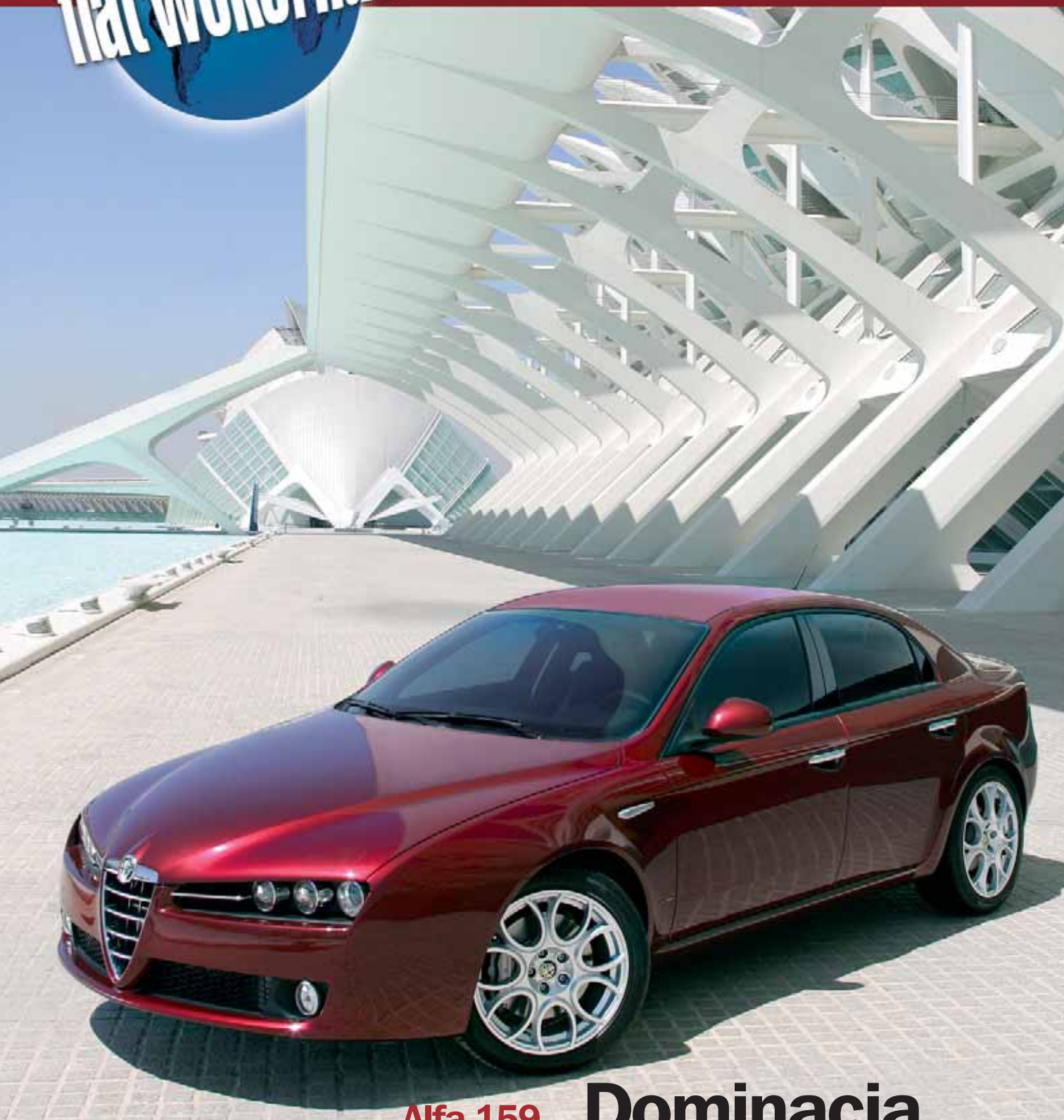
CZASOPISMO DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
SIERPIEŃ/WRZESIEŃ 2005

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 9 – NUMER 57



Alfa 159 Dominacja technologii

Po pomarańczowej, nadszedł czas na Niebieską Rewolucję.

Fiat Punto 3D już od **31 500 zł**

Fiat Stilo już od **45 900 zł**

Fiat Albea już od **34 990 zł**

Fiat Seicento już od **22 700 zł**

FIAT

Niech żyją nowe, rewolucyjne ceny! Wiwat Niebieska Rewolucja!

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.

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.

fiat wokół nas
rok 9
numer 57
sierpień/wrzesień 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:
5 sierpnia 2005 r.

zoom

4 Prapremiera: Fiat Grande Punto

o tym się mówi

6 Ze świata Fiata

chwila refleksji

8 Czesław Lang

firma

10 Wyniki Grupy Fiat za I półrocze
12 Prezentujemy: Alfa 159
20 Debiut Fiata Croma w Polsce
24 Pięćdziesiąte urodziny Fiata 600
26 Sukces samochodów dostawczych
28 Tychy w europejskiej czołówce
32 Trakker, terenowy pojazd Iveco
36 Ekspansja CNH na wschód
38 Dni Rodzinne w spółkach Grupy Fiat
43 Kolonie letnie dla dzieci

danie specjalne

46 Historia nie z tego świata

rubryki

52 Podróże: Raj na Adriatyku
54 Nowości: Przydatne w czasie wakacji
56 Filmy: Od biografii do komedii
57 Książki: Idealne na wakacje
58 Osobliwości: Tajemniczy Wawel
60 Cennik samochodów

Prapremiera: Fiat Grande Punto

Na początku września w Turynie zostanie zaprezentowany Fiat Grande Punto, który trafi do sprzedaży w Polsce w styczniu przyszłego roku.

Grande Punto, następca popularnego modelu, który produkowany jest od 1993 roku i osiągnął sprzedaż w liczbie ponad 6 milionów sztuk, przejmuje pałeczkę po swoim poprzedniku i ma za zadanie zostania leaderem w swoim niezwykle ważnym segmencie aut kompaktowych.

By osiągnąć ten cel, starano się zaprojektować samochód większy od typowych modeli tej klasy, oferujący najwyższe możliwe standardy bezpieczeństwa, wiodące w swojej klasie standardy jakościowe i najlepszą dostępną dziś w tej kategorii gamę silników diesla, a wszystko to w bardzo konkurencyjnej cenie.

Grande Punto, dostępne w wersji 3 lub 5-drzwiowej z czterema poziomami wyposażenia, interpretuje w oryginalny sposób piękno, solidność i dynamikę, które należą do zalet samochodu.

Styl Grande Punto opracowany przez Italdesign-Giugiaro we współpracy z Centrum Stylistycznym Fiata, wyróżnia się na tle obecnych na rynku modeli ze względu na piękną linię nadwozia, nowoczesną, wyrafinowaną i obdarzoną nieporównywalnym „włoskim stylem". Wnętrze Grande Punto, podobnie jak nadwozie, stanowi najbardziej zaawansowany wyraz włoskiego stylu, między innymi dzięki jakości materiałów i szczególnej dbałości o szczegóły. W efekcie uzyskano przestronne, przyjazne i funkcjonalne wnętrze.

W ten sposób powstał samochód, który „budzi emocje" i jednocześnie prezentuje solidność opartą na absolutnie doskonałych standardach jakościowych. Przykładem tego jest najwyższy poziom bezpieczeństwa, nietypowa w tym segmencie dbałość o najmniejsze szczegóły i wyjątkowy komfort. Wrażenie to potęgują gabaryty zewnętrzne, które plasują się na szczycie kategorii: długość 403 centymetry, szerokość 168, wysokość 149 i rozstaw osi 251 cm. Wymiary te przekładają się na bezkonkurencyjnie przestronne wnętrze.

Grande Punto to wreszcie zwinny i przyjemny samochód podczas jazdy niezależnie od sytuacji na drodze. Swoją dynamikę zawdzięcza głównie silnikom, które łączą doskonałe osiągi, małe zużycie paliwa i całkowite poszanowanie środowiska (wszystkie spełniają normę Euro 4). W modelu dostępne są dwa silniki benzynowe (1.2 8v o mocy 65 KM i nowy 1.4 8v o mocy 77 KM) i cztery turbodiesle: 1.9 Multijet o mocy 120 KM i 130 KM, 1.3 Multijet 16v o mocy 75 KM i premierowy 1.3 Multijet 16v o mocy 90 KM z turbiną o zmiennej geometrii.

Wraz z debiutem Grande Punto kontynuowana będzie produkcja i sprzedaż obecnego modelu Punto – z silnikami benzynowymi, jednostką Diesla i na metan – dostępna oferta będzie bardzo korzystna. ■

Ferrari
ekskluzywna „zabawka”

Nie ma co ukrywać – Ferrari FXX to dla wielu marzenie a tylko dla nielicznych (i majętnych) „zabawka”. Ten zapierający dech w piersiach prototyp (silnik V 12 o mocy 800 KM) kosztuje bowiem, łącznie z podatkiem, około dwa miliony euro. W dodatku nie może jeździć po drogach. Do czego zatem służy? Otóż genialność całej koncepcji polega na tym, by zagorzali klienci Ferrari mieli możliwość zostania kierowcami testowymi i by mogli sprawdzić zastosowane rozwiązania i przekazać innym własne obserwacje. W Maranello stwierdzono, że sugestie Schumachera, Barichello i profesjonalnych kierowców testowych są wyłącznie techniczne. Współpracując z kierowcami, dla których jazda nie jest profesją, czyli z miłośnikami, a przy tym osobami kompetentnymi, będzie można zebrać bogatą bazę danych i doświadczeń, które na pewno przydadzą się projektantom.

Alfa Romeo i żeglarstwo
miłość od pierwszego wejrzenia

Marka Alfa Romeo została oficjalnym dostawcą Luna Rossa, łodzi, która od czerwca bierze udział w regatach stanowiących przedsmak America’s Cup 2007. Marka Alfa włączyła się z entuzjazmem do tej wyjątkowej przygody, ponieważ podziela tę samą filozofię, która dodaje energii załodze Luna Rossa: sportowy zapał połączony z najnowocześniejszymi rozwiązaniami technologicznymi.

Panda 4x4
afrykańska Królowa

„To najbardziej seksy model 4x4”, „Jest dużo bardziej zadziorny, niż sugeruje nazwa odziedziczona po sympatycznym niedźwiadku”, „Dzięki swoim gabarytom jest idealny również do jazdy po mieście”. To tylko niektóre komentarze prasy na prezentacji Fiata Panda 4x4 w Republice Południowej Afryki. Samochód wypróbowało 50 dziennikarzy na 45 kilometrowej trasie koło Johannesburga. Jazdy próbne odbyły się zarówno na torze, jak i na dwóch trudnych trasach szutrowych, gdzie napęd na cztery koła zaprezentował swoje możliwości, dzięki którym mały Fiat pokonuje najtrudniejsze przeszkody. Oprócz dziennikarzy, za kółkiem Pandy 4x4 zasiedli dealerzy, pracownicy Fiat Auto South Africa oraz wybrana grupa VIPów.

Perfekcyjna jazda
Frycza i Fiata Punto

Sebastian Frycz i Maciej Wodniak wygrali rywalizację w klasie Super 1600 podczas 6. Rajdu Nikon, triumfując także na 3. miejscu w klasyfikacji generalnej. Fiat Punto po raz pierwszy znalazł się na podium RSMP. „Mamy podstawy, żeby walczyć o najwyższe trofeum – podsumował Frycz. Wierzę, że na „Rzeszowskim", nasz Fiat Punto na podium wjedzie po raz trzeci". Załoga „Fiat Selenia Rally Team" zdobyła kolejnych 6 pkt. w klasyfikacji Super 1600. Po trzech rundach RSMP mają już ich 14, co daje im 2 miejsce w klasyfikacji klasy.

EKOLOGICZNE AUTOBUSY

W Bolonii będzie mniej spalin dzięki firmie Irisbus. Ta spółka, należąca do Iveco, przekazała stolicy Regionu Emilia dziesięć autobusów „CityClass Cursor" napędzanych metanem. Od lat Iveco wiedzie prym w dziedzinie produkcji autobusów o zminimalizowanym wpływie na środowisko. Oprócz modeli napędzanych gazem ziemnym, gama obejmuje pojazdy elektryczne i hybrydowe, a także z silnikami Diesla z filtrem cząstek stałych. City Class Fuell Cell napędzany wodorem został już z powodzeniem wypróbowany m.in. w Turynie.

NOWA UMOWA FIAT-IBM

Redukcja kosztów, większa wydajność: cele takie zawiera nowa umowa podpisana między Fiatem a IBM w sektorze Information Technology. Wartość umowy opiewa na 200 mln euro rocznie przez dziewięć lat. IBM zajmie się zarządzaniem znaczącej części działalności IT i projektów związanych z transformacją procesów biznesowych Fiata, która wywodzi się od Global Value, parytetowej spółki joint-venture założonej w 2001 r. Z kolei Fiat, dzięki nowej umowie będzie mieć możliwość nadzorowania działalności informatycznej.

PANDA ZNOWU NAGRODZONA

Już drugi rok z rzędu Fiat Panda uhonorowany został tytułem „Najlepszy samochód miejski" (City Car) przez angielski tygodnik motoryzacyjny „Auto Express". W ubiegłym roku model odniósł sukces, zdobywając w konkursie „Auto Express" nie tylko tytuł najlepszego auta w kategorii pojazdów miejskich (City Car) i najtańszych w eksploatacji (Budget Car), ale również nagrodę jako najlepszy samochód roku (Car of the Year). W uzasadnieniu tegorocznego werdyktu jury napisało: „Fiat Panda jest niezawodny – nie dorównują mu inne auta miejskie".

Foto: Marek Kowalski

Nagroda dla Społecznego
Inspektora Pracy FAP

27 lipca w Sali Kolumnowej Sejmu RP odbyło się wręczenie nagród imienia Haliny Krahelskiej, przyznawanych przez Annę Hintz, Głównego Inspektora Pracy za osiągnięcia w dziedzinie prewencji zagrożeń zawodowych, a także popularyzacji prawa pracy i ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa pracy. Wśród nagrodzonych był Marek Mazurkiewicz (po prawej), od 1993 r. Społeczny Inspektor Pracy w FAP. Jego zaangażowanie w istotny sposób przyczyniło się do osiągnięcia przez zakład znaczących efektów w poprawie warunków pracy. W czasie uroczystości obecny był Enrico Pavoni (po lewej), Prezes Zarządu Fiat Auto Poland.

notował: J. Piekarczyk, fot. archiwum Cz. Langa

Moje drugie życie

Czesław Lang w pierwszym wyścigu kolarskim wystartował w 1970 r. Dwukrotny uczestnik Igrzysk Olimpijskich w Montrealu oraz w Moskwie (1980), skąd wrócił ze srebrnym medalem. Największy sukces z drużyną to srebrny medal mistrzostw świata szosowców (1978). Ośmiokrotny mistrz Polski w różnych konkurencjach kolarskich. Był pierwszym kolarzem z Europy Wsch., który przeszedł w 1982 na zawodowstwo. Startował m.in. w Giro d'Italia. Obecnie jest dyrektorem firmy Lang-Team organizującej Tour de Pologne.

Chciałbym przeżyć raz jeszcze całą swoją karierę sportową. Poznawanie kolarstwa, pierwsze sukcesy, które zaszczepiły chęć realizowania marzeń. Zawsze miałem jakieś marzenia, które w dzieciństwie były snem chłopca o rowerze wyścigowym.

Początki wspominam z wielkim sentymentem. Igrzyska olimpijskie, mistrzostwa świata, wreszcie okres kolarstwa zawodowego. Mając 27 lat zacząłem poznawać inny świat. To tak jak kończy się liceum, studia i zaczyna pracować zawodowo. Tour de France, Giro d'Italia…To już było profesjonalne podejście do tego, co się robi. Umiejętność zadbania samemu o wszystko: o formę, kontrakt, pracę, umiejętność pokazania się w zawodowym peletonie. Kiedy jesteś amatorem, myślą za ciebie trenerzy, masażyści. Kolarz zawodowy jest rozliczany z tego, co sam zrobił. Jedziesz dobrze – masz dobry kontrakt i dobre pieniądze. Pojechałeś źle – tracisz pieniądze, pracę. Kolarstwo amatorskie traktuje się trochę w kategoriach zabawy i przyjemności. Oczywiście są igrzyska olimpijskie czy mistrzostwa świata, gdzie już nie ma żartów, ale są później inne wyścigi, które traktuje się swobodniej. Tego nie ma w kolarstwie zawodowym gdzie każdy wyścig jest ważny, w każdym trzeba dać z siebie wszystko. Dla zawodowca 5-7 godzin treningu dziennie to jest poziom, który pozwala utrzymać formę. Kolarz-amator przejeżdża rocznie około 25 tysięcy kilometrów, zawodowiec – 40 tysięcy. To jest skala wysiłku. Kolarstwo zawodowe było marzeniem każdego z nas. Wicemistrzostwo olimpijskie pozwoliło mi przejść do peletonu zawodowego, choć wcześniej uczestniczyłem w wyścigach klasy „open" z udziałem zawodowców. Miałem 24 lata, gdy wygrałem Tour du Vaucluse, na którego trasie był bardzo trudny, 25 kilometrowy podjazd pod Mont Ventoux. Stoi tam nawet pomnik kolarza, który nie wytrzymał tego wysiłku i zmarł na rowerze. Jako jedyny amator podjechałem z zawodowcami pod górę i „urwałem" się wygrywając wyścig. Gdybym w tamtym okresie mógł podpisać kontrakt, na pewno mógłbym osiągnąć dużo więcej, ale czasy były inne. W latach 80, kiedy skończyłem z amatorstwem, było wskazane, aby o kolarstwie zawodowym nie pisać. Dlatego po igrzyskach w Moskwie, gdy stworzyła się szansa na przejście do zawodowego peletonu, nie wahałem się

ani chwili, pomimo że początkowo ledwo starczyło na utrzymanie. Pierwszy dwuletni kontrakt miał wartość 8 tysięcy dolarów rocznie, ale wszystko sobie musiałem opłacać. W drugim roku dopiero zaczęło się zarabiać. W grupie Francisco Mosera wyrobiłem sobie dobrą markę, więc po dwóch

sezonach mogłem już przebierać w ofertach, ale to nie były lekko zarobione pieniądze. Nie spotkałem kolarza, który trwoniłby swoje dochody.
Co miałem wygrać – wygrałem. Gdzie miałem być dobry – byłem, ale w sporcie trzeba się umieć pogodzić z myślą, że nie można zdobyć wszystkiego. Armstrong wygrywa po raz siódmy Tour de France i choć zarzucają mu, dlaczego tylko ten wyścig, on wie, że zdecydował się na Tour de France, i go wygrywa. Jako amator też miałem swoje sukcesy, ale przechodząc do zawodowego peletonu, trzeba było się na coś zdecydować. Jako kolarz zawodowy wygrałem ok. 35 wyścigów, ale moja rola była zupełnie inna. Z wygrywającego indywidualnie kolarza-amatora, trzeba było się stać zawodnikiem przydatnym w zespole, który pomaga kapitanowi, potrafi poprowadzić finisz, skasować jakąś ucieczkę. Robiłem to dobrze i za to mnie ceniono. Nie wygrywałem, bo tam jest podział ról. Z dwustu startujących kolarzy każdy ma coś do zrobienia. Widzom się zdaje, że jedzie zwarta grupa i nic się nie dzieje, a tam dzieje się bardzo dużo.
Jako zawodnik przejechałem dziewięć razy całe Giro d'Italia, w pierwszym roku byłem przez cały czas w pierwszej dziesiątce, gdyby wówczas kolarstwo traktowano w mediach tak, jak dziś,

moja kariera też inaczej byłaby postrzegana. Nie było łatwo przetrwać prawie dziesięć lat, gdy co roku jest walka o kontrakty, o pracę, gdy młodzi wypierają starych, i trzeba być naprawdę przydatnym, aby się utrzymać. Dzisiejszy sport jest widowiskiem, liczy się oprawa, medialność, wyścig musi mieć swą dramaturgię, rozbudzać emocje, coś się musi dziać na trasie. Za tym idą pieniądze, bo jeśli ktoś da z siebie wszystko, to chce mieć z tego jakąś materialną korzyść. Gdyby ludzie się tym nie interesowali, nie byłoby sponsorów ani zapotrzebowania na sport zawodowy. Marzeniem każdego zawodnika jest bycie sławnym choć przez chwilę. Może nie tyle sławnym, co docenionym za to, co robi, bo to ludzie ciężko pracujący, którzy od czasu do czasu chcą usłyszeć, że zrobili coś dobrze. Dla sportowca pochwałą jest zwycięstwo – suma wysiłku, jaki włożył.
Uwielbiam naturę, każdą wolną chwilę spędzam w lesie na koniu, bądź na rowerze. Urodziłem się i wychowałem na wsi. Mój ojciec był kiedyś dyrektorem PGR i los chciał, że po 15 latach mieszkania we Włoszech, prowadząc interesy w Warszawie, zajmuję się również rolnictwem w stronach mego dzieciństwa. Nad Słupią mam dużo łąk, marzy mi się gospodarstwo ekologiczne, ze stadem krów. Oczywiście nie zastąpi to kolarstwa, bo jestem dumny z wprowadzenia Tour de Pologne do 13 największych etapowych wyścigów świata. Jestem dumny z tego, że my, Polacy, możemy mieć swój wyścig, na który w tym roku przyjedzie 20 najlepszych ekip. Jest to moje spełnione marzenie, ale moją wielką pasją pozostaje jednak natura, lasy, pola, przestrzenie, zwierzęta – to kocham, to jest takie moje drugie, obok wyścigów, życie. ■

Przełomowy rok

Podczas Zgromadzenia Akcjonariuszy Luca Cordero di Montezemolo i Sergio Marchionne potwierdzili osiągnięcie w 2005 roku przez Grupę Fiat założonych celów. Dodali, że w Fiat Auto jest jeszcze dużo do zrobienia, a inne sektory mogą wiele poprawić.

