch w mieście prawostronny, to nie to, co w Londynie. Kobiety ubrane zimowo, nie tak jak w Paryżu. Mężczyzn prawie nie widać, bo jeżdżą samochodami więc nie bardzo wiadomo, jak są ubrani. A dookoła, gdzie spojrzeć, historia kołem się toczy, dlatego krakowscy uczeni są zdania, że koło z pewnością wymyślono w Krakowie. Przykładem najbardziej zbędnego koła jest krakowski Barbakan, który stoi sobie spokojnie i nikt właściwie nie wie, do czego ma służyć bo przecież najbardziej nam teraz potrzebnym kołem, jest koło ratunkowe.

GDAŃSK

Mgła, mgła, mgła. Zza mgły słychać syreny statków i śpiewy marynarzy. Wszystko wskazuje na to, że gdzieś niedaleko jest morze. A co w morzu? – zapytacie dociekliwie. Odpowiadam szczerze i bezstronnie – NIC. Kompletnie nic. Śledzie uciekły do Szwecji, żeby nie płacić VAT-u, a flądry do Rosji, gdzie się odchudzają.

O tym, co się dzieje w pozostałych miastach już wkrótce, albo w najbliższej przyszłości, to znaczy nie bardzo wiadomo kiedy, skoro przyszłość mamy taką, jakiej sami nie wymyślilibyśmy sobie lepiej. A co to znaczy lepiej? Odpowiedzi prosimy szukać w stolicy.

KINO FORM NIEDUŻYCH przedstawia:

„MYŚLIWY"

POZIOMO: 1. religia z nirwaną, dominująca w wielu krajach azjatyckich. **5.** dozorca. **7.** Lauda w wyścigówce. **8.** syn urzędnika królewskiego kojarzącego się z... budowaniem mostów przez jaworowych ludzi. **9.** dalszy nastąpi. **11.** gra planszowa lub mieszkaniec Pekinu, Szanghaju. **13.** wielkie ubóstwo. **14.** to, co zebrano z pola. **15.** dawna złota moneta francuska; ludwik. **16.** pole po skoszeniu zbóż. **18.** noże, widelce, łyżki. **20.** odezwa, apel. **22.** „... Charliego" – popularny serial TV. **24.** góralskie buty. **27.** Ignacy, subiekt z „Lalki". **29.** miasto z Fabryką Naczyń Emaliowanych. **30.** kiełbaska z niego – pycha! **31.** narząd oddechowy kręgowców. **33.** „... w tomacie" – tytuł wiersza K.I. Gałczyńskiego. **35.** polski zespół grający utwory z repertuarów The Beatles, Czerwonych Gitar i Trzech Koron. **36.** psia troska z wiersza Jana Brzechwy. **37.** realizowany w kasie. **38.** „Bo tutaj jest jak jest" – śpiewał z Borysewiczem. **39.** blaszany ptak na szczycie wieży.

PIONOWO: 1. pocztowy formularz. **2.** przewód traci ją, gdy go coś zatka. **3.** lampka na grób. **4.** tańcowały dwa. **5.** sielski przedpokój. **6.** kapitan MO z komiksów Grzegorza Rosińskiego. **8.** praktykant. **9.** kapelusz iluzjonisty. **10.** w kratkę, na gorąco, z bitą śmietaną lub dżemem. **12.** dodawany do wody w miejskich wodociągach. **16.** ptak budujący gniazda w kształcie rękawicy. **17.** bezpieczniki lub dodatkowe lekcje. **19.** kosmici. **21.** Wielki ... – to jedno z określeń Lecha Wałęsy. **23.** pierwiastek kojarzący się z pewną amerykańską Doliną oraz – ogólniej – z mikroelektroniką. **25.** najdrobniejsza moneta Luksemburga, Austrii, Hiszpanii... **26.** sowa o złowróżbnym – wg tradycji ludowej – głosie. **28.** syn rozbójnika Rumcajsa. **29.** broń. **32.** członek grupy etnicznej zamieszkującej Beskid Niski. **33.** o tyczce lub na bank. **34.** rzemień do chłostania.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 3 Z NR 53

POZIOMO: 1. fabryka **6.** opuszka **11.** sport **13.** łabędzie **14.** bagażnik **15.** Elvis **16.** prawo **18.** szwadron **19.** Tipo **21.** Kosowo **23.** jen **24.** los **26.** spec **28.** kierat **31.** krypta **34.** złaz **35.** raz **36.** Ray **37.** brelok **39.** masa **41.** lusterko **43.** tajga **45.** osada **47.** Giovanni **48.** utarczka **49.** korek **50.** kordiał **51.** tajniak

PIONOWO: 1. Albea **3.** radio **4.** ksieni **5.** apel **6.** Orbis **7.** ptaszynka **8.** spalanie **9.** kontrola **10.** słupek **12.** skunks **17.** wloty **19.** tost **20.** ojczym **22.** orka **25.** Otto **27.** parokonka **29.** izba **30.** rzeka **32.** rzeszoto **33.** przejazd **35.** Religa **38.** krawat **40.** siatka **42.** osioł **43.** Turyn **44.** Józwa **46.** duet

Prawidłowe rozwiązania nadesłali: **Felicja Gawrońska**, **Mieczysław Łoboz** i **Bożena Łagosz**.

