CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
LUTY/MARZEC 2006

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 10 – NUMER 60

1996-2006
10 lat razem

konkurs na 10 lat Fiata Wokół Nas

Punto
NIC GO NIE POWSTRZYMA

FIAT

Nowy Fiat Grande Punto od 36 700 zł.

Niech nic Cię nie powstrzyma przed poznaniem zupełnie nowego Grande Punto, czyli zdobywcy prestiżowych nagród: „Złota Kierownica" w Niemczech, „Auto Europa" 2006 we Włoszech, „Samochód Miejski" we Francji i rekordowego wyniku pięciu gwiazdek w testach bezpieczeństwa Euro NCAP. Przekonaj się sam, jak dobrze może być wyposażony samochód w tej klasie. Szczegóły w salonach Fiata.

Wyślij SMS-a o treści: PUNTO na nr 7190 (1 zł + VAT), żeby umówić się na jazdę próbną. Przetestuj go – niech nic Cię nie powstrzyma!

Infolinia: 0 801 19 19 19, koszt 1 jedn. operatora

www.fiatpunto.pl

Zużycie paliwa i emisja CO_2: 5,1 l/100 km, CO_2 145 g/km dla silnika 1.2

fiat wokół nas
rok 10
numer 60
luty/marzec 2006

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
Aldona Górna

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: gallino@satiz.pl

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 033/813 27 61
kolonko@satiz.pl

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
12 600 egz.

Oddano do druku:
20 lutego 2006 r.

o tym się mówi

4 Ze świata Fiata

firma

8 Przełom w Grupie Fiat
12 Globalna strategia Grupy
14 Dziesięć lat z FWN
18 Konkurs z okazji 10-lecia pisma
20 Prezentujemy: Alfa Brera
26 O Alfie Brera mówi G. Giugiaro
30 Polska prezentacja Grande Punto
36 Tychy ponownie startują do nagrody EFQM
- wywiad z Dyrektorem Zakładu Zdzisławem Arletem
- Pomysły pracowników na wagę złota
- Szkolenie TQM
- Workshop Leadership
44 Ambitne plany Fiat-GM Powertrain Polska
46 ISO 14001 dla CNH

danie specjalne

48 Janusz Głowacki o sobie

rubryki

54 Filmy: Krzywy uśmiech PRL-u
55 Książki: Od Tyrmanda do MIkołajka
56 Gry: Zostań mistrzem kierownicy
58 Podróże: Austria i Francja
60 Cennik samochodów

Ekologiczna Multipla
na Kapitolu

Prezes Fiata, Luca Cordereo di Montezemolo, i wiceprezes John Elkann przekazali burmistrzowi Rzymu, Walterowi Veltroni, Fiata Multiplę Natural Power (foto obok). Ten samochód, który może być napędzany zarówno metanem jak i benzyną, w 2005 roku zebrał 11 tys. zamówień. Fiat dostarcza miastu Rzym także autobusy zasilane metanem.

Ambulans Iveco
dla Ekwadoru

Ekwador to kraj, w którym piękno natury kontrastuje z ubóstwem mieszkańców wsi. Brakuje tu najbardziej podstawowych dóbr, żywności i energii elektrycznej. W równie krytycznym stanie znajduje się szkolnictwo i opieka zdrowotna. Iveco, od zawsze zaangażowane w upowszechnianie wartości opartych na poczuciu solidarności oraz szacunku dla człowieka i środowiska, podarowało organizacji Fondo Equadoriano Popolorum Progressio samochód Daily 40.10 WM 4x4 z wyposażeniem ambulansu. FEPP koordynuje misje ojców salezjanów w tym kraju. Samochód będzie przewoził pięć generatorów elektrycznych i zapewni pomoc medyczną mieszkańcom.

Wieczór
z Alfą Brera

W warszawskim Domu Dochodowym odbyła się 13 lutego przedpremierowa prezentacja najnowszego modelu Alfa Romeo – Brera. Wieczór poprowadziła Marzena Rogalska, a o samochodzie opowiadał prezes Zarządu Fiat Auto Poland, Enrico Pavoni oraz dyrektor Sprzedaży i Marketingu Alfa Romeo, Lucyna Bogusz. Prezentacji fascynującego swoją stylizacją coupé towarzyszył występ artystów Teatru Ruchu „Ocelot".

Oto niektóre opinie zaproszonych gości. „To piękny i nietuzinkowy samochód, który zdecydowanie wyróżnia się swoim wyglądem" (gwiazda TVP Conrado Moreno na zdjęciu obok), „Ten samochód ma klasę i muszę przyznać, że jestem nim zachwycony„(aktor Wojciech Pszoniak), „Najnowsza Alfa Romeo, to samochód dla prawdziwych smakoszy" (Włodzimierz Zientarski, dziennikarz motoryzacyjny).

Foto: Adam Prończyk, AKPA Polska Press

Tak zmienia się
Isvor Fiat

W ostatnim roku Isvor Fiat przeszedł dogłębną restrukturyzację niezbędną dla skoncentrowania się na potrzebach szkoleniowych Grupy, innowacjach i jakości programów. Firma rozwija współpracę z międzynarodowymi szkołami biznesu, uniwersytetami i ośrodkami badawczymi, centrami doskonalenia Grupy i spoza niej. Zmieniła się też siedziba spółki: już od początku 2005 roku biura sukcesywnie przenoszono do Fundacji Agnellich przy Via Giacosa 38 w Turynie. Szkolenia prowadzone są także w siedzibach Sektorów.

FIAT AUTO ROŚNIE W SIŁĘ

W styczniu br. sektor samochodowy Grupy Fiat sprzedał w Europie ponad 100 tys. samochodów, co stanowi wzrost o 17,9% w stosunku do stycznia 2005 r. Jest to doskonały wynik, uzyskany na rynku, którego poziom wzrósł o 2,6%. Udział Fiata Auto wyniósł 8,4%, o 1,1% więcej w stosunku do analogicznego miesiąca roku poprzedniego.

W styczniu 2006 r. największą popularnością wśród klientów europejskich cieszył się Fiat Grande Punto, którego sprzedano w liczbie 37.977 egzemplarzy. Najnowszy model Fiata nie tylko zdobył pozycję lidera segmentu B, ale był też najlepiej sprzedawanym samochodem w Europie. Jest to wynik o bardzo dużym znaczeniu, jakiego nie osiągnął żaden włoski model od prawie dziesięciu lat. Do dziś ilość zamówień na Grande Punto wyniosła prawie 145 tysięcy. Wśród samochodów z segmentu A swoją przewagę nadal utrzymuje Fiat Panda, z udziałem w segmencie na poziomie 29,5%. Wzrasta również sprzedaż Cromy, która osiąga 2% udział w swoim segmencie z prawie 33 tysiącami zamówień.

Firma Fiat Auto osiągnęła bardzo pozytywne wyniki w wielu krajach: pierwsze ze wszystkich są Niemcy, gdzie sprzedaż wzrosła o 67 procent w stosunku do stycznia 2005, a udział zmienił się z 1,8% do 2,6%. Silny wzrost zanotowano również w Hiszpanii (+30,7% sprzedaż i 3,8% udział, wzrost o 0,9%) i we Francji (+9,7% sprzedaż, 3,3% udział, wzrost o 0,2%).

Brand Fiat sprzedał w Europie ponad 78.000 samochodów, o 26,2% więcej w stosunku do stycznia 2005. Udział wzrósł o 1,2%, osiągając 6,5%. Stabilne pozostają udziały Lancii (wzrost sprzedaży o 1,8%) oraz Alfy Romeo (wzrost o 6,2%).

Iveco
dla Shell Gas

Rok 2005 pod względem pozyskiwania nowych klientów był dla Iveco bardzo udany. Przykładem nawiązana niedawno współpraca z jednym z największych producentów gazu płynnego, firmą Shell Gas. W grudniu i styczniu, w ramach umowy Iveco przekazało tej spółce 15 pojazdów gamy Eurocargo. Pojazdy są przeznaczone do dystrybucji butli gazowych, a zabudowę wykonała firma Plandex. Wśród zamówionych pojazdów znajdują się w większości cięższe pojazdy takie jak: Eurocargo ML160E28PR, czy ML180E28PR o rozstawach osi odpowiednio 5.175 mm i 6.210 mm. Wszystkie pojazdy wyposażone są w klimatyzację.

Grande Punto
podbija rynek

Fiat Grande Punto ma na swoim koncie już kilka europejskich nagród, teraz zyskuje uznanie także w oczach Polaków. 10 lutego w warszawskim hotelu SHERATON tygodnik Motor i miesięcznik Auto Moto ogłosiły wyniki konkursu na najlepsze samochody i najważniejsze wydarzenia na rynku motoryzacyjnym w roku 2005.

Zdaniem czytelników tych pism główną nagrodę Auto Lider 2005, w kategorii Premiera Motoryzacyjna Roku zdobył Fiat Grande Punto.

W finale rywalami najnowszego modelu Fiata były: Volkswagen Passat; Alfa 159; BMW serii 3. W konkursie oddano ponad 142 000 głosów.

Fiat Grande Punto zdobył także tytuł „Auto dla młodego playboya" ustanowiony przez miesięcznik Playboy. Jurorzy, m. in.: W. Zientarski (przewodniczący) i K. Hołowczyc napisali w uzasadnieniu, że: „Młody playboy potrzebuje pięknych kobiet i pięknych przedmiotów – modnych i na czasie. Niestety, nie ma jeszcze tak grubego portfela jak jego dojrzalszy kolega, szuka więc przedmiotów, które – choć tańsze – są jednak wyjątkowe".

Fiat Grande Punto wygrywa też we wszystkich testach porównawczych, jakie przeprowadzane są przez rodzime pisma motoryzacyjne. W testach Auto Motor i Sport, Auto Świat, Auto Moto i Motor, w których najczęściej porównywane są osiągi, ceny, wyposażenie, przestronność i komfort, najnowszy model Fiata zajął pierwsze miejsca, wyprzedzając, m.in. Toyotę Yaris, Renault Clio, Forda Fiestę, VW Polo, Hyundaia Getza.

Na zdjęciu powyżej: dyrektor wydawniczy wydawnictwa Bauer – właściciela Motoru i Auto Moto – Tomasz Bitner wręcza Bogusławowi Cieślarowi, kierownikowi biura prasowego FAP, nagrodę dla Fiata Grande Punto.

Dobre wyniki FAP

Fiat Auto Poland SA, największa ze spółek Grupy Fiat w Polsce, wyprodukowała w ubiegłym roku 286 900 samochodów (231 982 Fiatów Panda i 54 918 Fiatów 600). Wielkość eksportu wyniosła 92,3 proc., czyli 264 912 samochodów trafiło na eksport do 51 państw świata, w tym m.in. do Japonii 1.188 szt. Eksport samochodów Panda rośnie z roku na rok: w 2005 roku jego wielkość wyniosła 214 478 Pand, tj. o 7840 więcej niż w roku poprzednim.

Na rynku krajowym sprzedano 25 077 samochodów osobowych marki Fiat, Alfa Romeo i Lancia, z udziałem w rynku na poziomie 10,65 proc, co pozwoliło firmie zająć miejsce w pierwszej trójce najchętniej kupowanych samochodów osobowych. W segmencie samochodów dostawczych Fiat od trzech lat jest liderem na rynku – wynik 7 922 sprzedanych samochodów oznacza udział na poziomie 22,57 procent.

Alfa Romeo w regatach
Sydney-Hobart

Nowy maxi jacht Alfa Romeo nosi tę samą nazwę, co poprzednia jednostka, która zdominowała międzynarodowe regaty w ubiegłych sezonach. Sterowana przez kapitana i armatora Neville'a Crichtona, wzięła udział w Rolex Sydney-Hobart, jednych z najtrudniejszych i najbardziej fascynujących na świecie regat. Maxi jacht Alfa uplasował się w nich na drugim miejscu.

Fiat na Igrzyskach

Fiat jest jednym z głównych sponsorów Olimpiady. Udostępnił 3000 aut osobowych i 1200 autobusów, służących do przewożenia sportowców, widzów, dziennikarzy i wolontariuszy. Ich wartość wynosi 40 milionów euro. Grupa Fiat związała także swój wizerunek ze sportem, łącząc marki i jego dyscypliny: Alfę Romeo z włoską drużyną narciarstwa alpejskiego; Lancię z łyżwiarstwem figurowym; Fiata ze snowboardem, freestylem, hokejem i bobslejami; Iveco z łyżwiarstwem szybkim, short trackiem, biegami narciarskimi, skokami narciarskimi, kombinacją norweską i biathlonem.

Grupa Fiat produkuje „Najlepsze Auta 2006”

Po raz 30. czołowy niemiecki magazyn motoryzacyjny „Auto Motor und Sport” zorganizował dla swoich czytelników konkurs na Najlepsze Auta Roku 2006. Głosy oddało około 100 000 osób. Czytelnicy głosowali na swoich faworytów w dziesięciu różnych kategoriach, a ranking uwzględniał trzy najlepsze modele w zestawieniu ogólnym oraz wśród marek importowanych.

Fiat jest jednym z triumfatorów konkursu, zajmując pięć pierwszych miejsc wśród najlepszych importowanych modeli. Fiat Grande Punto uplasowało się przed Peugeotem 206 oraz Toyotą Yaris. Warte podkreślenia jest też drugie miejsce Fiata Pandy. Niemal tradycją stały się zwycięstwa marki Alfa Romeo, której modele 159 i 147 nie miały sobie równych wśród samochodów zagranicznych.

Więcej informacji na stronie http://www.auto-motor-und-sport.de/d/101128.

Nowy Dyrektor Handlowy

Wojciech Halarewicz został mianowany na stanowisko Dyrektora Handlowego Fiat Auto Poland. Nowy dyrektor ma 33 lata, jest żonaty, ukończył studia na Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu. Pracę w Dyrekcji Handlowej FAP rozpoczął zaraz po studiach w 1996 r. Od 2001 pracował w Fiat Auto w Turynie na stanowisku Szefa Procesów Zarządzania Siecią Dealerską. Od maja do grudnia 2001 r. był odpowiedzialny za wdrożenie Fiata Palio w Indiach. W 2002 objął stanowisko Szefa Obsługi Serwisowej rynku włoskiego, a od 2004 był odpowiedzialny za zarządzanie operacyjne Obsługi Serwisowej i Części Zamiennych. Do Polski wrócił w maju 2005 r., obejmując stanowisko Szefa Sprzedaży Samochodów Osobowych Fiat Auto Poland.

Stypendia Centrum Badawczego Fiata

23 stycznia br. na Politechnice Warszawskiej wręczono promocje doktorskie (71 osób) i habilitacyjne (8 osób) oraz dyplomy za najlepsze prace magisterskie i doktorskie zgłoszone do konkursu o stypendium Fiata.

Nagrody-stypendia są rezultatem umowy Politechniki Warszawskiej i Centrum Badawczego Fiata w Turynie podpisanej w 1997 roku, w wyniku której Fiat nagradza prace doktorskie i magisterskie zawierające efekty badawcze zgodne z ich zapotrzebowaniem. W tym roku nagrody (4000 PLN dla każdego laureata) wręczono po raz dziewiąty.

Na zdjęciu obok A. Piasto z Centrum Badawczego Fiata, wraz z rektorem PW prof. Wł. Kurnikiem i prezesem zarządu Fiat Auto Poland E. Pavonim, wręczają nagrody autorom najlepszych prac magisterskich i doktorskich.

Sprostowanie:

W ostatnim, grudniowym wydaniu Fiata Wokół Nas, w artykule prezentującym Fiata Grande Punto, znalazło się kilka nieścisłości, które pragniemy sprostować:

Grande Punto dysponuje przekładniami mechanicznymi pięcio- lub sześciobiegowymi. Te ostatnie przeznaczone są do silników 1.9 Multijet, 1.4 16v 95 KM oraz opcjonalnie do 1.3 Multijet 16v 90 KM.

Przełom w Fiacie

Wyniki za rok 2005 - 1,4 mld euro zysku - przedstawiają Grupę w dobrej kondycji. Trzeci kwartał to nagroda dla Sektora Samochodowego, który po czterech latach zaczyna znowu przynosić zyski. Prezes Fiata, di Montezemolo uważa, że firma przekroczyła założenia z lipca 2004 roku, realizuje cele roku 2006, i za to należą się słowa podziękowania wszystkim pracownikom.

Dobre wieści. Rok 2005 Grupa zamknęła zyskiem netto 1,4 mld euro, obroty wzrosły do poziomu 46,5 mld (o 2%). Wynik z zarządzania zwyczajnego podskoczył do miliarda (z 50 milionów w poprzednim okresie obrachunkowym), a wszystkie najważniejsze sektory, jeśli je porównać z 2004 rokiem, zakończyły rok wzrostem.

Rok miniony był przełomowy szczególnie dla Fiata. Zamknięto kwestię General Motors, a w czwartym kwartale (październik-grudzień) Fiat Auto osiągnął po raz pierwszy zysk z zarządzania zwyczajnego (21 mln euro) po kolejnych siedemnastu kwartałach strat. Rezultat ten świadczy o słuszności przyjętej strategii, co w połączeniu z sukcesem handlowym Grande Punto oraz innych nowych modeli, pozwala z ufnością patrzeć w przyszłość.

„Jest powód, by odczuwać głęboką satysfakcję – mówi Prezes Fiata, Luca Cordero di Montezemolo. – Przekroczyliśmy wszelkie założenia, które dyrektor generalny, Sergio Marchionne, ogłosił w lipcu 2004 roku i jesteśmy na dobrej drodze do osiągnięcia ustaleń na 2006 rok. Musimy podziękować przede wszystkim naszym ludziom: managerom, pracownikom fabryki, wszystkim tym, którzy w różnych stronach świata pracują dla najważniejszego przedsiębiorstwa we Włoszech".

W ciągu roku, który właśnie się skończył, rozwiązano najważniejsze więzy strategiczne i finansowe: od stosunków z General Motors po udziały w Italenergia Bis i zwrot pożyczek obligacyjnych. Teraz, zdaniem Montezemolo, przyszedł moment, w którym na nowo można mówić przede wszystkim o wyrobach i rynkach, o przyszłości przedsiębiorstwa. Jeśli chodzi o przyszłość, prezes Fiata przedstawił „główne kierunki", które można sprowadzić do czterech słów: zaangażowanie, innowacja, inwestycje i internacjonalizacja. Zadowolony z wyników jest także Sergio Marchionne, który rok 2005 w Sektorze Auto dzieli na dwa etapy. W pierwszych dziewięciu miesiącach zanotowano bowiem spadek w oczekiwaniu na premierę nowych modeli, natomiast w czwartym kwartale dokonano olbrzymiego skoku. Wprowadzenie na rynek Cromy, Grande Punto i Alfy 159 odwróciło dotychczasowe tendencje. Dlatego winiki przez dużą część roku ujemne, w czwartym kwartale wzrosły o 7,6%, a we Włoszech nawet o 14,7%. Sukces Grande Punto doprowadził dzienną produkcję w zakładzie w Melfi do maksymalnej zdolności (1500 samochodów w styczniu), zmuszając Firmę do uruchomienia w maju produkcji nowego modelu w Mirafiori, przewidzianej początkowo na wrzesień.

„Dobre wyniki – powiedział Marchionne – nie mogą sprawić, że zapomnimy o tym, co mamy jeszcze do zrobienia w 2006 roku. Naszym celem jest uzyskanie wyniku z zarządzania zwyczajnego od 1,6 do 1,8 mld, z dodatnim cash flow i zyskiem netto około 700 mln. Głęboka restrukturyzacja sektora samochodowego jest już

Prezes Fiata Luca Cordero di Montezemolo (w środku), wiceprezes John Elkann (z lewej) i dyrektor generalny i pełnomocny Sergio Marchionne w Centrum Historycznym Fiata podczas konferencji prasowej.

w toku: w 2006 roku dokonamy reorganizacji innych działalności przemysłowych, ze szczególnym uwzględnieniem CNH. Grupa Fiat będzie nadal angażować się w celowe sojusze i pracować nad tym, by zaawansowanej technologii, jaką dysponujemy, towarzyszyła lepsza jakość oraz większe umiejętności handlowe i usługowe".
Poniżej publikujemy wyniki Grupy oraz najważniejszych Sektorów.

CZWARTY KWARTAŁ WZROSTU

W czwartym kwartale 2005 roku przychody Grupy wyniosły 13,1 mld euro, co stanowi wzrost o 7,5% w porównaniu z 12,2 mld euro w tym samym okresie poprzedniego roku. Obroty sięgnęły 46,5 mld. Wynik z zarządzania zwyczajnego w ostatnich trzech miesiącach 2005 roku był dodatni na sumę 361 mln euro, co oznacza wzrost o 486 mln w stosunku do analogicznego okresu 2004 roku i daje sumę 1 mld na koniec całego roku obrotowego. Dodatni (2 mld 215 mln) był wynik operacyjny z 2005 roku, w stosunku do 585 milionów straty odnotowanej w 2004 roku. Zysk przed opodatkowaniem sięgnął 2 mld i 264 mln, w stosunku do 1.629 mln straty w poprzednim roku. Wynik netto, był dodatni na 1.420 mln euro (1.579 mln straty w 2004). Dobra jest płynność finansowa Grupy Fiat, która na dzień 31 grudnia wynosiła około 7 mld, natomiast inwestycje – 2.636 mln – są takie jak w 2004 roku.

SAMOCHODY

W 2005 roku sektor samochodowy uzyskał obroty na poziomie 21,7 mld euro, przy wzroście o około 3% w stosunku do 2004 roku. **Fiat Auto** (Fiat, Alfa Romeo, Lancia i Samochody Dostawcze) uzyskał przychody wielkości 19,5 mld. Sprzedaż wyniosła 1.697.000 sztuk, przy spadku o 3,9% w porównaniu do 2004, zrekompensowanym poprawą mixu wyrobów. W 2005 roku Fiat Auto uzyskał wynik z zarządzania zwyczajnego ujemny (281 mln euro), dużo jednak lepszy w porównaniu z 2004 r. (822 mln euro strat). Wzrost sprzedaży w ostatnim kwartale (+7,6%) świadczy, że premiery tych modeli przyniosły pozytywny skutek, (wzrost o 8,2% w Europie Zachodniej).
Doskonałe wyniki uzyskało **Maserati**, które w 2005 roku miało przychody wielkości 533 mln euro. Na poprawę, (+30,3%) w stosunku do 2004 roku wpłynął sukces Quattroporte oraz specjalnej serii drogowej MC12. Dobre wyniki ma także **Ferrari**; sprzedano aż 5.399 samochodów (wzrost o 11% w stosunku do poprzedniego

Rachunek ekonomiczny Grupy Fiat – rok obrotowy 2005

(w mln euro)	**2005**	**2004**
Przychody netto Zmiana %	**46.544** 2 %	45.637
Wynik z zarządzania zwyczajnego Zmiana	**1.000** 950	50
Wynik operacyjny Zmiana	**2.215** 2.800	(585)
Wynik przed opodatkowaniem Zmiana	**2.264** 3.893	(1.629)
Wynik netto (grupy i spółek trzecich) Zmiana	**1.420** 2.999	(1.579)

MOODY'S PROMUJE GRUPĘ

Prezentacji wyników z trzeciego kwartału 2005 towarzyszyło oświadczenie agencji ratingowej Moody's, która zauważyła poprawę perspektyw ekonomicznych Fiata. Rokowania Grupy przeszły od „negatywnych" do „stabilnych". Zmiana – wyjaśnia Moody's – jest skutkiem „znaczącej poprawy wyniku operacyjnego, płynności oraz mniejszego poziomu zadłużenia." Według agencji, ocena Fiata po opublikowaniu rachunku odzwierciedla pozytywne rozmieszczenie geograficzne działalności Grupy; solidną pozycję Case New Holland oraz potencjał poprawy profilu zadłużenia; stabilność pozycji Iveco na europejskim rynku samochodów ciężarowych oraz najnowszą sytuację Grupy w sensie operatywności.

roku), uzyskując przychody na poziomie prawie 13 mld (+9,7%).

Fiat Powertrain Technologies to nowy Sektor, do którego włączono produkcję zespołów napędowych, którą Fiat od maja ponownie kontroluje po rozwiązaniu Master Agrement z General Motors. Od tego roku Fiat Powertrain Technologies przejmie także działalność Iveco, CRF i Elasis w zakresie silników i skrzyń biegów. Przychody za okres maj-grudzień 2005 wynoszą 1.966 mln euro; wynik z zarządzania zwyczajnego jest dodatni i sięga 26 mln euro.