Rok 2005 będzie dla Fiata przełomowy: znacznie zmniejszą się straty sektora Fiat Auto, a cała Grupa powróci do zysku netto. Takie informacje przekazano po zakończeniu prac Zgromadzenia Akcjonariuszy, które 23 czerwca zebrało się w Turynie, by przeanalizować i zatwierdzić bilans roku 2004, zamknięty uzyskaniem operacyjnego progu rentowności.

O tym jak wiele dokonano w ubiegłym roku mówi Prezes Luca Cordero di Montezemolo oraz Dyrektor Generalny i Pełnomocny Sergio Marchionne. „Rok temu – wspomina Montezemolo – przed nami było wiele niewiadomych, duże ryzyko i większe problemy. A przy tym mieliśmy mniej wyrobów. W dodatku musieliśmy rozwiązać kluczowe kwestie związane z sojuszem z General Motors oraz z umowami z bankami. Kryzys był więc dużo głębszy". Od tego czasu Grupa pracowała intensywnie i uzyskała zauważalne efekty. Podsumowuje je Marchionne: „Osiągniecie operacyjnego progu rentowności przez Grupę przy poprawie sięgającej ponad 700 mln euro w porównaniu do 2003 r.; redukcja środków przeznaczanych na funkcjonowanie firmy z 2,8 mld do 700 mln; spadek straty netto o 400 mln; pozytywne zakończenie sojuszu z General Motors, które przyniosło wpływ w wysokości 1,56 mld euro i uzyskanie płynności finansowej na koniec 2004 r. przewyższającej 5 mld euro". Dobre są również wyniki za pierwszy kwartał 2005 roku, pomimo spadku odnotowanego na rynku samochodowym. Widać już jednak światełko w tunelu. „Część firmy Fiat – mówi Dyrektor Pełnomocny – już dawno podąża w kierunku umocnienia pozycji. Tak jest w przypadku CNH i Iveco, które są zaangażowane w poprawę obrotów i rentowności. Podobnie jest z dostawcami komponentów. Fiat Auto, choć już poczynił liczne kroki naprzód, musi jeszcze zwiększyć tempo ożywienia i na tym skupiają się nasze największe wysiłki". Dzięki wzmocnieniu finansów firma mogła skoncentrować się na działalności przemysłowej. Dlatego w ostatnich miesiącach powstał sektor Powertrain Technologies, Alfa-Maserati, zawarto sojusz między Iveco Finance i Barclays, a także podpisano umowę o współpracy w zakresie samochodów LCV między Fiat, PSA i Tofas. Oszczędności oraz wprowadzenie na rynek nowych modeli, tj. Fiata Croma i Alfy 159 aż po debiut nowego Punto oraz Alfy Brera – powinny wyraźnie poprawić wyniki. „Nasze zadanie – podkreślił Marchionne – polega na odbudowaniu silnej grupy, która będzie generować zyski. To możliwy do zrealizowania cel. Odzyskaliśmy swobodę strategiczną, by rozwijać działalność

z niezbędną elastycznością. Jasno określiliśmy te działania, które nie przynoszą wartości dodanej dla Grupy i pracujemy z dużą skutecznością nad redukcją kosztów. Mamy mocną gamę nowych wyrobów. Posiadamy zasoby finansowe niezbędne do inwestowania. Mamy również kapitał ludzki potrzebny do podołania zmianom".

Montezemolo potwierdził główne kierunki Grupy i wyraził zadowolenie z przyjęcia Fiata Croma i Alfy 159 oraz dodał: „Jestem przekonany, że w II półroczu, dzięki nowym produktom również Fiat Auto poprawi wyniki. Zostało mnóstwo pracy, bo firma wymaga dalszej poprawy. Liczymy na determinację i odwagę wszystkich". ■

Rachunek ekonomiczny Grupy Fiat za II kwartał

(w mln euro)	II kwartał 2005	II kwartał 2004
Przychody netto	12.052	12.009
Zmiana %	0,4	
Wynik z zarządzania zwyczajnego	360	181
Zmiana	179	
Wynik operacyjny	716	54
Zmiana	662	
Wynik przed opodatkowaniem	473	(128)
Zmiana	601	
Wynik netto (Grupy i spółek trzecich)	217	(246)
Zmiana	463	

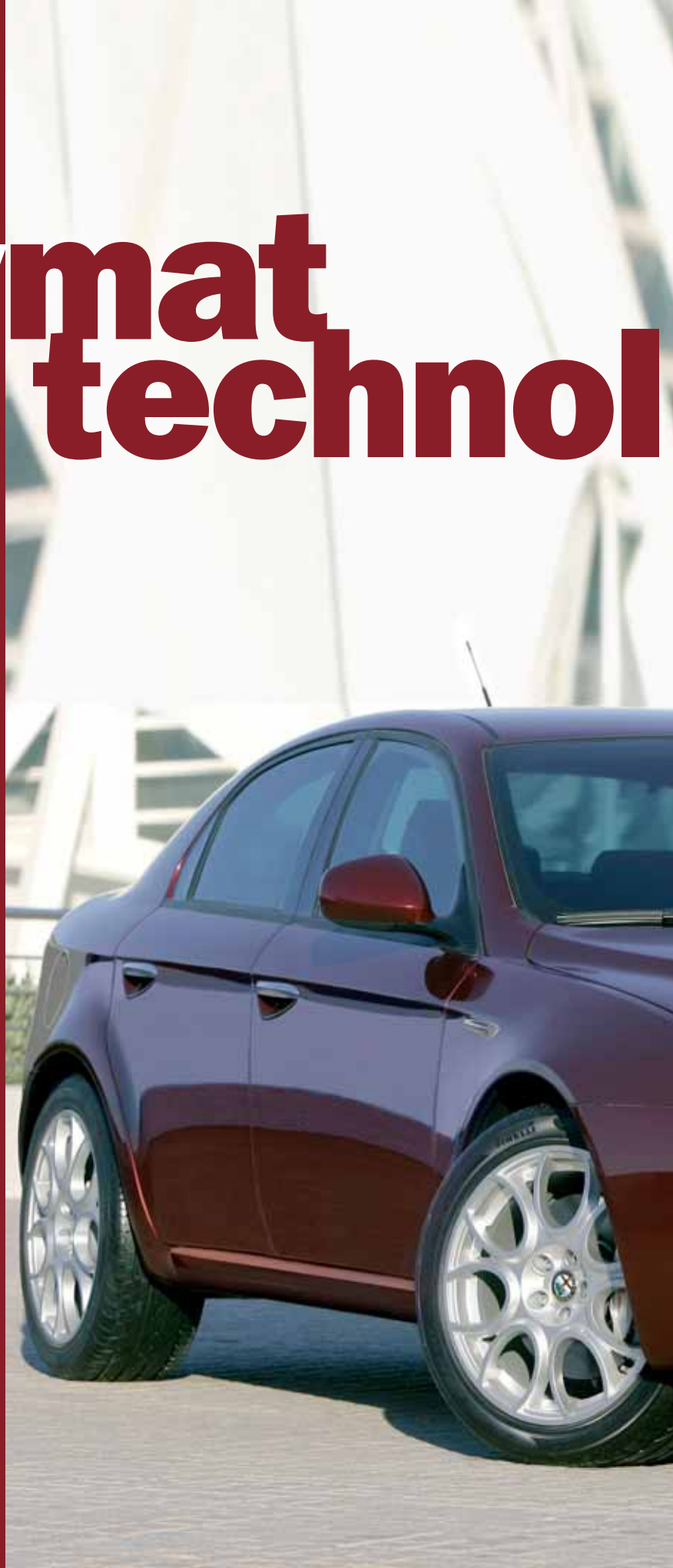
Fiat odnotowuje dużą poprawę

Grupa zamyka I połowę 2005 roku odnotowując dużą poprawę w II kwartale. Obroty wynoszą ponad 12 mld euro, ale dwukrotnie do tego samego okresu 2004 roku wzrósł wynik z zarządzania zwyczajnego: ze 181 do 360 mln euro. Lepszy o 463 mln euro jest wynik netto, który ze straty wynoszącej 246 mln w ubiegłym roku wzrósł do +217 mln euro w roku bieżącym. Do 9,2 mld euro spadło zadłużenie netto, które zmalało o 900 mln euro.
Te wyniki są owocem poprawy we wszystkich sektorach łącznie z Fiat Auto, który w tym kwartale obniżył o 2/3 stratę z zarządzania zwyczajnego z -238 do -88 mln euro. Sektor powinien jeszcze zredukować o 500 mln euro straty w zarządzaniu zwyczajnym. CNH, tak jak w ub. r., odnotował obroty na poziomie około 2,8 mld euro, osiągając wynik z zarządzania zwyczajnego wielkości 10% przychodów, tj. o 33 mln euro wyższy niż w ub. roku. Iveco notuje wzrost, tak w przychodach (+2,6%), jak i w wyniku z zarządzania zwyczajnego (+23,6%), który wynosi 110 mln euro, co stanowi 4,5% obrotów. Tylko sektor komponentów rejestruje spadek przychodów i wyniku z zarządzania zwyczajnego, co wynika ze zmiany zakresu działalności w obszarze Magneti Marelli i Comau na rzecz Teksidu. Dobre są również wyniki Grupy za I półrocze. Wynik z zarządzania zwyczajnego został podwojony do 407 mln euro, choć obroty wynoszące 22,8 mld euro lekko spadły (-1%) w stosunku do tego samego okresu ub. roku. Zysk netto wyniósł 510 mln euro wobec straty w wys. 638 mln euro w 2004 r. Plan ożywienia zaczyna przynosić efekty.

Francesco Novo i Giancarlo Riolfo

ALFA ROMEO 159

Prymat technol



Alfa Romeo 159 ma do spełnienia niezwykle ważną misję: zająć miejsce modelu 156 wyprodukowanego w liczbie ponad 680 tys. sztuk i stać się nowym punktem odniesienia dla sportowych limuzyn. Alfa 159, zaprojektowana przez Georgio Giugiaro we współpracy z Centrum Stylistycznym Alfy, ma dynamiczną linię rozpoznawalną już na pierwszy rzut oka. Na przykład, z przodu znajduje się nowa trójkątna kratka wlotu powietrza, która tworzy pionową tarczę łączącą się z bocznymi wlotami powietrza, gdzie umieszczono dwa małe reflektory. Obszerne błotniki i koła o dużej średnicy podkreślają sportowy temperament auta, natomiast

ogii

ostre przetłoczenia na wysokości klamek sprawiają, że samochód wydaje się bardziej dynamiczny i agresywny. Dzięki wydłużeniu linii nadwozia i szerokiemu rozstawowi osi uzyskano zaś obszerne i przestrzenne wnętrze typowe dla limuzyny. Pod względem komfortu, wykończenia i wyposażenia samochód można zaliczyć do modelu flagowego. Ale najważniejsze w modelu 159 są silniki, stanowiące odzwierciedlenie tradycji Alfa Romeo (trzy benzynowe i trzy Diesle o mocy od 120 do 260 koni mechanicznych), a także wysokie osiągi (prędkość aż do 240 km na godzinę), maksimum bezpieczeństwa i przyjemność jazdy.
W efekcie, jest to model plasujący się na szczycie segmentu sportowych sedanów, a swoje zalety zawdzięcza projektowi, w którym wykorzystano między innymi wyrafinowane technologie: począwszy od laserowego zgrzewania nadwozia po zawieszenia z poprzecznymi wahaczami, kompleksowe układy elektronicznego sterownia i napęd na cztery koła Q4.

Przednie zawieszenie z poprzecznym wahaczem zapewnia wysoką skuteczność skrętu i optymalną konfigurację kół.

Przyklejona do asfaltu

Kiedyś bycie „Alfistą” oznaczało coś więcej niż tylko posiadanie auta marki Alfa Romeo, to była pasja do czterech kółek i przede wszystkim możliwość polegania na zwinnym i szybkim samochodzie, którego siła hamowania i przyczepność do drogi wyraźnie przewyższała średnią wartość. W grę wchodził samochód, który wzbudzał nie tylko poczucie dumy, ale i bezpieczeństwa: bezpieczeństwo aktywne samochodów Alfa Romeo było nawet przysłowiowe. Dzisiaj wiele się zmieniło. Technika poczyniła gigantyczne kroki na przód, a obecne właściwości z zakresu przyczepności i siły hamowania, również w trudnych lub ekstremalnych warunkach, nie można nawet porównywać do tych z przeszłości. Jednak Alfy Romeo w dalszym ciągu wykorzystują najbardziej wyrafinowane rozwiązania zapewniające kierowcy maksimum bezpieczeństwa aktywnego i przyjemności jazdy. I właśnie tym wyróżnia się Alfa 159.

Oto kilka danych, które są potwierdzeniem tych słów. W testach na torze, maksymalna prędkość, przy której można wykonać nagły skręt przy zachowaniu całkowitego bezpieczeństwa samochodu wynosi 135 km/h. Maksymalne przyspieszenie boczne podczas skrętu wynosi 0,97 g – wynik ten lokuje samochód obok najbardziej sprawdzonych aut klasy turystycznej. Podstawą tych wyników oraz wrażenia pełnej kontroli podczas jazdy, jakie odczuwa się za kołem kierownicy, jest z jednej strony wysoka sztywność skrętna nadwozia (ponad 180 tys. daNm/rad), z drugiej techniczne właściwości zawieszenia. Przednie zawieszenia składają się bowiem z podwójnych wahaczy poprzecznych: konstrukcja ta wywodzi się z bolidów Formuły 1, które Alfa Romeo przedkłada nad klasyczne za-

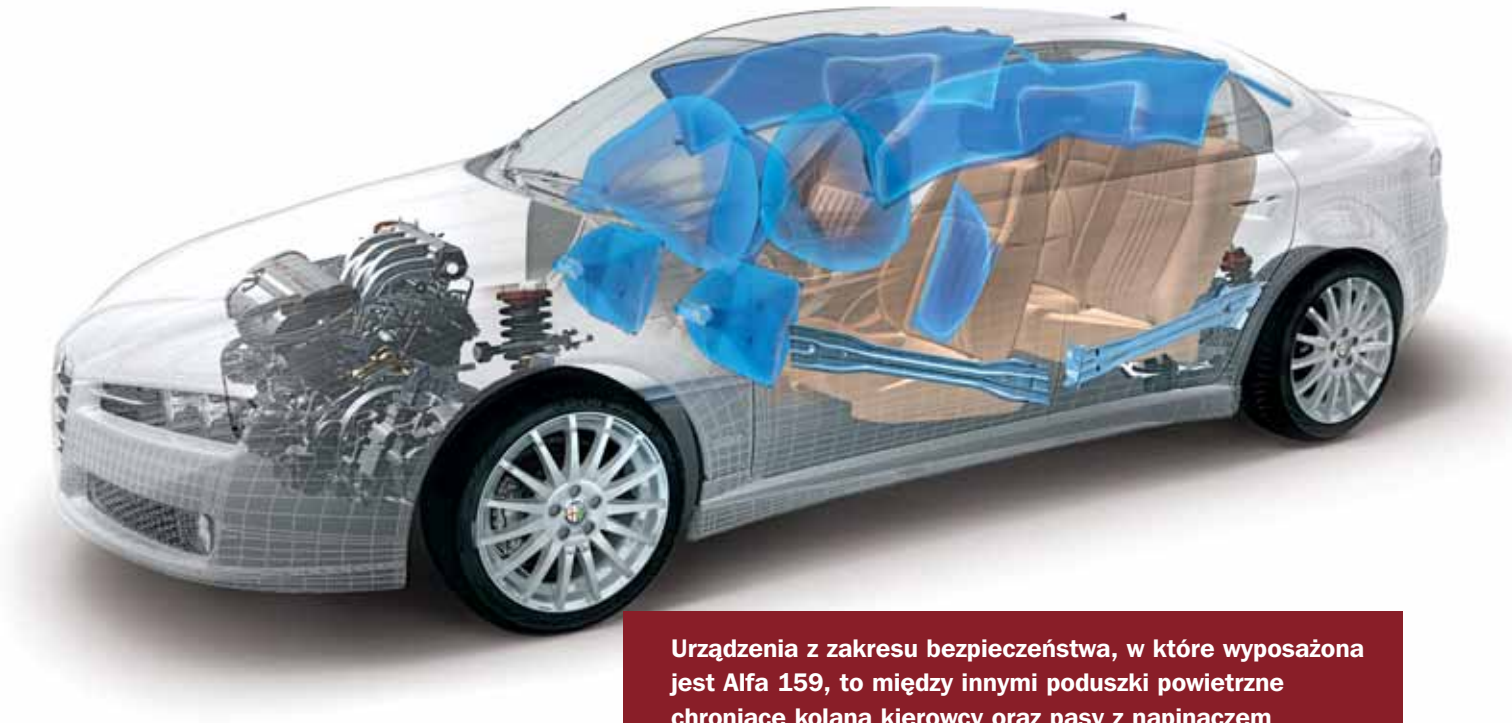
wieszenia (typu McPherson stosowane przez większość producentów), ponieważ zapewniają precyzję jazdy i optymalne ułożenie kół podczas skrętu. Tylne zawieszenia z wahaczami multilink to wyjątkowo wysublimowane rozwiązanie, które pozwala na maksymalną kontrolę ruchu kół.