ROZWIĄZANIE MAŁEGO ZADANIA

Barchetta, Trepiuno, Seicento (ibuprom, prestiż, grzanie, leniuch, western, sznycel, kołczan, bohater, sejsmik, fitness).

Rozwiązanie tego zadania przysłał **Rafał Kraska**.

Zwycięzcy otrzymali nagrody książkowe.

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

Szyfrogram

6	4	29	25	13	14	34
32	15	11	21	9	30	18
22	3	28	31	23	33	8
12	35	16	1	20	10	27
19	26	5	17	7	24	2

PIONOWO:

6. autor książki o Robinsonie Cruzoe.
4. wodna – zwana jest też nenufarem.
29. źdźbła zbóż po wymłóceniu.
25. znajdzie w niej schronienie kangurek.
13. skrzydło wiatraka.
14. jakobinka, roślina z rodziny astrowatych.
34. rzucana pod nogi.

Litery odgadywanych wyrazów, przeniesione do kratownicy zgodnie z numeracją, utworzą tytuł piosenki Andrzeja Rosiewicza.

																1	2	3	4	5	6	7	8	9	10											
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35										

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
FRESH	**22.700****	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.143.2z4JD
ACTUAL	**22.525**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.143.2
ACTIVE	**23.375**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.243.2

• 009 – ABS zł 1.955 • 025 – Klimat. zł 2.975 • 028 – Elektr. ster. szyby przed. zł 595 • 030 – Przyc. szyby aterm. zł 255 • 082 – Przyst. pod radio zł 170 • 097 – Lampy przeciwmgielne zł 425 • 108 – Felgi alum. zł 1.062,50 • 112 – Wpom. el. kierownicy zł 1.615 • 195 – Siedz. tylne dziel. zł 340 • 197 – Chlapacze zł 42,50 • 210 – Lakier metaliz. zł 913,75 • 228 – Cent. zamek zł 297,50 • 313 – Radioodt. kaset. zł 1.105 • 399 – Dach otw. elektr. – długi zł 2.040 • 431 – Felgi alum. 13" + opony 165/65/13 zł 1.232,50 • 457- Zderzaki w kol. nadwozia zł 510 • 502 – Poduszka pow. pas. zł 935 • 564 – Radio z CD zł 1.360 • 718 – System audio hi-fi (2 dod. głoś. 100W) zł 510 • 5B2 – Lakier sportowy zł 340 • 927 – Ochr. listwy boczne zł 127,50 • 58H – Pakiet Estetyka zł 170

****** Cena wersji FRESH nie podlega upustom.

PANDA

1.1 FRESH	**27.800****	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.010.0z4JD
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 FRESH	**34.000****	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.014.0z4JD
1.3 Multijet 16v ACTUAL	**30.600**	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.014.0
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	**32.980**	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 – Przystos. do mont. radia zł 340 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 510 • 102 – Spryskiwacze reflek. zł 510 • 108 – Felgi alum. 14" + opony 185/65/14 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, 50X) zł 3.740 • 4DN – Pakiet Panorama (zawiera opcje 008, 218, 399, 50X) zł 3.060 • 4DP – Pakiet Cult (zawiera opcje 008, 097, 218, 564, 245, 102, 108, 295, 626, 182, 140, 50X) 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)*

****** Cena wersji FRESH nie podlega upustom.

PUNTO

1.2 FRESH	**31.500****	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4z4JD
1.3 MULTIJET 16v FRESH	**41.000****	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.011.4z4JD
1.2 ACTUAL	**30.600**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4
1.3 MULTIJET 16v ACTUAL	**38.675**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.011.4
1.2 ACTIVE	**32.810**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.110.4
1.3 MULTIJET 16v ACTIVE	**40.035**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.111.4
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
1.3 MULTIJET 16v DYNAMIC	**42.330**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.211.4
1.2 FRESH	**32.500****	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.040.4z4JD
1.3 MULTIJET 16v FRESH	**41.000****	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.041.4z4JD
1.2 ACTUAL	**31.450**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.040.4
1.3 MULTIJET 16v ACTUAL	**39.525**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.141.4
1.2 ACTIVE	**33.660**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.140.4
1.3 MULTIJET 16v ACTIVE	**40.885**	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
1.3 MULTIJET 16v DYNAMIC	**43.180**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.241.4