MASZYNY ROLNICZE I DO ROBÓT ZIEMNYCH

W 2005 roku, obroty **CNH** – Case New Holland wyniosły 10,2 mld euro (2,3% więcej niż w poprzednim roku) Na stan przychodów wpłynął wzrost produkcji maszyn do robót ziemnych, zrekompensowany przez spadek wielkości w sektorze rolniczym. Wynik z zarządzania zwyczajnego CNH wyniósł 698 mln euro (467 mln w 2004). Lepsze ceny, wzrost sprzedaży maszyn do robót ziemnych, oszczędności produkcyjne oraz wyższa rentowność usług finansowych w dużym stopniu wchłonęły wzrost

Przychody i wyniki z zarządzania zwyczajnego według obszarów działalności

	Przychody w roku obrotowym		Wynik z zarządzania zwyczajnego	
(w mln euro)	**2005**	**Zmiana**	**2005**	**Zmiana**
Samochody (Fiat Auto, Maserati, Ferrari i Fiat Powertrain Technologies)	21.729	2,5%	(183)	669
Maszyny rolnicze i do robót ziemnych (CNH)	10.212	2,3%	698	231
Pojazdy dostawcze (Iveco)	9.489	4,9%	415	44
Podzespoły i Systemy Produkcji (Magneti Marelli, Teksid, Comau)	6.642	3,5%	249	83
Inna działalność (Usługi, Wydawnictwa, Holdingi i Różne)	1.618	-19,2%	(179)	-77
Inne działalności	(3.146)	-		
Razem Grupa	**46.544**	**2,0%**	**1.000**	**950**

SIEDMIOLETNIE EUROOBLIGACJE

Mając dodatnie wyniki oraz notując poprawę, Fiat ogłosił emisję pożyczki obligacyjnej w euro z siedmioletnim terminem ważności. Emisji dokona Fiat Finance oraz Trade Ltd. Societe' anonyme, spółka w całości kontrolowana przez Fiata i posiadająca gwarancję Fiat SpA. Wysokość i cena zostaną określone w oparciu o warunki rynkowe. Przychody uzyskane z emisji zostaną wykorzystane na pokrycie zwykłych potrzeb Grupy, łącznie ze zwrotem bieżącego zadłużenia. Dzięki płynności, która wynosi siedem miliardów euro, Grupa Fiat nie musi się spieszyć z pożyczkami. Decyzja o wydaniu nowych obligacji łączy się zatem z niskimi stopami oprocentowania oraz korzystnymi obecnie warunkami.

cen surowców, spadek wielkości w sektorze rolniczym, większe wydatki na badania i rozwój. W czwartym kwartale 2005 roku przychody wyniosły 2.584 mln euro (+9,4% w stosunku do analogicznego okresu 2004 roku).
W ostatnim kwartale CNH przeprowadziło reorganizację działalności w czterech globalnych markach – Case IH i New Holland dla sektora rolniczego oraz Case i New Holland dla maszyn do robót ziemnych. Celem tych wszystkich działań jest ugruntowanie i zróżnicowanie pozycji na rynku marek, dla jeszcze większej poprawy wyników.

POJAZDY DOSTAWCZE

W 2005 roku **Iveco** uzyskało obroty wielkości 9,5 mld euro (+4,9%). Poprawa jest wynikiem większej sprzedaży w następstwie dobrej kondycji rynku zachodnioeuropejskiego. W ciągu roku sprzedano 172 tys. samochodów przy wzroście o 6,3% w porównaniu do poprzedniego roku. Wynik z zarządzania zwyczajnego (dodatni na 415 mln euro), wyniósł 4,4% obrotów, dużo powyżej poprzedniego roku. W czwartym kwartale przychody osiągnęły 2,8 mld, co daje przyrost o 9,8% w stosunku do analogicznego okresu 2004 roku.

Wzrost jest związany ze zwiększeniem wielkości oraz cen. Działalność z zakresu produkcji zespołów napędowych przyniosła w 2005 roku ponad 435 tys. silników, przy dochodach na 2.554 mln euro (+ 6,3%).

PODZESPOŁY I SYSTEMY PRODUKCJI

Magneti Marelli uzyskało w 2005 roku obroty wielkości ponad 4 mld euro. Wzrost (+6,3%) w stosunku do 2004 roku jest częściowo spowodowany konsolidacją Mako. Przy podobnym obszarze i kursach, przyrost przychodów wynosi około 2%. Spadek obrotów we Włoszech, gdzie zanotowano ożywienie w ostatnich miesiącach roku, został zrekompensowany dobrą sytuacją w Brazylii i w Polsce oraz dodatnim trendem w działalności w zakresie systemów telematycznych. Wynik z zarządzania zwyczajnego Magneti Marelli (612 mln) jest taki sam jak w 2004 roku.
Teksid osiągnął przychody na poziomie ponad 1 mld euro, z przyrostem o 13,8% w stosunku do poprzedniego roku. Dobra kondycja jest skutkiem zwiększonych obrotów Jednostki Biznesowej Ghisa (żeliwo), korzystnego kursu walut oraz odzyskania w cenach sprzedaży większego kosztu surowców.
W 2005 roku obroty w **Comau** przekroczyły 1,5 mld euro. Spadek w stosunku do poprzedniego roku jest spowodowany przeniesieniem działalności związanej z utrzymaniem ruchu do Iveco, Magneti Marelli i CNH. Bez zmian zakresu, przychody Comau odnotowały przyrost o ok. 6%, w wyniku dobrej kondycji obszaru Karoserii i Utrzymania Ruchu. Wynik z zarządzania zwyczajnego wyniósł 42 miliony wobec 40 mln euro w 2004 roku, lecz przy niezmienionym zakresie, poprawa wynosi 8 mln. ■

Globalna strategia

Chcąc się rozwijać i sprostać konkurencji, należy wykorzystywać możliwości, jakich dostarczają nowe rynki. Plan Fiata polega na zawieraniu celowych sojuszy a istota rozwoju koncernu opiera się również na współpracy międzynarodowej. Dlatego doszło do podpisania nowych umów w Indiach, Rosji i Chinach.

Przy okazji ostatniego salonu samochodowego w New Delhi, dyrektor generalny i pełnomocny Fiata, Sergio Marchionne, podpisał umowę z koncernem przemysłowym Tata, jednym z najważniejszych w Indiach. Umowę poprzedził pakt o współpracy przemysłowej między Fiat Auto i rosyjskim kolosem Severstal. Z kolei Iveco stało się partnerem chińskiego Saic Motor i Chongquing Heavy Vehicle Group. Pakty te stanowią element strategii wzrostu opartej nie na „globalnych" joint-ventures, lecz na celowych sojuszach, których przedmiotem jest konkretny produkt lub rynek. Za przykład posłużyć może, trwające od 25 lat, porozumienie między Fiat Auto a Grupą Peugeot-Citroën w zakresie samochodów dostawczych. Jego następstwem – po rozszerzeniu na samochody MPV – jest umowa podpisana ostatnio z tureckim Tofas dotycząca opracowania i produkcji nowego lekkiego samochodu dostawczego. Innym przykładem jest sojusz z Suzuki dotyczący SUV i silników Diesla, a także umowa z Fordem dotycząca samochodów kompaktowych.

Indie, olbrzymi kraj z równie olbrzymim potencjałem, mogą stać się jedną z lokomotyw gospodarki światowej. Również rynek samochodowy ma tutaj duże perspektywy rozwoju i to na nich bazuje porozumienie z Tata. Umowę poprzedziło wrześniowe memorandum, przewidujące rozprowadzanie od marca niektórych modeli Fiata w lokalnych salonach sprzedaży indyjskiej firmy. Tata, założona w XIX w., jest dzisiaj kolosem o obrotach rzędu 18 mld dolarów, z czego 4,7 mld pochodzi z produkcji samochodów przemysłowych i osobowych.

„To porozumienie – oświadczył Marchionne – to kamień milowy obecności Fiata w Indiach. Pomoże nam zwiększyć bazę sprzedaży w kraju i sądzę, że współpraca obejmie również obszar rozwoju wyrobów, produkcji i zaopatrzenia w komponenty. Fiat i Tata uznają te same wartości i mam nadzieję, że w najbliższych latach dojdzie do zacieśnienia współpracy".

Innym rynkiem samochodowym, który w ostatnim czasie stał się jednym z najważniejszych na świecie, jest Rosja. Fiat Auto i Severstal Auto podpisały umowę o współpracy przemysłowej, która przewiduje montowanie w Rosji modeli Palio i Albea. Produkcja rozpocznie się w przyszłym roku w zakładzie niedaleko Kazania nad Wołgą, z zastosowaniem komponentów pochodzących z Tofas. Fiat i Severstal Auto podpisały również porozumienie o dystrybucji w Rosji pełnej gamy samochodów i aut dostawczych Fiata. Severstal to jedna z największych firm samochodowych w Rosji: montuje auta terenowe (Uaz), lekkie samochody dostawcze i małolitrażowe, jest także głównym producentem silników benzynowych.

Z Rosji przenieśmy się do Chin, gdzie od lat zadomowione jest Iveco. Nowe

porozumienie przewiduje cesję 67% kapitału Chongquing Hongyan Automotive Co., firmy specjalizującej się w konstrukcji ciężkich pojazdów przemysłowych, na rzecz spółki joint-venture założonej przez Iveco i Saic Motor. Grupa Saic posiada obroty na poziomie dziesięciu milionów euro i jest drugim producentem samochodów w Chinach (pierwszym pod względem zysków). Działalność przemysłowa, jaką zakłada porozumienie, dotyczy produkcji w technologii Iveco ciężkich pojazdów i silników.

„Ta współpraca – oświadczył dyrektor generalny i pełnomocny Iveco Paolo Monferino – to ważny krok w naszej strategii globalnego rozwoju. Porozumienie umacnia naszą pozycję na rynku o tak silnej ekspansji jak chiński, na którym od lat jesteśmy obecni z naszymi lekkimi samochodami". ■

12 MIESIĘCY POROZUMIEŃ

Najnowsze porozumienia międzynarodowe podpisane przez Fiat. Poniżej: Palio, jeden z modeli, które będą produkowane w Rosji. U góry: Sergio Marchionne i Ratan Tata, prezes koncernu indyjskiego o tej samej nazwie.

Nowy zakład Marelli w Chinach

Magneti Marelli otwarło nowy zakład produkujący systemy elektroniczne w Guanzhou w Chinach. Zbudowany na nowym terenie przemysłowym Hua Du, zastąpi poprzedni, który okazał się zbyt mały, aby sprostać wzrostowi zamówień oraz kryteriom jakości wymaganej przez globalny rynek. W Chinach Magneti Marelli pracuje dla lokalnych producentów samochodowych i dla ich spółek joint-venture z największymi producentami na świecie. „W 2004 roku obroty wyniosły 8 mln euro, w ubiegłym roku 14 mln, a na 2006 zakłada się 25 mln euro. Wielkości te nie są wysokie, lecz obrazują dynamikę tego rynku" – powiedział Luca Biagini, odpowiedzialny za działalność Firmy w tym olbrzymim kraju azjatyckim.

Uruchomiona w grudniu ubiegłego roku Fabryka – dziesięć tysięcy metrów kwadratowych z przylegającym terenem pod ewentualną rozbudowę – będzie zatrudniać obok obecnych 150 pracowników, jeszcze dwudziestu nowych. Znajdują się tam dwie nowe linie produkcyjne kart elektronicznych do tablicy przyrządów Audi A6 przeznaczonych na rynek chiński oraz do montażu kompletnej deski rozdzielczej. Niedługo powstanie trzecia linia do montowania tablic przyrządów nowego Peugeota 307. W marcu przewiduje się przeniesienie wszystkich obróbek wykonywanych jeszcze w starej fabryce, a w czerwcu zakład zostanie oficjalnie zaprezentowany chińskim władzom.

Dziesięć lat z Fiatem Wokół Nas

Jesteśmy razem od dziesięciu lat. Dziesięć lat – dużo i mało jednocześnie. Mało – patrząc z perspektywy ponad stu lat istnienia Fiata, dużo – jeśli zmierzymy ten czas przemianami, jakim ulegał koncern. W tej krótkiej dotychczasowej historii staraliśmy się tworzyć czasopismo łączące firmę z pracownikami, nieobojętne wobec zjawisk będących udziałem obydwu stron.

Pierwszy numer nosił datę 1 marca 1996 roku. Na stronie tytułowej zdjęcie trzech uśmiechniętych pracowników reprezentujących Grupę poprzez działające wtedy w Polsce spółki: Fiat Auto Poland, Magneti Marelli Poland i Teksid Poland, które postanowiły stworzyć pismo „Fiat Wokół Nas". Tytuł mówił za siebie. Obok zdjęcia zachęta: „Wejdźmy razem w XXI wiek". Wewnątrz numeru znalazł się krótki tekst wyjaśniający rolę, jaką wyznaczył sobie nowy magazyn ilustrowany, który co dwa miesiące miał trafiać do rodzin pracowników spółek, które go stworzyły. Od tej chwili wiadome było, że powstało czasopismo, którego celem będzie poszerzanie i pogłębienie wiedzy o działalności Grupy, ale jednocześnie uświadamianie czytelnikom, że właśnie oni stanowią nieocenioną wartość Firmy.

Minęło dziesięć lat. „Fiat Wokół Nas" kilka razy zmieniał swą szatę graficzną. Pozostał jednak zawsze wierny swojemu pierwotnemu przesłaniu jakim jest pośredniczenie między Firmą i jej pracownikami, a także utożsamianie się z wielkim koncernem i jego spółkami. Duma z poczucia przynależności do wielkiej rodziny motoryzacyjnego giganta miała być tym, co łączy pracowników różnych spółek Fiata, których tylko w Polsce istnieje ponad dwadzieścia.

Na całym świecie ukazuje się wiele czasopism firmowych. Niektóre są zwykłymi ulotkami informacyjnymi, inne – magazynami z prawdziwego zdarzenia. „Fiat Wokół Nas" od początku miał w sobie coś szczególnego. Już sam nakład stawiał go prawdopodobnie na pierwszym miejscu wśród ukazujących się w Polsce czasopism firmowych (house organ). Chciał być traktowany nie-

Dlaczego taki magazyn?

Drogi Czytelniku! Pismo, które przeglądasz to nasze wspólne pismo, które narodziło się z potrzeby rozpowszechnienia i pogłębienia wiedzy o Grupie Fiat wśród 18.000 pracowników koncernu w Polsce. Fiat Wokół Nas jest największym, pod względem nakładu pismem zakładowym w kraju a jego pojawienie zbiega się z 75. rocznicą otwarcia pierwszej fabryki Fiata w Polsce. Znajdziesz w nim informacje o firmie i jej funkcjonowaniu,

o osiągnięciach i niepokojach, o obawach i nadziejach. Pragniemy, aby nasze pismo miało charakter rodzinny, aby dostarczało żonom informacje o pracy ich mężów (mężom zaś o pracy ich żon). Proponujemy Ci czasopismo, które powstaje w bezpośrednim kontakcie z czytelnikami i z ich udziałem. Przed nami długa droga, idźmy nią razem.

Fiat Wokół Nas
rok 1 nr 1 - marzec 1996

mal jak ktoś z rodziny. Przecież po to jest rozsyłany do domów, aby mogli go czytać wszyscy domownicy. Aby każdy z pracowników mógł oświadczyć swoim najbliższym: „Przeczytajcie, to właśnie jest firma, w której pracuję”.

Specyficzny układ tematyczny czasopisma ma przybliżać czytelnikowi to, co się dzieje wewnątrz zakładu, ale jednocześnie pokazywać świat, poza miejscem pracy. Obok prezentacji najnowszego modelu samochodu, ciężarówki czy traktora, czytelnik mógł znaleźć także „chwilę refleksji” Jerzego Turowicza, Wisławy Szymborskiej, Jana Nowickiego, Janiny Ochojskiej, Józefa Tischnera, Zbigniewa Preisnera, Andrzeja Wajdy, Kazimierza Kutza, Czesława Miłosza i wielu innymi znanych nie tylko w Polsce osobistości. Obok opisu TPM lub norm ISO radziliśmy, jak się zdrowo odżywiać, pisaliśmy o nowościach w dziedzinie genetyki, było miejsce na humor, na sport, na sztukę. Chodziło nam o to, aby horyzontu zainteresowań naszych czytelników nie ograniczała brama zakładu pracy. Ta cecha pozostała niezmienna pomimo ciągłej ewolucji magazynu, którą przypominamy dziś w jubileuszowym skrócie.

Kiedy ukazał się pierwszy numer nowe spółki należące do Grupy Fiat były zajęte umacnianiem struktury przemysłowej oraz wdrażaniem nowej organizacji pracy. Przejęcie fabryk FSM nastąpiło kilka lat wcześniej, faza przejścia do nowej koncepcji fabryki była w pełnym rozkwicie. Wprowadzenie różnych narzędzi komunikacji (temu służyć miał FWN) pomogło z pewnością w upowszechnianiu nowego sposobu myślenia oraz pogłębianiu świadomości pracowników na temat obranej przez Firmę drogi. „Od momentu przejęcia FSM przez Fiat Auto, najważniejszym celem było stworzenie silnego polskiego przedsiębiorstwa samochodowego, które mogło rywalizować

z najlepszymi fabrykami w Europie. Teraz możemy powiedzieć, że jesteśmy w połowie drogi…" – powiedział pierwszy dyrektor generalny Fiat Auto Poland, Paolo Marinsek, i te słowa znalazły się w pierwszym numerze magazynu nowego czasopisma.

Były to lata budowania podstaw przyszłości: dostosowywania produkcji do norm ISO w zakresie jakości i ochrony środowiska, wprowadzania tak zwanej *lean production* (fabryki efektywnej) oraz wszystkich towarzyszących temu narzędzi, od zarządzania wzrokowego po *Total Productive Maintenance*. Były to lata budowania koncepcji autocertyfikacji, ciągłej poprawy, pracy zespołowej. Koncepcji, które mogły być przyjęte przez pracowników i zyskać ich akceptację tylko poprzez właściwy sposób komunikowania się z nimi kadry zarządzającej. Komunikacja – to słowo zaczęło istnieć w zupełnie nowym znaczeniu niż do tej pory.

W międzyczasie do Polski weszły inne spółki z Grupy: Iveco oraz New Holland (dzisiejsze CNH), która w 1998 zakupiła fabrykę kombajnów Bizon w Płocku. Pomiędzy końcem lat dziewięćdziesiątych a pierwszymi latami nowego wieku słowem kluczem był *„outsourcing"*. Fiat skoncentrował się na swojej głównej działalności, czyli *„core business"* wydzielając w Grupie (lub sprzedając na zewnątrz) specjalistyczne sektory, od ubezpieczeń po usługi bankowe, przemysł wydawniczy, usługi księgowe i ochronę mienia.

Spółki Fiata są w Polsce tak liczne, że nasza redakcja postanowiła publikować ich listę na przedostatniej stronie okładki. Outsourcing dał nowy impuls i pozwolił poszczególnym spółkom na specjalizację i sięganie po tytuł lidera w swojej branży.

W 2004 roku magazyn zmienił szatę graficzną, w tytułowym logo napis Fiat Wokół Nas obejmował już kulę ziemską. Nowy symbol nawiązywał do globalizacji Fiata i do włączenia działalności polskich segmentów Grupy w jej światową misję. Ożywiły się kolory, treść zaczęła być bardziej „lokalna", dzięki czemu tematyka stawała się coraz bliższa polskim pracownikom Grupy.

Ostatnie lata (zaraz po specjalnym numerze poświęconym stuleciu Fiata) były trudne dla Grupy, chociaż jej zakłady produkcyjne w Polsce osiągały najlepsze wyniki pod względem jakości, produktywności i konkurencyjności wykazując, że w niedługim czasie udało im się dojść do doskonałości na poziomie nie tylko europejskim. We Włoszech odeszli na zawsze ze sceny najpierw Giovanni Agnelli, potem jego brat Umberto. Nasz magazyn starał się wiernie towarzyszyć Grupie Fiat w trudnej fazie jej uzdrawiania. Zwrot przyszedł wraz z nominacją Sergio Marchionne na stanowisko prezesa Grupy i Johna Elkanna na wiceprezesa. Dzisiaj Grupa jest silniejsza i szybko podąża drogą naprawy. Staramy się objaśniać cele i metody, pomagając pracownikom w zrozumieniu wysiłków Firmy zmierzających do jej uzdrowienia i wzrostu.

„Fiat Wokół Nas" kończy dziesięć lat, niewiele w porównaniu z przypadającym właśnie w tym roku 85-leciem istnienia Fiata w Polsce. Dojdziemy do stulecia! Fiat jest wokół nas – to nie tylko powód do satysfakcji, ale również świadomość zobowiązań, jakie stawia przed nami tradycja stuletniego koncernu. ■

Illustrato – Wielki Brat Fiata Wokół Nas

„Fiat Wokół Nas" powstał w 1996 na bazie wydawanego we Włoszech czasopisma dla pracowników Fiata. Tradycje redagowania pism o takim charakterze są w Fiacie bardzo długie. Pierwsze próby sięgają 1932 roku. Wydawany wtedy – do 1943 roku – periodyk nazywał się „Bianco e Rosso" [Biały i Czerwony]. Dziesięć lat później, w 1953 roku, powstał „Illustrato Fiat", który towarzyszył sukcesom Firmy podczas boomu ekonomicznego we Włoszech, a następnie w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, w okresie przemian społecznych, starał się prowadzić żywy dialog z pracownikami.

Od 1990 roku czasopismo nazywa się po prostu „Illustrato", stało się nowoczesnym, kolorowym magazynem, mniej „oficjalnym organem" przez co bliższym czytelnikom. Nowa stała się również jego zawartość. Zgodnie ze zmianami zachodzącymi w Firmie, przestało koncentrować się wyłącznie na Turynie, poszerzając krąg swych zainteresowań na Europę i świat. Obecnie liczący 130 stron miesięcznik „Illustrato" ukazuje się w nakładzie około 200.000 egzemplarzy i jest jednym z najbardziej poczytnych magazynów firmowych (house organ) w Europie.

Giancarlo Riolfo

Alfa Brera
Spełnione

Futurystyczny prototyp zaprezentowany przez Giugiaro w 2002 roku stał się modelem seryjnym. Atutami nowego coupé 2+2, który nie może zostać niezauważonym, są styl, osiągi, luksus i technologia. Dostępne są dwa silniki cztero- i sześciocylindrowy o mocy 185 i 260 KM. Posiada napęd przedni lub integralny.

W marcu 2002 roku na Salonie w Genewie Georgio Giugiaro przedstawił niezwykły „samochód marzeń" marki Alfa Romeo. Coupé o opływowej linii, dla dwóch osób z przodu i dwóch z tyłu nazywa się Brera i nawiązuje do sztuki oraz mediolańskich korzeni Marki. Dzisiaj ten prototyp – nagrodzony tytułem „Best of Show" – jest zwycięzcą konkursu elegancji w Villa d'Este. Zdobywca niezliczo-

marzenie

nych międzynarodowych wyróżnień za design trafił do seryjnej produkcji (w zakładzie Pininfarina) a jego celem jest wpisanie się w historię legendarnych modeli marki Alfa Romeo, takich jak 1900 Super Sprint, Giulietta Sport, Giulia Sprint GT, Spider Duetto lub Montreal. To przykłady stylu a jednocześnie wyrafinowanej techniki. To „instant classic", czyli klasyka, której sukces nietrudno przewidzieć we Włoszech i Europie, ale także od Australii po Japonię, gdzie nie brakuje miłośników pięknych samochodów i wielbicieli Marki.

Elegancka i „zła" Alfa Brera jest kwintesencją włoskiego sportowego coupé. Warto zauważyć cztery końcówki rur wydechowych, które podkreślają moc silnika.

Włoski styl

Giorgio Giugiaro jest uważany za jednego z mistrzów sztuki projektowania, i to nie tylko samochodów, gdyż swoim nazwiskiem firmował różne wyroby przemysłowe, od aparatów fotograficznych po butelki wody mineralnej. Ponadto szczyci się długą współpracą z Alfa Romeo. Wystarczy przypomnieć niezwykłe nadwozie modelu Giulia Sprint GT (1963 r.) zaprojektowane, gdy był jeszcze bardzo młody i terminował u Nuccio Bertone. Po czterdziestu latach nie straciło swojego uroku.

Gdy Giugiaro angażował się w projekt Brery, nie sądził, że któregoś dnia to coupé wejdzie do produkcji. Mówi: „W 2002 roku prezentując w Genewie auto, które określiłem jako „sportową, bardzo sexy Alfę Romeo", nie wiedziałem, że kiedyś zobaczę je na drodze. Miałem jedynie pewność, że po niewielkich poprawkach, może być produkowane seryjnie". W istocie, ten concept car, zaprojektowany przede wszystkim z myślą o pobudzeniu wyobraźni publiczności salonów, przekształcił się w produkt przemysłowy. Oczywiście konieczne były niewielkie zmiany. Najważniejsza dotyczyła rezygnacji z drzwi otwieranych do góry na rzecz tradycyjnych. Są może nieco mniej atrakcyjne, lecz bardziej praktyczne.

Brera jest z całą pewnością samochodem, którego nie można nie zauważyć. Bardzo opływowa linia charakteryzuje się miękkimi kształtami i kształtem klina. Przód jest zdominowany charakterystyczną dla Alfa Romeo kratką wlotu powietrza, która połączona jest po obu stronach z wcięciami na reflektory. Od kratki wlotu powietrza wychodzą przetłoczenia biegnące wzdłuż maski silnika, które w imponujący sposób podkreślają obecność potężnego silnika. Odcinki linii karoserii nie są proste, lecz opływowe, dzięki czemu auto emanuje dynamiką. Imponujące są wymiary (długość ponad 4 metry i 40 cm), a jednocześnie dzięki zwężającemu się tyłowi i przodowi – samochód wydaje się smuklejszy i bardziej kompaktowy. To właśnie gabaryty pozwoliły projektantom na stworzenie bardzo przestronnego wnętrza jak na model coupé z bagażnikiem o pojemności 300 litrów, która zwiększa się do 610 po złożeniu tylnych foteli. Jak to bywa w aucie sportowym, szczególnie starannie zaprojektowano miejsce dla kierowcy. Wszystkie przełączniki są w zasięgu ręki, dokładnie tam, gdzie powinny się znajdować. To samo dotyczy wskaźników. Siedzenia posiadają wszelkie typy regulacji a na zamówienie mogą być wyposażone w sterowania elektryczne z pamięcią ustawień.