Z tak doskonałą bazą, jaką jest nadwozie auta, elektroniczne systemy kontroli stabilności i przyczepności pojazdu mają niewiele okazji do ingerencji (najczęściej na nawierzchniach o niskiej przyczepności) i to tylko wtedy, gdy są naprawdę konieczne. Innymi słowy, ich zadaniem nie jest – jak to często się zdarza – korygowanie usterek samego samochodu. Alfa 159 posiada ponadto najlepsze, dostępne obecnie na rynku wyposażenie. System VDC (Vehicle Dynamic Control) gwarantuje całkowite panowanie nad samochodem niezależnie od warunków, nawet w ekstremalnych sytuacjach. MSR zapobiega zablokowaniu kół podczas redukcji biegów na nawierzchniach o niskiej przyczepności, a system antypoślizgowy ASR pozwala

Maksimum bezpieczeństwa

Nowa Alfa Romeo została zaprojektowana z myślą o zapewnieniu jak największego bezpieczeństwa. Podstawowe elementy konstrukcji są sztywno połączone ze sobą poprzecznie i w pionie spawami laserowymi. Technologia ta gwarantuje dużo lepsze właściwości mechaniczne w porównaniu do tradycyjnych rozwiązań. Szczególnie płyta podwozia skonstruowana z ciągłych podłużnic nie poddaje się deformacjom, nawet w przypadku zderzenia przy dużej prędkości. Wysoką sztywność posiada także podstawa silnika, co zwiększa ochronę pasażerów w przypadku zderzenia czołowego. W nadwoziu zastosowano stal wysokowytrzymałościową. Przednie fotele posiadają aktywne zagłówki, które w razie zderzenia przysuwają się automatycznie do karku zapobiegając obrażeniom szyi.

Alfa 159 jest wyposażona w zaawansowane urządzenia bezpieczeństwa pasywnego. Obok przednich i bocznych poduszek powietrznych oraz window bag typu kurtyny (które napełniają się na całej długości szyb), model dysponuje również poduszkami powietrznymi chroniącymi kolana kierowcy. Natomiast tylna kanapa jest wyposażona w dwie pary trzypunktowych zaczepów Isofix, dzięki którym foteliki dziecięce mocuje się do nadwozia. Pasy bezpieczeństwa mają napinacze i ograniczniki obciążenia, czyli urządzenia, które w razie wypadku napinają automatycznie taśmę pasa, aby przylegała do ciała i regulują jej napięcie, co pozwala na uniknięcie nadmiernych naprężeń. Przy zderzeniu czołowym automatycznie odczepiają się pedały, chroniąc stopy kierowcy.



Urządzenia z zakresu bezpieczeństwa, w które wyposażona jest Alfa 159, to między innymi poduszki powietrzne chroniące kolana kierowcy oraz pasy z napinaczem i stopniowym ogranicznikiem napięcia.

zachować siłę tarcia także na mokrej szosie, na śniegu a nawet na lodzie. Układ hamulcowy, w którego skład wchodzą cztery samowentylujące tarcze z zaciskami Brembo, wyposażony jest w system ABS oraz EBD i HBA, co zwiększa skuteczność hamowania i daje lepsze panowanie nad samochodem. Wszystkie te skróty oznaczają w konsekwencji, że przy prędkości 100 km/h droga hamowania Alfy Romeo 159 wynosi zaledwie 36 metrów. To nie wszystko. Alfa 159 jest dostępna również ze stałym napędem na cztery koła Q4. Także w tym przypadku zastosowano niezwykle wyrafinowany schemat. Zamiast sprzęgieł wiskotycznych, wybrano zastosowanie trzech mechanizmów różnicowych, z których środkowy jest typu samoblokującego (mechanizm Torsen C). Rozdział momentu obrotowego jest zmienny w zależności od warunków przyczepności do drogi z uprzywilejowaniem w warunkach normalnych osi tylnej, co daje efekt lekkiej nadsterowności auta: ta cecha będzie szczególnie ceniona przez wielbicieli sportowej jazdy.

Bezkonkurencyjne silniki

Alfa Romeo słynie ze swoich doskonałych silników o wysokich osiągach. Model 159 jest wierny tej bogatej tradycji i proponuje trzy silniki benzynowe z bezpośrednim wtryskiem JTS i podwójnym regulatorem fazy oraz trzy jednostki Turbodiesel Common-Rail trzeciej generacji. We wszystkich trzech silnikach benzynowych zastosowano system zasilania JTS (Jet Thrust Stoichiometric) oraz bezpośredni wtrysk paliwa, który umożliwia uzyskiwanie najwyższych osiągów. Jednostki Diesla zapewniają niezależnie od warunków jazdy doskonałe wartości mocy i momentu obrotowego przy małym zużyciu paliwa. Jest to zatem gama z górnej półki będąca niezmiennie punktem odniesienia, o którym konkurencja nie może zapominać.

Sportowy duch Alfa Romeo w pełni wyraża się w jednostce benzynowej o pojemności 3,2 l z sześcioma cylindrami w układzie V. Jej moc wynosi 260 KM (191 kW), czyli 20 koni więcej w stosunku do poprzedniego silnika 3,2 V6. Moment obrotowy osiąga 322 Nm i dzięki bezpośredniemu wtryskowi paliwa i stałej kontroli faz zaworów (po cztery na cylinder), jest dynamiczny już na najniższych obrotach: 88% maksymalnego momentu osiąga już przy 2000 obr/min. Jest to zatem elastyczny i nowoczesny silnik.

Na szczycie gamy silników Diesla plasuje się 2,4 JTDm: pięciocylindrowy silnik w układzie rzędowym z dwudziestoma zaworami. Rozwija moc 200 KM a moment obrotowy wynosi 400 Nm przy zaledwie 2000 obr/min. Współczynnik mocy osiąga prawie 84 KM/litr, czyli należy do najlepszych wśród zespołów napędowych. Również pozostałe jednostki Alfy 159 szczycą się doskonałymi osiągami. Benzynowy silnik 1,9 JTS rozwija moc 160 KM; 2,2 zaś 185 KM. Silnik Diesla 1,9 JTDM z 16 zaworami rozwija moc 150 KM i 120 KM w wersji 8 zaworowej.

Silniki Alfy 159 zaprojektowano z myślą o maksymalnej przyjemności jazdy: możliwość uzyskania dobrego przyspieszenia bez konieczności zmiany biegów i duży zapas mocy, przydatny szczególnie do bezpiecznego wyprzedzania. Cała gama już teraz jest zgodna z wytycznymi normy Euro 4, która wejdzie w życie w styczniu 2006 roku. Seryjnie w silnikach Diesla montowany jest filtr cząstek stałych (DPF) według zaleceń normy Euro 5. Silniki współpracują z sześciobiegowymi, mechanicznymi skrzyniami biegów, których cechą szczególną jest precyzyjne wybieranie biegów i krótkie przełożenia dźwigni. Dostępne są też zrobotyzowane skrzynie Selespeed wywodzące się ze świata Formuły 1. Mogą one działać zarówno w trybie manualno-sekwencyjnym, jak i automatycznym. Maksymalny komfort jazdy zapewniają również automatyczne przekładnie typu hydraulicznego z sześcioma przełożeniami.

159
24 JTDM
AR 159 EU

Nowy poziom komfortu

Pod względem komfortu Alfa 159 proponuje nowe standardy w swoim segmencie. Wystarczy zacząć od przestrzeni wnętrza, jaką mają do dyspozycji pasażerowie. Dzięki nadzwyczajnej długości ramy podwozia, uzyskano wystarczającą ilość miejsca dla pięciu miejsc gwarantujących wygodę również osobom o wysokim wzroście. Pasażerów otacza wyciszone i przytulne wnętrze pozbawione wibracji, co jest efektem doskonałej izolacji akustycznej oraz wysokiej sztywności skrętnej i twardości nadwozia. Samochód ten, przeznaczony dla wymagającej i wyrafinowanej klienteli, proponuje pokrycia wewnętrzne dopasowane do osobistych gustów. Do wyboru są dwa typy tkanin lub, w alternatywie, trzy wysokiej jakości materiały takie jak Alfatex, skóra i skóra wysokiej jakości. Skórzane fotele mają wysuwane zagłówki, co jest ważną zaletą zapewniającą optymalny komfort. Pasażerowie mają do dyspozycji 14 niezwykle funkcjonalnych schowków na małe i średnie przedmioty. Wszystkie elementy wyposażenia składają się na samochód o przyjemnym wnętrzu. Dzięki technologii „slush moulding" miękkie i matowe materiały są bardzo przyjemne dla wzroku i w dotyku. Deska rozdzielcza i środkowa konsola skierowane są w stronę kierowcy. Siedzenia są opływowe i mają sportowy charakter. Pogrubione szyby (4-5 mm) sprawiają, że wnętrze samochodu jest jeszcze cichsze. Komfort jazdy zwiększają ekskluzywne akcesoria. W środku deski rozdzielczej wzrok przyciąga nawigator satelitarny najnowszej generacji z kolorowym wyświetlaczem wysokiej rozdzielczości, na którym można wyświetlić – niezależnie od natężenia oświetlenia – mapę trasy przejazdu. Z systemu można korzystać za pomocą poleceń głosowych, może on ponadto współpracować z systemem bConnect.

Automatyczna klimatyzacja najnowszej generacji dwu- lub trzystrefowa umożliwia kierowcy i pasażerom niezależne ustawienie temperatury i natężenia nawiewu powietrza. Duża

moc systemu pozwala na uzyskanie ustawionej temperatury w bardzo krótkim czasie. Obydwa urządzenia są sterowane automatycznie za pomocą centralki elektronicznej kontrolującej temperaturę, natężenie nawiewu i dystrybucję powietrza, włączenie kompresora i recyrkulację. Ponadto, obydwie wersje klimatyzacji w Alfie 159 stosują strategię kontroli klimatyzacji typu „ekwiwalentnej temperatury". Dzięki specjalnym czujnikom, urządzenie rozpoznaje temperaturę wewnętrzną i zewnętrzną i ocenia wrażenie komfortu termicznego przez pasażera, czyli wymianę energii między ciałem ludzkim a kabiną pojazdu, na które wpływa wilgotność powietrza, temperatura i natężenie nawiewu. Czujnik znajdujący się w dolnej części przedniej szyby mierzy natężenie promieni słonecznych i kąt, pod jakim promienie przedostają się do wnętrza. Dzięki temu pozwala przewidzieć nadmierny wzrost temperatury w kabinie spowodowany promieniowaniem słonecznym, informując o tym układ klimatyzacyjny.

Nową limuzynę wyróżnia wyjątkowo obszerny bagażnik, oferujący przestrzeń ładunkową o pojemności 405 litrów, którą można dodatkowo zwiększyć po złożeniu siedzeń. Alfa 159 może być wyposażona w system, który łączy funkcje Hi-Fi z telefonem z zestawem głośnomówiącym, nawigatorem satelitarnym, komputerem pokładowym oraz systemem bCONNECT. Funkcje systemu mogą być uruchamiane poleceniami głosowymi i wykorzystują technologię „blue tooth". Sound System Bose, wyprodukowany dla Alfa Romeo przez amerykańską firmę o tej samej nazwie będącą liderem w branży akustycznej Hi-Fi, zapewnia wszystkim pasażerom doskonałą jakość dźwięku niezależnie od warunków jazdy. Sprzęt Hi-Fi posiada moc 570 Watt i składa się z dziesięciu głośników i jednego subwoofera z cyfrowym sześciokanałowym wzmacniaczem (moc 200 Watt), który odtwarza najniższe częstotliwości i jest zintegrowany w komorze bagażnika. ■

Fiat Bank Polska S.A.

Centrum Obsługi Klienta

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

Tomasz Libich, fot. Maciej Feodorów

Croma w prasowym obiektywie

Jeszcze oficjalnie nie pokazano go szerszej publiczności, ale już pojawił się na ulicach Warszawy podczas test drive'u. Nowy Fiat Croma przyciąga ciekawe spojrzenia przechodniów.

Dziewięćdziesięciu dziennikarzy wzięło udział w prezentacji prasowej nowego Fiata Croma w Polsce. Impreza, która stanowiła jednocześnie krajową premierę modelu, odbyła się na początku lipca w Centrum Olimpijskim w Warszawie. Nowy Fiat Croma odwołuje się bezpośrednio do tradycji modelu, który w latach 1985 – 1994 stanowił punkt odniesienia dla limuzyn/sedanów z segmentu średniego i wyższego, a jego produkcja sięgnęła 450 tysięcy egzemplarzy. Ta nowoczesna wersja samochodu typu Station Wagon zaprojektowana została przez światowej sławy designera Giorgetto Giugiaro i produkowana jest w zakładzie Cassino na południe od Rzymu, a na rynku pojawi się jeszcze tego lata.

„Sama nazwa Croma pochodzi z języka włoskiego i oznacza po prostu chrom – wyjaśniał podczas prezentacji Piotr Kolejwa, brand manager modelu. – A zatem jest to porównanie do metalu charakteryzującego się estetyką i wysoką trwałością".

Do niewątpliwych cech nowego Fiata zaliczyć także należy obszerne wnętrze oferujące wyjątkowy komfort, innowacje technologiczne w dziedzinie silników Diesla oraz najwyższą jakość wyposażenia seryjnego.

Podczas prezentacji nowego Fiata Croma po raz pierwszy dziennikarze mieli również okazję porozmawiać szerzej z nowym Dyrektorem Sprzedaży spółki Fiat Auto Poland, Wojciechem Halarewiczem.

„Chciałbym podkreślić, jak bardzo jest on ważny w naszej gamie – mówił Halarewicz o nowym modelu. – To samochód z segmentu D – a od czasów po-

Nowy Fiat Croma w Cassino

To tutaj każdego ranka, przed wielką tablicą kierownictwo produkcji, jakości i montażu spotyka się z dyrektorem zakładu. Eliminowane są wszystkie nieprawidłowości odnotowane podczas atestu przed końcowym

zwolnieniem do produkcji. Na tablicy zaznaczane są usterki oraz fazy procesu produkcyjnego, w której występują oraz działania naprawcze. Oprócz kontroli na końcówce linii, każda Croma przechodzi także test drogowy na dystansie 5 kilometrów, w trakcie którego sprawdzany jest poziom hałasu, stabilność, instalacja elektryczna, silnik i urządzenia bezpieczeństwa. Kierowcy testowi przejechali dotąd ponad trzy i pół miliona kilometrów, co pozwoliło na skorygowanie błędów przed wyprodukowaniem serii wstępnej i zagwarantowało wyrób o absolutnej jakości już od pierwszego egzemplarza. Duże znaczenie ma również tzw. „pilotino", czyli linia pilotażowa, na której bezpośrednio w Cassino testuje się urządzenia i produkuje preserie. Umożliwiło to zapoznanie się zakładu z Cromą już od początku fazy projektowania, czyli na rok przed uruchomieniem produkcji.

przedniej Cromy, marka Fiat nie była tutaj praktycznie w ogóle obecna. Ma to swoje konsekwencje – teraz nie możemy czekać na klientów, tylko sami do nich wyjść i ich szukać".

Badania przeprowadzone przez specjalistów wskazują, że klienci z klasy wyższej średniej mają bardzo podobne oczekiwania względem samochodów, jak klienci mini-vanów. I właśnie w odpowiedzi na oczekiwania zarówno jednych, jak i drugich skonstruowany jest nowy Fiat Croma.

„Ludzie nie spodziewają się tego samochodu i tego, co jest on w stanie zaoferować – dodaje Kolejwa. – Tak naprawdę, żeby się do niego w pełni przekonać, trzeba zasiąść za kierownicą – dlatego też przede wszystkim starać się będziemy w jego przypadku przekonywać klientów do odbycia jazdy próbnej. Tym samochodem tak naprawdę wprowadzamy nową klasę, wychodzimy poza standardy. Nie będąc w tym segmencie przez parę ostatnich lat, postanowiliśmy tak właśnie go zrewolucjonizować".

Około 60% sprzedaży Fiata Croma skierowana będzie w ramach programu Corporate Mobility do firm, które w swojej działalności wykorzystują całe floty samochodowe. Prócz nich, nowy model oferowany ma być przede wszystkim małym przedsiębiorstwom i młodym rodzinom, które potrzebują wygody, ale nie chcą kompromisów w zakresie osiągów.

Na jakie cechy samochodu zwracali uwagę dziennikarze? Przede wszystkim na przestronność wnętrza – dużą ilość miejsca nad głowami pasażerów, przestrzeń między rzędami siedzeń oraz wysoką pozycję jazdy, która zapewnia lepsze panowanie nad drogą i lepszą widoczność otoczenia. Nowy model gwarantuje również komfortowy, niski poziom hałasu oraz wibracji, uzyskany poprzez starannie dopracowane wnętrze i specjalne ustawienie

Wojciech Halarewicz - nowy Dyrektor Sprzedaży FAP

Z Fiatem Auto Poland związany jest od lat. Pracę w spółce rozpoczął w 1996 roku, zdobywając kolejne stanowiska w Dyrekcji Handlowej. W 2001 roku wyjechał do Turynu, a następnie w Indiach wprowadzał na rynek Fiata Palio. Później nastał kolejny „włoski" okres jego kariery, kiedy to zajął się zarządzaniem sprzedażą Części Zamiennych oraz Obsługą Serwisową na tamtejszym rynku. Aż wreszcie wrócił do Polski, gdzie zaproponowano mu objęcie stanowiska Dyrektora Sprzedaży. Kilkakrotnie miał już możliwość testowania nowego Fiata Croma. „Cechą, która zdecydowanie rzuca się w oczy od razu w tym samochodzie jest komfort – mówi. – Auto świetnie się prowadzi, niemal jak model sportowy, a jednocześnie czuć jego masywność, stabilność. To z kolei sprawia, że przez cały czas kierowca ma poczucie bezpieczeństwa. Jestem przekonany, że już wkrótce model ten znajdzie swoich zapalonych wielbicieli".

Obok od lewej Bogusław Cieślar - dyrektor biura prasowego, Wojciech Halarewicz - dyrektor sprzedaży, Piotr Kolejwa - brand manager i Enrico Pavoni - prezes zarządu

zawieszenia. Prócz tego, w zależności od wyposażenia, samochód posiada innowacyjny system modułowy bagażnika, który idealnie dostosowuje się do najróżniejszych potrzeb.

Z zewnątrz oryginalna, w środku obszerna i cicha – Nowa Croma to samochód stworzony, by zadowolić osoby różniące się potrzebami, gustem i stylem życia, ale jednocześnie mające jedną wspólną cechę: chęć posiadania wygodnego samochodu.

A tym, którzy pragną doskonałych osiągów Croma oferuje na przykład potężny silnik 2.4 Multijet o mocy 200 KM (zintegrowany z 6-biegową automatyczną skrzynią biegów), który należy do najlepszych w swojej klasie ze współczynnikiem specyficznym mocy 83 KM/litr.

Oprócz dwóch błyskotliwych silników benzynowych (2.2 16v o mocy 147 KM i 1.8 16v 140 KM, które nie będą jeszcze dostępne podczas premiery rynkowej), model ten proponuje trzy silniki turbodiesel Multijet (1.9 o mocy 120 lub 150 KM oraz wspomniany 2.4 o mocy 200 KM), które po raz kolejny udowadniają, iż w tej dziedzinie Fiat Auto pozostaje w ścisłej czołówce.

Kolejną zaletą Fiata Croma jest jakość. Nowy model charakteryzują niezwykle wysokie standardy jakościowe, które stanowiły najważniejszy cel już od fazy projektowania. W sumie spełniono wszystkie warunki dla powtórzenia sukcesu poprzedniego modelu. Nowa Croma posiada ten sam atut, który już raz zapewnił jej zwycięstwo: słuchanie klienta i realizacja produktu na bazie jego wymagań. Ta zasada wiąże się z pierwszym i najważniejszym wymogiem, który każdy klient stawia w chwili zakupu samochodu – a auto to w odpowiedzi oferuje bogatą gamę wyposażenia, którego kombinacje umożliwiają dostosowanie do osobistych potrzeb klienta i gwarantują mu progresywne korzyści przy wyborze wyższego wyposażenia. Do tych czynników sukcesu Nowa Croma dodaje liczne i wyszukane urządzenia i systemy, które czynią z niej nowy punkt odniesienia w segmencie. Są to: system ESP, reflektory ksenonowe, podgrzewane lusterka i dziewięć poduszek powietrznych (w dziedzinie bezpieczeństwa), rozwinięty system nawigacji satelitarnej (CONNECT Nav+) oraz sprzęt Hi-Fi wyposażony w osiem głośników i subwoofer (w dziedzinie sprzętu audio i systemów infotelematycznych), Cruise Control i automatyczna skrzynia biegów (zapewnia „bezstresową" jazdę), a także cztery typy specjalnych obręczy z lekkich stopów o wymiarach od 16" do 18" (by jeszcze bardziej dopasować samochód do osobistych upodobań klientów).