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• 082 – Przyst. do mont. radia zł 340 • 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 • 315 – Radio z CD zł 1.275 • 329 – Kierownica pokryta skórą zł 255 • 392 – ESP (tylko z 1.3 JTD 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 • 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) zł 1.870 • 451 – Radioodtwarzacz kaset. zł 850 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 42,50 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.020 • 511 – Trzeci zagłówek tylny zł 425 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.700 • 717 – Autoradio CD MP3 + subwoofer zł 1.700 • 718 – Subwoofer zł 425 • 876 – Zderzaki w kol. nadwozia zł 510 • 923 – Spoiler dach. zł 340 • 927 – Listwy ochronne drzwi zł 170

****** Cena wersji FRESH nie podlega upustom.

FIAT

STILO 2005

	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 FRESH	**45.900****	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3VA.2
1.9 JTD 100 FRESH	**53.900****	1910	100	183	5,3	3-drzwiowy	192.3VS.2
1.4 16v ACTIVE	**47.090**	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3JA.2
1.4 16v RACING	**49.640**	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3RA.2
1.6 16v ACTIVE	**50.490**	1596	103	185	7,3	3-drzwiowy	192.3JX.2
1.9 JTD 100 ACTIVE	**53.890**	1910	100	183	5,3	3-drzwiowy	192.3JS.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**55.590**	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.3J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**59.415**	1910	115	192	5,3	3-drzwiowy	192.328.2
1.9 MULTIJET 16v 140 DYNAMIC	**64.515**	1910	140	203	5,4	3-drzwiowy	192.32R.2
1.9 MULTIJET 16v 140 SCHUMACHER	**74.715**	1910	140	203	5,4	3-drzwiowy	192.3SR.2
1.4 16v FRESH	**45.900****	1368	95	178	6,8	5-drzwiowy	192.5VA.2
1.9 JTD 100 FRESH	**53.900****	1910	100	181	5,5	5-drzwiowy	192.5VS.2
1.4 16v ACTIVE	**47.090**	1368	95	178	6,8	5-drzwiowy	192.5JA.2
1.6 16v ACTIVE	**50.490**	1596	103	183	7,4	5-drzwiowy	192.5JX.2
1.9 JTD 100 ACTIVE	**53.890**	1910	100	181	5,5	5-drzwiowy	192.5JS.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**55.590**	1910	115	190	5,4	5-drzwiowy	192.5J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**59.415**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.548.2
1.9 MULTIJET 16v 140 DYNAMIC	**64.515**	1910	140	200	5,6	5-drzwiowy	192.54R.2

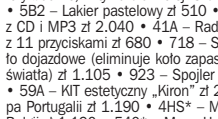
STILO MW

1.4 16v FRESH	**49.400****	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7VA.2
1.9 JTD 100 FRESH	**57.400****	1910	100	181	5,6	5-drzwiowy	192.7VS.2
1.4 16v ACTIVE	**50.065**	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7JA.2
1.6 16v ACTIVE	**53.465**	1596	103	183	7,6	5-drzwiowy	192.7JX.2
1.9 JTD 100 ACTIVE	**56.865**	1910	100	181	5,6	5-drzwiowy	192.7JS.2
1.9 JTD 115 ACTIVE	**58.565**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.7J8.2
1.9 JTD 115 DYNAMIC	**62.390**	1910	115	190	5,6	5-drzwiowy	192.748.2
1.9 MULTIJET 16v 140 DYN.	**67.490**	1910	140	200	5,6	5-drzwiowy	192.74R.2

• 023 – Szyby elektr. podn. tylne zł 850 • 025 – Klimatyzacja zł 4.250 • 097 – Zintegrow. światła przeciwmgielne zł 340 • 140 – Automat. klim. dwustrefowa zł 5.525 • 140 – Automat. klim. dwustref. (dopłata do opcji 025) zł 1.700 • 200 – Dod. podgrzewacz temp. wnętrza (dla silników diesla) zł 425 • 205 – Autonom. ogrzewacz Webasto zł 3.910 • 210 – Lakier metal. zł 1.445 • 211 – Tapicerka skórzana 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 • 108 – Felgi alum. i opony 195/55/15 4 szt. zł 1.360 • 431 – Felgi alum. 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 • 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 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.105 • 510 – Tylne boczne poduszki pow. zł 1.275 • 451 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 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 • 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 wnętrza 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 felgą 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 • 4HS* – Mapa Wschodniej Europy (m. in. Polski) 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)* ****** Cena wersji FRESH nie podlega upustom.