Cztery lub sześć cylindrów

Dla pasjonatów, oryginalna i elegancka karoseria to za mało. Prawdziwa Alfa to przede wszystkim „wyjątkowa mechanika". To koncepcja, którą dość trudno wyjaśnić, bo nie chodzi tylko o dużą liczbę koni mechanicznych pod maską, ale również o innowacyjne i oryginalne rozwiązania technologiczne. Całość łączy określona estetyka, bo – jak mawiał Ettore Bugatti, a on znał się na samochodach jak nikt inny – każda najmniejsza część mechaniczna, również ta najbardziej schowana, musi być piękna.

W Alfie Brera można wybierać spośród dwóch jednostek napędowych. Obydwie są benzynowe i posiadają awangardowe rozwiązania techniczne, takie jak wtrysk bezpośredni JTS i ciągły regulator fazy zaworów ssących i wydechowych. Różnią się natomiast położeniem i pojemnością.

Ze swoimi 260 końmi mechaniczny-

Zwarte formy Brery kryją duże wymiary. Długość 4.40 m sprzyja przestronności wnętrza.

mi, sześcioma cylindrami w układzie V i pojemnością 3.2 l jest to najmocniejszy silnik w gamie Alfa Romeo, który potrafi rozpędzić Brerę do prędkości 240 km/h i przyspiesza od 0 do 100 km w 6,8 sekundy. System zasilania to ekskluzywny JTS: oryginalna technologia Alfy Romeo, zapewniająca wtrysk benzyny bezpośrednio do komory spalania, co zmniejsza zużycie paliwa i poziom emisji zanieczyszczeń, a jednocześnie zapewnia maksymalne osiągi. Aluminiowa głowica mieści wyjątkowo wyrafinowany system rozrządu: cztery zawory na cylinder, popychacze hydrauliczne, dwa wałki rozrządu dla każdej głowicy, a przede wszystkim regulator fazy typu ciągłego „Twin Phaser". Urządzenie, już stosowane w silnikach Alfa Romeo z czterema cylindrami, tutaj po raz pierwszy wykorzystane zostało w jednostce sześciocylindrowej. Zaletą systemu, który działa zarówno na zawory ssące jak i wydechowe, jest optymalizacja dostarczanej mocy oraz momentu odpowiednio w zależności od prędkości obrotowej przy zmniejszeniu zużycia paliwa i poziomu emisji zanieczyszczeń. Mówiąc prościej: silnik ma większą moc na wysokich obrotach, bardziej dynamiczny moment przy ruszaniu na niskich obrotach i niskie zużycie paliwa, gdy kierowca nie wymaga maksymalnych osiągów.

Mniejszy, choć niemniej wyrafinowany, jest silnik czterocylindrowy 2.2 JTS, który charakteryzuje się lekkością uzyskaną dzięki zastosowaniu korpusu – oprócz głowicy – ze stopu aluminium. W połączeniu z podwójnym wałkiem rozrządu, czterema zaworami na cylinder i regulatorem fazy „Twin Phaser" oraz wtryskiem bezpośrednim, osiąga moc 185 KM. To wystarczy, by Brera rozwinęła prędkość 222 km/h i przyspieszała od 0 do 100 km/h w 8,6 sekundy. Obydwa silniki połączone są z mechaniczną skrzynią biegów sześciobiegową.

Przyklejona do asfaltu

Czy dynamiczne przyspieszenie i wysoka prędkość wystarczą by stworzyć auto sportowe? Nie wystarczą. Równie ważne są zalety drogowe: zdolność do przekazywania mocy z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa, precyzja jazdy i hamowania, zachowanie na zakręcie oraz podczas nagłych manewrów. To zalety, na których mar-

Troska o pasażerów

Kiedyś samochody sportowe były z założenia niewygodne, nie liczyło się nic poza osiągami. Dlatego podróż na dystansie 300 km mogła być dość męcząca za kierownicą granturismo z twardymi zawieszeniami i twardą jak ołów i mało skuteczną kierownicą. Trudności były także z odparowaniem szyb podczas deszczowych dni. Dzisiaj Alfa Brera pokazuje jak można stworzyć prawdziwe auto sportowe, nie zmniejszając przy tym osiągów, przyczepności do jezdni i zachowując komfort typowy dla luksusowego sedana. Wnętrze jest obszerne i pełne światła, co podkreśla szklany dach panoramiczny dostępny w niektórych wersjach. Klimatyzacja jest dwustrefowa i sterowana automatycznie. Jej funkcjonowanie uwzględnia komfort termiczny odczuwany przez pasażera, który mierzony jest poprzez wymianę ciepła między ciałem człowieka a powietrzem w kabinie samochodu wraz z poziomem nasłonecznienia. Wśród wyposażenia wyróżnia się sprzęt Hi-Fi Sound System Bose o mocy 570 Watt z sześcioma głośnikami i subwooferem. Na zamówienie Brera może być wyposażona w układ infotelematyczny najnowszej generacji, który łączy nawigację satelitarną za pomocą map cyfrowych, radio, odtwarzacz CD, telefon z zestawem głośnomówiącym i usługi bConnect. Urządzenie posiada 6.5” kolorowy wyświetlacz z aktywną matrycą. Uzupełnieniem wyposażenia Alfy coupé jest czujnik deszczu do automatycznej kontroli wycieraczek, czujnik zmierzchu, który włącza światła, czujniki parkowania, a w niektórych wersjach – Cruise Control. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo pasywne, Brera może się poszczycić siedmioma poduszkami powietrznymi montowanymi w standardzie, łącznie z poduszką chroniącą kolana kierowcy (podobna poduszka dla pasażera jest dostępna na zamówienie). Pasy posiadają napinacze i ograniczniki obciążenia. Dla zwiększenia bezpieczeństwa auto może być wyposażone w zintegrowany system urządzeń zabezpieczających przed kradzieżą. Nie wspominając o tym, że sam złodziej może mieć problem, by uciec przed urokiem Brery.

ka Alfa Romeo zbudowała swoją solidną reputację. Dzisiaj, dzięki Brera marka idzie o krok dalej, bo łączy „przyjemność szybkiej jazdy" z „przyjemnością podróżowania". Innymi słowy udało jej się to, co kiedyś było nie do pomyślenia: zapewnienie sportowych osiągów bez obniżenia komfortu jazdy.

Doskonałe zalety drogowe nowego coupé Alfy to przede wszystkim efekt zawieszeń zastosowanych przez firmę: czterowahaczowe z przodu i multilink z tyłu. To wyrafinowane rozwiązanie, które zapewnia doskonałe osiągi dynamiczne a jednocześnie dobre amortyzowanie nierówności nawierzchni. Szczególnych starań dołożono podczas projektowania geometrii i dobierania tulei, by wyeliminować luzy.

Układ kierowniczy jest najbardziej bezpośredni w tej kategorii: wystarczy 2 i $^1/_4$ obrotu kierownicy, aby zdynamizować reakcję samochodu, a panowanie nad kierunkiem jazdy uczynić bardziej precyzyjnym.

W wersji z silnikiem 3.2 JTS, Brera posiada integralny napęd na cztery koła Q4. To bardzo zaawansowany typ przekazywania napędu, który w znaczący sposób zwiększa dynamikę i bezpieczeństwo aktywne. Sercem systemu jest centralny mechanizm różnicowy mechaniczny Torsen C. To urządzenie, które rozdziela moment napędowy między tylną i przednią oś, w zależności od przyczepności kół, korygując naturalnie takie zjawiska jak nadsterowność lub podsterowność. Dla Brery wybrano najbardziej zaawansowaną wersję, zwaną Torsen C „Twin Diff", zawierającą wewnątrz przedni mechanizm różnicowy, co umożliwiło uzyskanie mniejszych wymiarów i ciężaru. W normalnych warunkach jazdy, napęd Q4 Brery rozdziela moment z niewielką przewagą na tył (57%). Wybór ten szczególnie przypadnie do gustu bardziej doświadczonym kierowcom.

Naturalnie, nowe coupé jest wyposażone w najbardziej zaawansowane elektroniczne systemy kontroli hamowania, napędu i stabilności. Układ VDC (Vehicle Dynamic Control) w szczególności, to specjalna wersja Alfy Romeo układu ESP zapobiegającego utracie stabilności podczas jazdy. Jego cechą charakterystyczną jest to, że interweniuje tylko w warunkach krytycznych, pozostawiając normalnie pełną kontrolę nad samochodem kierowcy. ■

Brera na drodze.
Na stronie obok: deska rozdzielcza.
Trzy okrągłe wskaźniki nad wyświetlaczem nawiązują do tradycji Alfa Romeo.

Giorgetto Giugiaro

Brera jest jak symfonia

Na taki luksus pozwalamy sobie raz w roku: wybieramy markę i na jej bazie bez żadnych ograniczeń tworzymy projekt. W ten sposób powstała Alfa Brera – mówi Giorgetto Giugiaro na początek wywiadu, którego specjalnie udzielił il Quadrifoglio.

Giorgetto Giugiaro – rocznik 1938, największy projektant samochodów na świecie – opowiadając o nowym modelu coupé Alfy rozpoczyna od koncepcji: wolność designera nie może abstrahować od historii marki oraz od funkcjonalności przedmiotu. Te dwa założenia są podstawą, reszta to kwestia kreatywności.

Projektant (już nie liczy otrzymanych doktoratów honoris causa), którego dziełami są między innymi Alfa Sprint, Giulia GT, Alfasud, a także VWGolf, Fiat Panda, Maserati Ghibli, spotkał się z nami w jednej z sal Italdesign Giugiaro Spa, firmy założonej przez niego w 1968 roku, w Moncalieri na przedmieściach Turynu.

Jak powstała Brera?

– Zaprojektowaliśmy ją na Salon w Genewie w 2002 roku. Było to ćwiczenie stylistyczne, zrealizowane prawie że w wolnym czasie. Naturalnie chcieliśmy stworzyć koncepcję, która kiedyś mogłaby stać się samochodem seryjnym. Przyjęcie Brery przez widzów i prasę było tak dobre, że Alfa Romeo postanowiła wprowadzić ją do produkcji.

Jakimi zasadami się Pan kierował?

– Przede wszystkim moim instynktem. Znalezieniem formy oryginalnej, a jednocześnie czytelnej, przypominającej Alfę. Brera ma ten rodzaj linii, która biegnie wokół niej, a tylna szyba to czysty styl Alfy. Do tego trzeba dodać tak bardzo charakterystyczne reflektory. Mówiąc w skrócie, należało zachować cechy, które przypieczętowały sukces poprzednich modeli.

Satiz LaPresse/Perottino

Jest Pan zadowolony?

– Dzisiaj Brera to dla mnie sen, który stał się rzeczywistością. Nie ma co zaprzeczać. Jeśli projekt studyjny, w który designer tak bardzo wierzył, zaczyna schodzić z linii montażowej, powielony w tysiącach egzemplarzy, satysfakcja sprawia, że on sam i pomagający mu zespół mają pełne poczucie dumy.

A jak doszło do rozpoczęcia produkcji?

– Po kilku poprawkach w wyglądzie, w sumie bardzo drobnych. Formę samochodu koncepcyjnego „przerobiliśmy" tak, by zaadaptować ją do podwozia wybranego do produkcji, poszerzyliśmy także wloty powietrza z przodu. Do tego doszły wszystkie zmiany umożliwiające napęd na przednią oś lub na cztery koła, ponieważ pierwotny projekt zakładał tylny napęd.

Były to niewielkie, aczkolwiek pracochłonne korekty. Dostosowanie formy bez utraty samego charakteru jest bardzo trudne. W Brerze to się udało.

Którą z zaprojektowanych przez Pana Alf darzy Pan szczególnym sentymentem?

– Giulia GT z 1963 roku to Alfa, którą kocham najbardziej. Pierwszy samochód, w którym reflektory wpłynęły na kształt modelu. Także Alfasud z 1974 roku. W tym przypadku chodziło o stworzenie całkowicie nowego samochodu, który miał być produkowany w nowej fabryce.

To był ogrom pracy. Do tej pory pamiętam bagażnik, który był najtrudniejszą częścią. Rudolf Hruska, odpowiedzialny za projekt, chciał zdecydowanie, by mieściło się w nim mnóstwo walizek – o jedną więcej niż w ówczesnych Mercedesach. Udało nam się, choć pewne kompromisy były nieuniknione.

Jak Pan pracuje?

– Chociaż kusi mnie, by przedstawić moje pomysły w sposób malarski, zaczynam zawsze od rysunku z czterech perspektyw (przód, bok, maska, tył)

Satiz LaPresse/Perottino

i na planie, który można następnie przekształcić w trójwymiarowy model. To najlepsza droga, by umożliwić pracę programów obliczeniowych, które skanując rysunek, kreślą formę i pierwszy model w skali. Pracuję razem z rysownikami, dopóki nie przekonam się do pomysłu. Następnie konieczna jest konfrontacja fizyczna z modelem w skali 1: 1, ponieważ to człowiek nadaje proporcje. Muszę usłyszeć harmonię stylu jak muzykę.

Czym jest dla Pana samochód?

– To współczesny przedmiot w prawdziwym tego słowa znaczeniu, podlegający nieustannemu rozwojowi, pozbawiony nietykalnych cech stylistycznych. Ewoluuje wraz z upływającym czasem, zmieniającymi się gustami, technologią, normami.

Człowiek przypisuje mu różne znaczenia, ponieważ samochód jest jego ulubioną zabawką, a ludzie muszą się bawić, by żyć. Nawet jeśli z ekonomicznego punktu widzenia jest to jeden z motorów napędzających świat, samochód pozostanie zawsze zabawką. I w gruncie rzeczy służy tylko do tego, aby przemieszczać się z jednego miejsca do drugiego.

Na samochód przenosimy jednak gust, pomysły, pasje. I to forma daje najwięcej satysfakcji, wyposażenie bowiem coraz częściej jest traktowane jako rzecz oczywista. Dlatego linia będzie się zawsze liczyć, niezależnie od tego, jak bardzo naszpikowane technologią będą samochody.

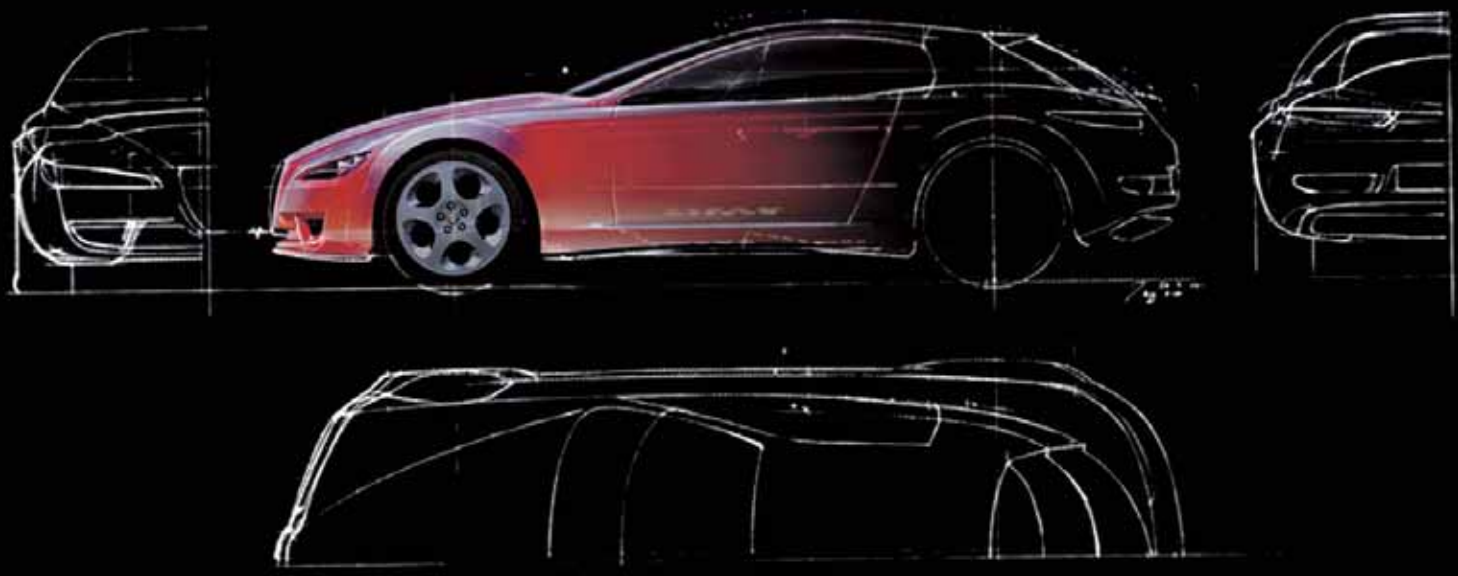
Co nowego widział Pan na niedawnym Salonie w Detroit?

– Całą masę nowości, które jednak pod wpływem ciągłej presji zaskakiwania popadają również w brzydotę. Widać to w pewnych rozwiązaniach. Na końcu nagrodzono jednak dwa modele, które nawiązują do przeszłości. Tendencja jest jednak taka, by iść w kierunku wszystkiego i wbrew wszystkiemu.

Czyli?

– Są samochody wygodne, funkcjonalne i jednocześnie piękne. Są też inne, dla tych, którzy chcą cieszyć się estetycznym wyglądem, nie dbając o wnętrze. Kiedyś ja też projektowałem modele, którymi można było kierować tylko w pozycji leżącej. Wymuszała to aerodynamika i gust tamtych czasów.

Dzisiaj auta mają te same osiągi, lecz są wysokie i wygodne. A jednak nie dają takiej przyjemności jak tamte. To



„...zaczynam zawsze od rysunku z czterech perspektyw (przód, bok, maska, tył) i na planie, który można następnie przekształcić w trójwymiarowy model...”

dlatego, że samochód, powtarzam, to zabawka. Tego efektem jest rosnąca ilość modeli i wersji. Ogromna ilość podyktowana prawami marketingu, którymi czasem kierują się również designerzy. W tej sytuacji traci się mnóstwo czasu i rzadko rodzą się dobre pomysły.

A zatem, w czym tkwi sekret stworzenia auta odnoszącego sukcesy?

– Trzeba zaufać osobom, które się na tym znają i oczekiwać oryginalnego wyniku. Dlaczego twarz jednej kobiety jest piękna, a innej brzydka? To wymiary, proporcje sprawiają, że jest ona bardziej lub mniej atrakcyjna. Podobnie jak w muzyce. Piękno i wszystko to, co piękne jest oparte na proporcjach.

O ile jednak, zgodnie z tymi rozważaniami, możemy zawsze powiedzieć, że jedna twarz jest piękniejsza od drugiej, o tyle trudniej jest ocenić samochód. Każdy model jest dzieckiem swoich czasów i musi być oceniany na podstawie wielu czynników. Nie zapominajmy nigdy, że samochód to przedmiot, który przede wszystkim musi spełniać pewną funkcję.

Moja metoda, gdy zabieram się za projektowanie, polega na tym, że myślę tak, jakbym się znalazł przed partyturą muzyczną – muszę pamiętać o harmonii. Projektowanie stylu jest jak symfonia. Każdy element osobno nie mówi nic. Wszystkie razem tworzą muzykę.

A Brera to muzyka?

– Moje uszy są zawsze krytyczne. Nigdy nie mogę patrzeć za siebie, bo zawsze znajdę jakieś niedoskonałości. W każdym razie, oceniam ją jako udany projekt, ze wszystkimi nieuniknionymi kompromisami, jakie narzucała produkcja seryjna. To marzenie, które stało się rzeczywistością. ■

Studyjny prototyp Brery z 2002 roku.

Mirosława Malich

Grande Punto pod Giewontem

Osiemdziesięciu dziennikarzy motoryzacyjnych przyjechało do Zakopanego na polską prezentację Fiata Grande Punto. Tutaj mogli ocenić nie tylko urodę samochodu, ale także poznać jego możliwości podczas jazdy próbnej na zaśnieżonych drogach górskich.

Na rynku europejskim jest od września ub.r., a już znalazł ponad 130 tys. klientów w 30 krajach świata (w styczniu 2006 r. Grande Punto zajęło pozycję lidera w segmencie B w Europie Zachodniej). Nowy model zdążył też zdobyć kilka prestiżowych nagród. „Złotą kierownicą" wyróżniło go wydawnictwo Auto Bild, we Włoszech zdobył tytuł „Najlepszego Samochodu Europy 2006", we Francji uznano go za „Najlepszy samochód miejski 2005", a ostatnio czytelnicy polskich pism *Motor* i *AutoMoto* przyznali mu nagrodę Auto Lidera 2005 w kategorii „Premiera motoryzacyjna roku". Ale Fiat od fazy projektowej stawiał przed tym modelem wyraźny cel: „Grande Punto, obok Pandy, ma się stać siłą napędową rozwoju handlowego firmy". Te oczekiwania wobec modelu podkreślano wielokrotnie na konferencji prasowej w Zakopanem zorganizowanej dla polskich dziennikarzy.

Enrico Pavoni, prezes Fiat Auto Poland, korzystając z okazji przedstawił aktualną sytuację spółki i jej przyszłość. Mówił zwłaszcza o przygotowaniach do uruchomienia w Tychach produkcji dwóch nowych modeli: „500-tki" i następcy Forda „Ka", co jest dowodem uznania dla poziomu i jakości produkcji oraz organizacji tyskiej fabryki. Prezes wspomniał też o wynikach produkcyjnych spółki, do których w głównej mierze przyczynił się eksport Fiatów Panda utrzymujący się na wysokim poziomie już trzeci rok z rzędu. „O rynku polskim nie chcę dziś mówić, bo wszyscy wiemy, jak wygląda sytuacja, na którą wpływa import używanych aut z Europy. Mam jednak nadzieję, że ten rok będzie dla nas trochę lepszy. W tym roku planujemy bowiem zwiększenie udziału w rynku, między innymi poprzez wprowadzenie Grande Punto".

Nowy model należy do segmentu B, najbardziej popularnego wśród klientów. W ciągu roku w Europie sprzedaje się w tym segmencie ok. 4 mln samochodów. Jest to największy segment we Włoszech (około 37% rynku) i w Polsce (ponad 31%). Fiat zawsze był w nim mocno osadzony i dlatego segment ten jest bardzo ważny dla firmy. Poprzedni model Punto od 12 lat znajduje się w pierwszej piątce najlepiej sprzedających się samochodów w Europie.

„Wprowadzenie nowych samochodów Fiata w tym segmencie zawsze było ważnym wydarzeniem na rynku – mówi Piotr Kolejwa, brand manager Fiata, – były to bowiem samochody innowacyjne, wyznaczające nowe tendencje. Poczynając od Balilli, poprzez „600" z lat 60., Fiata 127 z nowatorską koncepcją nadwozia, po Uno i wreszcie Punto, które wyznaczyło nowe standardy w tym segmencie. Fiat zawsze oferował klientom więcej niż się spodziewali bo przyzwyczaił ich do niezwykłych rozwiązań stylistycznych. Także w przypadku Grande Punto cała nasza firma starała się stanąć na wysokości zadania i przygotowała samochód, który w założeniu miał osiągnąć mistrzowski poziom w swoim segmencie i wyprzedzić konkurencję". Zanim Grande Punto wprowadzono na rynek pokazano samochód potencjalnym klientom, prosząc ich o ocenę. W swoich opiniach najczęściej wskazywali na piękno, wysoką jakość i dynamizm samochodu. Rzeczywiście Grande Punto wyróżnia wyjątkowy projekt genialnego stylisty, Giorgetto Giugiaro, który zaprojektował nowy model we współpracy z Centro Stile Fiata. Wiele osób, które po raz pierwszy widziały Grande Punto, porównują go wręcz do małego Maserati, także ze względu na wnętrze, należące do najbogatszych, najbardziej kolorowych i funkcjonalnych w całym segmencie (funkcjonalność, przestrzeń i praktyczność zawsze należały do najmocniejszych atutów Fiata). Warta podkreślenia jest też możliwość wielu konfiguracji wnętrza, co spotka się z aprobatą zarówno tradycjonalistów jak i użytkowników o nowoczesnych upodobaniach.

„Z naszych badań i obserwacji wynika, że samochód przypadł do gustu klientom, uważa się wręcz, że jest to najpiękniejszy Fiat z zaprojektowanych do tej pory. Bardzo miło słyszeć takie opinie – dodaje Piotr Kolejwa. – Ale to,

Od lewej: E. Pavoni, P. Kolejwa, A. Miarka i B. Cieślar

z czym się kojarzy design i bryła nadwozia to architektura wnętrza, którego przestronność uzależniona jest od wielkości samochodu. Grande Punto jest największym samochodem w segmencie. Jako jedyny przekracza 4 m. Jest to więc spory skok jakościowy pod wz ględem wnętrza i gabarytów, które bardziej można porównywać do samochodów segmentu C niż B".