Ten samochód po prostu skazany jest na sukces. ■

Rekordowy rok i ambitne plany

Podczas prezentacji prasowej Enrico Pavoni krótko podsumował miniony, 2004 rok i przedstawił plany firmy na kolejny.

„Ubiegły rok był dla nas rekordowy pod każdym względem – mówił Pavoni. – Wyprodukowaliśmy dwa razy więcej samochodów, niż w roku 2002 i tak naprawdę nigdy jeszcze w naszej spółce nie powstawało tyle aut, co teraz w zakładzie w Tychach. Podobnie jest w przypadku obrotów – zeszłoroczne 2,5 mld euro to wielkość, jakiej wcześniej nigdy nie udało nam się osiągnąć. A na rok bieżący mamy plany równie ambitne – 50 tys. egzemplarzy Seicento (z czego 45 tys. na eksport) i 230 tys. Panda (z czego 210 tys. na eksport). Obecnie nasze linie produkcyjne wykorzystywane są w Tychach maksymalnie, załoga pracuje na trzech zmianach z kilkoma dodatkowymi roboczymi sobotami w roku. Warto również dodać, że w czerwcu tego roku sprzedaliśmy o 31% samochodów więcej, niż w maju, co daje nam około 10,3-10,4% udziału w rynku. To bardzo pozytywny sygnał i znak, że sytuacja na rynku samochodowym wyraźnie się poprawia".

50 urodziny Fiata 600

Pięćdziesiąt lat temu powstało auto, które zmotoryzowało Włochy, ale także zmieniło sposób życia i nowe zwyczaje społeczne tego kraju. Przez 15 lat wyprodukowano 2 mln 700 tys. sztuk modelu. Rocznicę tę upamiętni specjalna seria obecnej wersji Seicento.

Włochy, lata pięćdziesiąte. Na Półwyspie Apenińskim zaczyna się boom gospodarczy. Ludzie coraz częściej odczuwają dobrobyt. W domach pojawiają się pralki i wszelkiego rodzaju sprzęty gospodarstwa domowego, łącznie z telewizorem, który na zawsze zmieni zwyczaje ludzi. Włosi, jeżdżący zazwyczaj na skuterach, zaczynają marzyć o czterech kółkach. Fiat 110 kosztuje jednak 1.225 tys. lirów, co stanowi równowartość dwuletniego wynagrodzenia przeciętnego urzędnika. Topolino C jest tańsze, można je kupić za 750 tys. lirów, ale jest to model przestarzały. I wreszcie w 1955 r. na rynek wchodzi samochód, który zmotoryzuje Włochy. Jest to Fiat 600.

Ten mały, kompaktowy samochód, po raz pierwszy zaprezentowano publicznie 11 marca. Mierzył zaledwie 3,2 metra długości, miał zaokrągloną linię i oferował cztery wygodne miejsca. Czterocylindrowy silnik o pojemności 633 cm^3 znajdował się w tylnej części i mieścił się ponad tylnymi kołami: rozwiązanie to pozwalało na ograniczenie kosztów produkcji oraz zwiększenie przestronności wnętrza. Autorem projektu był inżynier Dante Giacosa, „ojciec" wielu Fiatów, począwszy od Topolino z 1936 roku po model 127 z 1971 roku. Vittorio Valletta życzył sobie od niego: „Samochodu z czterema miejscami z prawdziwego zdarzenia, który rozwija prędkość 85 km/h". Giacosa od razu zabrał się do pracy. Początkowo zaprojektował rewolucyjny przedni napęd z silnikiem umieszczonym poprzecznie w jednym bloku ze skrzynią biegów (montowany wiele lat później w Mini). Skomplikowane mechanizmy przekładniowe były jednak zbyt kosztowne jak na ówczesne czasy.

Tym bardziej, że w założeniu mały Fiat miał być produkowany w dużych ilościach i po małych kosztach. Dlatego Giacosa pomyślał o rozwiązaniu prostszym: silnik nad kołami napędowymi z tyłu. Próbami drogowymi zajął się Carlo Salamano, legendarny szef kierowców testowych, któremu Giocosa przekazał następujące instrukcje: „Tym modelem będą jeździć ludzie, którzy nie potrafią prowadzić, dla wielu będzie to pierwszy w życiu samochód, dlatego musi być odporny na wszelkiego typu „tortury".

Fiat 600 w końcu osiąga, a nawet przekracza założenia projektu. Prędkość maksymalna dochodzi do 100 km/h (Giovanni Agnelli po wypróbowaniu modelu powiedział: „Wspaniały samochód, tylko trochę za szybki"). Jego cena wynosiła zaledwie 590 tys. lirów. Fiat zainaugurował w ten sposób tradycję sprzedawania samochodów za tysiąc lirów na każdy centymetr sześcienny pojemności skokowej.

Sukces nowego auta był większy niż najbardziej optymistyczne przewidywania. We Włoszech ilość samocho-

dów na drogach wzrosła z 800 tys. sztuk w 1955 r. do dwóch mln w 1960 r. W tym samym okresie, z Mirafiori wyjeżdża 1 milionowy model 600. Na dodatek, w 1956 r. na rynek wchodzi wyprzedzająca swoje czasy 600 Multipla – MPV, który, mieści 6 osób wraz z bagażami. Tymczasem sukces 600 nie słabnie. W 1960 r. powstaje wersja „D" z silnikiem 767 cm^3 o mocy 29 KM. Prędkość maksymalna wynosi 110 km/h. Co więcej, małym samochodem Fiata zainteresował się Karl Abarth, konstruktor aut wyścigowych (wiedeńczyk mieszkający w Turynie). Specjalnie dla 600 opracował „zestaw" przeróbek, który przekształcił auto w małe „dzikie zwierzę". Fiat-Abarth 850 TC osiąga 140 km/h, wersja 1000 dochodzi do 200 km/h. Kto nie może pozwolić sobie na przeróbkę, zadowala się kupnem niezwykle hałaśliwego podwójnego tłumika. Sukces 600 trwa przez całe lata 60. Auto schodzi ze sceny dopiero w 1970 r. Ogółem wyprodukowano 2 mln 700 tys. egzemplarzy. ■

Powrót do przeszłości

Od 1998 roku do dzisiaj sprzedano ponad 1 mln 100 tys. egzemplarzy Seicento. Z okazji 50-lecia Fiat postanowił podkreślić za pomocą kilku zmian i wyposażenia „50th" związek między wersją sprzed lat i produkowaną dzisiaj. Ponadto, logo w formie napisu „Seicento", zostanie zastąpione wersją cyfrową „600" z taką samą grafiką jak w modelu z lat 50. Do przeszłości nawiązuje także znajdujące się na przodzie logo Fiata umieszczone między dwoma chromowanymi listwami, podczas gdy tapicerka i wykończenia wnętrza stanowią mieszankę nowoczesności i stylu retro. Nowy Fiat 600 jest wyposażony w silnik 1,1 Fire MPI o mocy 54 KM spełniający normę emisji spalin Euro4 i posiada trzy wersje wyposażenia. Wersja podstawowa Fresh standardowo wyposażona jest w poduszkę powietrzną kierowcy, pasy bezpieczeństwa z napinaczami i immobilizer w bardzo atrakcyjnej cenie 22.700 zł. Wersja Actual już w standardzie posiada lakierowane zderzaki. Na zamówienie można mieć wspomaganie kierownicy, ABS i klimatyzację. Uzupełnieniem tych wersji jest seria jubileuszowa Fiat 600 „50th", której cechą są trzy pastelowe odcienie: kość słoniowa, niebieski i zielony, dwukolorowa deska rozdzielcza oraz tapicerka z logo FIAT, lakierowane klamki i lusterka zewnętrzne, lakierowane listwy boczne z elementami chromowanymi i logo „50th" oraz paskiem na całej długości samochodu.

Mirosława Malich, współ.: Marco Beletti

Samochody z top listy

Sukces samochodów Doblò i Ducato, które znalazły się na pierwszych miejscach w klasyfikacji sprzedaży we Włoszech i czołowych w Polsce, zwiększa udział samochodów dostawczych Fiata w tych rynkach. Ich gama jest pełna i może zadowolić każdego klienta.

Wyniki sprzedaży samochodów dostawczych Fiata uzyskane w pierwszych miesiącach 2005 roku są bardzo pozytywne. We Włoszech pojazdy LCV zajmują pierwsze miejsce i posiadają ponad 40% udział w rynku, o czołową pozycję walczą także w Europie. Prawdziwym klejnotem bogatej i kompletnej gamy, sprzedawanej w ponad 80 krajach, są samochody Ducato i Doblò, stabilnie utrzymujące się na pierwszych miejsca we wszystkich klasyfikacjach sprzedaży we Włoszech.

W Polsce Fiat Auto Poland już od kilku lat pozostaje liderem w sprzedaży samochodów dostawczych. Tylko w czerwcu firma sprzedała 847 samochodów LCV, tj. o 30.3% więcej niż w maju (w ciągu sześciu miesięcy sprzedano w sumie 3.890 sztuk). Na naszym rynku najwięcej nabywców, poza Ducato i Doblò, znajdują Panda Van i Seicento Van.

O zaletach samochodów dostawczych Fiata mówi Marek Kisz, menedżer działu Samochody Dostawcze Fiata Auto Poland. „Nasza gama – wyjaśnia – jest bardzo bogata. Fiat proponuje samochody Doblò Cargo, Ducato, a na innych rynkach także Scudo i Strada pick-up. Ponadto oferujemy samochody produkowane na bazie modeli osobowych, jak Panda Van, Seicento VAN i Punto Van. A do tego dochodzi wysoka jakość tych samochodów oraz sieć sprzedaży. Obecnie posiadamy 71 dealerów samochodów dostawczych, w tym 32 ściśle wyspecjalizowanych w tego rodzaju sprzedaży".

Co wpływa na popularność w Europie samochodów Doblò i Ducato?

„Doblò, który należy do najchętniej kupowanych samochodów dostawczych, jest produktem idealnym zarówno dla małych firm, jak i dla wielkich flot. To także samochód o największej pojemności w swojej kategorii i ładowności ponad 800 kg. Doblò jest wreszcie samochodem o największej mocy w tej kategorii w wersji wyposażonej w silnik 1.9 JTD o 105 KM oraz najbardziej ekonomicznym pod względem kosztów eksploatacji w wersji z silnikiem 1.3 Multijet. W październiku pojawi się wersja Restyling, posiadająca dodatkowo zwiększony rozstaw osi. Model Ducato to już natomiast klasyka. Obecny jest na rynku od ponad dwudziestu lat i udało mu się utrzymać konkurencyjność dzięki ciągłym zmianom technicznym. Ducato ma wiele mocnych stron, jak chociażby „wszechstronność", szeroka gama oraz duża możliwość zastosowania różnego rodzaju zabudów. Specjalnością rynku polskiego są serie specjalne: Business – najtańsza cena na rynku; oraz Premius – wypo-

ZAKUPILI DOSTAWCZE FIATY

W czerwcu Fiat Auto Poland zrealizował dwa duże kontrakty na dostawę samochodów dostawczych. Pojazdy Panda VAN i Seicento VAN (w sumie kilkaset samochodów) zakupiła firma Coca Cola, a 120 samochodów Doblò Cargo z silnikiem 1.3 JTD dostarczono do firmy TRANSPORT, która zajmuje się obsługą floty Poczty Polskiej. Inne, znaczące zamówienia pojawiły się też od Policji, a także Inspekcji Transportu Drogowego i Zakładów Energetycznych.

SPRZEDAŻ W I PÓŁROCZU 2005 (w sztukach)

PANDA VAN	1591
DOBLÒ	951
SEICENTO VAN	724
DUCATO	570
PUNTO VAN	54

sażenie samochodu dostawczego na poziomie pojazdów osobowych (m.in. ABS, klimatyzacja)".

Oba modele można również dostosować do potrzeb klientów, dzięki różnym zabudowom?

„Tak, możliwości takie prezentujemy każdego roku w organizowanej przez naszą firmę imprezie marketingowej o nazwie LCV Tour. Prezentacja pojazdów obejmuje szereg miast w Polsce, gdzie eksponowane są najnowsze osiągnięcia lokalnych firm karoseryjnych na bazie pojazdów Ducato i Doblò. W ostatnim roku można było obejrzeć oferowaną przez Fiata gamę ambulansów ratunkowych, a także Ducato pogotowie energetyczne, kombi, TOWOS, samochody dla straży pożarnej i innych służb publicznych".

Jaka są przewidywania na drugą połowę 2005 roku?

„Przewidywany jest wzrost popytu, czyli ponad 2 mln samochodów sprzedanych w Europie i ponad 17 tys. w Polsce. 3890 samochodów dostawczych sprzedanych w Polsce z udziałem 23,3% w ciągu 6 pierwszych miesięcy roku napawa optymizmem. Cieszy również fakt, że klienci nas doceniają (patrz box). Osiągnięcie wyników było możliwe zarówno dzięki zaangażowaniu i pasji osób pracujących w Warszawie, Bielsku-Białej, Tychach i Turynie, jak i ogromnej determinacji naszej sieci dealerskiej". ■

Tomasz Libich, fot. I. Kaźmierczak i Satiz Poland

Tychy w europejskiej czołówce

Dużym sukcesem zakończyła się wizyta asesorów EFQM (European Fundation Quality Management) w tyskim zakładzie Fiat Auto Poland. Fabryka zdobyła ponad pięćset punktów – rezultat, którego nie udało się osiągnąć żadnej polskiej firmie.

Jest się z czego cieszyć – fabryce w Tychach już za pierwszym podejściem udało się bowiem osiągnąć drugi (z trzech) poziom doskonałości w zarządzaniu. Według regulaminu „Uznanie za doskonalenie" to wyróżnienie przewidziane dla firm, które efektywnie przeprowadziły samoocenę z wykorzystaniem Modelu Doskonałości EFQM.

Najwyższym laurem, jaki można było zdobyć, jest Europejska Nagroda Jakości. Do sfery finalistów zabrakło zaledwie kilkunastu punktów. Ale czym właściwie jest owa nagroda?

O jej przyznanie ubiegać się mogą firmy stosujące tzw. Model Doskonałości EFQM – model zarządzania oparty na międzynarodowych doświadczeniach, m.in. amerykańskich i japońskich – bardzo logiczny i, czego nie kryją specjaliści, efektowny.

Europejska Nagroda Jakości po raz pierwszy przyznana została w 1992 r. i od tego czasu firmy ze Starego Kontynentu są nią wyróżniane corocznie.

Warto dodać, że sponsorami nagrody są Komisja Europejska, Europejska Organizacja ds. Jakości (European Organization for Quality) oraz właśnie organizacja EFQM.

Zdaniem Zdzisława Arleta, dyrektora Zakładu w Tychach, procedura ubiegania się o nagrodę stanowi doskonałą okazję do bezstronnej, zewnętrznej oceny pozycji zajmowanej przez daną firmę i stopnia wdrożenia wspomnianego Modelu Doskonałości EFQM.

„Dzięki temu, że wzięliśmy udział w tym procesie, łatwiejsze stało się sformułowanie czytelnych i konkretnych celów, a przez to określenie drogi prowadzącej do stałego doskonalenia naszych działań – uważa dyrektor Arlet. – Zaangażowanie pracowników, praca zespołowa i poczucie dumy ze swojej pracy zawodowej i organizacji pełnią tu ogromne znaczenie. To bardzo cenne narzędzie wewnętrznej komunikacji i doskonały materiał szkoleniowy. I w naszej fabryce naprawdę to widać – nasi ludzie rozumieją o co chodzi w stosowanych przez nas standardach i jak ważną rolę pełni każdy pracownik dla końcowej, wysokiej jakości produktu. Pracownicy identyfikują się z zakładem i z tym, co robią – to jest fundament, na którym dużo łatwiej jest budować. Dlatego bardzo serdecznie dziękuję wszystkim pracownikom – za wkład pracy, zaangażowanie i emocje, które wskazują, jak mocno zintegrowana jest nasza załoga".

W Tychach, nad przygotowaniem fabryki do audytu pracowano przez kilka

miesięcy – tymczasem według oceny ekspertów, aby w pełni wdrożyć kompleksowy Model EFQM potrzeba przynajmniej dwóch lat. Tak dobry rezultat uzyskany w tak krótkim czasie przez zakład to kolejny powód do dumy.

Józef Kosek menedżer projektu

Koordynatorem i menedżerem całego projektu był inżynier Józef Kosek, od lat odpowiedzialny w fabryce za szeroko pojmowane problemy jakościowe.

„Naszym pierwszym krokiem było kompleksowe zapoznanie się ze szczegółami modelu doskonałości EFQM – opowiada o przygotowaniach Józef Kosek. – Po drugie należało drobiazgowo skonfrontować założenia owego modelu zarządzania ze stanem faktycznym występującym w naszym zakładzie, to gdzie jesteśmy zbieżni, a gdzie należy coś poprawić lub zmienić. Na tej podstawie zdefiniowaliśmy nasze mocne i słabe strony, a następnie przy współpracy wielu osób, powstał obszerny dokument opisujący wszystkie obszary zarządzania w naszej firmie, które model EFQM dzieli na potencjał organizacji (5 obszarów, tzw. kryteriów) i wyniki (4 obszary)".

Jak wyjaśnia inżynier Kosek, w tyskim zakładzie niemal idealnie założenia modelowe zgadzały się ze stanem faktycznym w obszarze „Klienci" i „Zarządzanie procesowe", nieco słabiej wypadła ocena strategii kontaktów ze społecznością lokalną.

Realizacja zmian w tym drugim obszarze już się rozpoczęła.

„Pracownicy identyfikują się z zakładem i z tym, co robią – to jest fundament, na którym dużo łatwiej jest budować" - mówi Zdzisław Arlet (na głównym zdjęciu z Wojciechem Rymerem, kierownikiem lakierni).

Podstawowe zasady

Osiem zasad doskonałości ma zastosowanie w każdej firmie lub organizacji, niezależnie od sektora, w którym działa, branży oraz wielkości. To właśnie one leżą u podstaw Modelu Doskonałości EFQM: orientacja na wyniki, koncentracja na kliencie, przywództwo i stałość celów, zarządzanie poprzez procesy i fakty, rozwój i zaangażowanie pracowników, ciągłe uczenie się, doskonalenia i innowacje, rozwój partnerstwa, odpowiedzialność społeczna.

Najważniejszy efekt, jaki przyniósł cały proces przygotowań do wizyty asesorów w Tychach nie był jednakże związany z bezpośrednio z modelem EFQM. Jak podkreśla dyrektor fabryki, zdecydowanie najbardziej istotne było doskonale widoczne zintegrowanie i zaangażowanie pracowników wszystkich szczebli w realizację tego projektu. Od managementu po osoby pracujące bezpośrednio na liniach produkcyjnych – wszyscy podeszli do sprawy bardzo emocjonalnie i ambicjonalnie, wszystkim bardzo zależało na pokazaniu fabryki z jak najlepszej strony, a tym samym na możliwie najwyższym wyniku punktowym.

A okazja ku temu była znakomita, bowiem podczas swojej wizyty asesorzy rozmawiali nie tylko z przedstawicielami kadry zarządzającej zakładem, ale również z pracownikami zatrudnionymi właśnie na liniach.

„Wszyscy przeszliśmy gruntowne szkolenia – mówi Wiesław Piątkowski. – Dzięki nim dowiedzieliśmy się wszystkiego, co potrzebne na temat EFQM i Europejskiej Nagrody Jakości. Poznaliśmy wszystkie osiem zasad doskonałości związanych z tym modelem oraz to, w jaki sposób i w jakim stopniu wszyscy je realizujemy na różnych szczeblach zakładu".