ALBEA 2005



1.2 16v ACTIVE	**29.741,50**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.164.0
1.2 16v DYNAMIC	**32.291,50**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.166.0

• 008 – Zdalne sterowanie centralnym zamkiem 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

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 06 czerwca 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

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 8v FRESH	46.210**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.811.0
1.3 Multijet 16v FRESH	52.810**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.815.0
1.4 8v ACTIVE	44.888,50	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.011.0
1.3 Multijet 16v ACTIVE	50.498,50	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.815.0
1.4 8v DYNAMIC	48.798,50	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.511.0
1.4 16v DYNAMIC	50.668,50	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	135.512.0
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	54.408.50	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.515.0

• 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 850 • 025 – Klimatyzacja zł 3825 • 051 – Czujnik zmroku zł 255 • 070 – Szyby przyc. boczne i tylna zł 595 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 102 – Sprysk. reflekt. zł 595 • 108 – Koła ze stopu 15", opony 195/60/15 zł 1.530 • 431 – Koła ze stopu 15", opony 195/60/15 zł 1.700 • 432 – Koła ze stopu 16", opony 205/50/16 zł 2.550 • 406 – Koła stalowe 15", opony 195/60 R15 zł 255 • 132 – Podłok. siedzenia kier. zł 170 • 140 – Klimatyzacja aut. dwust. (dop. do wer. z klim. man.) zł 2.550 • 210 – Lakier metal. zł 1.530 • 245 – Ster. radiem na kier. (6 przyc.) zł 595 • 347 – Czujnik deszczu zł 255 • 357 – Relingi dachowe zł 595 • 365 – TMPS (czuj. ciś. pow. w oponach) zł 595 • 392 – ESP zł 3.825 • 400 – Dwucz. szklany dach otw. elektr. zł 4.165 • 407 – Automat. skrzynia biegów (dost. z silnikami 1.4 16v i 1.3 JTD) zł 4.250 • 40 X – Wielofunk. siedz. tylne (jak w wersji Dynamic) zł 850 • 40Y – Regul. lędźw. siedz. kierowcy zł 170 • 416 – Cruise Control zł 1.275 • 43H – Podłok. siedz. pasaż. zł 255 • 456 – Regul. lędź. siedz. pasaż. zł 170 • 499 – Zestaw fix&go zł 85 • 505 – Poduszki pow. boczne zł 1.105 • 508 – Czujnik park. zł 850 • 563 – Zmien. płyt CD zł 1.190 • 564 – Radio z CD zł 1.530 • 614 – Kurtyny pow. boczne zł 1.275 • 709 – Ster. radiem i naw. na kier. (8 przyc. + 3) zł 595 • 717 – Radio z CD MP3 zł 1.530 • 718 – Instal. Hi-Fi z subwoof. zł 850 • 823 – Gniazdo 12V w bag. zł 85 • 833 – Przyst. do radiotelefonu zł 340 • 835 – Schowki na podsufitce zł 255 • 904 – System Connect Nav+ zł 6.715 • 989 – Zestaw dla palaczy zł 85 • 352 – Korek wlewu paliwa zam. na kluczyk zł 187 • 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 • 549 – Mapa Danii* zł 1.190 • 356 – Mapa Portugalii* zł 1.190 • 574 – Mapa Hiszpanii* zł 1.190 • 5B2 – Kolor pastelowy Extraserie zł 680 • 211 – Tapicerka skórzana zł 5.100 • 728 – Tapicerka z Alcantary zł 2.975 • 802 – Kolor met. Extraserie zł 1.700 • 129 – Pakiet zimowy zł 1.530 • 543 – Trzeci zagłówek tylnej kanapy zł 170 • 218 – Elektr. ster. lusterka zł 4250

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 903, 904* – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)

****** Cena wersji FRESH nie podlega upustom.

NOWA MULTIPLA

1.6 16v FRESH	59.950**	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.211.2z4JD
1.9 JTD FRESH	65.450**	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.2z4JD
1.6 16v ACTIVE	58.097,50	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.211.2
1.9 JTD ACTIVE	62.772,50	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.2
1.6 16v DYNAMIC	62.347,50	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.411.2
1.9 JTD DYNAMIC	66.597,50	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.431.2