Mocnym punktem Grande Punto jest jakość. Widać to było już w Fiatach Panda, teraz przyszła kolej na Grande Punto, którym Fiat ma udowodnić, że w tym segmencie nie ma sobie równych pod tym względem. Dowodem wysoka jakość materiałów, precyzja wykonania elementów i solidna konstrukcja. Ostatni, najtrudniejszy do oceny element, potwierdza najlepszy wynik w segmencie w testach Euro NCAP (5 gwiazdek w zderzeniach czołowych). Do tej pory trudno było pogodzić udaną stylizację nadwozia z bezpieczeństwem, ale w Grande Punto to się udało. Niezwykle ważnym atutem jest dynamika samochodu sportowego dzięki gamie nowoczesnych silników o doskonałych osiągach, małym zużyciu paliwa, ekologicznych i komfortowych (temat ten przedstawił Andrzej Miarka z Centrum Szkoleń Technicznych FAP). Cechy silników zostały już uhonorowane. Wśród jednostek napędowych Grande Punto jest bowiem m.in. „Silnik roku 2005" (1.3 SDE produkowany przez Fiat-GM Powertrain z Bielska-Białej), a także 1.9 Multijet 130 konny w wersji sport – najmocniejszy w tym segmencie.

Dobre wrażenie podczas jazdy robi nie tylko dynamika, ale także nowoczesne zawieszenie oraz układ kierowniczy Dualdrive ze wspomaganiem, co pozwala kierowcy czuć się pewnie. Samochód jest przewidywalny, co każdy z obecnych w Zakopanem dziennikarzy mógł sprawdzić podczas liczącej ok. 70 km jazdy testowej na trasie Zakopane – Kościelisko – Witów – Chochołów – Czarny Dunajec – Nowy Targ – Poronin – Zakopane.

„Polska prezentacja Fiata Grande Punto wypadła w styczniu, dlatego postanowiliśmy zaprezentować dziennikarzom nowy model w autentycznej zimowej scenerii stolicy sportów zimowych – mówi Bogusław Cieślar, rzecznik prasowy FAP. – Chcieliśmy, aby mogli ocenić przyjemność jazdy tym samochodem na różnego rodzaju odcinkach, w tym także na krętych drogach górskich. Jesteśmy przekonani, że walory tego modelu znajdą uznanie również u klientów. Chcemy sprzedać 6 tys. egzemplarzy Grande Punto, i mamy nadzieję, że podobnie jak w Europie, znajdzie się on w czołówce najchętniej kupowanych samochodów". ■

Opinie dziennikarzy

Wojciech Sierpowski, red. naczelny pisma *Auto Rok*, jeden z polskich jurorów konkursu „Car of the Year".

„Samochód miałem okazję poznać w Turynie, gdzie odbywały się oficjalne pierwsze jazdy. Nie omieszkałem pojechać także do ośrodka Ital Design, z którego pochodzi nadwozie. Właściwie nie jestem zaskoczony tym samochodem. To musiało być arcydzieło bowiem Giugiaro zdaje sobie sprawę, jak ważnym dla Fiata modelem jest Punto. Samochód bez nadwozia byłby tylko maszyną, ducha samochodowi daje stylista, ducha i „twarz". Samych maszyn przecież nie kochamy – kochamy sylwetki samochodów. Podobnie jest z piosenką: ktoś układa słowa, ktoś muzykę, a tu kompozytorem był Giugiaro, który nadał kształt temu autu. Wydaje mi się, że w tej swojej prostocie – bo w gruncie rzeczy, jest to bardzo prosty design, bez zawiłych elementów zewnętrznych – samochód ten jest bliski ideału.

W czasie jazdy Grande Punto daje się odczuć, że samochody segmentu B bardzo urosły stając się konkurentami segmentu C tylko, że za niższą cenę. I to jest bez wątpienia pozytywna tendencja w motoryzacji, bo chęć posiadania samochodu małolitrażowego nie oznacza przecież, że chce się w nim siedzieć w kucki. W Punto siedzi się z przodu jak i z tyłu bardzo wygodnie. Do tego doszedł element bezpieczeństwa – jak wiemy Punto zdobyło 5 gwiazdek w Crash Teście, a więc możemy liczyć nie tylko na przestronne wnętrze, ale również na pełne bezpieczeństwo. Na pierwszy rzut oka ten samochód kojarzy mi się z Maserati, ale nawet Ferrari nie obraziłoby się, gdyby dostało taką „twarz". Dzisiaj większość samochodów segmentu B stanowią samochody pudełkowate, a w tym przypadku mamy coś finezyjnego, ale też stoi za tą finezją absolutny mistrz, jakim jest Giugiaro. Punto ma jeszcze jeden ważny atut – proporcja wielkości samochodu do jego ceny.

Rozmawiałem z wieloma kolegami z „Car of the Year", i wszystkim ten samochód przypadł do gustu. Dlatego bardzo byliśmy zawiedzeni, nie widząc go na liście uczestników tego konkursu. No, ale może „co się odwlecze, to nie uciecze". Jednak trzeba przyznać, że dla producenta niekorzystna jest sytuacja, jeżeli samochód spóźnia się praktycznie o rok. Bo przecież wiedzieliśmy, że ten samochód już jest, a jednak nie mogliśmy go ocenić".

Anna Lubertowicz-Sztorc, dziennikarka *Gazety Prawnej* i miesięcznika *Razem*, wielokrotna mistrzyni w kategorii kobiet Samochodowych Mistrzostw Polski Dziennikarzy.

„Czy chciałabym startować w rajdach lub wyścigach Grande Punto? Oczywiście. Wydaje mi się, że Punto do takich zabaw wyścigowo-rajdowych doskonale się nadaje. Jest dynamiczny, zwrotny, idealnie się tym samochodem manewruje. Doskonale sprawdza się podczas różnego rodzaju samochodowych prób sprawnościowych. Team rajdowy w nowym Grande Punto na pewno odniósłby sukces.

Grande Punto to spełnienie kobiecych marzeń o samochodzie – jest lekki, łatwy i przyjemny. Zaprojektowany z lekkością, jaką oferują włoscy styliści; proponuje nieco wyrafinowaną sylwetkę, a miękkie i zaokrąglone linie doskonale współgrają ze sportowymi elementami. Również kokpit auta to wyraz włoskiego stylu – podoba mi się wyjątkowa dbałość o detale. Łatwość prowadzenia to dla kobiety rzecz niesłychanie ważna. A jazda nowym Punto dostarcza naprawdę wielu wrażeń, w każdych warunkach i w każdej sytuacji. Zasiąść za kierownicą nowego Punto to przyjemność. Jest jasno, przestronnie, kolorowo. W jego wnętrzu poczułam się naprawdę dobrze, a wszystko, czego potrzebowałam podczas jazdy, znalazłam w zasięgu ręki.

W poznaniu auta pomógł nam świetnie zorganizowany test drive i ciekawa trasa, a pozytywne emocje spotęgowała organizacja prezentacji – wysmakowana i elegancka, idealnie pasująca do tego samochodu.

Na pewno polubimy Grande Punto – jest nowoczesne, pełne ekspresji, z bogatym wnętrzem i siłą witalną. Ma wiele odcieni i barw (dosłownie i w przenośni). Poza tym my bardziej niż panowie docenimy styl i charakter auta".

Oferty finansowania

Grande Punto przewyższa konkurencję nie tylko wyjątkowymi parametrami. Do nowego modelu Fiat Auto opracował oryginalne rozwiązania finansowe i specjalne usługi w zakresie ubezpieczeń, konserwacji, rozszerzenia gwarancji i pomocy drogowej. Wszystko dopasowano do indywidualnych wymagań klienta. Przykład? We Włoszech Sava proponuje najmłodszym klientom kredyty z „ratami zmiennymi", które zmieniają się wraz z rosnącą zdolnością kredytową i obejmują obowiązkowe ubezpieczenie po bardzo konkurencyjnej cenie.

Ten, kto kupi nowy model korzystając z usług finansowych Fiata Auto, otrzyma ponadto „Punto bag", mały plecak *Vintage* zawierający, między innymi, kartę kredytową Fiata, uznawaną przez wszystkie banki na świecie współpracujące z MasterCard, która stwarza uprzywilejowane warunki przy zakupie produktów w sieci Fiata i opłatach przy korzystaniu z pomocy drogowej. Inne rozwiązania wychodzą naprzeciw oczekiwaniom osób wykonujących wolne zawody. Nowa formuła korzystania z „wynajmu długoterminowego", zapewnia duże korzyści w zakresie eksploatacji i podatków. Klient uwalnia się od wszelkich obowiązków związanych z bezpośrednią obsługą samochodu: to firmy wynajmujące zajmują się podatkiem od własności, ubezpieczeniem (OC, kradzież-pożar, Auto Casco, itp.), naprawami bieżącymi, awariami i obsługą powypadkową oraz oferują samochód zastępczy. Wszystko to za miesięczną opłatą bez zamrożenia kapitału. Specjalnie dla osób wykonujących wolne zawody opracowano natomiast formułę „wynajmu z zaliczką", która oferuje znaczną oszczędność na miesięcznej opłacie poprzez cesję auta używanego lub zaliczkę w gotówce. Jest to świat usług, odpowiadających wymaganiom każdego kierowcy, opracowanych specjalnie dla Grande Punto i dostosowanych do rynków, na których sprzedawany będzie nasz samochód.

Jarosław Jędrzejewski, Fiat Bank Polska

FIAT BANK

oddajemy samochody

w dobre ręce

Wyjątkowo atrakcyjne oferty kredytowe dla pracowników!

Formuła pracownicza – to unikalne połączenie atrakcyjnego oprocentowania i upustów na samochody oraz idealna propozycja dla osób, które co kilka lat chcą wymieniać samochód na nowy. Oferujemy raty dostosowane do Państwa możliwości oraz gwarantujemy odkup samochodu po 3 lub 4 latach jego eksploatacji.

Kredyt 4,9% – to kredyt z atrakcyjnym, niezależnym od okresu i kwoty udzielonego kredytu oprocentowaniem, bez wpłaty własnej i dodatkowych opłat. Ponadto oferujemy upust na wymarzony samochód.

Panda już za 199 zł miesięcznie!

Centrum Sprzedaży w Bielsku-Białej 033 813 44 42, Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank 022 607 49 90, www.fiatbank.pl

Aldona Górna, fot. I. Kaźmierczak

Doskonałość ponad wszystko

Imponujący wynik – 528 punktów, które Zakład Karoserii Fiat Auto Poland w Tychach otrzymał w minionym roku, mobilizuje do podjęcia dalszych działań zmierzających do osiągnięcia upragnionego celu – pierwszego poziomu Europejskiej Nagrody Jakości.

Jest kilka przyczyn, dla których wznowiono starania o uzyskanie nagrody. „Wspólny wysiłek, zmierzający do zdobycia tego cennego trofeum z pewnością łączy całą załogę – twierdzi dyrektor zakładu w Tychach, Zdzisław Arlet. – Fiat Auto Poland chce poznać procesy rozwoju innych firm, mieć dostęp do danych, bibliotek, dokumentacji, a właśnie temu sprzyja uczestnictwo w programie EFQM. Decyzja o starcie w konkursie w bieżącym roku jest także uzasadniona naszymi planami produkcyjnymi na kolejne dwa lata. Po pierwsze, rusza produkcja nowego Cinquecento 500 (w marcu uruchomiona zostanie w Tychach linia pilotażowa), a później Forda. Efektem tych przedsięwzięć będzie zwiększenie produkcji z 1250 do 1850 samochodów na dobę. W realizacji tych projektów będą bardzo pomocne dotychczasowe doświadczenia i osiągnięcia".

Dużym bodźcem dla Fiat Auto Poland w Tychach jest także fakt, że w rygorystycznym konkursie w 2005 roku przedsiębiorstwo odniosło bardzo dobre wyniki i tylko niektóre kwestie wymagają poprawy. „W tegorocznym konkursie planujemy zwrócić uwagę na eliminację słabszych punktów, na co wskazywał ubiegłoroczny raport audytorów EFQM – dodaje Zdzisław Arlet. – Są to drobne niedociągnięcia, większość z nich możemy usunąć na bieżąco. Poprawy wymaga działalność w obszarach: przywództwa (leadership), pracowników i społeczeństwa lokalnego. W Fiat Auto Poland zrobiono już sporo w tym zakresie. Prowadzimy szeroko zakrojoną kampanię uświadamiającą pracowników, czym jest dla nas nagroda EFQM. Ukazała się nawet specjalna broszura informacyjna, której celem jest przedstawienie załodze naszej wizji, misji i strategii. Wprowadzamy też system anonimowych ankiet (pracownicy podają tylko na jakiej linii i na której zmianie pracują), pozwalających ujawniać problemy i rozwiązywać je natychmiast. W ten sposób możemy pozytywnie oddziaływać na atmosferę pracy. FAP w Tychach podejmuje także działania zmierzające do podniesienia poziomu ochrony środowiska oraz poznania opinii miasta na temat przedsiębiorstwa. Sondujemy wśród mieszkańców, jak oceniają wpływ FAP na środowisko. Wyniki tych ankiet są pozytywne. Obecnie profesjonalne ankiety przygotowują i przeprowadzają dla nas eksperci i studenci Politechniki Gliwickiej".

Dyrektor Zdzisław Arlet nie ukrywa, że ubieganie się o najwyższą nagrodę wymaga również zmian w dziedzinie polityki i strategii: „Nasi pracownicy czują się dumni z dotychczasowych osiągnięć i starają się podnosić jakość swojej pracy na każdym stanowisku. Ten wysoki stopień świadomości i poczucie wspólnoty pozwala nam na nieustanną poprawę wyników i realizację założonych celów".

Harmonogram działań przedstawia się następująco: do końca marca zgłoszenie aplikacji do Brukseli, w kwietniu spotkanie w Brukseli przedstawicieli Fiat Auto Po-

land z audytorami programu, w czerwcu audytorzy złożą wizytę w tyskim zakładzie FAP.

Poza tym, podejmowane są kroki zmierzające do wciągnięcia w program także dostawców: Erc, Denso, Procars, Delfo I Powertrain, dla których Fiat Auto Poland stara się być siłą napędową.

„Bardzo ważne w procesie EFQM jest ciągłe doskonalenie pracowników. Nieustanne ocenianie może być jednak męczące i frustrujące. Dlatego prawdziwy sens ma praca nad sobą, a nie tylko ocenianie i kontrolowanie. Chodzi o to, aby każdego pracownika traktować indywidualnie i pomagać mu w samodoskonaleniu. Dlatego tak ważne są szkolenia, które najlepsze efekty przynoszą wtedy, gdy odbywają się w miejscu pracy" – mówi dyrektor Zdzisław Arlet.

Zdzisław Arlet

Czym jest EFQM?

EFQM to Europejska Fundacja Zarządzania Jakością, która została założona w 1988 roku z inicjatywy wiodących europejskich przedsiębiorstw. Fundacja opracowała Model Doskonałości, czyli narzędzie doskonalenia jakości oparte na zasadach kompleksowego zarządzania jakością TQM – Total Quality Management (o czym już pisaliśmy w 57 numerze FWN). Model składa się z 9 obszarów, jednak jego przyjęcie i praktyczne wdrożenie wymaga przestrzegania przez firmę 8 Zasad Doskonałości. Opieranie polityki firmy na modelu EFQM daje możliwość ubiegania się o Europejską Nagrodę Jakości. Jednym z najważniejszym obszarów procesu stałego doskonalenia jest zaangażowanie pracowników w poprawę działalności firmy poprzez przywództwo, które ma być motorem dla formułowania polityki i strategii, zarządzania ludźmi, partnerstwem i zasobami oraz procesami. Zadania leaderów w modelu EFQM są więc kluczowe, dlatego ich szkolenia i uświadamianie nowej roli leadership jest głównym wyznacznikiem sukcesu jakim jest uzyskanie Europejskiej Nagrody Jakości.

Mirosława Malich, Aldona Górna, fot. I. Kaźmierczak

Pomysły na wagę złota

W realizacji „programu napraw” czynnie uczestniczą pracownicy Fiat Auto Poland. Na wydziałach powstają propozycje zmian, przynoszące zakładowi wymierne korzyści. Większość pomysłów jest realizowana, najciekawsze są dokumentowane, a ich autorzy nagradzani.

Inicjatywa, która miała umożliwić pracownikom Fiat Auto Poland zgłaszanie własnych propozycji udoskonaleń i innowacji powstała w 1997 roku. Stanowiła jeden z filarów TPM (Total Productive Maintenance), który zakłada ciągłe poszerzanie wiedzy technicznej i profesjonalizmu pracowników, aby mogli skutecznie zarządzać własnymi stanowiskami pracy.

Wiesław Białoń

Mirosław Murdza

Program nabrał zdecydowanego tempa od 2004 roku, kiedy fabryka rozpoczęła przygotowania do ubiegania się o Europejską Nagrodę Jakości. Rozwój i zaangażowanie pracowników stanowi bowiem jedną z ośmiu zasad doskonałości, które są podstawą Modelu EFQM, stosowanego przez wiele europejskich przedsiębiorstw doskonalących systemy zarządzania.

„Poprzez zgłaszanie pomysłów pracownicy mają możliwość wpływu na poprawę organizacji pracy. Dysponują bowiem największą wiedzą o problemach i dlatego mogą proponować najskuteczniejsze rozwiązania – mówi **Wiesław Białoń**, koordynator prac prowadzonych w ramach TPM. – Każdy pomysł podlega ocenie zespołu technologicznego, który analizuje czy sugerowana poprawa ma sens i czy jest możliwa do wdrożenia. W trakcie tej oceny pomysł może zostać zakwalifikowany do realizacji, bądź odrzucony, ale może być również wykorzystany w późniejszym okresie”.

Najlepsze rozwiązania dokumentowane są na tzw. kartach poprawy, zawierających m. in.: temat ulepszenia, nazwisko autora, datę wdrożenia oraz uzyskane korzyści finansowe. Wdrożone udoskonalenia prezentowane są na tablicach grup TPM oraz w intranecie.

Motywacją do wdrażania pomysłów są szkolenia, możliwość wpływania na zmiany na własnym stanowisku pracy, nagrody oraz rywalizacja Zespołów Technologicznych w ramach konkursu „Przez Integrację Do Jakości”.

„Po upływie miesiąca, zespoły wszystkich jednostek produkcyjnych dokonują wyboru najlepszej propozycji – dodaje Wiesław Białoń. – Wybrane udoskonalenia prezentowane są na specjalnych tablicach. Większość pracowników przekracza założoną normę (4 pomysły na rok), a rekordziści zgłaszają rocznie 20, 30 i więcej propozycji. Z końcem roku dyrektor zakładu przyznaje jednorazowe nagrody dla wyróżniających się aktywnością w sferze innowacyjności”.

Na listę szczególnie zaangażowanych w „program poprawy” trafił **Mirosław Murdza**, lider na Montażu, pomysłodawca 16 projektów.

„Nagroda za pomysł? – zastanawia się. – To nie jest dla mnie najważniejsze. Najważniejszą sprawą jest nieustanna poprawa pracy 11 osobowej załogi, którą kieruję. Podpowiadam moim współpracownikom, co mogą

Program poprawy w liczbach w 2005 r.

- **Efekty poprawy:**
  - **Spawalnia: 253.697 zł**
  - **Lakiernia: 214.805 zł**
  - **Montaż: 678.954 zł**
- **Ilość udokumentowanych poprawy:**
  - **Spawalnia: 254**
  - **Lakiernia: 132**
  - **Montaż: 437**
- **4,12 pomysłów na pracownika**
- **10.247 pomysłów ogółem**
- **188 nagrodzonych pracowników**

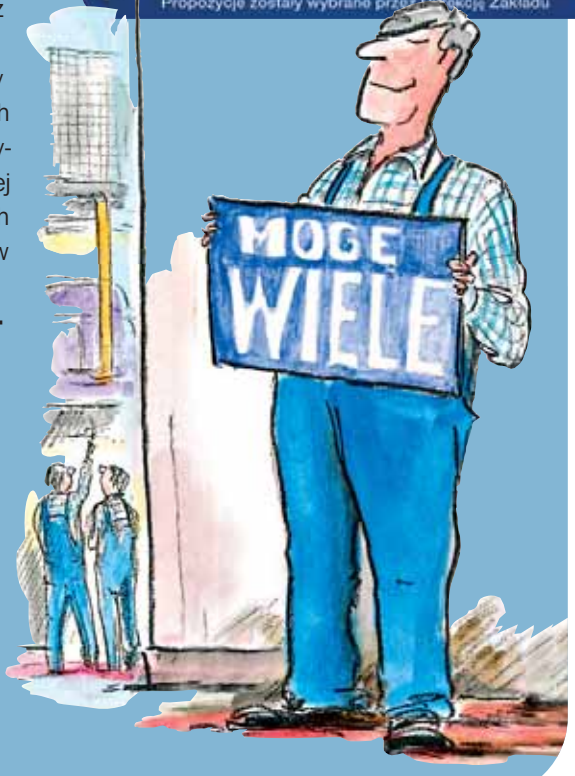
zmienić, aby zaoszczędzić czas, aby ułatwić sobie pracę. Zachęcam ich do rozważania nowych pomysłów. Próba uzyskania najwyższego trofeum EFQM wymaga od nas nieustannego dążenia do doskonałości. W życiu zawodowym kieruję się zasadą: Rób tak, aby twoja praca sprawiała ci codziennie więcej satysfakcji. Zasada jest dobra, bo stosowałem ją przy opracowywaniu każdego projektu a wdrożono ich 80 procent. Jestem szczególnie dumny z dwóch moich pomysłów. Pierwszy dotyczył usunięcia środka chemicznego z operacji wykonywanej na Montażu. Dzięki temu obniżyliśmy koszty produkcji i pracochłonność, co wpłynęło także pozytywnie na ochronę środowiska i BHP. Drugim pomysłem było zamontowanie półeczki na narzędzia przy poszczególnych stanowiskach pracy. Nie ukrywam, że bardzo odciążyło to moich kolegów oraz wpłynęło korzystnie na estetykę stanowisk pracy".

Piotr Pielka

Jacek Szpak

Autorzy najlepszych pomysłów zgodnie podkreślają, że najważniejszym dla nich bodźcem jest chęć wyeliminowania zbędnych procesów, które negatywnie wpływają na jakość wyrobu i estetykę. „Jeśli człowiek rozgląda się wokół siebie, to zawsze zauważy coś, co można zmienić, poprawić" – mówi **Piotr Pielka**, lider na Spawalni. – Miałem prosty pomysł. Zauważyłem, że wózki widłowe jeżdżące po linii mają problemy z manewrowaniem, gdyż linie otoczone są przeźroczystymi ściankami. Kiedy zauważyłem na tych ściankach rysy, pomyślałem, że istnieje niebezpieczeństwo ich przewrócenia i chcąc uniknąć zagrożenia, powinniśmy ustawić w tym miejscu mocną, solidną odbojnicę, gdyż ta nigdy nie ulegnie zniszczeniu. Inny ciekawy pomysł. Było dużo stanowisk, przy których pracowano w okularach ochronnych. Wymagał tego system BHP, bo przy zgrzewaniu powstają iskry. Wygodniej byłoby jednak pracować bez okularów, które często zachodzą parą. Wpadliśmy więc na pomysł, by na tych stanowiskach powiesić antyodpryskowe kotary z grubej folii. Z zaproponowanych przeze mnie 27 projektów wdrożono 19".

Jego zdanie podziela **Jacek Szpak**, lider odcinka uszczelniacza na Wydziale Lakierni. „Nie wszystkie moje pomysły zostały wdrożone, połowa z czterdziestu, ale nie przejmuję się tym, bo każda moja obserwacja może stać się inspiracją dla kogoś innego. Najbardziej cieszę się z wdrożenia dwóch moich pomysłów. Pierwszy dotyczył zastosowania, zamiast plastikowej szpachelki, nożyka z gumą do wykończenia rynienek dachowych. Wpłynęło to nie tylko na obniżenie kosztów, ale na estetykę wykończenia rynienki. Druga propozycja dotyczyła zdemontowania starego klimatyzatora, co umożliwiło w pierwszym etapie jego modernizację a później wymianę na nowy. Załoga bardzo na tym skorzystała, bo podczas letnich upałów trudno się pracowało bez klimatyzacji".



Aldona Górna, fot. I. Kaźmierczak

Uczyć się od mistrzów

Chcąc przetrwać i dobrze prosperować w dzisiejszych warunkach gospodarczych, firmy muszą wprowadzać nowe metody optymalizacji systemu, w którym pracują. Wymaga to kulturowej transformacji klientów, dostawców, pracowników i menedżerów.