Asesorzy prosili o możliwość przeprowadzenia rozmów z dwoma grupami pracowników – tymi doświadczonymi, z długoletnim stażem, którzy brali już nieraz udział w projektach jakościowych realizowanych przez fabrykę oraz dobranymi wyrywkowo.

„Był to dla nas niewątpliwie wielki stres – podkreśla z kolei Ewa Skalik. – Czuliśmy się, jak na jakimś ważnym i trudnym egzaminie. Nie wiedzieliśmy o co zostaniemy zapytani, dlatego przygotowywaliśmy się do tych rozmów bardzo skrupulatnie, w domu czytaliśmy fachową literaturę, w pracy wymienialiśmy się spostrzeżeniami. Ale bardzo nam zależało, by pokazać, że naprawdę wiemy, co dzieje się

**Podczas swojej wizyty asesorzy rozmawiali nie tylko z przedstawicielami kadry zarządzającej zakładu, ale również z pracownikami zatrudnionymi właśnie na liniach.
Stoją od lewej: Wiesław Piątkowski, Ewa Skalik, Roman Sielowski, Sebastian Madeja.**

u nas w zakładzie i w jakim kierunku wszyscy zmierzamy".

Bez względu na wszystkie późniejsze wnioski, w jednym bardzo wyraźnie zgadzali się wizytatorzy i dyrekcja zakładu – to, jak pracownicy tyskiej fabryki zaangażowali się w cały proces, zrobiło na jednych i drugich największe wrażenie.

Po emocjach związanych z przygotowaniami do ubiegania się o ów najwyższy laur, czyli Europejską Nagrodę Jakości, dziś w Tychach usłyszeć można niemal wszędzie, że wśród pracowników pozostało lekkie uczucie niedosytu – mimo, że zdobyta ilość punktów to również sukces i powód do dużego zadowolenia.

Ale Zdzisław Arlet nie składa broni. Już dziś zapowiada, że tyski zakład będzie się o nią ubiegał ponownie, najprawdopodobniej w 2008 roku. ■

Czym jest Model Doskonałości EFQM?

Model Doskonałości jest stosowany przez tysiące europejskich organizacji do doskonalenia własnego systemu zarządzania. Opracowany został przez Europejską Fundację Zarządzania Jakością (czyli właśnie EFQM) we współpracy z europejskimi ośrodkami naukowymi. Model EFQM stanowi podstawę Europejskiej Nagrody Jakości oraz większości krajowych nagród jakości państw europejskich, w tym także Polskiej Nagrody Jakości. Istnieją trzy poziomy doskonałości, które tworzą swoistą piramidę: „Zaangażowanie w Doskonalenie", „Uznanie za doskonalenie" i wreszcie najwyższy – „Europejska Nagroda Jakości".

Specjalista od ostrej gry

Carola Popaiz

Do gry wchodzi Trakker, nowy terenowy pojazd Iveco, mocny, wszechstronny i zapewniający doskonały komfort prowadzenia. Łączy w sobie zalety pojazdu do prac budowlanych z komfortem samochodu szosowego, sprawdza się więc doskonale w każdym terenie.

„Od Syberii po Indonezję, od Norwegii po Republikę Południowej Afryki, pojazdy terenowe Iveco są na całym świecie, w Europie Zachodniej stanowią 15% rynku – mówi Mario Astengo, wiceprezes działu pojazdów średnich i ciężkich Iveco. – Teraz gama marki wzbogaci się o najnowszy produkt, pojazd terenowy do prac budowlanych i drogowych o nazwie Trakker".

Chrzest terenowy i zarazem polska prezentacja nowego pojazdu odbyła się na poligonie doświadczalnym Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej koło Sulejówka, w lesistym terenie z drogami pełnymi wyrw, z piachem i grzęzawiskami (pisaliśmy o tym szerzej w poprzednim numerze pisma). Trakker jest zwieńczeniem procesu odnawiania gamy „pojazdów ciężkich", którą rozpoczęto przed dwoma laty produkcją Stralis Active Space. Po nim przyszły wersje Active Time i Active Day. „Najnowszym modelem – dodaje Astengo – kończymy bardzo ważny etap, teraz jesteśmy gotowi stawić czoła nowym wyzwaniom i nowym rynkom, na przykład chińskiemu".

Jakie atuty posiada nowy Trakker? Kabina pojazdu pochodzi z modelu Stralis AT i AD (2,28 metrów) i zapewnia: komfort jazdy, łatwość manewrowania na ograniczonej przestrzeni i mniejsze ryzyko uderzenia w przeszkodę. Jest bardzo wygodna: posiada pneumatyczne zawieszenie siedzenia; koło kierownicy wyposażone jest w różne przyciski, wśród nich pilot radia i wszystkie funkcje komputera pokładowego. Za kierownicą znajduje się przełącznik regulujący działanie hamulca ręcznego i Intarder ZF, mechanizm zmniejszający prędkość pojazdu poprzez oddziaływanie na napęd.

Mając na uwadze wygodę kierowcy, również na zewnątrz, wprowadzono dodatkowe ulepszenia. Wysiadanie z kabiny ułatwiają schodki zabezpie-

czone przez poślizgiem, które mogą zostać wysunięte na zewnątrz. Niższy stopień wykonany jest z elastycznego materiału: przy zetknięciu z przeszkodą ulega odkształceniu, a następnie wraca do pierwotnej pozycji. W ramach opcji Iveco proponuje małą platformę po lewej stronie, pozwalającą kierowcy na kontrolowanie wnętrza nadwozia.

A zatem nowy wygląd i lepszy komfort dzięki nowym, czteropunktowym zawieszeniom z czterema amortyzatorami i lepszym wyciszeniem, które zmniejsza o sześć decybeli hałas w kabinie.

Sercem nowego Trakkera są silniki Cursor 8 i Cursor 13 połączone z nową skrzynią o 12 przełożeniach Eurotronic: w trybie „Manouvring mode" skrzynia umożliwia lepszą pracę

sprzęgłem na niższych przełożeniach i na tylnym biegu, co zwiększa precyzję jazdy na ograniczonej przestrzeni i przy małej prędkości. Są to udoskonalenia, które z punktu widzenia technicznego oznaczają większe bezpieczeństwo i większą wydajność pojazdu.

Innowacją wprowadzoną do modelu Trakker jest również nowe sprzęgło elektromagnetyczne wentylatora „Baruffaldi", które samo ogranicza zużycie paliwa o 1,5%. Ale to nie wszystko. W nowym Trakkerze są jeszcze dwie ważne nowości: pierwsza to Multiplex – elektroniczny system pozwalający na zmniejszenie okablowania i przeprowadzenie szybkiej i dokładnej diagnostyki. Druga nowość to DMI, centralka mająca za zadanie sterowanie trzema punktami poboru mocy.

Henrik Starup

Wyposażenie modelu oferowanego w 77 wersjach, siedmiu więcej niż w przeszłości, uzupełniają dłuższe przełożenia na mostku i możliwość zamontowania nowych zawieszeń pneumatycznych. Na przykład: tylko sama kabina może być krótka, długa lub też długa z wysokim dachem.

Henrik Starup, dyrektor marketingu średnich i ciężkich pojazdów Iveco dodaje: „Klienci oczekują przede wszystkim trzech rzeczy: solidności, niezawodności i osiągów. Iveco, jak się wydaje, spełnia wszystkie wymienione kryteria". Potwierdzeniem tych słów jest ciągle rosnąca sprzedaż samochodów marki. ■

Rynek

Dzisiaj w Europie sprzedaż pojazdów offroad o ogólnym ciężarze powyżej 16 ton stanowi 15,5% zarejestrowanych samochodów – około 35 tysięcy egzemplarzy rocznie. Najważniejsze rynki to: Niemcy (21,9%), Hiszpania, Włochy, Francja i Wielka Brytania. Najbardziej poszukiwane są wywrotki (47%) i betoniarki (20%). Trakker może zostać wyposażony w silnik Cursor 8 (270, 310 i 350 KM), Cursor 13 (380, 440 i 480 KM) – zespół napędowy preferowany przez klientów. Rynek tych pojazdów jest bardzo złożony z powodu różnorodnych zastosowań, a zatem i licznych wersji: szeroka gama osi (2, 3 lub 4), napęd na cztery koła, silniki o różnej mocy, specjalne wyposażenie. Do tego dochodzi specyfika krajowa, ponieważ samochody budowlane i drogowe zazwyczaj pracują w kraju, w którym są zarejestrowane, i w którym podlegają ograniczeniom ciężaru i wymiarów

Nowa kabina dla Eurocargo

W Sulejówku, poza Trakkerem, swoje możliwości prezentował również nowy EuroCargo 4x4. Jest to pojazd wygodny, o kabinie w wersji krótkiej – zaprojektowanej przez Bertone – cichej i odpornej na wibracje, z ergonomicznym fotelem kierowcy, regulacją kierownicy i zestawem wskaźników z monitorem. Bardzo go sobie cenią klienci o specjalnych wymaganiach (np. instalacja i konserwacja przewodów elektrycznych, odśnieżanie, prace komunalne). EuroCargo 4x4 jest dostępny w dwóch wersjach: 100E o 10 tonach i silniku Tector od 180 do 210 KM oraz 140E o 14 tonach z silnikiem Tector o 180 lub 240 KM. Wyposażenie obejmuje: platformę z dźwigiem, urządzenie do odśnieżania/rozrzucania soli, pompę do betonu, przystosowanie do potrzeb ochrony cywilnej, straży pożarnej.

obowiązujących w poszczególnych kodeksach drogowych. Również charakter terenu, topografia i warunki klimatyczne wymagają różnych konfiguracji. Pojazdy te znajdują zastosowanie w robotach publicznych, jako pojazdy ratunkowe w Straży Pożarnej i Służbie Ochrony Cywilnej; do transportu surowców na odcinkach nieasfaltowanych, czyli w warunkach słabej przyczepności.

Izabela Kacprzak, fot. Jerzy Wróbel

Ekspansja na wschód

Kilka tygodni temu w Kownie, największym obok Wilna ośrodku przemysłowym na Litwie, odbyła się 8. Międzynarodowa Wystawa Maszyn Rolniczych. Mimo że ma zasięg lokalny, przyciąga zwiedzających z sąsiednich krajów.

W trzydniowej wystawie, którą odwiedziło 10 000 osób, udział wzięło ponad 100 wystawców, w tym importerzy wszystkich marek kombajnów i ciągników, co niewątpliwie dodaje tej imprezie prestiżu. Ekspozycja tego typu odbywa się dwa razy do roku: wiosną i jesienią, ale wiosenna edycja cieszy się zdecydowanie większym zainteresowaniem. „Traktujemy tę wystawę na równi z tymi, które odbywają się w Polsce" – mówi Sławomir Sikora, Szef Marketingu CNH Polska.

Firma z Płocka działa w kilku krajach bałtyckich, m.in. na Litwie, Łotwie i w Estonii. Te niewielkie państwa o charakterze przemysłowo-rolniczym, odznaczają się dużym potencjałem. Łączy się to z faktem ich wstąpienia do Unii Europejskiej w 2004 r. Fundusze Strukturalne wywarły pozytywny wpływ na gospodarkę tych państw, jak również przyczyniły się do rozwoju tamtejszego rynku maszyn rolniczych.

CNH nie ma na tym obszarze fabryki, chociaż znajduje się tam bardzo dobrze rozwinięta sieć dystrybucyjna. Sprzedaż maszyn pochodzących z firm CNH prowadzona jest za pośrednictwem niezależnych importerów w każdej z republik bałtyckich. Na Litwie i Łotwie działa po dwóch dystrybutorów – oddzielnie dla Case IH i New Holland, natomiast w Estonii tylko jeden – sprzedający maszyny zarówno Case IH, jak i New Holland, przy czym dystrybucja każdej z marek prowadzona jest z oddzielnych punktów handlowych. Są to silne firmy, działające nie tylko w branży maszyn rolniczych. Zajmują się również sprzedażą materiałów budowlanych, stali, środków ochrony roślin oraz produkcją i sprzedażą materiału siewnego.

Wsparcie marketingowe CNH

Dział Handlowy CNH Polska pomaga krajom nadbałtyckim w organizacji lokalnych wystaw i targów połączonych z pokazem pracy maszyn. Pracownicy tego działu współpracują również z dealerami w przygotowaniu folderów i broszur informacyjnych, by były zgodne ze schematem edycji, stosowanym na całym świecie. „Staramy się, by informacje były przygotowane w sposób rzetelny i profesjonalny" - dodaje Jerzy Wróbel, odpowiedzialny w CNH za promocję.

Po lewej od góry: pokazy pracy maszyn Case IH na Litwie; Łotwa - wystawa maszyn rolniczych - fragment ekspozycji Case IH; Estonia - pokazy pracy maszyn New Holland. Po prawej: New Holland - pokazy pracy na Litwie; Prezydent Litwy Valdas Adamkus na stoisku Case IH podczas wystawy w Kownie, z lewej Rimantas Dapkus, prezes-importer maszyn Case IH.

CNH Polska współpracuje z tymi rynkami od 3 lat. Firma jest świadoma ich dużego znaczenia, nie tylko ze względu na to, że się rozrastają, ale również dlatego, że istnieje tam zapotrzebowanie na duże maszyny rolnicze. W ciągu tych kilku lat zanotowaliśmy wzrost sprzedaży naszych produktów w tych krajach. Dla zobrazowania: w 2002 r. sprzedano tam 35 traktorów i 28 kombajnów, podczas gdy w 2004 r. odpowiednio 224 i 76. Prognozy na bieżący rok również napawają optymizmem. Zwiększył się udział w rynku z 21,1% w 2002 r. do 35,2% w 2004 r. dla kombajnów obu marek i z 12,8% do 25,6% dla traktorów.

Giancarlo Riolfo

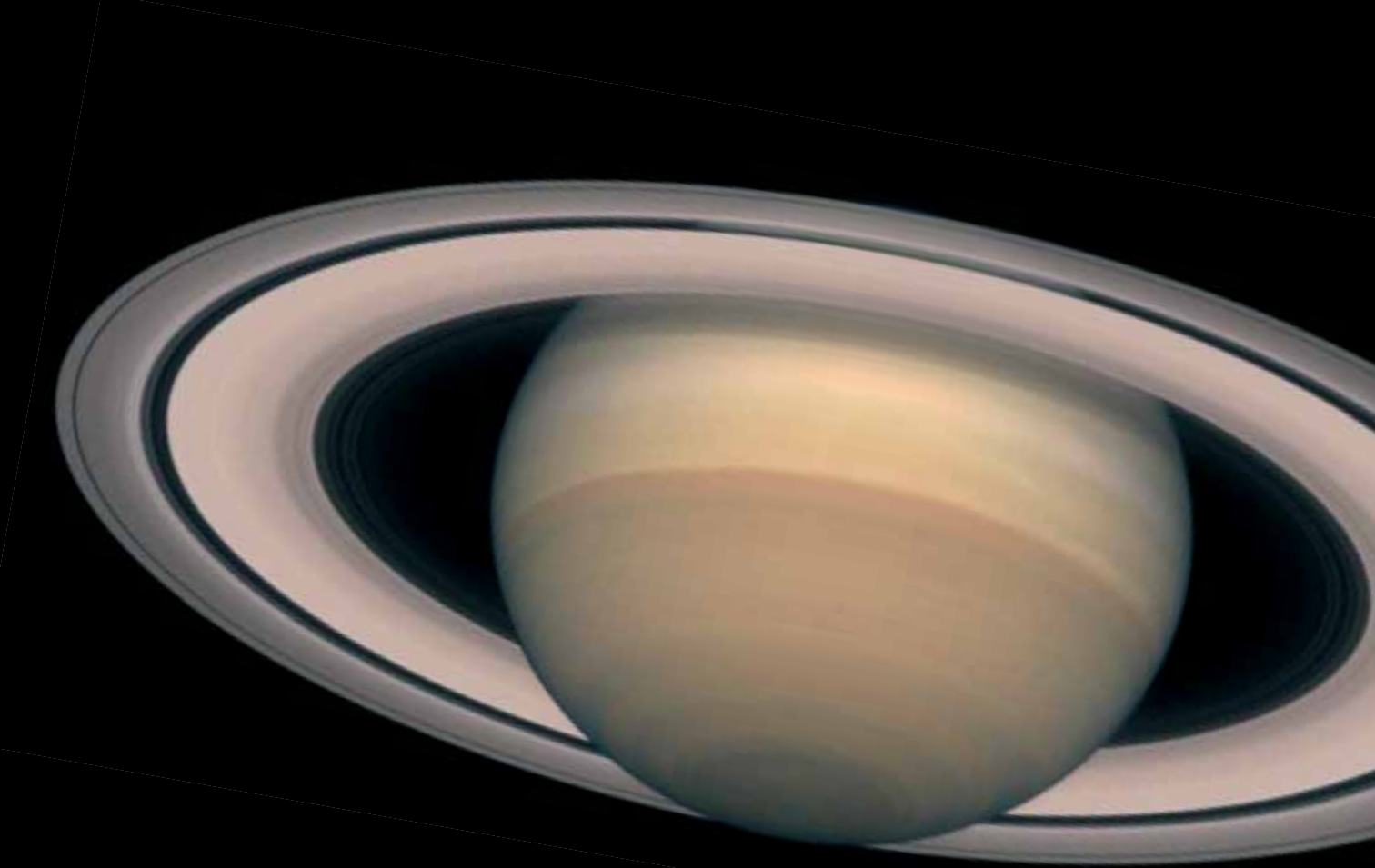
Historie nie z tego świata

Na jednym z księżyców Saturna wylądowała sonda kosmiczna i przesłała fotografie niezwykłego świata. Tak samo musiała wyglądać Ziemia, kiedy zaczęły się na niej rozwijać pierwsze oznaki życia. W tym samym czasie roboty kosmiczne szukają na Marsie wody i mikroorganizmów.

Giancarlo Riolfo jest dziennikarzem pasjonującym się badaniami kosmosu. Pisze dla dziennika *La Stampa* i dla miesięcznika specjalistycznego *Volare*. Jest członkiem Związku Włoskich Dziennikarzy Naukowych i redaktorem naczelnym *Illustrato*, miesięcznika dla pracowników Grupy Fiat we Włoszech.

Zimą na przełomie 1609 i 1610 roku Galileusz zrewolucjonizował astronomię oraz wiedzę człowieka o świecie. Swego odkrycia dokonał dzięki małej i nieskomplikowanej lunecie: zwykłej rurce z podwójną soczewką, która dzisiaj uchodziłaby za zabawkę. Dzięki temu urządzeniu jednak odkrył na Księżycu wzgórza podobne do tych istniejących na ziemi. Dostrzegł i skatalogował największe satelity Jowisza, a wszystkie swoje obserwacje opisał później w „Siderum Nuncius". W dzisiejszych czasach naukowcy nie ograniczają się jedynie do obserwacji nieba za pomocą bardzo zaawansowanych technicznie teleskopów (patrz ramka). Obserwacja Układu Słonecznego dokonywana jest przez sondy-roboty: narzędzia te, podobne do teleskopu Galileusza, zrewidowały naszą wiedzę o świecie, ukazując kosmiczne światy, czasem zaskakująco podobne do naszego, a jednocześnie całkowicie odmienne.