• 009 – ABS zł 2.465 • 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 765• 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 – Alarm zł 1.020 • 451 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 413 Pakiet AUDIO zł 680 • 980 – Pełnowymiarowe koło zapasowe zł 85 • 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 • 982 – Koło zapasowe – felga alum. 15", opona 195/60/15 zł 680 • 441 – Elektrycznie ustaw. i składane lusterka zł 425 • 465 – Konsola z lodówką zł 255 • 505 – Poduszki pow. boczne przednie zł 1.105 • 508 – Czujniki parkowania tylne zł 850 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.190 • 576 – Podwójny dach otwierany elektr. zł 4.250 • 070 – Szyby tylne przyc. w kolorze niebieskim zł 595 • 564 – Radioodtwarzacz CD zł 1.530 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 85 • 320 – Kierownica i gałka zmiany biegów obszyte skórą zł 425 • 614 – Kurtyny powietrzne zł 1.275 • 245 – Ster. radiem na kierow. zł 595• 269 – Nawigator zł 5.525 • 903 – Connect Nav zł 9.350 • 392 – ESP zł 3.825 • 469 – Fotel tylny środkowy przesuwany zł 170 • 658 – Schowek pod siedzeniem pasażera zł 255 • 672 – Pakiet Komfort zł 850 • 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 • 220 – Tablica rozdzielcza wykonana z PCV (w standardzie tablica pokryta tkaniną) zł 0

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 269, 903* – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)

****** Cena wersji FRESH nie podlega upustom.

DOBLÒ

1.2 BZ ACTUAL	37.995	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.410.1
1.3 JTD ACTUAL	44.115	1251	70	145	5,5	4-drzwiowy	119.417.1
1.2 BZ ACTIVE	39.780	1242	65	142	7,5	4-drzwiowy	119.510.1
1.6 16v ACTIVE	43.350	1596	103	168	8,6	4-drzwiowy	119.511.1
1.9 JTD ACTIVE	48.790	1910	105	168	5,8	4-drzwiowy	119.513.1
1.3 JTD ACTIVE	45.900	1251	70	145	5,5	4-drzwiowy	119.517.1
1.6 16v FAMILY	48.280	1596	103	168	8,6	5-drzwiowy	119.521.1
1.9 JTD FAMILY	53.720	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.523.1
1.6 16v DYNAMIC	46.070	1596	103	168	8,6	5-drzwiowy	119.711.1
1.9 JTD DYNAMIC	51.510	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.713.1
1.3 JTD DYNAMIC	48.620	1251	70	145	5,5	5-drzwiowy	119.717.1
1.9 JTD MALIBU	62.305	1910	105	168	5,8	5-drzwiowy	119.813.1

• 008 – Centr. zamek ster. z pilota 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 • 070 – Przyc. szyby boczne i tylne zł 765 • 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 kluczyk 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 212,5 • 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 1.190 554 – Mapa Wlk. 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
ULYSSE							
ACTIVE 2.0 16v	**90.185**	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	179.111.0
ACTIVE 2.0 JTD	**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	179.957.0

• 064 – Superblokada zł 595 • 070 – Przyciemniane tylne szyby (tylko z pakietem Superwidoczność) zł 850 • 087 – 3 rząd siedzień (2+3+2 razem 7 miejsc) zł 2.932 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 850 • 108 – Felgi aluminiowe 15", opony 215/65/15 zł 1.700 • 119 – Siedzenie kierowcy elektr. regul. podgrzew. z pamięcią zł 3.825 • 131 – Roleta bagażnika (długa) stan. w wer. 5 osob. opcja w przyp. zamów. 087 lub 897 lub 965 zł 255 • 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 10.625 • 224 – Superblokada + alarm zł 1.530 • 230 – Światła ksenonowe zł 2.975 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów pokryte skórą zł 425 • 359 – Relingi dachowe poprzeczne zł 1020 • 365 – Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami alum.) zł 425 • 381 – Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej zł 425 • 392 – ESP + ASR + MSR zł 2.465 • 406 – Felgi stalowe 16", opony 215/60/16 zł 595 • 416 – Tempomat zł 765 • 440 – Fotele przednie obrotowe zł 1.020 • 452 – Przednie fotele podgrzewane zł 935 • 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 tylne elektr. ster., elektr. blokada drzwi, osłony przeciwsłoneczne dla 2 rzędu, elektr. ustaw. lust. zew. zł 1.530 • 659 – Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i tylnej szyby zł 212,50 • 897 – Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.465 • 903 – System CONNECT NAV zł 5.100 • 904 – System CONNECT NAV+ zł 8.925 • 965 – Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 4.250 • 40E – Pakiet Superwidoczność zł 1.275 • 40EK – Pakiet Professional (zawiera opcje 359, 381, 508) zł 2.720 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 14.450 • 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 • 5A1 – Felgi alum. opony 215/60/16 zł 2125

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 903, 904 –* mapa musi być zamówiona z nawigatorem*)*