Celem szkoleń zorganizowanych przez Fiat Auto Poland miała być zmiana w podejściu pracowników przedsiębiorstwa do zarządzania. Kurs „Wprowadzenie do transformacji jakościowej – uczenie się od mistrzów" przeznaczył Fiat Auto Poland dla reprezentantów Management Grupy Fiat. Szkolenie prowadził światowej sławy specjalista procesu TQM (Total Quality Management) – Louis E. Schultz. Przyjazna atmosfera i innowacyjny charakter kursu sprawiły, że jego uczestnicy dostrzegli elementy TQM w życiu osobistym i zawodowym. „Kilkadziesiąt lat temu zarządzanie było ukierunkowane na produkt, rola pracownika w procesie produkcji ograniczała się jedynie do posłusznego wykonywania poleceń – mówi uczestniczący w szkoleniu **Zenon Raczyński**, szef Montażu. – Szkolenie usystematyzowało nasze pojęcie o leadership, uświadomiliśmy sobie, że rola przywództwa uległa zmianom. Prace dr. Deminga (mistrza Schultza) i innych znamienitych autorów rozwinęły – w podejściu do wytwarzania wyrobów i usług – orientację procesową. Takie ujęcie szczególnie podkreśla rolę procesów jako ścieżki, prowadzącej do wzrostu jakości. Projekt jakościowy wymaga od nowoczesnych przedsiębiorstw wprowadzenia zmian: kontrolę pracowników zastępuje system certyfikatów, proces produkcji ukierunkowany jest na wymagania klienta, weryfikowana jest polityka i strategia.

Fiat Auto Poland konsekwentnie realizuje projekt „fabryki efektywnej" już od 1996 roku, kiedy to zmniejszono liczbę szczebli zarządzania z siedmiu do czterech. „Wszystkie teorie przedstawione na szkoleniu, od dawna znamy w praktyce – mówi Raczyński. – Udział w kursie pozwolił usystematyzować wiedzę na temat TQM i nazwać pewne zjawiska po imieniu. To niesamowite, że już starożytni zajmowali się tym procesem. Teraz jestem pewien, że Fiat Auto Poland zmierza w dobrym kierunku i zdobędziemy najwyższe trofeum jakim jest EFQM".

Zenon Raczyński

Andrzej Tokarz (Black Belt) nie kryje zadowolenia z udziału w kursie. „Szkolenie jest kolejnym dowodem na to, że nasza firma ma ogromną szansę otrzymać Europejską Nagrodę Jakości – mówi. – Utwierdziło mnie również w przekonaniu, że wszystkie narzędzia wykorzystywane w produkcji przez Fiat Auto Poland, są stosowane w najlepszych firmach. Zasady, o których mówił prowadzący, wykorzystujemy w praktyce w sześćdziesięciu procentach, a zdobyta na szkoleniu wiedza może ten wynik podciągnąć do siedemdziesięciu. Jednak w podejściu jakościowym liczby nie mogą być stawiane na pierwszym miejscu. Tutaj przede wszystkim liczy się pracownik, którego należy odpowiednio motywować. I to jest właśnie nowa rola managementu" – dodaje Andrzej Tokarz.

Andrzej Tokarz

Na przełomie lutego i marca uczestnicy szkolenia zamierzają przekazać swoją wiedzą innym pracownikom Fiat Auto Poland. „Stworzymy grupy, przygotujemy najistotniejsze elementy kursu i przekażemy tę wiedzę innym. Chcemy to zrobić przed wstępną wizytą audytorów EFQM w naszej firmie. Wszystko to zgodnie ze „złotą zasa-

kazali się ogromnym doświadczeniem, czynnie uczestniczyli w dyskusji."

Schultz był najbliższym współpracownikiem Deminga, twórcy teorii, dotyczącej statystycznego sterowania procesami, który stworzył też tzw. czternaście zasad wprowadzania nowej filozofii jakości do organizacji oraz Koło Deminga (cykl ciągłego doskonalenia). Louis E. Schultz nazywa Deminga swoim mistrzem. Na wykładach porusza jednak teorie stworzone już w starożytności i odwołuje się do japońskich uczonych, którzy osiągnęli sukces w procesie udoskonalania jakości. Mówi: „Doktor Deming bez wątpienia zapoczątkował nowoczesne podejście do TQM. Od niego uczyli się japońscy uczeni np. Kaoru Ishikawa (twórca Koła Jakości i Diagramu Ishikawy) i inni. To on wprowadził teorię, że TQM należy stosować najpierw w życiu, a później w pracy. Pierwsze jego obserwacje doprowadziły do poszerzania wiedzy o statystyce i sposobie stosowania kart kontrolnych".

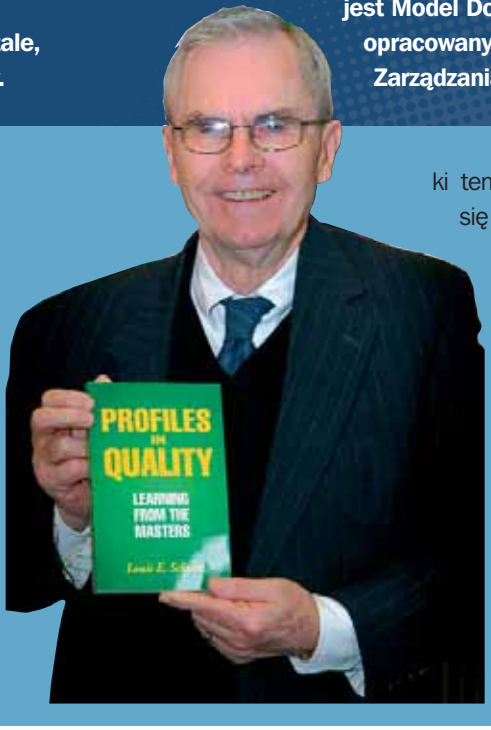
Po zakończeniu kursu duże wrażenie na Schultzu wywarła wizyta na linii produkcyjnej Fiat Auto Poland. „Mój mistrz dostrzegł, że każdy pracownik jako jednostka, jest skarbem każdego przedsiębiorstwa. Ludzie powinni odczuwać satysfakcję ze swojej pracy, powinni lubić przebywać z sobą. Dzięki temu przenikają się kultury, rodzą się przyjaźnie i zadowolenie. Wizyta na linii produkcyjnej była dla mnie bardzo cennym, powiedziałbym – najważniejszym, doświadczeniem. Teoria to nie wszystko. Ja po prostu widziałem, że pracownicy Fiat Auto Poland z satysfakcją wykonują swoją pracę. A to określam mianem skutecznego TQM" – podkreślił Schultz.

TQM – kompleksowe zarządzanie jakością

Koncepcja zarządzania TQM (kompleksowe zarządzanie jakością) jest procesem ukierunkowanym na zaspokajanie potrzeb klienta poprzez włączenie się wszystkich pracowników w doskonalenie przedsiębiorstwa. TQM można nazwać uniwersalną metodą podnoszenia sprawności, aktywności zespołów ludzkich, zmiany sposobu myślenia. Ów sposób myślenia, zwany często doktryną jakości, streszcza się w trzech zasadach:
Stałe doskonalenie: doskonalimy stale, wszystko i doskonalimy się wszyscy.
Jedna drużyna: jesteśmy jednym zespołem, otwarci, lojalni wobec siebie i firmy, rozwijamy współpracę, eliminujemy współzawodnictwo.
Myślenie systemowe: decyzja, którą podejmujemy, powinna być związana z jakąś ogólną zasadą, nigdy nie łamiemy ustalonych reguł.
Narzędziem, które w znacznym stopniu upraszcza, systematyzuje i optymalizuje proces wdrażania TQM w organizacjach europejskich jest Model Doskonałości EFQM opracowany przez Europejską Fundację Zarządzania Jakością.

dą" Deminga: „Zrobiłem, jak mogłem najlepiej" – mówią Andrzej Tokarz i Zenon Raczyński.

Louis E. Schultz, prowadzący kurs w Promnicach, jest pod wrażeniem postawy uczestników i atmosfery panującej podczas warsztatów. Mówi: „Wszyscy odnosili się do mnie bardzo miło. Nie były to, jak się zdążyłem przekonać, uśmiechy wymuszone, ci ludzie są tacy po prostu na co dzień. To niezwykłe i jednocześnie najważniejsze w procesie TQM. Uczestnicy szkolenia zrobili na mnie bardzo pozytywne wrażenie – chłonęli wiedzę, wy-



Louis E. Schultz

Aldona Górna, fot. I. Kaźmierczak

Skarbem każdej firmy są ludzie

Podczas spotkań Workshop Leadership, zorganizowanych w tyskim zakładzie Fiat Auto Poland, uczestnikom pokazano film o Napoleonie, który zyskał w oczach uczestników miano przywódcy wszechczasów. Przedstawione ideały przywództwa przeniesiono na rzeczywistość FAP.

Warsztaty rozpoczęły się w grudniu szkoleniem dla I poziomu zarządzania FAP oraz kierowników Inżynierii Produkcji i Zarządzania Operacyjnego (ok. 30 osób), prowadzonym przez Dyrektora Zakładu w Tychach, Zdzisława Arleta przy współudziale Dyrektora Personelu, Andrzeja Piętki. Kolejne cztery edycje, zorganizowane w styczniu br., zgromadziły około 140 uczestników i prowadzone były przez kierowników Jednostek Produkcyjnych (Z. Raczyński, W. Rymer, Z. Szeja) oraz kierownika Obszaru Jakości (J. Mikotowicz), przy wsparciu metodologicznym Służby Rozwoju, Szkolenia i Komunikacji.

„Główny nacisk kładliśmy na dostosowanie wachlarza elementów nowego modelu leadership do naszej rzeczywistości – wyjaśnia **Matteo Della Rocca** ze Służby Rozwoju, Szkolenia i Komunikacji. – Naszym celem było dotarcie do wszystkich kierowników zakładu oraz osób, które w różny sposób kierują, czy też zarządzają innymi". Początkowy plan zakładał, że każda edycja szkolenia będzie kierowana oddzielnie dla przedstawicieli każdej Jednostki Produkcyjnej. Później stwierdzono, że wzbogacić je może wymiana doświadczeń i różnorodność punktów widzenia uczestników. „Stworzenie grup mieszanych okazało się dobrym rozwiązaniem, a spotkania potwierdziły to założenie. O ile na pierwszym spotkaniu wyniki pracy całej grupy przedstawiała zazwyczaj tylko jedna osobę, to na każdym następnym pojawiały się nowe pomysły zarówno w zakresie omawianej tematyki, jak i sposobów prezentacji przygotowanych opracowań. Uczestnicy indywidualnie dzielili się swoimi doświadczeniami z dziedziny, w której czują się najlepiej" – opowiada **Teresa Łukawiecka** z Działu Rozwoju.

Matteo Della Rocca

Teresa Łukawiecka

Program każdego spotkania składał się z dwóch części. W pierwszej, teoretycznej, managerowie Zakładu FAP prezentowali uczestnikom nowy model leadership, podzielony na sektory: *leading change* (8 zasad przewodzenia zmianom) oraz *leading people* (8 zasad przewodzenia ludziom). Prowadzący podkreślali najistotniejsze elementy nowej rzeczywistości, zgodnie uznając, że „stawianie wyzwań utartym schematom" oraz „szerzenie optymizmu, poprzez wizję zorientowania na klienta" to największe wartości dla FAP. Część teoretyczną kończył film o Napoleonie, który zyskał w oczach uczestników miano „przywódcy wszechczasów". Te szczytne ideały przeniesiono na rzeczywistość FAP, chociaż – jak uprzedzali prowadzący – „nie każdy może być Napoleonem". W drugiej części spotkania, która była prowadzona w formie warsztatów roboczych, uczestnicy wzięli udział w dyskusji na temat problemów i zmian, jakie chcieliby wprowadzić w swoich obszarach. Każda grupa miała za zadanie

odpowiedzieć na 3 pytania: co już zostało zrobione w ramach inicjatyw ukierunkowanych na change management, co od zaraz zrobi każdy uczestnik oraz jakie narzędzia i bodźce są potrzebne dla realizacji tych celów.

Uczestnicy ostatniej edycji Workshop Leadership żałowali, że warsztaty nie trwały dłużej i podzielali opinię, prowadzącego część teoretyczną **Zbigniewa Szeji** (kierownika Jednostki Produkcyjnej Spawalnia), który stwierdził, że cechy przywództwa trzeba stale doskonalić: „Manager to przede wszystkim leader, który musi patrzeć naprzód, działać szybko oraz – co ważne – dobrze realizować stawiane przed nim zadania, a także dostrzegać, że skarbem każdego przedsiębiorstwa są ludzie, których trzeba nieustannie wspierać w budowaniu polityki, strategii i wizji. Należy do tego wykorzystywać swój optymizm i konsekwencję, nie siłę. Wybitni przywódcy pociągali za sobą ludzi swoim autorytetem i doświadczeniem".

Uczestniczący w warsztacie leaderzy swoje doświadczenia zamierzają przekazywać kolegom i wykorzystywać je w praktyce udoskonalając pracę.

„Bardzo cenię sobie tego typu szkolenia – mówi **Mirosław Żogała**, kierownik Zespołu Technologicznego w Jednostce Produkcyjnej Montaż. – Są dla mnie tym bardziej cenne, że mam krótki staż na zajmowanym stanowisku. Mam więc szansę poznać opinie kolegów i zaproponować nowe rozwiązania. Dzisiaj starałem się przekonać uczestników, że cenną inicjatywą byłoby pokazanie ludziom z produkcji pracy kierownika-leadera. Do niedawna sam pracowałem jako pracownik fizyczny i wiem, że pewne procesy inaczej się widzi z pozycji leadera. Chciałbym, aby pracownicy poznali moje problemy".

Dla **Mariana Połącarza**, kierownika Zespołu Technologicznego Montażu, szkolenie było okazją do podzielenia się jego doświadczeniami z pracy w zakładzie Fiata w Turynie: „Z tym, o czym była dziś mowa na szkoleniu, miałem do czynienia podczas 5 miesięcznego pobytu we Włoszech. Pracowaliśmy zespołowo i dzięki temu osiągaliśmy sukcesy. To szkolenie pozwoliło mi nazwać moje praktyczne doświadczenia po imieniu, wymienić poglądy z uczestnikami. Myślę, że to, czego się dowiedzieliśmy na szkoleniu, jest wystarczającym narzędziem, należy tylko słuchać, słuchać, a potem umiejętnie się tym narzędziem posługiwać".

W opinii większości uczestników szkolenia wymiana informacji jest jednym z najważniejszych elementów budowania nowego modelu leadership. „Szkolenie podpowiedziało mi, jakie narzędzia wykorzystać dla poprawienia organizacji i czynnika motywującego pracowników – mówi **Bogusław Zoń**, kierownik Utrzymania Ruchu w J. P. Montaż. Właściwy obieg informacji w zespole jest jednym z najważniejszych czynników motywacyjnych. W dzisiejszych czasach informacja to jest władza, pieniądze, to jest zysk i zadowolenie pracownika. Ważna jest też komunikacja między mną a podwładnymi, trzeba tylko umieć ich słuchać i pomagać im w rozwiązywaniu problemów. Dzięki pomysłom pracowników mojego zespołu wypracowaliśmy 400 tysięcy zł zysku dla zakładu. Naszym największym wyzwaniem było poruszone na szkoleniu „upraszczanie rzeczy" (staramy się np. upraszczać procedury naprawiania urządzeń). Poza tym czynnie realizujemy formułę „wychodzenie poza utarte schematy".

Zbigniew Szeja

Mirosław Żogała

Marian Połącarz

Bogusław Zoń

U mnie wielu pracowników ma już ponad 20 letnie doświadczenie i ważne jest, by zaakceptowali zmiany, które przynoszą poprawę. Istotna jest też „praca w grupie", umiejętność porozumiewania się ludzi między sobą. Te czynniki wydają mi się najważniejsze." B. Zoń przyznaje, że Workshop pozwolił mu w pełni zrozumieć powiedzenie często przywoływane podczas wykładu – „Naprzód i Szybko" (Avanti e Veloci).

Teresa Łukawiecka i Matteo Della Rocca stwierdzili, że w najbliższym czasie materiały z roboczej części szkoleń zostaną przeniesione do intranetu. „Chcielibyśmy, aby kwestie poruszane przez uczestników grup znalazły się w sieci, planujemy zamieszczenie tam sprawozdania z warsztatów oraz rozpatrujemy możliwość utworzenia forum dyskusyjnego. Każdy pracownik miałby wtedy możliwość wprowadzania tam swoich idei i pomysłów dotyczących zagadnień przywództwa". Nasze przedsiębiorstwo funkcjonuje na zasadzie odwróconej piramidy. Tę maksymę zawsze podkreśla dyrektor Arlet, mówiąc, że to pracownicy powinni mieć szansę kreowania i realizacji swoich pomysłów, a managament musi ich w tym wspierać" – mówi Della Rocca. Teresa Łukawiecka dodaje: „Siła tkwi w ludziach i musimy robić wszystko, aby tę siłę wydobyć. Szkolenia nie kończą dyskusji na temat znaczenia zagadnienia przywództwa, dlatego planujemy kolejne spotkania, dla wymiany doświadczeń oraz dalszego umacniania naszego Leadership". ■

Aldona Górna

Ambitne plany

Strategia działań Fiat-GM Powertrain Polska to kolejny dowód na to, że zakład nie zamierza spocząć na laurach po serii ubiegłorocznych sukcesów. Nieustanny wzrost produkcji stwarza realną szansę na nowe miejsca pracy. Niebawem załogę może zasilić 300 nowych pracowników.

Firma jest w doskonałej kondycji. W ubiegłym roku osiągnęła pełną zdolność produkcji, przekraczając tym samym liczbę 2450 sztuk silników na dobę. Turbo Diesel 1.3 SDE został uhonorowany prestiżowym tytułem „Silnika Roku 2005". Wyznacznikiem wielkiego sukcesu firmy jest nie tylko produkcja dużej ilości silników, ale także jakość dorównująca, albo wręcz wyższa od najlepszych zakładów na świecie – potwierdziły to badania zadowolenia klientów i kosztów gwarancji.

„Najbardziej cieszy mnie fakt, że wysoko wykwalifikowana załoga potrafi sprostać nawet najtrudniejszym wyzwaniom dlatego właśnie jestem przekonany, że nasz główny cel na bieżący rok, czyli zwiększenie produkcji, zostanie osiągnięty. Każda ambitna firma musi dążyć do nieustannego rozwoju, w związku z tym musimy dbać również o bezpieczeństwo pracy, poprawę jakości i obniżanie kosztów produkcji. Jestem przekonany, że stać nas na to, aby ten dobry produkt (silnik Turbo Diesel 1.3 SDE) był wytwarzany tylko w naszym zakładzie" – mówi Tadeusz Świerczek, Prezes Zarządu Fiat-GM Powertrain Polska.

Te ambitne plany wymagają dużego zaangażowania całej załogi. Dlatego właśnie dyrekcja dąży do jej ciągłego powiększania. Obecnie firma zatrudnia 1360 pracowników, ale ta liczba nieustannie rośnie. Tadeusz Świerczek nie ukrywa, że największą satysfakcję daje mu fakt, że może przyjmować do pracy coraz więcej osób.

„Młoda załoga, a stanowi ją około 50 procent pracowników, która przejawia chęć do pogłębiania swojej wiedzy, nabywania nowych doświadczeń to moja największa radość. Dlatego właśnie moim priorytetowym celem, podczas ulepszania strategii, jest chęć przyjmowania do pracy coraz większej ilości młodych ludzi. W tym roku mamy szansę dać zatrudnienie 300 nowym pracownikom. W tym celu konieczne jest wprowadzenie szóstego dnia pracy maszyn, przy zachowaniu 5 dni pracy średnio w tygodniu (40 godzinny tydzień pracy) dla 100 procent pracowników produkcyjnych a dla pracowników utrzymania ruchu w niedzielę na dwóch zmianach. Myślę o tym, biorąc pod uwagę utrudnienia pracy w soboty i niedziele. System pracy 18/20

zmian, który zamierzamy wprowadzić jest zatem zgodny z polskim prawem i naszym Regulaminem Pracy. Fiat-GM Powertrain Polska osiągał sukcesy we wszystkich, podejmowanych wcześniej inicjatywach. Liczę na to, że tak będzie i tym razem. Nie oznacza to wcale, że nic nie wymaga poprawy – jest wiele takich kwestii. Ważne jest, aby nasze codzienne doświadczenia pozwalały nam unikać błędów w przyszłości. Załoga Fiat-GM Powertrain Polska przez cały czas daje dowody entuzjazmu i odwagi w dążeniu do naszych wspólnych celów, za co zawsze wszystkim jej członkom dziękuję – dodaje T. Świerczek".

Fiat Powertrain Technologies

Fiat Powertrain Technologies to globalna grupa, w skład której, oprócz polskiej firmy, wchodzi 26 zakładów i 16 ośrodków inżynieryjnych. Zatrudnia łącznie 23.000 pracowników, prowadzi interesy w 12 krajach, posiada rozbudowana sieć dealerską w ponad 100 krajach. Swoją działalność w Polsce rozpoczęła w wyniku realizacji postanowień Sojuszu Przemysłowego Fiata i General Motors. Fiat-GM Powertrain Polska, jako jedyna spółka tej grupy, nadal jest współwłasnością obu koncernów. Powstała 1 grudnia 2000 roku w Bielsku-Białej na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na bazie byłego Zakładu Mechaniki Fiat Auto Poland. W tym krótkim okresie swojego funkcjonowania zasłużyła sobie na chlubne miano największego pracodawcy i zakładu produkcyjnego na Podbeskidziu. Najbardziej intratnym przedsięwzięciem była decyzja o wytwarzaniu innowacyjnego silnika Turbo Diesel 1.3 SDE. W listopadzie ubiegłego roku milionowy silnik zjechał z taśmy produkcyjnej a obecnie spółka może się poszczycić produkcją 2450 sztuk silników na dobę.

Najważniejsze liczby

- **1.000.000** silników wyprodukowano w przeciągu 2,5 roku (26.03.2003 – 14.11.2005)
- **do 2450** silników na dobę wzrosła zdolność produkcyjna
- **z 850 do 1360** wzrosła liczba zatrudnienia pracowników w przeciągu 5 lat, nie licząc nowych przyjęć w spółkach, które pracują na tym samym terenie dla spółki

Ekologiczny sukces CNH

CNH Polska w Płocku konsekwentnie prowadzi politykę zrównoważonego rozwoju. Na rezultaty nie trzeba było długo czekać. Podczas styczniowego zintegrowanego audytu, firma otrzymała certyfikat ISO 14001 za wdrażanie nowoczesnych systemów służących ochronie środowiska.

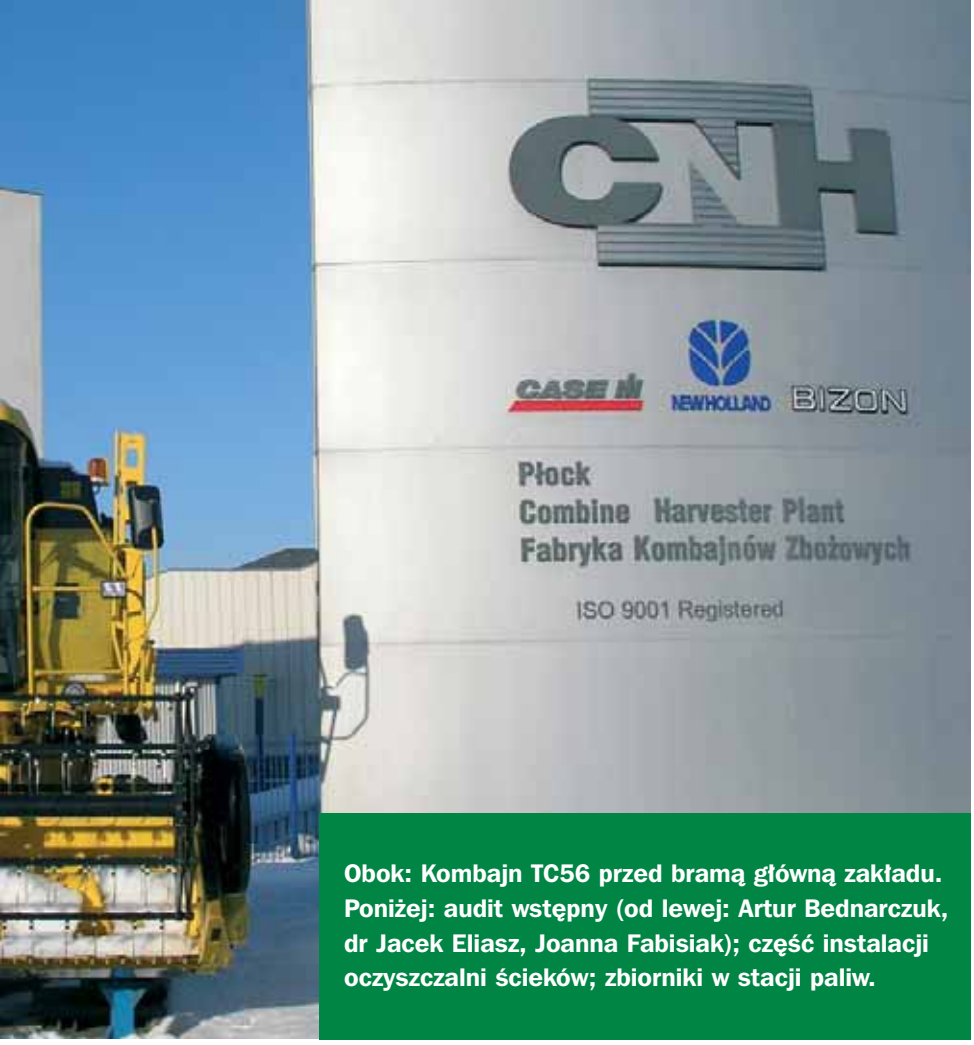
Aldona Górna, fot. archiwum CNH

„Naszym celem nadrzędnym jest nieustanne doskonalenie polityki w zakresie ochrony środowiska naturalnego – mówi Artur Bednarczuk, pełnomocnik ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania, CNH Polska Sp. z o.o. – Decyzja o wdrożeniu norm środowiskowych w naszej spółce zapadła w 2004 roku, jednak certyfikat ISO 14001 stanowi zwieńczenie działań proekologicznych, podejmowanych przez nas już od 1999 roku. Od tego czasu zbudowaliśmy oczyszczalnię ścieków, naziemną stację paliw i składowiska odpadów. Dzięki zastosowaniu separatorów w studzienkach kanalizacyjnych rozwiązaliśmy też kwestię oczyszczania wód deszczowych".