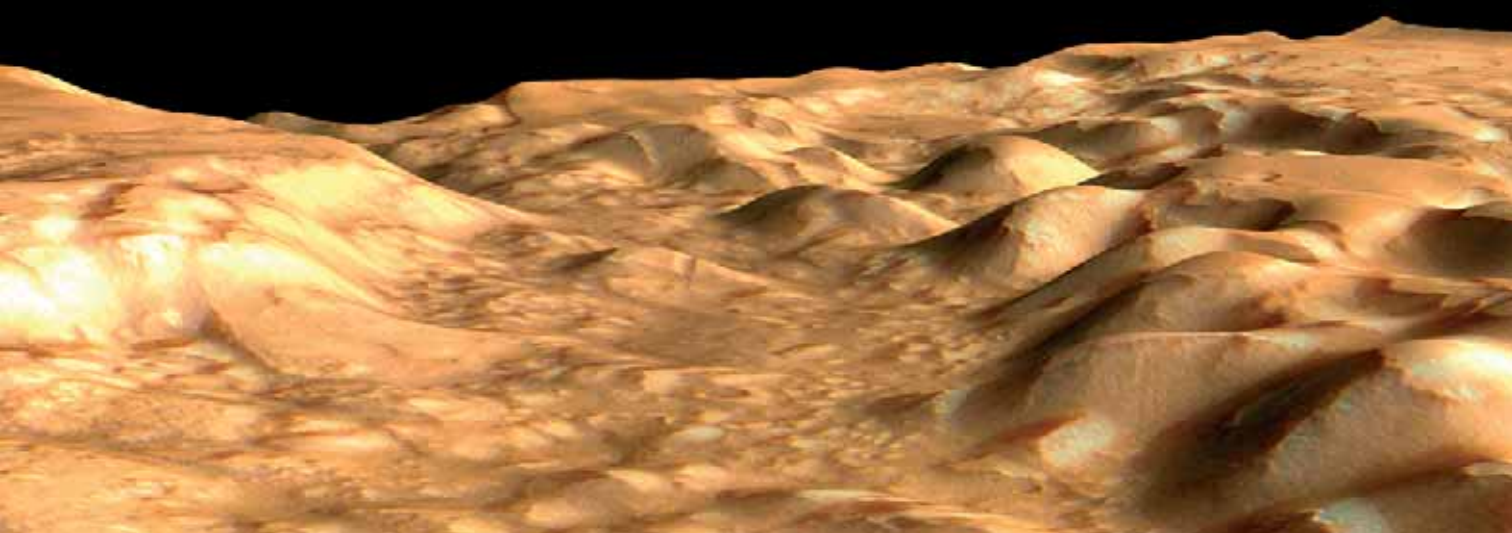
Za przykład posłużyć może Tytan, największy z 31 księżyców Saturna, tylko trochę mniejszy od Marsa. 14 stycznia po ponad siedmioletniej podróży w kosmos sonda Europejskiej Agencji Kosmicznej (ESA) weszła w jego atmosferę i przy pomocy spadochronu wylądowała na powierzchni tego księżyca. Kamery telewizyjne i narzędzia pomiarowe statku zwanego Huygens – na cześć holenderskiego astronoma, który jako pierwszy dostrzegł to odległe ciało niebieskie – ukazały nam obraz świata z rzekami, jeziorami, górami i wulkanami. A także chmury i deszcz. Z tą różnicą, że płynąca w strumieniach „woda", a także spadający z nieba „deszcz", to w rzeczywistością ciekły metan, który utrzymuje się w płynnej postaci w temperaturze 180 stopni poniżej zera. Atmosfera Tytana składa się głównie z azotu, zaś chmury



i mgła z metanu i amoniaku. Aktywne wulkany wyrzucają ze swych kraterów lawę, która nie jest wcale rozpuszczoną skałą, ale wodą pomieszaną z amoniakiem.

Doprawdy dziwny świat, który fascynuje uczonych z jeszcze jednego powodu: otóż, ów daleki księżyc Saturna przypomina Ziemię z czasów jej narodzin. W ciągu 4,6 miliarda lat nasza planeta przeszła niezwykłe przeobrażenia. Seria szczęśliwych zbiegów okoliczności, jak chociażby odległość od Słońca (ani za blisko, ani za daleko) wpłynęły na to, że mogły powstać wielkie oceany, które z kolei umożliwiły pojawienie się pierwszych istot żywych. W ciągu wielu milionów lat niebieskie algi służyły za laboratoria chemiczne, uwalniając do atmosfery wielkie ilości tlenu, dzięki któremu powietrze stawało się coraz bardziej podobne do tego, którym oddychamy dzisiaj (cztery piąte azotu i jedna piąta tlenu): idealne warunki dla rozwoju coraz bardziej rozwiniętych organizmów. Na Tytanie natomiast Słońce jest jedynie punkcikiem, który połyskuje na niebie w odległości miliarda i 427 milionów kilometrów. Zbyt daleko, by mogło tam dojść do podobnych transformacji, jak na Ziemi.

O ile Tytan jest niedoszłą Ziemią, gdzie nigdy nie powstanie życie, to Mars przedstawia sobą zupełnie odmienny przypadek. Dzisiaj planeta ta jest lodo-



wą pustynią, bardziej suchą od Sahary, na której panuje temperatura 60 stopni poniżej zera. Polarna pokrywa lodowa składa się w większości z anhydrytu węgla, a atmosfera jest rozrzedzona w 95%. Miejsce to jednak nie zawsze było takie nieprzyjemne. Fotografie sond kosmicznych wysłanych przez naukowców na orbitę Marsa (mowa o amerykańskich sondach kosmicznych Mars Global Surveyor i Odyssey oraz europejskiej Mars Express) pokazują ślady erozji podobnej do tej, jaka zachodzi na Ziemi w wyniku oddziaływania wody. Na uwagę zasługują poza tym kratery, których dna przypominają wielkie wyschłe jeziora. Ale to nie wszystko. Spektometry – narzędzia umożliwiające analizowanie na odległość składu podłoża i atmosfery – zanotowały na dnie kraterów obecność hematytu. A na Ziemi hematyt jest minerałem powstającym zazwyczaj w obecności wody.

Czyżby w przeszłości na Marsie było wiele jezior i rzek? Potwierdzenie tej tezy dostarczyły naukowcom kilka miesięcy temu dwa pojazdy NASA – Spirit i Opportunity. Oba o napędzie na sześć kół, wyposażone niczym małe laboratoria geologiczne, odkryły nie tylko hematyt, ale także znaczące ilości goethytu i jarosytu: dwóch minerałów, które powstają wyłącznie w środowisku wodnym.

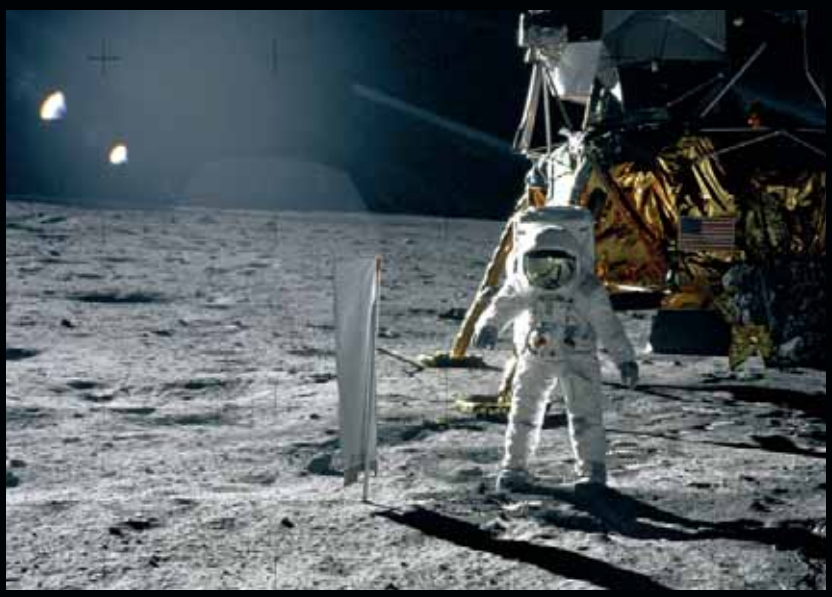
Dlatego teraz naukowcy zadają sobie nowe pytania. Co stało się z tym cennym płynem? Czy nadal istnieją rezerwy wody ukryte pod powierzchnią Marsa? Dlaczego klimat planety uległ zmianie? A przecież obecność wody jest podstawowym warunkiem istnienia życia, można więc sądzić, że Czerwona Planeta mogła mieć warunki odpowiednie do życia. Odpowiedzi na te pytania powinny udzielić wyniki kolejnych misji. W pierwszej, sonda Mars Reconnaissance Orbiter, zostanie wystrzelona przez NASA w sierpniu. Po siedmiu miesiącach podróży pojazd kosmiczny wejdzie w orbitę Marsa, by zbadać Czerwoną Planetę za pomocą skomplikowanych narzędzi pomiarowych. Najważniejsze z nich to Sharad, rodzaj radaru, który bada teren w poszukiwaniu wody na głębokość jednego kilometra. Urządzenie to wymyślili naukowcy Uniwersytetu „La Sapienza" w Rzymie we współpracy z Włoską Agencją Kosmiczną. Zespół ten wcześniej pracował nad radarem Marsis, znajdującym się na statku Mars Express Europejskiej Agencji Kosmicznej, który nareszcie wznowił działanie po rozwiązaniu problemów z anteną. Obydwa urządzenia są do siebie podobne, nie mniej jednak Marsis może badać teren na głęboko-

Odległe planety

Żegnaj Hubble. NASA, zmagając się z problemami budżetowymi, postanowiła zakończyć pracę teleskopu kosmicznego Hubble'a. Obserwatorium, powstałe we współpracy z Europejską Agencją Kosmiczną, pracujące na orbicie od 1990 roku, zostanie bezpiecznie ściągnięte na Ziemię i strącone do oceanu. W przyszłości pojawi się jeszcze bardziej zaawansowany technicznie „wielki teleskop kosmiczny" o nazwie James Webb na cześć legendarnego szefa amerykańskiej agencji kosmicznej w latach lotów na Księżyc. Teleskop Hubble'a znacznie poszerzył naszą wiedzę o Wszechświecie. Sfotografował wiele galaktyk, obserwował narodziny i śmierć wielu gwiazd, wykrywał czarne dziury. Dzięki niemu lepiej poznaliśmy najdalsze planety należące do innych systemów planetarnych. Nasze Słońce, nie jest zatem jedyną gwiazdą otoczoną ciałami niebieskimi. Obecność planet wokół gwiazd wydaje się cechą dosyć powszechną. To odkrycie pozwala przypuszczać, że życie w kosmosie może być fenomenem o wiele częstym niż nam się zdaje.

ści do pięciu kilometrów. Sharad nie ma aż tak dużych możliwości w tym względzie, za to pomiary przez niego dokonywane są o wiele bardziej dokładne, dzięki czemu może wykryć nawet niewielkie ilości wody lub lodu. Urządzenia obydwu sond powinny przynieść odpowiedzi na pytanie, czy pod powierzchnią pokrywy Marsa znajduje się woda, ile jej jest oraz pod jaką postacią występuje, ciekłą czy stałą, lub też jest zmieszana z terenem (permafrost). Poza radarem Sharad, Reconnassaince Orbiter posiada jeszcze osiem innych urządzeń do badania planety. Między innymi trzy specjalne kamery telewizyjne o wysokiej

Teleskop Hubble'a. Po prawej, od góry: start promu kosmicznego, poniżej Buzz Aldrin, drugi człowiek, który stanął na powierzchni Księżyca 21 lipca 1969 r. oraz zdjęcia astronautów przebywających poza pojazdem kosmicznym.

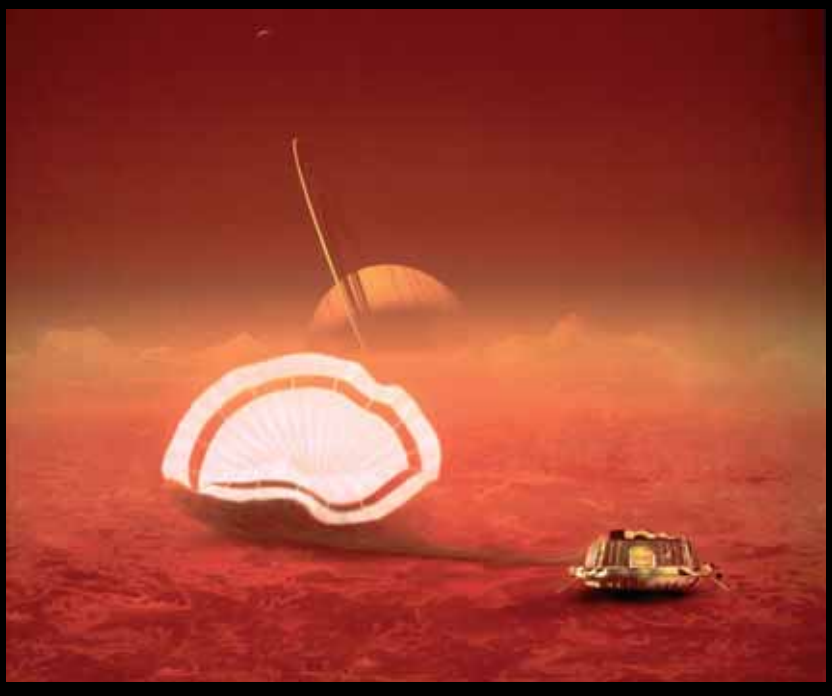


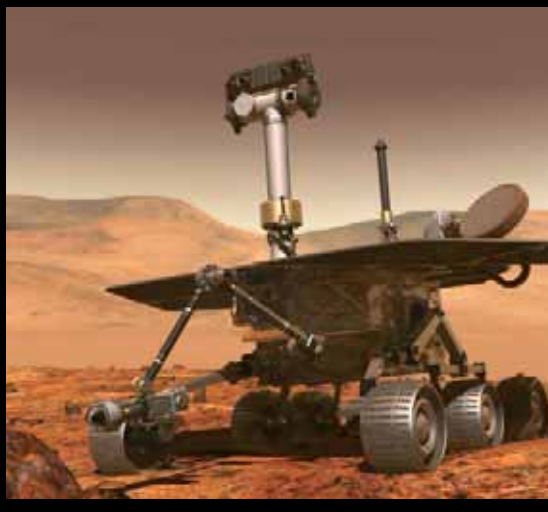
rozdzielczości, z których jedna zdolna jest uchwycić z orbity Marsa przedmioty wielkości piłki nożnej.

Obserwacje oraz analizy pomiarowe dokonane przez Reconnaissance Orbiter, Mars Express oraz inne statki kosmiczne wysyłane w poprzednich latach, pomogą także podjąć decyzję o kierunkach misji nowych sond eksplorujących powierzchnię Marsa. Czy warto dalej zajmować się poszukiwaniem wody i ewentualnych śladów życia dawnego lub obecnego? Zgodnie z mechaniką ruchu ciał niebieskich Czerwona Planeta zbliża się do Ziemi co 26 lat. I właśnie wtedy wysyłane są na Marsa misje. Obecnie najwcześniejszej zbliżenie takie nastąpi w 2007 roku i dlatego NASA pracuje nad nowym laboratorium – Phoenix – które wyląduje na powierzchni Marsa. Dwa lata później przyjdzie czas na „super robota", który będzie miał możliwość poruszania się w szerokim promieniu od miejsca lądowania.

Równie ambitne misje planuje Europejska Agencja Kosmiczna. Pierwszą z nich, o nazwie Exomars, zaplanowano na 2011 rok: Exomars to sonda przystosowana do badań biologicznych na powierzchni Marsa. Druga powinna zostać zrealizowana w 2013 roku, a jej celem będzie pobranie próbek terenu do naukowych badań. Projekt ten przypomina w założeniach misję statku Apollo, która doprowadziła do wylądowania człowieka na Księżycu. Jednak w przypadku Marsa istnieją dwie poważne trudności. Przede wszystkim operacje związane z wylądowaniem na Marsie, wyborem, pobraniem i załadowaniem próbek, a także ponownym startem na orbitę przy pomocy statku, który ma powrócić na Ziemię, muszą być wykonane przez roboty. Poza tym wszystkie te operacje przebiegać będą nie 380 tys. km od ziemi, ale w odległości 55 i 401 milionów km, czyli tysiąc razy dalej.

Podstawowym celem misji sond europejskich jest poszukiwanie śladów organicznych na Marsie. Już w 1976 roku amerykańskie statki Viking 1 i 2 dokonały pierwszych eksploracji w celu znalezienia ewentualnych prymitywnych form życia. W celu wykrycia ewentualnych śladów mikroorganizmów dwie próbki terenu umieszczono w pożywce hodowlanej: wyniki tych badań były jednak mało przekonujące, zaś biorąc pod uwagę wykazane przez urządzenia badawcze niesprzyjające warunki atmosferyczne panujące na planecie, naukowcy uznali wyniki eksperymentu za nieprawdziwe i odłożyli je do archiwum. Dzisiaj jednak, w świetle nowych odkryć, istnienie życia na Marsie nie jest już tylko zwykłą hipotezą. W sierpniu 1996 roku, świat nauki obiegła wiadomość o odkryciu skamielin bakterii na meteorycie pochodzącym z całą pewnością z Marsa, a znalezionym na Antarktydzie. Dziewięć lat badań nad tym okazem nie przyniosło jednak wiążących odpowiedzi. Ów kamień z Marsa mógł bowiem zostać zanieczyszczony bakteriami z Ziemi, a niektórzy eksperci mają nawet wątpliwości, czy owe „ślady" są faktycznie pozostałościami po mikroorganizmach. W międzyczasie udowodniono jednak, że w bardziej lub mniej odległej przeszłości Mars był planetą obfitującą w wodę, a powie-

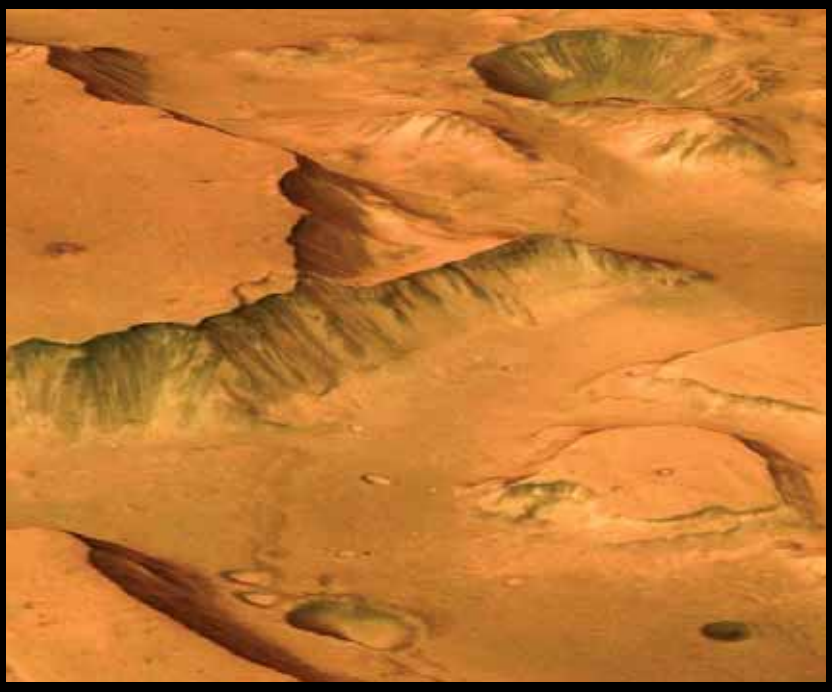




Od lewej: rysunek sondy Huygensa na powierzchni Tytana, lądownik Rover Spirit i zbliżenie powierzchni Marsa (Dolina Marineris) sfotografowane z pokładu europejskiej sondy Mars Express.

trze było z całą pewnością gęściejsze niż dzisiaj. Dowodów tego twierdzenia dostarczyło kilka miesięcy temu urządzenie zainstalowane na pokładzie sondy Mars Express, które zaobserwowało proces erozji atmosfery przez wiatr słoneczny, nie ograniczony – jak to ma miejsce w przypadku Ziemi – przez oddziaływanie pola magnetycznego. Gęściejsza atmosfera oznacza także wyższą temperaturę dzięki tzw. efektowi cieplarnianemu a równocześnie bardziej skuteczną ochronę przed promieniowaniem ultrafioletowym. Krótko mówiąc, jest całkiem prawdopodobne, że kiedyś na Marsie istniały, podobnie jak na Ziemi, warunki sprzyjające istnieniu życia. Potem jednak proces ewolucji planety obrał inną drogę. Zaś życie, jeśli w ogóle powstało, zanikło. Wśród najbardziej optymistycznych z hipotez, w terenie mógłby przetrwać jakiś bardo prymitywny organizm.