ALFA ROMEO 147							
147 1.6 TS 105 KM IMPRESSION	**56.015**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.531.1
147 1.6 TS 105 KM PROGRESSION	**60.265**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.031.1
147 1.6 TS 105 KM DISTINCTIVE	**64.600**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.231.1
147 1.6 TS 120 KM DISTINCTIVE	**67.490**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.431.1
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**78.540**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.335.1
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**84.830**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.835.1
147 1.9 JTD 115 KM PROGRESSION	**71.230**	1910	115	191	5,8	3-drzwiowy	190.134.1
147 1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**74.715**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.137.1
147 1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**78.965**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.437.1
147 1.6 TS 105 KM IMPRESSION	**57.715**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.551.1
147 1.6 TS 105 KM PROGRESSION	**61.965**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.051.1
147 1.6 TS 105 KM DISTINCTIVE	**66.300**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.251.1
147 1.6 TS 120 KM DISTINCTIVE	**69.190**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.451.1
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**80.240**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.355.1
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**86.530**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.855.1
147 1.9 JTD 115 KM PROGRESSION	**72.930**	1910	115	191	5,8	5-drzwiowy	190.154.1
147 1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**76.415**	1910	150	208	5,9	5-drzwiowy	190.157.1
147 1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**80.665**	1910	150	208	5,9	5-drzwiowy	190.457.1

• 015 – ASR zł 850 • 023 – Elektryczne podn. szyb z tyłu zł 765 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 4.675 • 082 – Przyst. do montażu radia zł 425 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 595 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 132 – Podłok. z przodu zł 425 • 205 – Ogrzewanie dodatkowe zł 850 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 211 – Tapicerka skórzana zł 3.825 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 270 – Lakier perłowy zł 6.375 • 302 – Głośniki tylne wysokotonowe zł 255 • 303 – Przyciski sterujące radiem na kierownicy zł 510 • 320 – Kierownica i dźwignia zmiany biegów obszyta skórą zł 510 • 321 – Kierow. i dźwignia zmiany biegów ozdobiona drewnem zł 765 • 392 – VDC zł 1.615 – 2.465* • 400 – Dach otwierany elektrycznie zł 2.550 • 410 – Lust. wew. autom. przyc. zł 340 • 415 – Felgi aluminiowe Sport 15" opony 195/60/15" zł 0 – 1.870* • 416 – Tempomat zł 850 • 431 – Felgi aluminiowe Eleganti 15" opony 195/55 zł 0 – 1.870* • 432 – Felgi aluminiowe Sport 16" opony 205/55/16" zł 0 – 2.550* • 433 – Felgi aluminiowe Sport 17" opony 215/45/17" zł 1.700 – 2.975* • 435 – Felgi aluminiowe wieloszprychowe 16" opony 205/55(niemożliwy mont. łańc.) zł 850 – 2.550* • 439 – Felgi aluminiowe Supersport 17" opony 215/45 zł 1.700 – 2.975* • 454 – Regulacja wys. fotela pas. zł 340 • 508 – Czujnik parkow. z tyłu zł 850 • 564 – Radio z CD zł 1.785 • 709 – Przyciski sterujące radiem i tel. na kier. zł 680 • 711 – Sterowanie głosowe zł 425 • 718 – System Hi-Fi BOSE z subwooferem zł 2.210 • 728 – Tapicerka siedzeń z materiału ALFATEX zł 425 • 732 – Fotele sportowe - tapicerka skórzane zł 4.250 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.105 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu komórkowego zł 680 • 903 – System CONNECT NAV (piktogramy) zł 9.265 • 904 – System CONNECT NAV+ (mapa) zł 12.750 • 976 – Lust. boczne lakier. w kol. nadw. zł 0 – 680* • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 170 • 41A – Autoradio z mp3 zł 2.125 • 51Y – Pakiet Komfort zł 595 • 56B – Pakiet Zimowy zł 1.530 • 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 • 549 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 06 czerwca 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 156

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.6 TS IMPRESSION	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	96.730	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	87.805	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

	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
1.9 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