Staranie się o certyfikat ISO 14001 wymagało od Case New Holland w Płocku wprowadzenia innowacji w planowaniu, polityce środowiskowej, wdrażaniu i funkcjonowaniu, działaniach korygujących i przeglądach. Znaczącą rolę odegrał EKO zespół, kierowany przez Joannę Fabisiak – specjalistę ds. ochrony środowiska. Zespół zidentyfikował i opracował, na bieżąco aktualizowaną, listę aspektów środowiskowych, które zostały odpowiednio sklasyfikowane. Następnie opracowano instrukcje postępowania w przypadku zagrożeń oraz tzw. Karty Bezpieczeństwa. W procesie wdrażania CNH uzyskało też niezbędne pozwolenia na wytwarzanie odpadów, emisję gazów i pyłów do atmosfery i odprowadzanie oczyszczonych ścieków przemysłowych.

Te działania doprowadziły w pierwszej kolejności do audytu wstępnego, a następnie do uzyskania certyfikatu ISO 14001. Prace audytorskie, kierowane przez dr Jacka Eliasza, były prowadzone przez TÜV Management Service GmbH.

„Otrzymanie certyfikatu wymaga od naszej firmy podejmowania ciągłych wyzwań, których celem jest doskonalenie systemu. Dlatego stworzyliśmy plan środowiskowy, uwzględniający inwestycje przyszłości – dodaje Artur Bednarczuk. – Najważniejszymi celami na najbliższe dwa lata są: wydzielenie



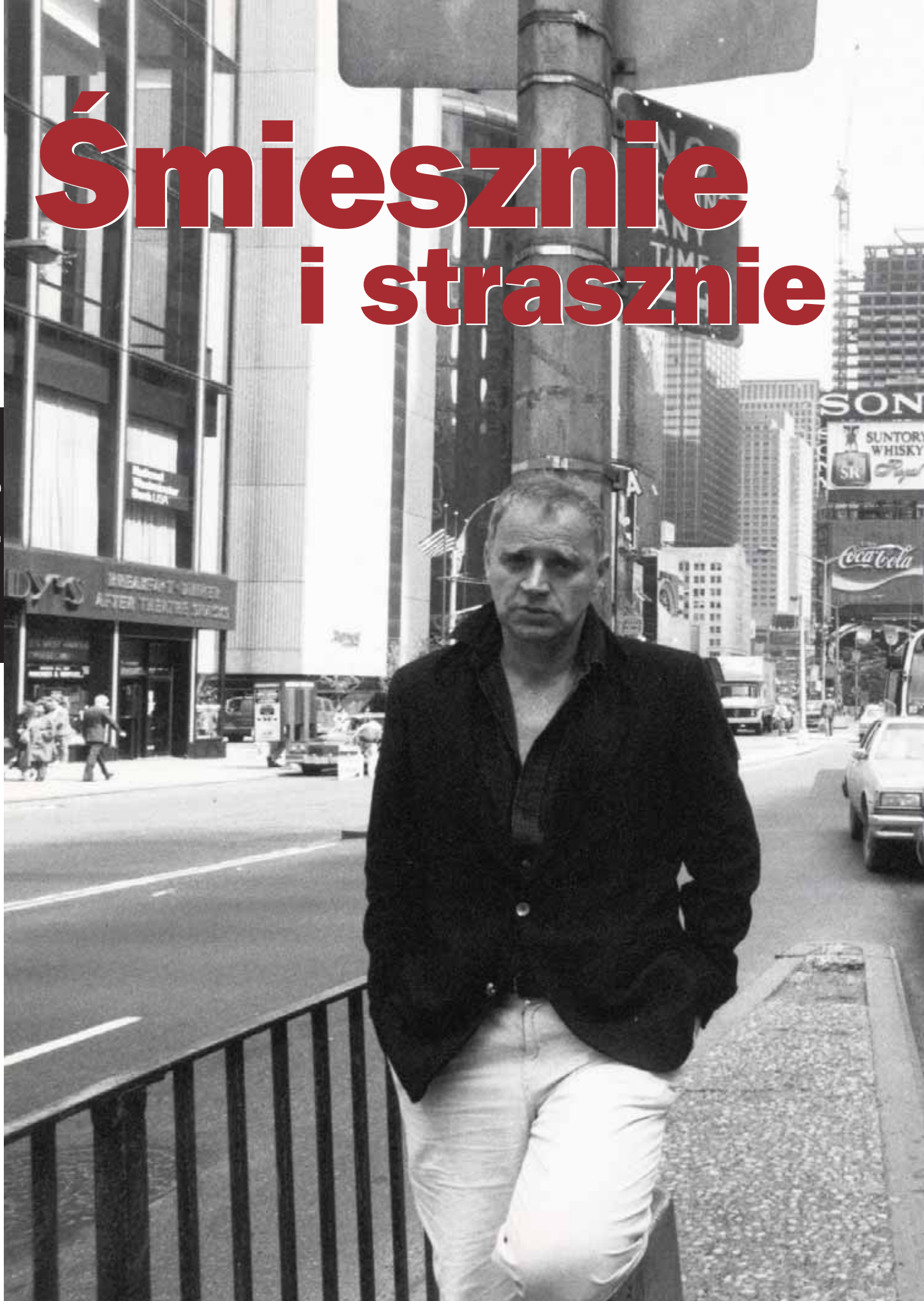
Obok: Kombajn TC56 przed bramą główną zakładu. Poniżej: audit wstępny (od lewej: Artur Bednarczuk, dr Jacek Eliasz, Joanna Fabisiak); część instalacji oczyszczalni ścieków; zbiorniki w stacji paliw.

Aby chronić środowisko

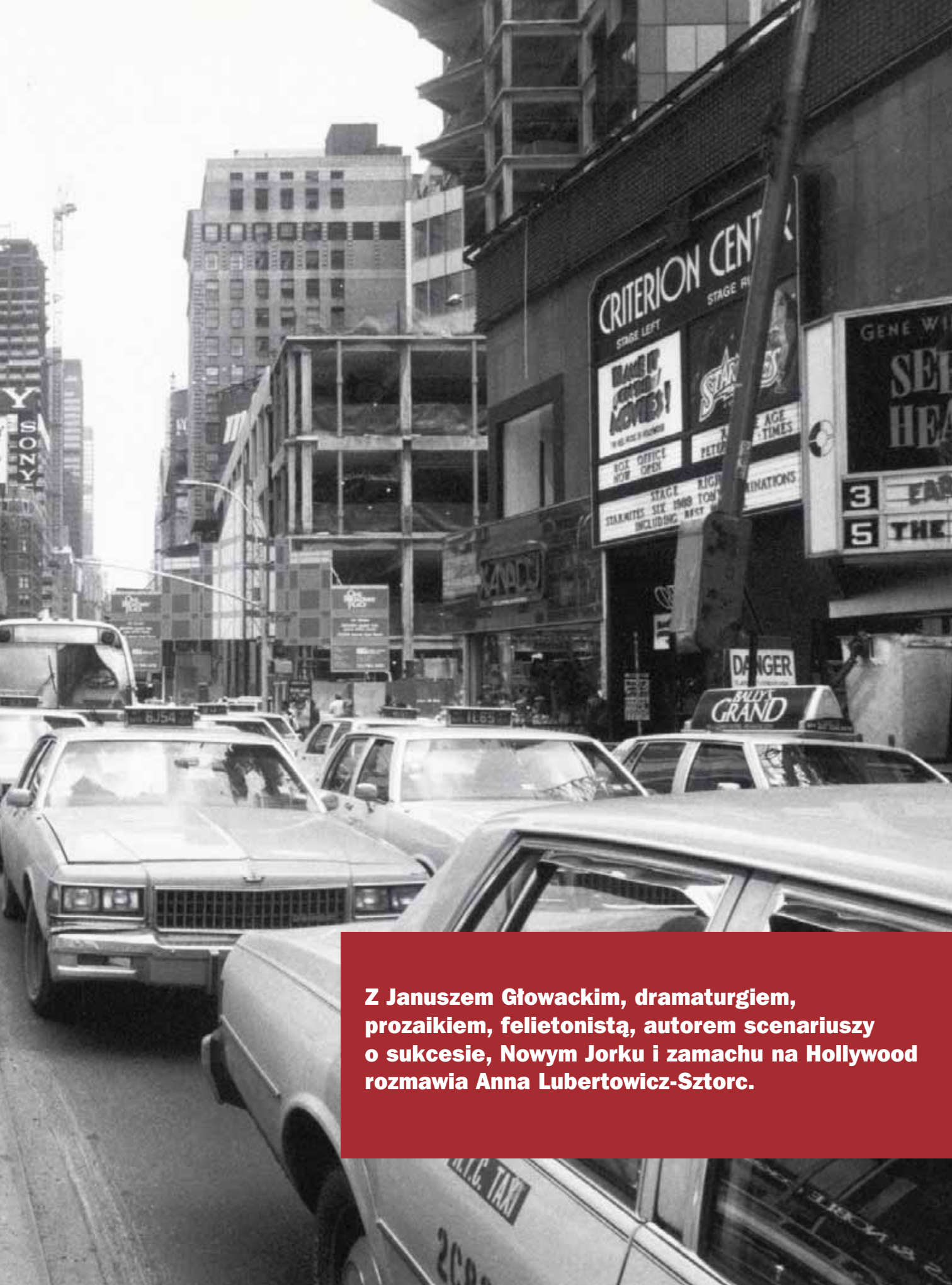
ISO 14001 to międzynarodowa norma dotyczącą zarządzania środowiskowego. Zakłada ona, że polityka środowiskowa firmy powinna się opierać na stworzonej przez Edwarda W. Demminga, koncepcji stałego doskonalenia (tzw. cykl Demminga). Normę opracowano w sposób umożliwiający przystosowanie jej do różnych warunków geograficznych, kulturowych i społecznych. Nakłada ona jednak na przedsiębiorstwa obowiązek dostosowania swojej polityki do ustawodawstwa i przepisów prawnych, mających chronić środowisko naturalne. Certyfikat ISO 14001 może otrzymać firma, która stale doskonali swój system zarządzania środowiskowego.

magazynu chemicznego, ograniczenie emisji związków organicznych do atmosfery, modernizacja kabiny lakierniczej hedera zbożowego oraz zmniejszenie ilości odpadów wytwarzanych przez CNH Polska. W polityce środowiskowej zmierzamy do podnoszenia świadomości ekologicznej pracowników CNH oraz optymalizacji procesów, co doprowadzi do ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne. Proces ten wymaga ciągłej kontroli, dlatego regularnie prowadzimy pomiary emisji zanieczyszczeń". Na podstawie audytów wewnętrznych, które są wymagane przez normę środowiskową ISO, powstają plany działań korygujących i naprawczych. Ponadto kierownictwo dokonuje corocznego przeglądu systemu zarządzania, podczas którego analizowane jest funkcjonowanie systemu, jego efektywność oraz zapadają decyzje dotyczące dalszych kierunków rozwoju. ■

Śmiesznie i strasznie



fot. archiwum Andrzeja Głowackiego



Z Januszem Głowackim, dramaturgiem, prozaikiem, felietonistą, autorem scenariuszy o sukcesie, Nowym Jorku i zamachu na Hollywood rozmawia Anna Lubertowicz-Sztorc.

Z pewną taką nieśmiałością zaczynam rozmowę z Panem, bo według Pana kobiety są głupie i mało kreatywne...

Nieprawda, kobiety w moich książkach i sztukach są zawsze lepsze od mężczyzn...

Czyli z kobietami można się przyjaźnić?

(Chwila milczenia) Noo, przyjaźń z kobietą jest możliwa, ale ma prawie zawsze jakiś podtekst erotyczny. Ja się przyjaźnię z kilkoma kobietami.

Pan dużo mówi i pisze o sukcesie i porażce. Co jest bardziej inspirujące, co bardziej dopinguje do działania?

Sukces i porażka to część życia, należy je traktować jako rzecz normalną – właśnie tego dowiedziałem się w Nowym Jorku. To miasto uczy twardości, czyli umiejętności wygrywania i umiejętności przegrywania. Nie wiem, co jest trudniejsze – wygrać z godnością czy przegrać z godnością.

„...Tę książkę pisałem trochę jak powieść, której jestem głównym bohaterem...”

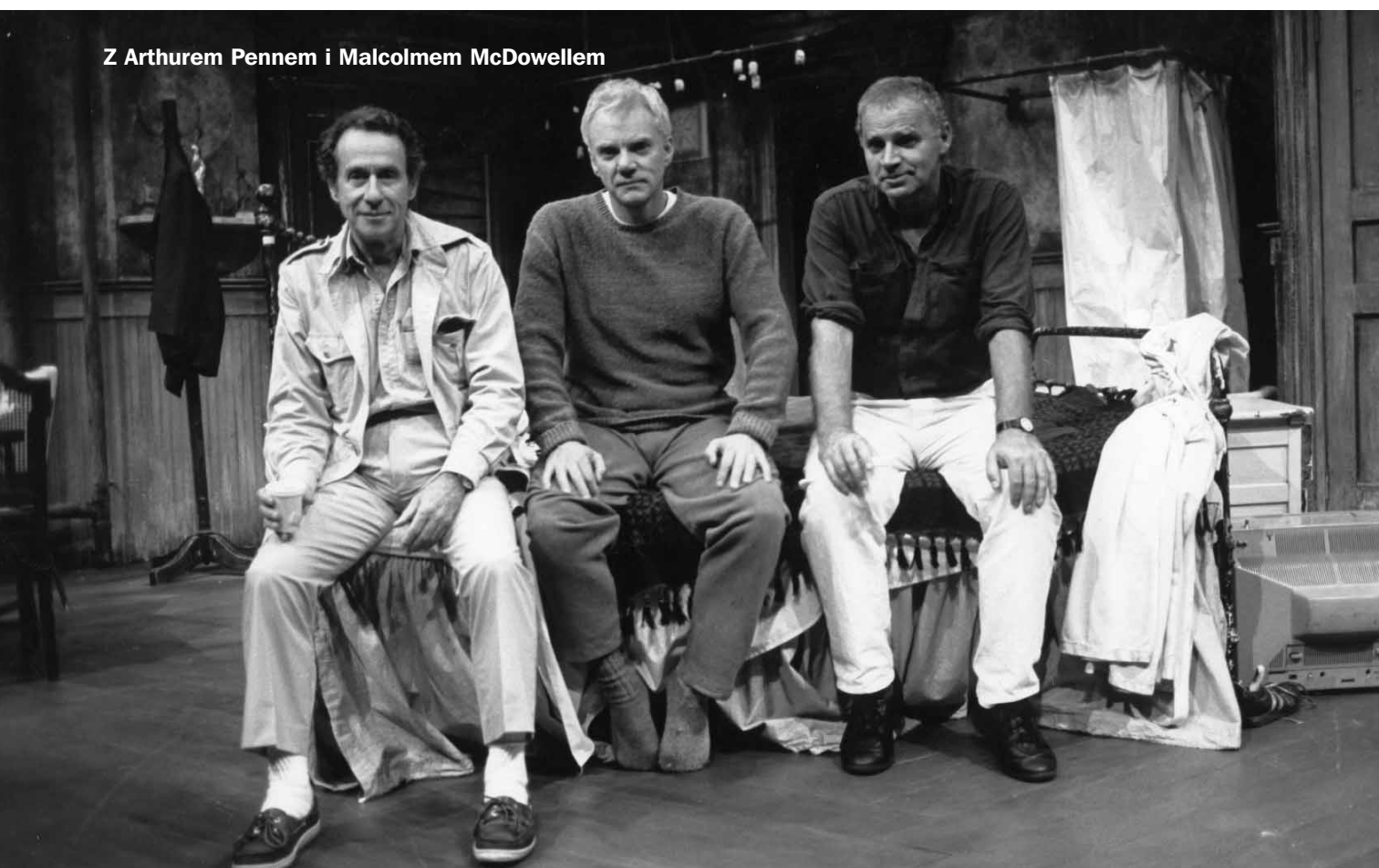
Co jest bardziej inspirujące? Pasmo klęsk nie dodaje raczej chęci do walki. Sukces potrzebny jest do życia. Natomiast porażki i upokorzenia bardzo dobrze robią artyście, bo często motorem działania jest chęć odwetu. Jak ktoś mi strasznie przyłoży, wtedy z furią biorę się do pisania.

No właśnie, podobno jak Pana wyrzucili z PWST, to został Pan krytykiem, by opisywać tych, którzy Panu przyłożyli...

Tak, zacząłem pisać recenzje teatralne, żeby przyłożyć moim profesorom, którzy uznali – słusznie zresztą – że jestem zupełnie pozbawiony talentu aktorskiego. Tak naprawdę wyrzucono mnie za cynizm, bo za sam brak talentu ze szkoły teatralnej się nie wyrzuca. Wystarczy włączyć telewizję albo iść do teatru, aby się o tym przekonać.

Porozmawiajmy jeszcze o sukcesie. Co jest miarą Pana sukcesu?

Ja wiem? Jak przyjechałem do Nowego Jorku, to pewne nazwiska były dla mnie legendą. Nie bardzo nawet wierzyłem, że Paul Newman czy Arthur Miller naprawdę istnieją. Myślałem o nich jak o legendach mojej młodości, a nagle okazało się, że ci ludzie czytają moje sztuki, interesują się mną... Poza tym za duży sukces uważam to, że żyję z pisania, czyli z tego co lubię robić.



Z Arthurem Pennem i Malcolmem McDowellem

Z Evą Nagorski i Arthurem Millerem

Ale tak naprawdę pojęcie sukcesu jest umowne i ma wiele odcieni. Wielki i prawdziwy sukces ma na przykład Roman Polański, którego zna cały świat.

Arthur Miller zainteresował się Pana sztukami i...

On mi w Ameryce najbardziej pomógł. Ten słynny amerykański dramaturg przeczytał „Kopciucha", spodobał mu się, i wysłał go do najlepszego teatru w Nowym Jorku. To był wspaniały człowiek, taki amerykański Europejczyk albo europejski Amerykanin, przyjaźnił się z pisarzami stąd i stamtąd, był niesłychanie otwarty.

Która z Pana sztuk zadecydowała o sukcesie?

„Polowanie na Karaluchy". To historia o parze emigrantów przerażonych Nowym Jorkiem. To był ogromny sukces, również komercyjny. Sztuka była grana w 50 teatrach w Ameryce i potem na całym świecie. „Antygona w Nowym Jorku" też poszła świetnie, ale nie aż tak. Była grana również w Europie, została przetłumaczona na ponad 20 języków.

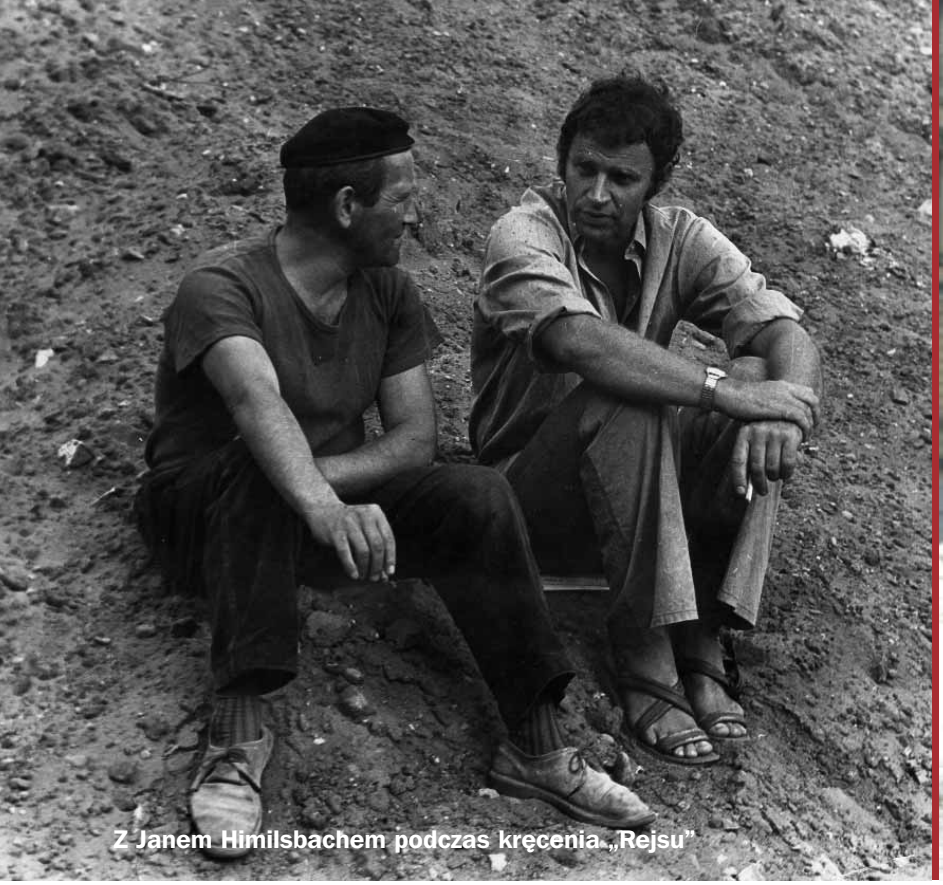
Boi się Pan czegoś? Zawodowo? Życiowo?

Boję się na przykład, że nie wyjdzie książka, którą teraz piszę. Jest szalenie trudna. Pisząc, staram się nie powtarzać, chcę próbować czegoś nowego. Wie pani, im człowiek jest starszy, tym trudniej się pisze. W młodości walczy, chce coś zmieniać. Teraz chcę napisać coś, co naprawdę wydaje mi się ważne i dlatego bardzo oszczędnie i uważnie dobieram i tematy, i słowa, i zdania, i przecinki, i kropki. Izaak Babel napisał zdanie w rodzaju:... żaden sztylet nie wchodzi tak miękko w ciało jak właściwie postawiona kropka...

„...Sztuka była grana w 50 teatrach w Ameryce i potem na całym świecie..."

A co jest najtrudniejsze w akcie twórczym...

Trzeba próbować pisać coś, co ma sens, co jest ważne i umieć to napisać. Ja jestem pesymistą, uważam, że bardziej niż internet łączy dziś ludzi poczucie depresji. Ta depresja jest wszechogarniająca. Zauważyłem ją, kiedy byłem w Rosji, ale Ameryka też ostatnio posmutniała i to jest dla mnie ważne. Piszę na ogół tragikomedie – utwory i śmieszne, i straszne. Uważam, że nie ma lepszego sposobu wypowiadania się o rzeczach tragicznych niż ironia. W ten sposób próbuję przyjrzeć się światu, zastanowić się nad nim. Nie sądzę żebym znalazł jakieś odpowiedzi, ale uważam, że literatura powinna stawiać pytania.



Z Janem Himilsbachem podczas kręcenia „Rejsu”

A bariera językowa?

Pisanie w obcym języku to koszmar, chyba, że wyjedzie się jako dziecko. Dlatego polska literatura właściwie w Ameryce nie istnieje. Ja mogę pisać sztuki po angielsku, ale wymaga to później czyjejś pomocy. „Antygonę w Nowym Jorku” napisałem po angielsku, ale potem jeszcze sporo czasu siedziałem nad nią z amerykańską pisarką. Na ogół w przekładzie, nawet dobrych tłumaczy, dwadzieścia procent utworu ginie, zwłaszcza, że ja piszę cienko, ironicznie.

Jaka jest obecnie rola pisarza? Scenarzysta tasiemcowego serialu czy autor tekstów na podkoszulkach to przecież dzisiaj wybitny twórca...

Kiedyś było tak, że ludzie starali się dorastać do sztuki, a teraz sztuka dopasowuje się do ludzi. Światem rządzą pieniądze – to jest najnowszy piąty żywioł. To też jest cząstka mojej depresji: schamienie i dewaluacja kultury. Kiedyś, aby brać udział w kulturze trzeba było chociaż nauczyć się pisać i czytać, dzisiaj wystarczy umieć naciskać guzik w pilocie telewizora. Ale to smutne i nie zamartwiajmy się już tym...

Mieszka Pan w bardzo prestiżowej dzielnicy Nowego Jorku. Jaki ma Pan widok z okna?

To bardzo dobra dzielnica, w tym samym domu mieszkają znane gwiazdy. Widok mam na rzekę Hudson – olbrzymią, szeroką, wspaniałą. Widzę również Brodway, synagogę, obok jest katedra. I to jest właśnie potęga Nowego Jorku. To miasto wytwarza olbrzymią energię, która jednym służy innym nie. Mnie wydaje się służyć, chociaż ostatnio, po raz pierwszy mnie męczyło. Warszawa to cudowne, małe miasto, spokój, cisza, nikt się nie spieszy, widać niebo.... To tak, jakbym cofnął się w czasie o – co najmniej – 50 lat.