Niezależnie od tego, jakie będą odkrycia kolejnych misji, eksploracja układu słonecznego pozwoliła nam na zrozumienie jednej podstawowej rzeczy, ważnej nie tylko dla świata nauki, ale także dla wszystkich ludzi. Ziemia nie jest jedyną i wyjątkową planetą na świecie, całkowicie odmienną od pozostałych. Wyjątkowe są, co najwyżej, panujące na niej warunki, które pozwalają na rozwój życia skomplikowanych organizmów, aż do stworzeń inteligentnych i świadomych. Wystarczy niewiele, by warunki te zmieniły się diametralnie i by świat przyjazny życiu stał mu się nagle wrogi. To świadczy o tym, że musimy przywiązywać większą wagę i troskę do naszej planety Ziemi. ■



2025 rok: człowiek na Marsie

W trzydzieści lat po ostatniej misji statku Apollo (w grudniu 1972 r.), planuje się powrót człowieka na Księżyc. To strategiczny cel zarówno Laboratorium NASA jak i Europejskiej Agencji Kosmicznej. Zainteresowanie tym satelitą Ziemi rośnie nie tylko wśród naukowców, myśli się także o ewentualnym wykorzystaniu Księżyca dla celów gospodarczych. Na przykład wydobycie helu pozwoliłoby na uzyskanie ogromnych ilości czystej energii. Kolonizacja Księżyca umożliwiłaby także rozwój urządzeń i technologii, które posłużą później w wyprawie na Marsa. Wylądowanie astronautów na Czerwonej Planecie jest dziś możliwe, ale nie nastąpi to wcześniej niż za dwadzieścia lat. I nie chodzi tu tylko o wielkość inwestycji. Podróż istniejącymi obecnie rakietami, o tradycyjnym systemie napędu, zajęłaby około 6 miesięcy. Po wylądowaniu astronauci musieliby przebywać tam około roku, oczekując na moment, kiedy dwa ciała niebieskie znajdą się w optymalnej pozycji do podjęcia podróży powrotnej na Ziemię. Konieczne byłoby zatem zainstalowanie generatora energetycznego, przygotowanie zapasów pożywienia i tlenu. Paliwo potrzebne do powrotu na Ziemię można byłoby uzyskać z atmosfery Marsa poprzez serię reakcji chemicznych. Alternatywnym wyjściem byłoby opracowanie nowych technologii napędu, w oparciu o energię jądrową, które znacznie zmniejszyłyby czas podróży.

Elżbieta i Andrzej Lisowscy

Raj na Adriatyku

Zalany słońcem świat bez językowych i kulturowych dla Polaków barier. Ze zdrową, smaczną wodą płynącą z każdego kranu. I trzema zespołami miejskimi (Dubrownik, Trogir, starówka Splitu) wpisanymi na listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO. Dzięki autostradzie doprowadzonej już do Splitu ten region Chorwacji jest jeszcze łatwiej dostępny dla zmotoryzowanych turystów.

Leżącego na południowym wybrzeżu Dalmacji Dubrownika nie trzeba już reklamować. Miasto – zabytek, miasto kamienia i światła. Wszystko jest tutaj przesycone historią, symbolami wolności i niezależności przypominającymi czasy rozkwitu Republiki Dubrownickiej. Miasto ma przy tym niezwykły rytm i atmosferę, którą współtworzą liczne kafejki i jazzowe kluby. Można delektować się ulubionymi drinkami Hemingwaya w barze imienia pisarza a chwilę później odwiedzić pobliską katedrę z górującym nad głównym ołtarzem tryptykiem Tycjana „Wniebowzięcie Najświętszej Marii Panny". Niemniej atrakcyjna jest starówka Trogiru. Pełna wąskich – średniowiecznych uliczek, wartych fotografii architektonicznych detali. Położona na maleńkiej wysepce połączonej mostami z jednej strony z lądem a z drugiej z wyspą Ćiovo. Z wysadzaną palmami promenadą i nade wszystko ozdobioną niezwykłym portalem średniowieczną katedrą. Prawdziwą bramą do Dalmacji – zwłaszcza morską – jest jednak Split. To stąd ruszają w sezonie, co kilka minut, promy do najważniejszych portów Adriatyku. Ile to razy słyszeliśmy, że miasto jest piękne a pałac Dioklecjana wspaniały. Ale dopiero

Każda wyspa ma w sobie coś niepowtarzalnego. Na każdej inaczej smakuje wino, inaczej jest przyrządzana ośmiornica. Na wielu można zamieszkać w morskiej latarni – zarówno z rodziną latarnika lub zupełnie samotnie. Warto też odkryć jakąś wyspę tylko dla siebie. Nas urzekła tego roku wyspa Vis – zaledwie dwie godziny rejsu promem od Splitu. Jest mniej turystycznie, niż na takich wyspach jak Korćula, Brać czy Hvar. A kwitnie latem lawenda, można delektować się znakomitym miejscowym białym winem, robić zakupy w ekologicznych gospodarstwach (wino, aromaterapeutyczne olejki z miejscowej lawendy, własna oliwka z oliwek), opalać się nawet samotnie na najmniejszej i najbardziej malowniczej chyba plaży świata (wciśniętej dosłownie w wyrwę w wysokim klifowym brzegu), czy

ro siedząc naprzeciw katedry, popijając wzmocnioną rumem, urozmaiconą całymi ziarnami kawy i rodzynkami „kawę Dioklecjana” uświadamiamy sobie niezwykłość tej budowli. Gdyby nie pałac miasta by nie było, bo cała

starówka Splitu jest właściwie pałacem. Przed wiekami morze podchodziło pod same mury pałacu. W tym roku obchodzona jest właśnie 1700 rocznica jego zbudowania na wzór rzymskiej warowni na siedzibę rzymskiego cesarza Dioklecjana (panował w latach 284 – 305). Sąsiaduje z katedrą, której mury pierwotnie miały służyć Dioklecjanowi za mauzoleum.

Największym skarbem tej części Chorwacji są wyspy. Płynąc promem czy popijając wino na jakiejś werandzie możemy zwykle oglądać naraz nawet i kilka wysp. Za najbardziej słoneczną uchodzi Hvar a za najbardziej zieloną – Mljet, gdzie lasy zajmują 72 proc. jej powierzchni. Pag ma swoje niepowtarzalne sery i koronki, Hvar słynie z lawendy, a Korćula z urody otoczonej murami i XV-wiecznymi basztami starówki i domu, w którym podobno urodził się Marco Polo. Najsłynniejszą w całej Chorwacji plażę ma wyspa Brać. To plaża na cyplu „Złoty róg” („Zlatni rat”) w miejscowości Bol. Usypany z milionów ziaren bardzo drobnego złocistego piasku cypel wciska się aż 634 metry w głąb morza, zmieniając swoją krzywiznę (kierunek „rogu”) zależnie od kierunku wiatru i prądów morskich.

Nie tylko na wyspach, ale i w całej Dalmacji bardzo ważna jest kuchnia. Lignje na żaru – kalmary z grilla, hobotnica ispod peke – ośmiornica przyrządzana w piecu opalanym drewnem, ryba dorada w białym winie albo z grilla. Nigdzie nie jedliśmy tak miękkiej ośmiornicy i kalmarów jak w Dalmacji. Sałatka z ośmiornicy w każdej restauracji smakuje jednak inaczej. W każdej konobie (tradycyjna chorwacka restauracja) każdy posiłek zaczyna się jednak od chleba i oliwy. Trzeba nalać jej trochę na talerzyk, zamoczyć w niej chleb i zjeść niczym najlepszą przystawkę. Dopiero potem na stole pojawiają się prawdziwe przystawki. Najpierw zimne – sałatka z pomidorów z oliwą, sałatka z ośmiornicy, pieczone bakłażany, potem ciepłe – maleńkie rybki gavun, które zjada się w całości, sardynki, szaszłyczki z jarzyn i ryb. Dopiero potem przychodzi czas na danie główne. Może to być pieczona na grillu ryba, przyrządzane na różne sposoby małże lub czarne risotto (którego bazą jest czarny płyn wypuszczany z macek kalmarów). W niektórych miejscach można skosztować także doskonałych ostryg (podaje się je na różne sposoby – grillowane, z parmezanem, pod beszamelem, w sosach).

W całej Dalmacji turysta może liczyć na przyjazne gesty. Mieszkańcy są otwarci, lubią wino i pieśni. Kochają klapy – to zespoły śpiewaków a capella. Wprawdzie młodzież nie stroni tutaj od techno i hip-hopu, lubi tradycyjny i awangardowy jazz, ale jednocześnie ze wzruszeniem słucha najlepszych klap. I nie traktuje ich w kategoriach folkloru. Klapa jest ważną częścią codziennego życia. Każdy pretekst, spotkanie, łyk wina kończy się zwykle wspólnym śpiewaniem...

popłynąć motorówką do magicznej lazurowej groty na pobliskiej wysepce Biševo. Wielką przyjemnością jest możliwość pomieszkania choć przez parę dni w bardzo urokliwym miasteczku portowym Komiża, do którego zjeżdża się malowniczymi serpentynami i podziwia prawdziwie folderowe widoki. Aż trudno uwierzyć, że ta – zdawać by się mogło – położona na krańcu świata miejscowość ma tak wiele renesansowych i barokowych budowli. I regionalnych restauracji zwanych w Dalmacji konobami (tam zawsze dostaniemy najprawdziwsze i najbardziej tradycyjne dalmatyńskie potrawy). Jednej z nich przyznano w tym roku tytuł najlepszej konoby całej Dalmacji. W innej – w samy środku – jest mini basen portowy z napływającą tutaj z Adriatyku morską wodą.

Joanna Polak

nowości

Przydatne w czasie wakacji

Firma Comes wprowadziła w lipcu nowy model notebooka **Aristo Prestige 700s**. Jest on przeznaczony dla osób profesjonalnie zajmujących się biznesem. Niewątpliwą zaletą notebooka jest duży monitor (15") o rozdzielczości 1400x1050. Aristo Prestige pracuje na najnowszej, mobilnej platformie Intela. W porównaniu z modelami wcześniejszymi, wydajność wzrosła o około 30%. Producent zastosował dyski twarde o prędkości obrotowej 5400 rpm i pamięci 8 MB. Karta graficzna ATi Mobility Radeon X600 pozwoli na uzyskanie wysokiej jakości obrazu przy najnowszych grach lub aplikacjach graficznych. Notebook waży około 2,5 kg, a na bateriach może pracować nawet do 5 godzin.

W związku z trwającym sezonem urlopowym firma Kensington wypuściła na rynek bardzo przydatne urządzenie. Przejściówka **Kensington Travel Plug Adapter** to idealne rozwiązanie dla turystów, którzy wybierają się do krajów, gdzie obowiązują różne standardy gniazdek elektrycznych. Przejściówka waży zaledwie 250 g. W jednym komplecie zawarto zestaw różnych formatów wtyczek, co daje gwarancję, że w niemal każdym miejscu na świecie będziemy w stanie używać dowolnego urządzenia - od notebooka do elektrycznej golarki. Sprzęt współpracujący z przejściówką jest chroniony poprzez umieszczenie we wtyczce bezpiecznika.

O swoich klientach w czasie wakacji pamięta firma **Philips**. Przygotowała w ostatnim czasie ciekawą ofertę dla obu płci. Miłośnicy ładnych gadżetów na pewno polubią nowy telefon bezprzewodowy **Detect**. Łączy on praktyczność z oryginalnym designem. Telefony stacjonarne pod względem funkcjonalności upodabniają się do telefonów komórkowych. Detect ma do wyboru kilkanaście rodzajów sygnałów, kolorowy monitor i jest

Canon zaprezentował w lipcu dwie nowe drukarki Pixima iP 1600 i Pixima iP4200. Według zapewnień producenta obie prezentują doskonałą jakość za przeciętną cenę. System Canon Chroma Life 100 w połączeniu z oryginalnym papierem Canona (przy odpowiednim przechowywaniu) zapewnia trwałość

idealnie dopasowany do dłoni. Czas działania bez doładowywania baterii to piętnaście godzin ciągłej rozmowy lub dwieście godzin czuwania. Równie nowoczesnym i łatwym w obsłudze urządzeniem jest nowy telewizor plazmowy **Ambilight**. Telewizory z płaskim kineskopem to wciąż luksus, ale z biegiem czasu stają się coraz bardziej popularne. Philips korzysta z najnowszej technologii Plasma Display, dba również o modernistyczny wygląd produktów. Idea, która towarzyszy współczesnym projektantom i konstruktorom to maksymalne ożywienie i powiększenie obrazu.

Panie ceniące komfort polubią z pewnością nowe, estetyczne i łatwe w użyciu żelazko **Azur Precise**.

Unikalny system wyrzucania pary sprawia, że nawet najbardziej niedostępne miejsca będą wyprasowane. To, co dotychczas wywoływało u prasujących zawrót głowy (kieszenie, szwy, zakładki), przestanie być koszmarem. Żelazko jest lekkie, ma ciekawy design i stopę łatwą do czyszczenia.

Konica Minolta przygotowała gratkę dla wielbicieli fotografowania. W związku z wyjazdami wakacyjnymi, wzrośnie z pewnością sprzedaż aparatów fotograficznych, a ilość klientów poszukujących idealnego dla siebie urządzenia gwałtownie się powiększa. **Dynax 5D** to aparat cyfrowy, w którym zastosowano nowoczesną technologię zapobiegającą wstrząsom. Kształt dopasowano tak, aby robienie zdjęć zapewniało maksymalny komfort. Aparat jest wyposażony w funkcje, które pozwalają dostosować jakość obrazu do warunków zewnętrznych. Producent zapewnia, że zabranie Dynax 5D na urlop zapewni niezapomniane wspomnienia na długie lata.

drukowanych zdjęć przez 100 lat! Urządzenia informują użytkownika o poziomie atramentu, dzięki czemu można się zabezpieczyć przed jego nagłym brakiem.

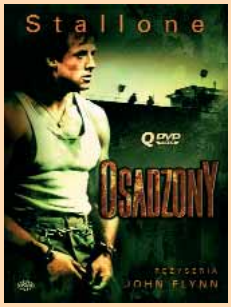
Ułatwieniem jest możliwość drukowania bezpośrednio z aparatu cyfrowego. Ale najważniejsze, że wymiana atramentu jest podobno dziecinnie prosta.

Joanna Polak

Od biografii do komedii

Na szczęście „sezon ogórkowy” nie dotyczy dystrybutorów filmów dvd i video. Naprawdę jest co oglądać. Od niedawna do wypożyczenia jest bowiem słynny „**Aviator**” Martina Scorsese. Kto jeszcze nie zdążył zobaczyć filmu w kinie, ma okazję nadrobić zaległości. Fabularyzowana historia życia Howarda Hughesa doczekała się świetnych recenzji i wielu nagród. Twórcy zadbali również o świetny dobór aktorów. „Aviator” jest bardzo atrakcyjny wizualnie – to zasługa charakteryzatorów i scenografów. Howard Hughes był jedną z najbardziej interesujących osobowości ubiegłego wieku. Ten pilot, wynalazca, a także bywalec salonów i „pożeracz” serc niewieścich miał fascynujące życie. W jego osobie łączyły się inteligencja, prezencja, powodzenie, pieniądze. Nic dziwnego, że Scorsese poświęcił mu jeden ze swoich najlepszych filmów.

Oprócz bardzo znanych, oskarowych filmów mamy też do wyboru kino czysto rozrywkowe, na przykład „**Osadzonego**” w reżyserii Johna Flynna, z główną rolą Sylwestra Stallone. Warto też zwrócić uwagę na świetną rolę Donalda Sutherlanda, któremu wyjątkowo spasowało granie sadystycznego szefa więzienia o zaostrzonym rygorze. Stallone (zdarza mu się to nadzwyczaj często) pechowo trafia do niewłaściwego miejsca, na niewłaściwych ludzi. I to chwilę przed zakończeniem wyroku za niewielkie przestępstwo. Oczywiście plany spokojnego powrotu do ukochanej kobiety „biorą w łeb”. Okrutny Drumgoole wziął sobie bowiem za punkt honoru złamanie charakteru naszego Franka Leone, a nawet sprowokowanie go do ucieczki. Stallone jak zwykle prężył muskuły, także wielbiciele jego popisów na pewno poczują się usatysfakcjonowani.



Nieco inny w klimacie jest zeszłoroczny film „**Tajemnica Galindeza**”. Reżyser Gerardo Herrero zdołał pozyskać do obsady Harveya Keitela, co znacznie film uatrakcyjnia. Akcja dzieje się w Hiszpanii. Główną bohaterką jest młoda doktorantka, która zamierza zbierać materiały do swej pracy na temat baskijskiego działacza Jesusa Galindeza.

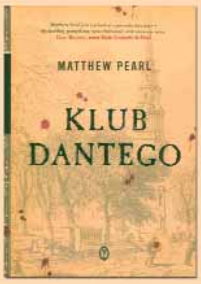
Sprawa wydaje się banalna, jednak, jak można się domyślić, ma podwójne dno. Kłopot polega na tym, że Galindez zniknął kilka lat wstecz, w niewyjaśnionych okolicznościach. Muriel zaczyna igrać z niebezpieczeństwem, sprawa ociera się bowiem o wielką politykę. Oczywiście, komuś zaczyna zależeć, żeby Muriel porzuciła poszukiwanie materiałów do pracy.

PREMIERY

„Pretty man”. Polski dystrybutor nadał rodzimej wersji tytuł „Chłopak do wynajęcia”. Romantyczna komedia, świetna na wakacje. Główna bohaterka – Kat Ellis wybiera się do Anglii na ślub swojej siostry. Chcąc uniknąć kłopotliwych pytań o własne życie osobiste, płaci przystojniakowi, żeby przed rodzinką udawał zakochanego do szaleństwa narzeczonego.

Joanna Polak

Idealne na wakacje



Matthew Pearl „**Klub Dantego**”. Powieść powstała na fali popularności literatury sensacyjnej. Fabuła oparta jest na genialnej „Boskiej Komedii” Dantego. Autor „Klubu” jest specjalistą od twórczości Dantego Alighieri – pisał na ten temat pracę doktorską. Tytułowy „Klub Dantego” skupia grupę znajomych naukowców, którzy razem pracują nad pierwszym, amerykańskim przekładem arcydzieła. Jak widać z przebiegu akcji, nie niesie to ze sobą niczego dobrego. Największą przeszkodą w tłumaczeniu staje się seria morderstw, jako żywo przypominająca opis Piekła. Można się domyślić, na jakie sceny narażeni będą detektywi-amatorzy. Okoliczności zabójstw dowodzą niezbicie, że seryjny morderca również jest wielbicielem Dantego... Fabuła nie zawiedzie miłośników dobrej książki sensacyjnej. *Matthew Pearl: Klub Dantego. Wydawnictwo Literackie, Warszawa 2005.*

Inga-Britta Sundqvist „**Kuchnia wegetariańska**”. Wegetarianizm staje się coraz bardziej popularny w naszym kraju. Jest to związane z rosnącym zainteresowaniem filozofią Wschodu, a także z zapotrzebowaniem na ekologię. Jedni przechodzą na wegetarianizm ze względów etycznych, inni zdrowotnych. Nie ma co dyskutować nad „za” i „przeciw”, warto jednak mieć pod ręką książkę z przepisami wegetariańskimi. Potrawy są zwykle nieskomplikowane, lekkostrawne i doskonałe na letnie, gorące dni. „Kuchnia wegetariańska” jest praktyczna, przyprawy i składniki można spokojnie nabyć w każdym supermarkecie. Jarskie dania warto polecić zwłaszcza w okresie wakacyjnym i jesienią, kiedy bez problemu można dostać świeże warzywa. *Inga-Britta Sundqvist: Kuchnia wegetariańska. Świat Książki, Warszawa 2005.*

Beata Pawlikowska „**Blondynka Tao**”. Kolejny tom przygód niezwykłej Blondynki, która tym razem zabiera nas na ekscytującą wyprawę do Azji. Jesteśmy świadkami morderczego rajdu Rainforest Challenge, w którym bierze udział 40 ekip. Nieustające deszcze, tony błota i fatalne warunki higieniczne – nic nie jest w stanie zniechęcić Blondynki. Teksty jak zwykle są okraszone interesującymi zdjęciami i uroczymi rysunkami. Każda kolejna książka z serii jest wydarzeniem. Podróżniczka ma bardzo lekki styl pisania, jeśli ktoś chce się rozerwać przy miłej lekturze, a przy okazji dowiedzieć się interesujących rzeczy o egzotycznych krajach, na pewno się nie rozczaruje. Idealna książka na lato. *Beata Pawlikowska: Blondynka Tao. Wydawnictwo National Geographic. Warszawa 2005.*

I o dziwo blef się udaje, wszyscy są oczarowani chłopakiem Kat. Reż.: Clare Kilner, wyst.: Debra Messing, Dermont Mulroney.