102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 104 – Roleta bagażnika zł 425 • 200 – Ogrzewanie dod. (tylko JTD) zł 1.700 • 208 – Felgi aluminiowe 17" (podwójna szprycha) chromowane zł 2.550 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.700 • 211 – Tapicerka skórzana zł 3.825 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.550 • 231 – Fotelik dla dziecka Isofix zł 935 • 245 – Przyciski w kierownicy sterujące radiem zł 510 • 263 – Connect zł 5.950 • 269 – Radionawigator zł 4.250 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 357 – Relingi dachowe aluminiowe zł 1.275 • 400 – Elektr. otwierany dach zł 2550 • 416 – Tempomat zł 850 • 41l – System Bluetooth zł 1360 • 508 – Czujnik parkowania z tyłu zł 850 • 563 – Zmieniarka CD w bagażniku zł 1.530 • 587 – Pakiet zimowy zł 1.360 • 718 – System Hi-Fi Bose z subwooferem zł 2.550 • 732 – Fotele obszyte skórą P. Fiore zł 5.950 • 762 – Siatka trzymająca bagaże zł 425 • 788 – Fotele sportowe skórzane zł 4.250 • 833 – Przystosowanie do montażu telefonu zł 680 • 890 – Pakiet Komfort zł 680 • 903 – Connect Nav (piktogramy) zł 9.265 • 976 – Lakier. lusterka bocz. zł 425 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.530

ALFA ROMEO 166

2.0 TS IMPRESSION	**118.150**	1970	150	211	9,7	4-drzwiowy	136.020.1
2.4 JTD IMPRESSION	**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	**150.450**	2492	188	245	11,9	4-drzwiowy	136.156.1
3.0 V6 24v PROGRESSION A/T	**169.575**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.105.1
3.0 V6 PROGRESSION	**162.350**	2959	220	241	12,5	4-drzwiowy	136.103.1
3.2 V6 24v DISTINCTIVE	**168.300**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.303.1
3.2 V6 24v LUXURY	**170.850**	3179	239	245	12,5	4-drzwiowy	136.402.1

• 058 – Pakiet Ti zł 6.800 • 103 – Zasłony przeciwsłoneczne zł 340 • 113 – Przednie siedzenia podgrzewane zł 2.975 • 135 – Przednie siedzenia elektrycznie regulowane i podgrzewane z pam. fot. kierowcy zł 5.100 • 205 – Dodatkowe ogrzewanie zł 2.975 • 210 – Lakier metalizowany zł 2.380 • 211 – Tapicerka ze skóry zł 4.845 • 213 – Autoalarm zł 1.870 • 253 – Ogrzewanie części przedniej szyby przy wycieraczkach zł 765 • 347 – Czujnik deszczu zł 500 • 386 – System nawigacji zł 6.800 • 392 – VDC układ stab. tor jazdy zł 2.975 • 400 – Dach otwierany elektrycznie zł 3.400 • 410 – Lusterko wewnętrzne aut. przyc. zł 425 • 416 – Tempomat zł 850 • 431 – Felgi aluminiowe 16" 205/55 CLASSIC zł 850 • 432 – Felgi aluminiowe 17" 225/45 SPORT zł 1.105 – 1.700* • 435 – Felgi aluminiowe 18" 235/40 SPORT zł 1.275 – 2.125* • 441 – Podwójne lusterko elektr. z odszraniaczem zł 425 • 508 – Czujnik parkowania z tyłu zł 1.700 • 563 – Zmieniarka CD w bagażniku zł 1.700 • 564 – Radio Hi-Fi z CD i magazynkiem na 3 CD zł 3.825 • 709 – Przyciski sterujące radiem i telefonem na kierownicy zł 850 • 728 – Tapicerka skórzana Blue/Red Style zł 6.545 • 833 – Przygotowanie do mont. telefonu zł 425 • 863 Wbudowany tel. komórkowy zł 2.550 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

ALFA ROMEO GT

1.8 TS IMPRESSION	**92.650**	1747	140	200	8,5	2-drzwiowy	125.432.0
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 1.360 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 132 – Podłokietnik z przodu zł 425 • 140 – Klimatyzacja aut. dwustrefowa zł 4.675 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.700 • 211 – Siedzenia ze skóry zł 4.500 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 2.550 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 303 – Przyciski na kierownicy sterujące radiem zł 680 • 350 – Pakiet zimowy zł 1.360 • 392 – VDC (ESP) ukł. stab. tor jazdy zł 2.465 • 415 – Felgi alum. 15" 195/60 ELEGANT zł 1.275 • 420 – Felgi alum. 17" 215/45 SPORT zł 425 • 421 – Felgi alum. 16" 205/55 SPORT I zł 1.275 • 431 – Felgi alum. 17" 225/45 SUPER SPORT zł 425 • 433 – Felgi alum. 17" 215/45 SPORT zł 1.530 – 2.805* • 433 – Felgi alum. 17" 215/45 SPORT II zł 1.870 – 3.145* • 454 – Reg. wys. siedzenia pasaż. zł 425 • 508 – Czujnik park. z tyłu zł 850 • 563 – CD Changer w bagażniku zł 1.530 • 564 – Radio z CD zł 1.785 • 709 – przyc. na kierow. ster. radiem i tel. zł 850 • 717 – Radio z CD i MP3 zł 425 – 2.210* • 718 – System Hi-Fi Bose z subwooferem zł 2.550 • 728 – Tapicerka z mat. Alfatex zł 680 • 732 – Tapicerka siedzeń, deska roz. i obicia drzwi obszyte skórą "Pieno Fiore" zł 18.275 • 740 – Pakiet Klimatyzacja zł 1.105 • 762 – Siatka zab. bagaże zł 425 • 833 – Przyst. do montażu tel. zł 680 • 903 – Connect Nav+ (mapa) zł 12.750 • 980 – Koło zap. pełnowym. zł 425 • 41l – System bluetooth zł 1.360 • 56J – Felgi alum. 18" 225/40 SPORT III zł 2.720 – 3.995*• 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 06 czerwca 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.