„...Nowy Jork wytwarza olbrzymią energię, która jednym służy innym nie...“

Niewiarygodne...

W Nowym Jorku panuje straszny tłok, zgiełk i ciągle przyjeżdżają nowi ludzie. Wydawało mi się, że po zamachach 11 września ludzie zaczną z tego miasta uciekać. Nic podobnego. Jest ich coraz więcej, kilkanaście milionów.

Szykuje Pan zamach na Hollywood?

Zamach na Hollywood to ja szykuję od bardzo dawna, ale ze średnimi efektami. Hollywood skutecznie się broni (śmiech). Sprzedałem tam 5 scenariuszy. Kupili je, ale nie zrealizowali. Do dwóch rozpoczęto nawet zdjęcia, ale z różnych względów, projekty upadły. W Hollywood trzeba koło swoich spraw nieustannie chodzić.

Z jego Alfą GT w centrum Warszawy

Z córką w Nowym Jorku

Opowiem taką anegdotę. Miały rozpocząć się zdjęcia do „Polowania na Karaluchy" i woził mnie i jedną z producentek włoski szofer. Słuchał rozmów, które prowadziliśmy. Na końcu dał mi wizytówkę i powiedział: „jeżeli film wyjdzie, to mnie wynajmiesz, a jeżeli nie, to przyjdź do mnie, dam ci pracę". Jest to bardzo nowojorskie: huśtanie się między sukcesem i klęską.

„Z głowy" to powieść autobiograficzna, ale zastanawiam się, czy naprawdę jest szczera aż do bólu czy to tylko pozory, a Pan powiedział tylko tyle, ile chciał.

Tę książkę pisałem trochę jak powieść, której jestem głównym bohaterem. Pewne rzeczy są w niej zmyślone, ale są to zmyślenia prawdziwe, to znaczy takie, które nawet jeżeli się nie zdarzyły, to powinny się zdarzyć. Nie należy tego traktować jako dokument mojego życia – jest to jakaś kreacja. Ta książka została dobrze przyjęta, co bardzo mnie ucieszyło. Przekonałem się, że na pisaniu można w Polsce coś zarobić.

A tak naprawdę to lubi Pan Amerykę? Powieść „Ostatni cieć" jest raczej zjadliwym i cynicznym obrazem amerykańskiej rzeczywistości...

W Ameryce są dwa fascynujące miejsca Los Angeles i Nowy Jork. A właściwie Nowy Jork i Los Angeles. Z resztą bywa różnie.

Ameryka to kraj wspaniały, ale i straszny. To nie przypadek, że największa literatura powstaje właśnie w Ameryce. Tam jest ogromne stężenie dramatu. Sukces i katastrofa chodzą pod rękę. Tam mi się dobrze pisze, tamtejsza energia mi służy. Czy ja to lubię? Lubię.

Dwadzieścia kilka lat temu, tuż przed stanem wojennym, kiedy znalazł się Pan po raz pierwszy w Nowym Jorku, był Pan mało znanym polskim emigrantem. Co takiego jest w człowieku, że każe mu walczyć, przeć do przodu...

Chęć sprawdzenia się. Przed wyjazdem byłem uznawany za pisarza „warszawki", w Ameryce, znalazłem się w sytuacji zupełnie dla mnie nowej i zaczynałem od początku. Bardzo byłem ciekawy, czy w tym straszliwie trudnym kraju, mogę zaistnieć jako pisarz Janusz Głowacki. Teraz wiem, że mogę.

Pan jest wymagający i wyrafinowany nie tylko w swoich kreacjach ale i w strojach, jeździ Pan ładnym autem...

W strojach? Przesadza pani. A ta Alfa Romeo GT to harmonijne połączenie formy i treści. Ładna, nieduża, szybka i wygodna. Namówił mnie na nią Jurek Iwaszkiewicz, bo ja się nie znam na samochodach. I nie żałuję, że ją kupiłem. Wybrałem czarną, nie tylko ze względu na swój pesymizm, ale uważam, że Alfa powinna być czarna – wtedy wygląda pięknie i ma swój styl.

Czego Panu życzyć w nowym roku?

Nie dzielę życia na dni, miesiące, lata. Proszę mi życzyć tego samego, co w zeszłym roku...

czyli...

... żebym coś dobrego napisał, żebym nie chorował, żeby kochały mnie kobiety, co najmniej jedna.

W takim razie tego życzę. ■

Joanna Polak

Krzywy uśmiech PRL-u

Polacy niezmiennie uwielbiają powroty do przeszłości, nie dziwi więc, że płyta **„Najzabawniejsze polskie kroniki filmowe”** stała się hitem. Młodsze pokolenie nie miało okazji bywać w kinie, gdzie przed właściwym seansem wyświetlano Polską Kronikę Filmową. W ostatnich latach można zaobserwować rosnące zainteresowanie czasami PRL-u. Nie dziwi więc, że ktoś wpadł na pomysł wydania na płycie zbioru najzabawniejszych kronik. Ogląda się je z narastającym zdziwieniem. Teraz ta „lektura” wyłącznie śmieszy, choć czasem jest to gorzki śmiech. W zbiorze znajdują się najbardziej znane odcinki – np. o słynnym „żuku Colorado”, czyli o stonce ziemniaczanej (zrzuconej przez Amerykanów), czy o likwidowaniu przydomowych bimbrowni. Przy produkcji kronik pracowali najbardziej znani twórcy polskiego filmu, na przykład Jerzy Hoffman.

Do przeszłości przenosi nas również film **„K-19”** – oparta na prawdziwej historii opowieść o załodze radzieckiej łodzi podwodnej (nakręcona i grana przez Amerykanów). W głównych rolach występują Liam Neeson i Harrison Ford. Akcja toczy się w czasach „zimnej wojny”. „K-19” mieści się idealnie w kanonie podobnych produkcji. Jest misja do spełnienia, jest awaria okrętu, czyli wszystko, czego potrzeba do zbudowania napięcia. Okazuje się również, że od losu załogi łodzi podwodnej zależy przyszłość świata, na pokładzie znajdują się bowiem głowice atomowe. Film ma odpowiednią dawkę napięcia i łatwy do przewidzenia koniec. W czasie pracy nad filmem nie posługiwano się makietą – kręcono na specjalnie zrekonstruowanym okręcie, który miał wymiary identyczne jak K-19.

Kwestią czasu było nakręcenie filmu o życiu i bokserskiej karierze Muhammada Ali. **„Ali”** został wyreżyserowany przez Michela Manna. W głównej roli wystąpił Will Smith. Ciężko jednak zagrać żyjącą legendę, dlatego opinie na temat filmu są podzielone. Muhammad Ali (właściwie Cassius Clay) to jeden z największych sportowców na całym świecie. Teraz niestety dawnego mistrza oglądamy najczęściej w kontekście jego zmagań z chorobą Parkinsona, a przecież warto go zapamiętać z czasów, kiedy był nie do pokonania.

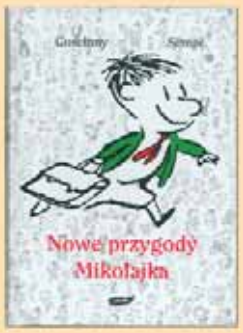
PREMIERY

„Pinokio: przygoda w przyszłości”
To futurystyczna wersja bajki Collodiego – Pinokio to mały robot, który marzy o tym, aby stać się prawdziwym chłopcem. Film wyprodukowano przy pomocy technologii trójwymiarowej. Reż.: Daniel Robichaud, scen.: Claude Scasso.

„Niedokończone życie”
Film w gwiazdorskiej obsadzie - Robert Redford, Morgan Freeman, Jennifer Lopez.

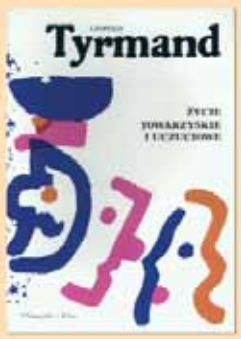
Joanna Polak

Od Tyrmanda do Mikołajka



Mikołajek należy do postaci, które nigdy się nie starzeją – dorastamy, zakładamy rodziny, a mały urwis nie zamierza nas opuścić. To dobry objaw, dopóki możemy, pielęgnujmy w sobie dziecko. Nie dziwi więc, że nowa książka Gościnnego, ilustrowana rysunkami Sempe, od kilku tygodni utrzymuje się na szczycie list bestsellerów. Tym razem historyjek jest aż osiemdziesiąt, wystarczy na długie, zimowe wieczory. Jedno jest pewne – rozrywka podczas czytania gwarantowana. Warto podkraść „Mikołajka" dziecku lub czytać go „legalnie" – na głos, na czym skorzystają zarówno dzieci, jak i rodzice. I nie bójmy się wracać do własnego dzieciństwa – może się okazać, że jest to jeden z najsłodszych powrotów w naszym życiu! *Rene Gościnny, Jean-Jacques Sempe: Przygody Mikołajka. Znak. Kraków 2005.*

Ta książka Leopolda Tyrmanda została wydana po raz pierwszy w 1967 roku przez paryski Instytut Literacki. Autorzy, którym nie udało się „przepchnąć" utworu przez sito cenzury PRL-owskiej, zwracali się o pomoc do Instytutu, gdzie zazwyczaj spotykali się z przychylnością. Tyrmand był już w ówczesnym czasie znanym pisarzem, jednym z najbardziej błyskotliwych obserwatorów życia PRL-u. I to jest właśnie główna zaleta książek Tyrmanda – zmysł ironicznego, a zarazem subtelnego przekazu i bezwstydne demaskowanie absurdów rzeczywistości. Spotkanie z Tyrmandem po latach jest jak pogawędka z dawno nie widzianym, lubianym przyjacielem. *Leopold Tyrmand: Życie towarzyskie i uczuciowe. Prószyński i S-ka. Warszawa 2005.*



Książka Austen przeżywa prawdziwy renesans związany z kolejną ekranizacją. Ten romans, uwielbiany przez Anglików, a zwłaszcza przez Angielki, cieszy się niesłabnącą popularnością od kilkudziesięciu lat. I słusznie – bo jest zabawny, lekko napisany i pełen kolorytu epoki. Jane Austen była inteligentną i nowoczesną, jak na ówczesne czasy kobietą, która na swój sposób krytykowała skostniały system społeczno – towarzyski. Krytykowała – ośmieszając, a nie ma groźniejszej broni od szyderstwa, nawet jeśli jest ono w pewnym sensie nasycone sympatią. *Jane Austen: Duma i uprzedzenie. Prószyński i S-ka. Warszawa 2000.*

Nakręcony na podstawie bestsellerowej powieści. Głównym bohaterem jest zgorzkniały, starzejący się mężczyzna, który nie potrafi pogodzić się ze śmiercią syna. Reż.: Lasse Hallstrom, scen.: Mark Spragg, Virginia Korus Spragg.

Czekając na komórkę z wodotryskiem

Joanna Polak

Firma **Samsung** zaprezentowała nowy model telefonu komórkowego – **A620**. Producenci zachwalają zwłaszcza aparat fotograficzny, w który wyposażony jest telefon. Można sterować między innymi ustawieniem kolorów, aby zdjęcie spełniało oczekiwania nawet najbardziej wybrednego użytkownika. Można także, na przykład, „oprawić" foto w zabawne ramki. Ciekawostką jest możliwość dopasowania przechowywanych obrazów do spisu telefonów. W takim przypadku, kiedy ktoś do nas dzwoni, na wyświetlaczu pojawia się jego zdjęcie. Aby maksymalnie uprościć dzwonienie, dano klientowi możliwość głosowego wybierania numerów. Trzeba po prostu wypowiedzieć nazwę, jaką mamy wpisaną w książce telefonicznej, bez powtarzania, a co najważniejsze, bez wcześniejszego nagrywania! Tempo, w jakim rozwija się rynek telekomunikacyjny sprawia, że niedługo telefony będą wymagać minimalnej pomocy człowieka, aby działać efektywnie.

Firma **Apple** zaprezentowała nowego iPoda. **iPod nano** mieści około 1000 utworów albo 25000 fotografii, a jego rozmiary są jeszcze mniejsze niż dotychczasowych modeli. Zamiarem producentów było połączenie oryginalnego designu, łatwości obsługi i dużej pojemności. Dostępne kolory to różowy, czerwony, niebieski, zielony, biały i czarny. Można też sprawić swemu „pupilowi" gustowne etui.

Logitech jest jednym z najbardziej znanych producentów akcesoriów komputerowych. Nowe myszki G7 Laser Cordless Mouse i G5 Laser Cordless Mouse przeznaczone są dla wymagających graczy, dla których liczy się szybkość i precyzja przekazu. Przesył to około 6,4 megapixeli na sekundę. Firma twierdzi, że spełnia tym samym marzenia milionów graczy PC na całym świecie. Laser jest tak szybki, że nawet najbardziej dynamiczne gry zachowają świetną jakość. Nie ma opóźnień, zakłóceń, a gracz ma

Z nowego produktu firmy **Bosch** cieszą się panowie, których hobby to majsterkowanie. Pierwsza na świecie wiertarko-wkrętarka udarowa – **GSB 36 V-Li** posiada bardzo wydajny akumulator litowo-jonowy 36 V, co sprawia, że urządzeniem można pracować szybciej i dłużej. Całkowity ciężar wiertarki to 3,2 kg. Producent chwali się, że na jednym cyklu ładowania wydajność rośnie o około 50 %. Obudowę zaprojektowano tak, by nawet po upadku z wysokości 2 metrów, nic się urządzeniu nie stało. Zastosowanie akumulatora litowo-jonowego sprawia, że nawet ostatnie wiercenie jest wykonane z taką samą mocą, jak pozostałe. Diodowy wskaźnik naładowania informuje użytkownika o poziomie energii.

Seria **Velocity Blaupunkta** to propozycja dla wymagających, ceniących precyzję i czystość brzmienia. Odświeżona linia zaspokoi także estetyczne potrzeby potencjalnych klientów. W ofercie zestawów samochodowych pokazały się głośniki niskotonowe i subwoofery w obudowach. Dzięki zastosowaniu wysokiej jakości materiałów, dźwięk jest bardzo precyzyjny, a montaż banalnie prosty. Głośniki wyposażono w lekkie, sztywne i odporne na rezonans membrany z włókna szklanego, które zabezpieczają dźwięk przed zniekształceniem. Subwoofer posiada natomiast dodatkowy szew wzmacniający. Nowa technologia, po raz pierwszy zastosowana we wzmacniaczach, to Thermal Throtlle, która zapobiega wyłączaniu się urządzania, nawet w najbardziej ekstremalnych warunkach.

Comes – największy producent notebooków w Polsce, zaprezentował swój najnowszy model – **Aristo Smart 400s**. Jest on oparty o platformę Intel Centrino, posiada panoramiczną matrycę o przekątnej 15,4. Przy budowie ekranu zastosowano technologię Glare, która gwarantuje super krystaliczny obraz, niezależnie od kąta widzenia. Rozdzielczość to 1280 x 800 pikseli, co umożliwia oglądanie filmów dvd na pełnym ekranie. Notebook wyposażono w nagrywarkę DVD+/-RW. Dzięki zastosowaniu baterii 8-ogniwowej, osiągnięto bardzo dobre wyniki, jeśli chodzi o długość czasu pracy.

do dyspozycji wyświetlacz informujący o stopniu wyczerpania baterii. Jeśli mysz jest używana bez przerwy (na przykład w wypadku turnieju), bateria wytrzymuje około siedmiu godzin bez ładowania. W normalnym „biurowym" wykorzystywaniu, powinna starczyć na cztery dni. Producenci wyposażyli nawet myszkę G5 w ruchome, miniaturowe obciążniki, dzięki którym można samemu sterować wagą urządzenia. Aby całkowicie skorzystać z dobrodziejstw technologii laserowej, warto zakupić również bezprzewodową klawiaturę MX 5000 LASER.

Paweł Kozierkiewicz

gry

Zostań mistrzem kierownicy

Wiele osób z pewnością pamięta film „Mistrz kierownicy ucieka" z Burtem Reynoldsem w roli głównej, z szalonymi pościgami samochodowymi. Teraz my mamy okazję zabawić się w kotka i myszkę z policją w kolejnej części serii Need for Speed.

Jest to już dziewiąta odsłona tej najdłuższej i najpopularniejszej serii gier wyścigowych. Ostatnim razem mieliśmy styczność z podziemnym światem nielegalnych wyścigów, gdzie stawki sięgały setek dolarów, a tym, co najbardziej się liczyło to prestiż i najlepiej stuningowane auto. Teraz do zabawy włączyła się policja...

Przepisy są dla mięczaków

Historia opowiedziana w Need for Speed Most Wanted nie należy do najbardziej wyszukanych, acz nie o nią przecież chodzi. Jesteś, a raczej byłeś najlepszym kierowcą w mieście. Niestety, na skutek niefortunnych zbiegów okoliczności, przegrywasz swoje auto, a na dodatek trafiasz za kratki po wielokrotnym złamaniu przepisów drogowych. Kiedy wychodzisz z pudła, masz tylko jeden cel: zemstę. Co gorsza, dowiadujesz się, że Razor – kierowca, z którym przegrałeś – używa twojego auta i uznawany jest za mistrza. Przed tobą nie lada zadanie – pokonanie 15 najlepszych kierowców w mieście i trafienie na szczyt „czarnej listy".

Na początku nie dysponujesz nadmiarem gotówki, tak więc wybór pojazdów jest mocno ograniczony. Co ciekawe, jednym z dostępnych samochodów jest Fiat Grande Punto. To bardzo miłe zaskoczenie, a i auto świetnie sprawuje się na drodze.

Biorąc udział w kolejnych wyścigach, zdobywasz szacunek wśród innych kierowców oraz gromadzisz fundusze, które możesz przeznaczyć na poprawę osiągów auta. A jest w czym grzebać... skrzynia biegów, silnik, opony, turbo, instalacja podtlenku azotu. Po kilku takich zabiegach samochód zaczyna bez problemu łamać barierę 220 km/h. Nie należy także zapominać o jego zewnętrznym wyglądzie. Duży wybór zderzaków, spoilerów, felg aluminiowych pozwoli ci na stworzenia auta marzeń – możesz tylko lekko przemodelować karoserię, lub postawić na tuning ekstremalny.

Całe miasto twoje

Twórcy oddali do dyspozycji gracza całe ogromne miasto wraz z przylegającymi do niego terenami. W grze znajdzie autostrady,

ulice miejskie, szosy, a nawet bezdroża. Gdyby nie mapa, połapanie się w terenie byłoby niezmiernie trudne. Na dodatek drogi mają wiele skrótów, często niewidocznych na pierwszy rzut oka. Warto je odszukać, gdyż podczas wyścigów skorzystanie z takiego ułatwienia może dać kilka sekund przewagi.

Po całym terenie rozsiane są punkty, w których spotykają się kierowcy, aby brać udział w rywalizacji. Rodzajów konkurencji mamy kilka.

Najbardziej standardowy jest wyścig na określoną liczbę okrążeń oraz sprint, czyli przejazd z punktu A do B. W trakcie kariery natrafia się także na wyzwania, w których należy przejechać konkretną trasę w określonym czasie. Wbrew pozorom nie jest to łatwe. Nawet najmniejszy błąd może doprowadzić do porażki. Najciekawszym trybem jest jednak wyścig polegający na zaliczaniu kolejnych fotoradarów z jak największą prędkością. Wygrywa ten, kto osiągnie największą sumaryczną prędkość.

Chłopcy radarowcy

Największą atrakcją najnowszego Need for Speed są emocjonujące pościgi z policją. O obecności stróżów prawa i porządku gracz dowiaduje się z wmontowanego w każde auto antyradaru. Wystarczy przekroczyć dozwoloną prędkość (co w tej grze nie jest zbyt trudne), aby radiowóz ruszył twoim śladem.

Dzięki podsłuchowi częstotliwości policyjnej słyszy się, co planują patrole. Niech to ułatwienie nie uśpi twojej czujności. Policjanci są naprawdę zdeterminowani w ściganiu piratów drogowych. Zanim gracz zdąży się zorientować, na ogonie może mieć nawet kilkanaście jednostek. Im dłużej umyka sprawiedliwości, tym większe siły są rzucane przeciwko niemu. Może się spodziewać blokad drogowych, helikopterów, kolczatek czy specjalnych półciężarówek służących do taranowania niepokornych kierowców.

Zapewniam, że pościgi z policją są bardzo emocjonujące i dostarczają ogromnej dawki adrenaliny. Zwłaszcza, że wirtualni gliniarze dobrze kombinują, próbując np. spychać cię na pobocze, czy też blokować trasy tak, abyś wpadł na blokadę.

Gaz do dechy!

Need for Speed Most Wanted może pretendować do miana najładniejszej gry wyścigowej. Każdy z 32 modeli samochodów został przygotowany z wielką dbałością o szczegóły, a efekty świetlne zapierają dech w piersiach. Udźwiękowienie i ścieżka muzyczna też są bardzo wysokiej jakości. Utwory muzyczne idealnie budują atmosferę rozgrywki – są dynamiczne i zachęcają do bardziej agresywnej jazdy.

Bez wątpienia jest to jedna z najlepszych części serii. Przystępny dla każdego model prowadzenia samochodu, duża przestrzeń, po której można się poruszać, spory wybór aut, tuning, no i wspaniałe pościgi policyjne. Jeśli jesteś miłośnikiem gier samochodowych – oto tytuł dla ciebie.

Tytuł: Need for Speed Most Wanted
Producent: Electronic Arts
Wydawca: Electronic Arts Polska
Cena: 139,90 zł – wersja PC
199,90 zł – wersja PS2

Joanna Polak, fot. Piotr Kozaczka

Wakacje na śniegu (2)

Drogi do białego raju

Kto w tym roku nie wyszalał się na nartach, ma jeszcze sporo czasu, bo w Europie są miejsca, gdzie śniegu jest zawsze pod dostatkiem, a i słońca nie brakuje. Przedstawiamy Państwu dalszy ciąg przewodnika po najbardziej atrakcyjnych miejscach, które są rajem dla narciarzy. Z biurem turystycznym „Sport-Centrum" jedziemy więc do Austrii i Francji!

Prawdopodobnie najbardziej znanym ośrodkiem zimowego szaleństwa w Austrii jest stolica Tyrolu – Innsbruck. Dwukrotnie odbywały się tam Zimowe Igrzyska Olimpijskie (1964 i 1976 rok). Dwa centra narciarskie – Glungezer i Axamer Lizum (2340 m n.p.m.) przeznaczone są zarówno dla narciarzy i snowboardzistów początkujących, jak i zaawansowanych. Najsłynniejsza jest trasa olimpijskiego biegu zjazdowego ze wspaniałym widokiem na miasto. Turyści mają do wyboru doskonale zorganizowany transport busami, a także niezliczoną ilość rozrywek. Axamer Lizum to około 40 km tras o różnych stopniach trudności, Glungezer obejmuje około 22 km tras. Ponadto w Innsbrucku jest co zwiedzać – mnóstwo tam średniowiecznych, uroczych kamieniczek.

Europa Sport Region obejmuje teren powstały z połączenia dwóch znanych miejscowości – Kaprun i Zell am See. Jest to chyba okolica najczęściej odwiedzana przez polskich narciarzy. Europa Sport Region to łącznie 130 km tras, o różnicy poziomów dochodzącej czasem do 1000 m! Jazda na lodowcu Kitzseinhorn jest możliwa w zimie i w lecie. Warto zatrzymać się na przykład w miejscowości Niedernsill, około 10 km na zachód od Kaprun, gdzie znajdują się przytulne pensjonaty, gasthofy lub apartamenty.

Na granicy Tyrolu i Vorarlbergu leży region narciarski Arlberg z najbardziej znanymi miejscowościami: St. Anton, St. Christoph, Lech i Stuben. Arlberg to teren ulubiony przez VIP-ów, w tym przez europejskie koronowane głowy. Trasy są tu różnorodne – od najłatwiejszych do bardzo trudnych. Górna stacja kolejki nad St. Anton (2811 m n.p.m.) to początek całej sieci tras, a wyciągi mogą w sumie obsłużyć 120 tys. osób na godzinę!

Dolina Zillertal ciągnie się poprzez kurorty narciarskie – Zell am Ziller i Mayrhofen aż do położonego pod lodowcem Hintertux. Dziesięć ośrodków połączonych jest wspólnym karnetem, codziennie można szaleć na innej trasie. Specjalne trasy dla snowboardzistów to dodatkowy magnes przyciągający amatorów sportów zimowych. Skala trudności tras jest kwestią wyboru. Najlepiej zatrzymać się w jednej z malowniczych miejscowości, na przykład Uderns, Hippach lub Wiesing.

Ski Amade powstał przez połączenie kilku ośrodków narciarskich. Aktualnie karnet Ski Amade obejmuje 5 regionów: Salzburger Sportwelt, Schladming-Dachstein Tauern, Grossarltal, Gastein, Hochkonig's Winterreich, 25 miejscowości, 860 km tras

i 270 wyciągów narciarskich. Region to w sumie 314 km tras, w tym 42 km trudnych, 168 km średnich i 104 km łatwych.