„Głosy”. Film opowiada o zjawisku zwanym Electronic Voice Phenomenon. Bohater (Michael Keaton) załamany po stracie żony za wszelką cenę próbuje utrzymać z nią kontakt. Czyni to za pomocą EVP, które rzekomo jest w stanie odczytywać sygnały wysyłane przez zmarłych. Zinterpretowanie przekazu staje się jego obsesją, prowadzi go niemal na skraj szaleństwa. Reż.: Geoffrey Sax, wyst.: Michael Keaton, Deborah Kara Unger.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Tajemniczy Wawel

W miejscach mocy koncentruje się pozytywna energia Ziemi i Kosmosu. Przebywając w nich, mamy ułatwiony kontakt z własną podświadomością. Trafniej podejmujemy decyzje, lepiej nam się modli i medytuje. Człowiek, który podczas medytacji otworzy się na oddziaływanie takiego miejsca, poczuje zachodzące w sobie zmiany. Jego aura powiększy się, poziom biowitalności wzrośnie.

Najsilniejszym miejscem mocy w Polsce jest Wawel, który zajmuje szczególne miejsce w historii i świadomości Polaków. Papież Jan Paweł II wielokrotnie podkreślał, że tu właśnie po dziś dzień bije serce Polski. To wapienne wzgórze w zakolu Wisły do tej pory skrywa przed badaczami wiele tajemnic. Niektórzy historycy przypuszczają, iż wzgórze wawelskie w pradawnych czasach było miejscem kultu Celtów, a nawet Wenedów. Niewątpliwie w okresie późniejszym przebywali tu Wiślanie, zaś sama nazwa Wawel, według niektórych źródeł, jest pochodzenia słowiańskiego i ma oznaczać „wzgórze pośród bagien". Istnieje wiele podań związanych z tym miejscem, z których najbardziej znane dotyczy smoka wawelskiego – a właśnie smok jest typowym symbolem stosowanym dla oznaczania miejsc mocy.

Wawel, o czym mało kto wie, ma również związek z legendą hinduską. Głosi ona, iż bóg Siwa, pragnąc obdarować ludzkość, rzucił siedem magicznych kamieni w siedem stron świata. Jeden z kamieni spadł właśnie na wzgórze wawelskie. Z miejsc upadku owych klejnotów zaczęła się dobywać silna boska energia. O związkach hinduskiego mitu z Wawelem wiedział premier Indii, Jawaharlal Nehru, który odwiedził to miejsce w latach pięćdziesiątych XX wieku. Wprawił on w konsternację oprowadzających go po zamku oficjeli, kiedy to poprosił o pozostawienie na kilka minut w samotności w jednej z komnat, aby mógł w tym świętym

Również europejska tradycja ezoteryczna wiąże Wawel z silnym promieniowaniem dobywającym się z tego miejsca. Legenda mówi, że stało się to za sprawą greckiego mistyka, Apoloniusza z Tiany. Podróżował on do licznych ośrodków wiedzy duchowej, dostępując w nich wtajemniczenia. Był między innymi w Egipcie, Babilonie, Indiach i na Lesbos – u kapłanów orfickich. Apoloniusz założył w kilku zakątkach świata ośrodki ezoteryczne. Wybierał na nie miejsca o szczególnie silnym promieniowaniu, zwane czakramami Ziemi. W trakcie swoich licznych podróży odwiedził też tajemniczy „kraj północny", pokryty wówczas puszczami i mokradłami. Były to, według niektórych badaczy, tereny Polski.

miejscu zagłębić się na chwilę w medytacji. Podobno potem stwierdził, iż potęgi duchowe Wawelu były mu bardzo pomocne w rozwiązaniu pewnego ważnego problemu.

Medytacja w podziemiach zamku na Wawelu dostarcza głębokich przeżyć duchowych. W umysłach wielu osób, które medytowały w pobliżu kaplicy św. Gereona, pojawiały się symboliczne przesłania przedstawiające laskę biskupa, stułę oraz grecką literę omega. Niektórzy wiążą pierwsze dwa symbole z papieżem Janem Pawłem II. Omega może zaś symbolizować zamknięcie pewnej epoki. Może być też znakiem doskonałości.

Ciekawym obiektem wiszącym u wejścia do katedry wawelskiej jest mamuci kieł. Przypuszcza się, że może to być przedmiot rytualny używany w dawnych kultach – rodzaj strażnika wejścia. Podobną symboliczną rolę spełniały przed dawnymi romańskimi kościołami kamienne lwy. Legenda podaje, że tak długo będzie istnieć katedra, jak długo u wejścia będzie ten kieł wisiał. Węzeł nieskończoności, stanowiący motyw zdobniczy na kolumnach pierwszej katedry wawelskiej, jest również ezoterycznym symbolem geomantycznym. Znakomitym zaś wzmacniaczem energii geomantycznych Wawelu okazuje się Dzwon Zygmunta. Dobywające się z niego fale dźwiękowe rozprzestrzeniają na dużą odległość moc czakramu. Owa moc przekazywana jest również poprzez linie geomantyczne, tak zwane ley lines, których siedem krzyżuje się na Wawelu, łącząc ten czakram z innymi najważniejszymi miejscami mocy na Ziemi.

Znaczenie krakowskiego czakramu wykracza daleko poza oddziaływanie lokalne i ma aspekt ogólnoświatowy. Nie jest dziełem przypadku, że właśnie na Wawelu zorganizowano w roku 1988 „Medytację Pokoju", w której uczestniczyło wielu mistrzów różnych kierunków duchowych, że gościł tu Michaił Gorbaczow, a prezydenci Polski, Czech, Słowacji i Węgier podpisali w tym miejscu tzw. Deklarację Krakowską. W czakramie wawelskim widziano również potwierdzenie, że nasze narodowe idee mesjanistyczne nie są jedynie wymysłem megalomanów i że Polskę czeka wielka przyszłość. Nawet dziś wiele osób uważa, że wybór biskupa wawelskiego na papieża oraz przemiany, które zaszły w Europie na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku, są właśnie konsekwencją oddziaływania czakramu wawelskiego.

W czasie jednej ze swoich wypraw w te strony miał odkryć, iż miejscem, które emanuje bardzo silną energią jest wapienne wzgórze za zakolem Wisły. Pocięte było ono wieloma wąwozami z licznymi pieczarami i jaskiniami. Mędrzec ten, jak głosi legenda, ukrył tam jeden ze swoich magicznych talizmanów, który do dzisiaj pozwala ludzkości na korzystanie w pełni z mocy czakramu wawelskiego. Wydobywanie się tajemniczego strumienia energii duchowej z Wawelu odczuwali nie tylko polscy ezoterycy, ale również znani na całym świecie jasnowidze, którzy przed wojną bardzo często odwiedzali to miejsce. Byli to między innymi Ann Besant, Charles Leadbeater i George Arundale.

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	**42.000****	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 • 502 – Poduszki pow. pas. zł 935 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.020 • 511 – Trzeci zagłówek tylny zł 425 • 614 – Kurtyny pow. zł 1.700 • 717 – Radioodtwarzacz CD MP3 + subwoofer zł 1.700 • 718 – Subwoofer zł 425 • 876 – Zderzaki w kol. nadwozia zł 510 • 923 – Spoiler dach. zł 340 • 927 – Ochronne listwy boczne 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	**58.400****	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 DYNAMIC	**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 5.950 • 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 • 465 – Zamykany górny schowek przed pas. zł 170 • 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 • 803 – Zapasowe koło dojazdowe (dla wersji Fresh) zł 127.50 • 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 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 340 • 989 – Pakiet dla palących zł 127,50 • 59A – KIT estetyczny „Kiron" zł 212,50 • 40K – Otwierana tylna szyba (dla Multi Wagon) zł 765 • 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, RACING nie podlega upustom.*

ALBEA 2005

1.2 16v ACTIVE	**29.742**	1242	80	162	7,0	4-drzwiowy	172.164.0
1.2 16v DYNAMIC	**32.292**	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 lipca 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	**44.889**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.011.0
1.3 Multijet 16v ACTIVE	**50.499**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.015.0
1.4 8v DYNAMIC	**48.799**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.511.0
1.4 16v DYNAMIC	**50.669**	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	135.512.0
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	**54.409**	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. łędźw. siedz. kierowcy zł 170 • 416 – Cruise Control zł 1.275 • 43H – Podłok. siedz. pasaż. zł 255 • 456 – Regul. łędź. 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 425 • 082 – Przystos. do instal. radia z głoś. i anteną zł 340 • 256 – Pojemnik Cargo Box do bagażnika zł 170 • 320 – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów zł 595 • 4DK – Dezak. poduszki pow. pas. zł 170 • 923 – Spojler tylny zł 680

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 904 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)* ******* *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

CROMA

ACTIVE 1.9 JTD MULTIJET 120KM	**83.300****	1910	120	195	6,1	5-drzwiowy	194.742.0
ACTIVE 1.9 JTD MULTIJET 150KM	**77.945**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.747.0
ACTIVE 1.9 JTD MULTIJET 150KM AUT.	**82.195**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.748.0
DYNAMIC 1.9 JTD MULTIJET 120KM	**76.755**	1910	120	195	6,1	5-drzwiowy	194.752.0
DYNAMIC 1.9 JTD MULTIJET 150KM	**83.045**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.757.0
DYNAMIC 1.9 JTD MULTIJET 150KM AUT.	**87.295**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.758.0
EMOTION 1.9 JTD MULTIJET 150KM	**86.445**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.767.0
EMOTION 1.9 JTD MULTIJET 150KM AUT.	**90.695**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.768.0
EMOTION 2.4 JTD MULTIJET 200KM AUT.	**110.415**	2837	200	216	8,0	5-drzwiowy	194.764.0

• 392 – ESP, ASR, Hill Holder zł 2.465 • 510 – Airbag Boczne Tylne zł 1.105 • 347 – Czujnik Deszczu zł 425 • 051 – Czujnik Zmierzchu zł 425 • 146 – Cruise Control zł 1.615 • 564 – Radio z CD zł 1.275 • 41A – Radio z CD MP3 zł 1.700 • 904 – Connect NAV+ zł 8.075 • 4HS – Mapa Polski zł 1.190 • 530 – Mapa Włoch zł 1.190 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.190 • 537 – Mapa Francji zł 1.190 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.190 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.190• 356 – Mapa Portugalii 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 • 549 – Mapa Finlandii zł 1.190 • 549 – Mapa Szwecji zł 1.190 • 549 – Mapa Norwegii zł 1.190 • 718 – System Audio Hi-Fi zł 850 • 563 – Zmieniarka CD w desce rozdzielczej zł 1.020 • 441 – Lusterka zewnętrzne składane elektrycznie zł 680 • 431 – Koła ze stopu 215/55/R16 zł 1.700 • 432 – Koła ze stopu 215/50/R17 zł 2.125 • 432 – Koła ze stopu 215/50/R17 (dopłata do wersji Dynamic) zł 850 • 433 – Koła ze stopu 225/45/R18 (dopłata do wersji Emotion) zł 850 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe - 205/55 R16 zł 425 • 982 – Koło zapasowe pełnowymiarowe, felga ze stopu 215/55 R16 zł 850 • 140 – Klimatyzacja Automatyczna Dwustrefowa zł 2.550 • 44J – Fotele przednie składane w stolik zł 765 • 501 – Regulacja foteli z pamięcią zł 4.165 • 452 – Siedzenia przednie podgrzewane zł 680 • 211 – Tapicerka skórzana zł 5.100 • 632 – Zasłony przeciwsłoneczne tylnych bocznych szyb zł 425 • 762 – Siatka ochronna bagaży pionowa zł 255 • 070 – Przyciemniane szyby zł 595 • 508 – Czujnik parkowania zł 595 • 525 – Lusterko wsteczne elektrochromatyczne zł 425 • 245 – Sterowanie radiem z koła kierownicy (6 przycisków) zł 425 • 709 – Sterowanie radiem i nawigacją z koła kierownicy (8+3) przycisków zł 850 • 320 – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów zł 425 • 230 – Reflektory ksenonowe zł 3.400 • 230 – Reflektory przeciwmgielne zł 850 • 350 – Pakiet zimowy 102+110+452 zł 1.275 • 499 – Pakiet Fix and Go zł 255 • 213 – Alarm z czujnikiem grawitacyjnym zł 1.105 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 400 – Elektrycznie otwierany szklany dach zł 5.865 • 133 – Dodatkowa nagrzewnica (wersje diesel) zł 2.975 • 357 – Relingi dachowe zł 1.020 • 365 – Czujnik ciśnienia powietrza (TPMS) zł 680 • 44X – Bagażnik o podwójnym dnie zł 850 • 927 – Listwy ochronne na progach (w kolorze nadwozia) zł 425 • 55G – Bluetooth zł 680

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

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	**58.098**	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.211.2
1.9 JTD ACTIVE	**62.773**	1910	115	173	6,4	5-drzwiowy	186.231.2
1.6 16v DYNAMIC	**62.348**	1580	103	170	8,6	5-drzwiowy	186.411.2
1.9 JTD DYNAMIC	**66.598**	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 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 3400 • 140 – Klimatyzacja półautom. zł 4.250 • 140 – Klimatyzacja półautom. dopłata do wersji z klim. man. 025 - wersje 411, 431) zł 1.700 • 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 • 499 – Trzeci kluczyk 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 • 4AN* – Mapa Polski zł 1.190 • 220 – Tab. rozdzielcza wykonana z PCV (w stand. tab. pokryta tkan.) zł 0

** cena za kolejną mapę (jedna w cenie opcji 269, 903 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)* ******* *Cena wersji FRESH nie podlega upustom.*

FIAT

DOBLÒ

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.2 BZ ACTUAL	**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 • 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 – mapa musi być zamówiona z nawigatorem)*

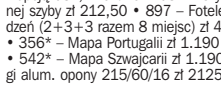
ULYSSE

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) standard 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 (siatka pionowa) 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 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 • 41I – 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 lipca 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 147

	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
147 1.6 TS 105 KM IMPRESSION	**56.015**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.521.1
147 1.6 TS 105 KM PROGRESSION	**60.265**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.021.1
147 1.6 TS 105 KM DISTINCTIVE	**64.600**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.221.1
147 1.6 TS 120 KM DISTINCTIVE	**67.490**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.421.1
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**78.540**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.325.1
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**84.830**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.825.1
147 1.9 JTD 120 KM PROGRESSION	**71.230**	1910	120	191	5,8	3-drzwiowy	190.135.1
147 1.9 JTD 150 KM PROGRESSION	**74.715**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.127.1
147 1.9 JTD 150 KM DISTINCTIVE	**78.965**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.427.1
147 1.6 TS 105 KM IMPRESSION	**57.715**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.571.1
147 1.6 TS 105 KM PROGRESSION	**61.965**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.071.1
147 1.6 TS 105 KM DISTINCTIVE	**66.300**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.271.1
147 1.6 TS 120 KM DISTINCTIVE	**69.190**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.471.1
147 2.0 TS DISTINCTIVE	**80.240**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.375.1
147 2.0 TS SELESPEED DISTINCTIVE	**86.530**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.875.1
147 1.9 JTD 120 KM PROGRESSION	**72.930**	1910	115	191	5,8	5-drzwiowy	190.155.1
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*

ALFA ROMEO 156

1.6 TS IMPRESSION	**69.615**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS IMPRESSION BUSINESS	**71.315**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.121.3
1.6 TS PROGRESSION	**75.225**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.6 TS PROGRESSION CLASSIC	**77.605**	1598	120	200	8,2	4-drzwiowy	116.221.3
1.8 TS PROGRESSION CLASSIC	**79.730**	1747	140	208	8,5	4-drzwiowy	116.223.3
2.0 JTS PROGRESSION CLASSIC	**85.255**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.375.3
2.0 JTS DISTINCTIVE	**93.160**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS DISTINCTIVE SPORT	**98.175**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.075.3
2.0 JTS SELESPEED DISTINCTIVE	**97.155**	1970	165	220	8,6	4-drzwiowy	116.074.3
1.9 JTD IMPRESSION BUSINESS	**76.755**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.146.3
1.9 JTD PROGRESSION CLASSIC	**83.045**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.246.3
1.9 JTD DISTINCTIVE	**91.035**	1910	115	191	5,8	4-drzwiowy	116.286.3
1.9 JTD 16v IMPRESS. BUSINESS	**79.475**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.156.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**84.235**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION CLASS.	**86.615**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.546.3
1.9 JTD 16v DISTINCTIVE	**94.605**	1910	140	209	5,9	4-drzwiowy	116.586.3
2.4 JTD 20v PROGRESSION CLASS.	**106.420**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.257.3
2.4 JTD 20v DISTINCTIVE	**114.070**	2387	150	212	6,6	4-drzwiowy	116.457.3

ALFA ROMEO 156 SW

	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	**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

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*

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 06 lipca 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 spów lekkich 15" zł 1.530 • 129 – Siedz. 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. fotela 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 • 4G8 – Bagażnik z oprzyrządowaniem (gniazdko 12V, siatka) zł 510 • 501 – Pamięć ustawień i ogrzewanie foteli przednich zł 5.950 • 503 – Panel sterowania klimatyzacją dla pasażerów z tyłu zł 1.360 • 508 – Czujniki parkingowe przednie/tylne zł 2.550 • 525 – Lusterka wewnętrzne/zewnętrzne elektrochromatyczne zł 1.870 • 530 – Mapa Włoch zł 1.785 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.785 • 534 – Fotele przednie Comfort zł 17.425 • 535 – Fotele tylneComfort zł 12.325 • 537 – Mapa Francji zł 1.785 • 538 – Mapa Belgii zł 1.785 • 540 – Mapa Holandii zł 1.785 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.785 • 548 – Mapa Austrii zł 1.785 • 549 – Mapa Danii zł 1.785 • 560 – Szyby antywłamaniowe zł 2.550 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.870 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.785 • 579 – PASSIVE ENTRY I KEY/LESS GO zł 1.870 • 58B – Lakier opalizujący zł 850 • 718 – System Hi-Fi BOSE zł 4.250 • 732 – Tapicerka skórzana Poltrona Frau zł 11.900 • 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 30 lipca 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

Nasz przebojowy model Fiat Panda przyłączył się do Niebieskiej Rewolucji!

Fiat Panda już od 27 800 zł

Wspaniała wiadomość! Fiat Panda dołączył do naszych niebieskich szeregów i również obniżył swoją cenę. Teraz będzie kosztował tylko 27 800 zł! Niech żyją nowe, rewolucyjne ceny! Wiwat Niebieska Rewolucja!

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 Panda 1.1 – 5,7 l/100 km, CO_2 135 g/km.