LANCIA Y

	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 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 • 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 – Pod. pow. boczna przednia zł 1.190 • 508 – Czuj. parkowania zł 595 • 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 – Małe koło 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 • 4DL – Dwukol nadw. i tapic. Glamour (kość słon+brąz lub kość słon. + czerw.) - wersja B-colore zł 2.270 • 4DL – Dwukol nadw. i tapic. Glamour (szary+brąz) - wersja B-colore zł 2.270

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 – Szedz. 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. (6 przyc.) zł 765 • 320 – Koło kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze (w wer. z aut. skrz. bieg. tylko kierownica) 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 GranLuce 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 niedostępna podczas premiery*

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 JTD 16v EMBLEMA 6 biegów	145.265	2179	128	182	7,3	5-drzwiowy	180.457.0
3.0 24v EMBLEMA A/T	159.715	2946	204	205	11,5	5-drzwiowy	180.443.0

• 064 – Superblokada zł 425 • 087 – 7 miejsc zł 2.975 • 103 – Zasłona 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 antywłam. 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 • 460 – 6 miejsc zł 2.210 • 493 – Elektr. przesuwane drzwi boczne zł 3.230 • 565 – Zmieniarka CD zł 1.700 • 628 – Potrójne elektr. otwierane okno dachowe zł 4.675 • 40F – Pakiet skórzano-elektryczny zł 8.075

LANCIA THESIS

2.0 TURBO 20v EXECUTIVE 6M	163.965	1998	185	224	11,1	4-drzwiowy	115.368.0
2.4 20v EMBLEMA A/T	202.215	2446	170	217	10,9	4-drzwiowy	115.474.0
2.4 JTD 20v EXECUTIVE	185.810	2387	110	206	8,2	4-drzwiowy	115.363.0
2.4 JTD 20v 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 • 468 – 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 • 982 – Koło zapasowe styl klasyczny zł 1.105 • 991 – Koło zapasowe styl elegancki zł 1.105

* – *opcja chwilowo niedostępna dla wersji 3.2 A/T*

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 czerwca 2005 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, 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, 43-430 Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Wiceprezes: Marek Kanafek	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 Wiceprezes Zarządu: Alfredo d'Errico	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
11. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 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: Enrico Pavoni	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 Prezes Zarządu: 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 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	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	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

..Po pomarańczowej,

cedrowej i tulipanowej, nadszedł czas

na Niebieską Rewolucję.

Fiat bliżej ludzi.
Nowe, rewolucyjne ceny Fiatów!

Fiat Seicento
już od
22 700 zł

Fiat Punto 3D
już od
31 500 zł

Fiat Stilo
już od
45 900 zł

W salonach Fiata dokonała się cenowa rewolucja. Fiaty, nie czekając, aż ktoś zrobi to za nie, same obniżyły swoje ceny. Teraz Seicento kosztuje 22 700 zł, Albea 34 990 zł, Panda 27 800 zł, Punto 31 500 zł, Stilo 45 900 zł, Doblò 44 700 zł, a Multipla 59 950 zł.

Niech żyją nowe, rewolucyjne ceny! Wiwat Niebieska Rewolucja!

FIAT

infolinia: **0 801 19 19 19,** koszt 1 jedn. operatora

www.fiat.pl

Zużycie paliwa i emisja CO_2:
Fiat Seicento 1.1 – 6,0 l/100 km, CO_2 143 g/km; Fiat Panda 1.1 – 5,7 l/100 km, CO_2 135 g/km; Fiat Punto 1.2 – 5,5 l/100 km, CO_2 130 g/km; Fiat Stilo 1.4 – 6,5 l/100 km, CO_2 153 g/km; Fiat Albea 1.2 – 7,0 l/100 km, CO_2 167 g/km; Fiat Doblò 1.2 – 7,5 l/100 km, CO_2 178 g/km; Fiat Multipla 1.6 – 8,6 l/100 km, CO_2 205 g/km.