Karyntia to najbardziej wysunięty na południe kraj związkowy Austrii, a w jego północno-zachodniej części leży najwyższy austriacki szczyt – Grossglokner (3797 m n.p.m.). Oprócz atrakcji narciarskich, można skorzystać ze źródeł termalnych. Największą popularnością cieszą się kurorty: Ankogel i Molltaler Gletscher. Warto odwiedzić przepiękną stację narciarską Bad Kleinkircheim położoną na wysokości 1100-1400 m n.p.m., która oferuje źródła termalne. Dolina Stubaital położona jest zaledwie kilkanaście kilometrów od zimowej stolicy Austrii – Innsbrucku i ciągnie się około 35 km w kierunku zachodnim. Dolina Stubai to przede wszystkim największy w Austrii lodowiec – Stubaier Gletsher o powierzchni 12 km kw., gwarantujący wyśmienite warunki narciarskie przez większość roku. Oferuje 160 km tras. Pozostałe miejscowości to w kolejności od początku doliny: Mieders-Serles (7 km tras), Fulpmes-Schilk 2000 (18 km), Neustift-Elfer (7 km).

Francja oferuje równie wspaniałe warunki do uprawiania sportów zimowych, oto więc kilka propozycji do rozważenia: Risoul – Vars to dwa ośrodki w Alpach Kotyjskich, połączone systemem wyciągów. Obszar narciarski to 112 tras o łącznej długości 180 km, obsługiwanych przez 56 wyciągów. Większość tras znajduje się na północnej stronie, co zapewnia dobre warunki śniegowe. Paradiski to jeden z największych regionów zimowej turystyki we Francji, powstały z połączenia dwóch znanych stacji – La Plagne i Les Arcs, co daje razem ok. 425 km tras. La Plagne to obszar 125 tras o łącznej długości 215 km, Les Arcs to 114 tras o długości 210 km. Val Cenis to stacja położona na wysokości 1400 m n.p.m., tuż przy granicy włoskiej. W jej skład wchodzą dwa miasteczka w alpejskim stylu – Lansebourg i Lanslevillard. 44 trasy narciarskie mają łączną długość 80 km. Trzy Doliny (Les Trois Valles) rozciągają się na powierzchni ponad 400 km kw. i obejmują doliny: St. Bon, des Allues i Belleville. To największy zespół ośrodków narciarskich w Europie, na jednym karnecie można przejechać około 600 km tras! Jeździć można praktycznie od listopada do maja, a niewątpliwym plusem jest niesamowicie sprawny system wyciągów. Łączna liczba tras to 295. Najlepiej zatrzymać się w Meribel, położonym w samym sercu Trzech Dolin.

Les 2 Alpes to nowoczesna stacja narciarska o międzynarodowej renomie, położona na wysokości 1600 m n.p.m., u stóp największego w Europie lodowca. W tym miejscu narty przypina się praktycznie pod samym hotelem. Les 2 Alpes jest przeznaczony zwłaszcza dla lepiej jeżdżących narciarzy, bowiem znajduje się tu dużo stromizn i miejsc, dokąd nie dociera ratrak. Region ten to 200 km tras, w tym jedna z najdłuższych w Europie – Le Sarenne o długości 16 km.

KUPON PROMOCYJNY

dla pracowników Grupy Fiat i ich rodzin

Oszczędzasz 50 zł (1 miejsce w apartamencie bez wyżywienia) lub 100 zł (1 miejsce w hotelu, gasthofie, pensjonacie) z wyżywieniem (2 x dziennie) przy zakupie wczasów i zimowisk z katalogu ZIMA 2006 Biura Turystycznego SPORT CENTRUM z Bielska-Białej.
Warunkiem uzyskania upustu jest zgłoszenie się z załączonym kuponem promocyjnym do biura.

e-mail: s-c@sportcentrum.pl
www.sportcentrum.pl

„Sport-Centrum", ul. Piastowska 10, 43-300 Bielsko-Biała, tel., fax (33) 819 31 31, 811 97 77

FIAT 600

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
ACTUAL	**22.525**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.043.2
50th - wer. jubileuszowa	**23.290**	1108	54	150	6,0	3-drzwiowy	187.343.2

• 009 – ABS zł 1.955 • 025 – Klimatyzacja zł 2.975 • 028 – Elektrycznie sterowane szyby przednie zł 595 • 082 – Przystosowanie do montażu radia zł 170 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 112 – Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.615 • 195 – Dzielona tylna kanapa zł 340 • 210 – Lakier metalizowany zł 913,75 • 228 – Centralny zamek zł 297,50 • 313 – Radioodtwarzacz kasetowy zł 1.105 • 320 – Skórzana kierownica i gałka skrzyni biegów zł 340 • 431 – Felgi aluminiowe 13", opony 165/65/13" zł 1.232,50 • 457 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 502 – Poduszka powietrzna pasażera zł 935 • 564 – Radioodtwarzacz CD zł 1.360 • 5B2 – Lakier sportowy zł 212,5 • 890 – Pakiet Komfort zł 382,50

PANDA

1.1 ACTUAL	**25.330**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.010.0
1.1 ACTIVE	**26.945**	1108	54	150	5,7	5-drzwiowy	169.022.0
1.2 DYNAMIC	**30.430**	1242	60	155	5,6	5-drzwiowy	169.033.0
1.3 Multijet 16v ACTUAL	**31.450**	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.014.0
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	**33.830**	1248	70	160	4,3	5-drzwiowy	169.034.0
1.2 4x4	**36.890**	1242	60	145	6,6	5-drzwiowy	169.063.0
1.2 4x4 CLIMBING	**38.675**	1242	60	145	6,6	5-drzwiowy	169.073.0
1.3 Multijet 16v 4x4	**40.290**	1248	70	150	5,3	5-drzwiowy	169.064.0
1.3 Multijet 16v 4x4 CLIMBING	**42.075**	1248	70	150	5,3	5-drzwiowy	169.074.0

• 008 – Zamek centralny 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 przeciwmg. zł 510 • 102 – Spryskiwacze ref. zł 510 • 108 – Felgi alum. 14" + opony 185/65/14 zł 1.275 • 112 – Wpom. elektr. kierow. zł 1.487,50 • 140 – Klimatyzacja aut. zł 4.675 • 141 – Opony 165/70/14 (bieżnik wysoki GRIP) zł 0 • 182 – Cztery zagł. tylne tapicerowane zł 127,50 • 195 – Dzielona tylna kanapa 50/50 zł 340 • 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 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. radioodtwarzacz CD i MP3 zł 1.700 • 718 – System audio Hi-Fi (głośniki i subwoofer) zł 680 • 823 – Gniazdko 12V zł 85 • 876 – Zderzaki w kol. 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 768,40 • 4HS* – Mapa Wschodniej Europy (m. in. Polski) zł 680 • 530* – Mapa Włoch zł 731 • 533* – Mapa Niemiec zł 768,40 • 537* – Mapa Francji zł 768,40 • 538* – Mapa Belgii zł 768,40 • 540* – Mapa Holandii zł 768,40 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 768,40 • 548* – Mapa Austrii zł 768,40 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 768,40 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 768,40

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

PUNTO

1.2 ACTUAL	**28.475**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.010.4
1.2 ACTIVE	**29.495**	1242	60	155	5,7	3-drzwiowy	188.110.4
1.3 Multijet 16v ACTIVE	**36.720**	1248	70	164	4,5	3-drzwiowy	188.111.4
1.2 ACTUAL	**29.750**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.040.4
1.2 ACTIVE	**30.770**	1242	60	155	5,7	5-drzwiowy	188.140.4
1.3 Multijet 16v ACTUAL	**37.995**	1248	70	164	4,5	5-drzwiowy	188.141.4

• 008 – Zdalnie sterowany centralny zamek zł 382,5 • 009 – ABS zł 1.700 • 025 – Klimatyzacja i filtr przeciwpyłkowy zł 3.825 • 063 – Regulacja wysokości kierownicy, fotela kierowcy zł 467,5 • 082 – Przystosowanie do montażu radia zł 340 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 425 • 112 – Elektryczne wspomaganie kierownicy dual drive zł 1.615 • 195 – Dzielone oparcie tylnej kanapy zł 340 • 210 – Lakier metalizowan zł 1.232,5 • 268 – Dojazdowe koło zapasowe zł 255 • 315 – Radioodtwarzacz CD zł 1.275 • 329 – Skórzana kierownica zł 255 • 428 – Elektrycznie sterowane szyby przednie i centralny zamek zł 1.020 • 431 – Felgi aluminiowe Elegant 14", opony 185/60/H14" zł 1.275 • 502 – Poduszka powietrzna pasażera zł 935 • 505 – Boczne poduszki powietrzne zł 1.020 • 511 – Trzeci tylny zagłówek zł 425 • 614 – Kurtyny powietrzne zł 1.700 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 927 – Ochronne listwy boczne zł 170

GRANDE PUNTO

	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 ACTIVE	**32.980**	1242	65	155	6,1	3-drzwiowy	199.130.0
1.4 8v ACTIVE	**33.830**	1368	77	165	6,1	3-drzwiowy	199.133.0
1.3 Multijet 16v ACTIVE	**40.205**	1248	75	165	4,7	3-drzwiowy	199.131.0
1.4 8v ENERGY	**36.040**	1368	77	165	6,1	3-drzwiowy	199.233.0
1.3 Multijet 16v ENERGY	**44.540**	1248	90	175	4,6	3-drzwiowy	199.237.0
1.4 16v DYNAMIC	**41.140**	1368	95	185	b.d.	3-drzwiowy	199.234.0
1.9 Multijet 8v SPORT	**54.315**	1910	130	200	5,8	3-drzwiowy	199.436.0
1.2 8v ACTIVE	**34.255**	1242	65	155	6,1	5-drzwiowy	199.150.0
1.4 8v ACTIVE	**35.105**	1368	77	165	6,1	5-drzwiowy	199.153.0
1.3 Multijet 16v ACTIVE	**41.480**	1248	75	165	4,7	5-drzwiowy	199.151.0
1.4 8v ENERGY	**37.315**	1368	77	165	6,1	5-drzwiowy	199.253.0
1.3 Multijet 16v ENERGY	**45.815**	1248	90	175	4,6	5-drzwiowy	199.257.0
1.4 16v DYNAMIC	**42.415**	1368	95	185	b.d.	5-drzwiowy	199.254.0

• PAKIET ACTIVE STYLE (041, 097, 927) zł 510 • PAKIET ACTIVE COMFORT (008, 195, 352, 450) zł 850 • PAKIET ENERGY STYLE (431, 923, 927) zł 1.360 •PAKIET ENERGY COMFORT (025, 132, 564, 623) zł 3.825 • PAKIET SPORT GOLD (140, 347, 400, 508) zł 3.825 • PAKIET ENERGY/DYNAMIC GOLD (140, 347, 400, 508) zł 6.375 • 008 – Zdalnie sterowany centralny zamek zł 382,50 • 011 – Regulowana kolumna kierownicy w dwóch płaszczyznach zł 425 • 023 – Elektrycznie sterowane szyby tylne zł 510 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 3.825 • 041 – Lusterka podgrzewane, lakierowane, czujniki temperatury zewnętrznej zł 425 • 064 – Dead Locks zł 85 • 070 – Przyciemniane szyby tylne zł 340 • 082 – Instalacja radiowa – 6 głośników zł 467,50 • 097 – Lampy przeciwmgielne zł 510 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 425* • 108 – Felgi aluminiowe 15" (5-ramienne) opony 185/65" zł 1275 • 132 – Podłokietnik przedni zł 425 • 140 – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa zł 4.675 • 150 – Kolanowa poduszka powietrzna zł 510* • 195 – Dzielona tylna kanapa 40/60 zł 425 • 208 – Felgi aluminiowe 15" (10-ramienne) opony 185/65" zł 1.275 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.232,50 • 211 – Skórzana tapicerka Elegant zł 3.400 • 212 – Skórzana tapicerka Sport zł 3.400 • 256 – Pojemnik w bagażniku Cargo Box zł 255 • 320 – Skórzana kierownica i gałka skrzyni biegów zł 382,50 • 347 – Czujnik deszczu zł 510 • 352 – Korek wlewu paliwa zamykany na kluczyk zł 212,50 • 365 – System kontroli ciśnienia oponach zł 510* • 392 – ESP+ASR/MSR, HBA and Hill Holder zł 2.125 • 400 – Szklany dach Sky Dome zł 3.400 • 407 – Skrzynia biegów automatyczna MTA zł 4.250* • 4GE – Skrzynia 6-biegowa manualna zł 1.275* • 41A – Radio CD/MP3 z przyciskami na kierownicy zł 1.700 • 416 – Tempomat zł 1.275 • 42F – Aktywne zagłówki antiWhiplash zł 340 • 431 – Felgi aluminiowe 16" (14-ramienne) opony 195/55 wersja ENERGY zł 1.530 • 432 – Felgi aluminiowe 15" (10-ramienne) opony 185/65 wersja ACTIVE, ENERGY zł 1.275 • 432 – Felgi aluminiowe 15" (10-ramienne) opony 185/65 wersja SPORT zł 0 • 435 – Felgi aluminiowe 17" (10-ramienne) opony 205/45 wersja SPORT zł 425 • 439 – Felgi aluminiowe 16" (18-ramienne) opony 195/55 wersja ENERGY zł 1.530 • 439 – Felgi aluminiowe 16" (18-ramienne) opony 195/55 wersja DYNAMIC zł 0 • 450 – Regulacja wysokości siedzenia kierowcy zł 510 • 452 – Podgrzewane siedzenia przednie zł 850* • 505 – Boczne poduszki powietrzne zł 1.020 • 508 – Czujnik parkowania zł 850 • 511 – Trzeci zagłówek zł 340 • 55G – C1 – Bluetooth zł 850* • 4J3 – C2 – Bluetooth+USB zł 1.275* • 55Y – C3 – Bluetooth+USB+NAWIGACJA zł 2.125 • 564 – Radio CD z przyciskami na kierownicy zł 1.275 • 565 – Instalacja do zmieniarki CD zł 850 • 614 – Kurtyny powietrzne zł 1.275 • 623 – Elektryczna regulacja lędźwiowa siedzenia kierowcy zł 595 • 718 – System Hi-Fi z subwoofer 100W z przyciskami na kierownicy zł 850 • 733 – Filtr cząstek stałych DPF (dla silników Multijet) zł 2.550 • 802 – Lakier sportowy zł 1.232,5 • 823 – Gniazdo 12V w bagażniku zł 170 • 923 – Tylny spoiler zł 510 • 926 – Spoilery boczne zł 680 • 927 – Listwy boczne zł 212,5 • 965 – Trzeci pas bezwładnościowy z tyłu (wersja 5-osobowa) zł 85 • 980 – Pełnowymiarowe koło zapasowe 255

** szczegóły u sprzedawcy*

ALBEA 2006

1.4 8v ACTIVE	**30.260**	1368	77	162	6,9	4-drzwiowy	172.164.1
1.4 8v DYNAMIC	**33.660**	1368	77	162	6,9	4-drzwiowy	172.274.1

• 008 – Zdalne sterowanie centralnym zamkniem drzwi zł 382,5 • 009 – ABS (wymaga zamówienia klimatyzacji) zł 1.700 • 025 – Klimatyzacja zł 3.400 • 028 – Szyby przednie sterowane elektrycznie zł 680 • 097 – Reflektory przeciwmgielne zł 595 • 108 – Koła z lekkich stopów 14" zł 1.020 • 195 – Tylna kanapa dzielona zł 425 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.190 • 414 – Wbudowane radio samochodowe z odtwarzaczem CD i RDS zł 1.190 • 502 – Poduszka powierzna pasażera zł 1.020 • 626 – Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości oraz w części lędźwiowej zł 510 • 728 – Dwukolorowa deska rozdzielcza zł 1.020

IDEA SERIA 1

1.4 8v ENERGY	**43.137,50**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.011.1
1.3 Multijet 16v ENERGY	**48.322,50**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.015.1
1.4 8v DYNAMIC	**47.812,50**	1368	77	163	6,2	5-drzwiowy	135.511.1
1.4 16v DYNAMIC	**49.682,50**	1368	95	175	6,6	5-drzwiowy	135.512.1
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	**52.997,50**	1248	70	159	5,1	5-drzwiowy	135.515.1

• 023 – Elektrycznie sterowane szyby tylne zł 850 • 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 051 – Czujnik zmroku zł 255 • 070 – Przyciemniane szyby boczne i tylna zł 595 • 097 – Swiatła przeciwmgielne zł 425 • 102 – Spryskiwacze reflektorów zł 595 • 108 – Koła ze stopu 15", opony 195/60 R15" zł 1.530 • 431 – Koła ze stopu 15", opony 195/60 R15" zł 1.700 • 432 – Koła ze stopu 16", opony 205/50 R16" zł 2.550 • 406 – Koła stalowe, opony 195/60 R15" zł 255 • 132 – Podłokietnik siedzenia kierowcy zł 170 • 140 – Klimatyzacja automatyczna, 2-dwustrefowa (dopłata do wersji z klimatyzacją manualną) zł 2.550 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 245 – Sterowanie radiem na kierownicy (6 przycisków) zł 595 • 347 – Czujnik deszczu zł 255 • 357 – Relingi dachowe zł 595 • 365 – TPMS (czujniki ciśnienia powietrza w oponach) zł 595 • 392 – ESP (dynamiczna kontrola toru jazdy) zł 3.825 • 400 – Dwuczęściowy szklany dach otwierany elektrycznie zł 4.165 • 407 – Automatyczna skrzynia biegów (dostępna z silnikami 1.4 16v i 1.3 JTD) zł 4.250 • 40X – Wielofunkcyjne siedzenie tylne (jak w wersji Dynamic) zł 850 • 40Y – Regulacja lędźwiowa siedzenia kierowcy zł 170 • 416 – Cruise control zł 1.275 • 43H – Podłokietnik siedzenia pasażera zł 255 • 456 – Regulacja lędźwiowa siedzenia pasażera zł 170 • 499 – Zestaw do naprawy opon fix&go zł 85 • 505 – Poduszki powietrzne boczne zł 1.105 • 508 – Czujnik parkowania zł 850 • 563 – Zmieniarka płyt CD zł 1.190 • 564 – Radio z CD zł 1.530 • 614 – Kurtyny powietrzne boczne zł 1.275 • 709 – Sterowanie radiem i nawigacją na kierownicy (8 przycisków +3) zł 595 • 717 – Radio z cd mp3 zł 1.530 • 718 – Instalacja audio hi-fi z sub-wooferem zł 850 • 823 – Gniazdo z zasilaniem 12V w bagażniku zł 85 • 833 – Przystosowanie do radiotelefonu zł 340 • 835 – Schowki na podsufitce zł 255 • 904 – System CONNECT NAV+ zł 6.715 • 989 – Zestaw dla palących zł 85 • 352 – Korek wlewu paliwa zamykany na kluczyk zł 187 • 530* – Mapa Włoch zł 731 • 533* – Mapa Niemiec zł 768,4 • 537* – Mapa Francji zł 768,4 • 538* – Mapa Belgii zł 768,4 • 540* – Mapa Holandii zł 768,4 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 768,4 • 548* – Mapa Austrii zł 768,4 • 549* – Mapa Danii zł 768,4 • 356* – Mapa Portugalii zł 768,4 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 768,4 • 554* – Mapa Anglii zł 768,4 • 5B2 – Kolor pastelowy extraserie zł 680 • 802 – Kolor metalizowany extraserie zł 1.700 • 728 – Tapicerka z alcantary zł 2.975 • 129 – Pakiet zimowy zł 1.530 • 211 – Tapicerka skórzana zł 5.100 • 218 – Elektrycznie sterowane lusterka zł 425 • 082 – Przystosowanie do instalacji radia z głośnikami i anteną zł 340 • 256 – Pojemnik Cargo Box do bagażnika (opcja w wersji Active) zł 170 • 320 – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów zł 595 • 4DK – Dezaktywator poduszki powietrznej pasażera zł 170 • 923 – Spojler tylny zł 680

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

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 20 lutego 2006 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.

STILO EURO 4

	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 ACTIVE	**47.090**	1368	95	180	6,5	3-drzwiowy	192.3JA.2
1.9 Multijet 8v ACTIVE	**56.185**	1910	120	194	5,3	3-drzwiowy	192.3JL.2
1.9 Multijet 8v DYNAMIC	**60.435**	1910	120	194	5,3	3-drzwiowy	192.32L.2
1.9 Multijet 16v DYNAMIC	**66.215**	1910	150	209	5,6	3-drzwiowy	192.32M.2
1.4 16v ACTIVE	**47.940**	1368	95	178	6,7	5-drzwiowy	192.5JA.2
1.6 16v ACTIVE	**52.190**	1598	105	183	7,0	5-drzwiowy	192.5JB.2
1.9 Multijet 8v ACTIVE	**57.035**	1910	120	193	5,4	5-drzwiowy	192.5JL.2
1.9 Multijet 8v DYNAMIC	**61.285**	1910	120	193	5,4	5-drzwiowy	192.54L.2
1.9 Multijet 16v DYNAMIC	**67.065**	1910	150	207	5,8	5-drzwiowy	192.54M.2

STILO MW

1.4 16v ACTIVE	**50.490**	1368	95	176	6,8	5-drzwiowy	192.7JA.2
1.6 16v ACTIVE	**54.740**	1598	105	183	7,2	5-drzwiowy	192.7JB.2
1.9 Multijet 8v ACTIVE	**59.585**	1910	120	193	5,6	5-drzwiowy	192.7JL.2
1.9 Multijet 8v DYNAMIC	**63.835**	1910	120	193	5,6	5-drzwiowy	192.74L.2
1.9 Multijet 16v DYNAMIC	**69.615**	1910	150	207	5,8	5-drzwiowy	192.74M.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 • 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. z 6 przyciskami i gałka zmiany biegów pokryte skórą 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 pokryte 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 • 41I – Bluetooth zł 850 • 108 – Felgi alum. i opony 195/55/15 4 szt. zł 1.360 • 431 – Felgi alum. i poszerzone opony 205/55/16 91V 4 szt. (dla wersji 5-drzw.) zł 1.700 • 434 – Felgi alum. i poszerz. opony 205/55/16 91V 5 szt. zł 2.125 • 435 – Felgi alum. i poszerz. opony 215/45/17 87W zł 2.550 • 439 – Felgi alum. i poszerz. opony 205/55/16 91V 4 szt. (dla wersji 3-drzw.) zł 2.210 • 469 – Siedzenia tylne pochyl. i przesuw. niezal. zł 1.360 • 499 – FIX&GO (eliminuje koło zapasowe) zł 0 • 4C6 – Pakiet sportowy (felgi alum. i opony 215/45/17 87W + spojler tylny dachowy + spojlery boczne) – tylko dla wersji 3-drzwiowych zł 3.060 • 501 – Elektr. ster. podgrz. fotel kierowcy z funkcją pamięci zł 5.355 • 505 – Boczne poduszki pow. zł 1.105 • 508 – Czujnik parkowania zł 850 • 510 – Tylne boczne poduszki powietrzne zł 1.275 • 614 – Kurtyny powietrzne zł 1.105 • 5B2 – Lakier sportowy pastelowy zł 510 • 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 – Zmieniarka CD w schowku przed pasażerem zł 1.190 • 579 – Easy Go zł 2.295 • 709 – Kierow. z 11 przyciskami i dźwignia zmiany biegów pokryte skórą zł 680 • 718 – System Hi-Fi z subwooferem zł 1.275 • 727 – Dwukolorowa deska rozdzielcza (dla wersji 3-drzw.) zł 0 • 732 – Tapicerka skórzana dla wnętrza 727 zł 5.950 • 733 – DPF Filtr cząstek stałych dla silnika 1.9 Multijet 8v 120 KM zł 2.125 • 803 – Zapasowe koło dojazdowe (eliminuje koło zapasowe pełnowymiarowe) zł 0 • 904 – System CONNECT NAV+ z wyświetl. kolorowym 7" zł 7.225 • 914 – Pakiet COMFORT 1 (czujnik parkowania, deszczu i automat. światła) zł 1.105 • 923 – Spojler tylny dachowy zł 425 • 926 – Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzw.) zł 425 • 980 – Koło zapasowe pełnowymiarowe zł 0 • 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 768,40 • 4HS* – Mapa Wschodniej Europy (m. in. Polski) zł 680 • 530* – Mapa Włoch zł 731 • 533* – Mapa Niemiec zł 768,40 • 537* – Mapa Francji zł 768,40 • 538* – Mapa Belgii zł 768,40 • 540* – Mapa Holandii zł 768,40 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 768,40 • 548* – Mapa Austrii zł 768,40 • 554* – Mapa Wlk. Brytanii zł 768,40 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 768,40

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

NOWE DOBLÒ

1.4 8v ACTIVE	**38.165**	1368	77	148	7,4	4-drzwiowy	119.516.2
1.3 Multijet 16v z DPF** ACTIVE	**46.665**	1248	85	156	5,5	4-drzwiowy	119.518.2
1.9 Multijet 8v ACTIVE	**48.365**	1910	105	164	5,8	4-drzwiowy	119.513.2
Natural Power 1.6 16v/CNG (gaz) ACTIVE	**55.165**	1596	103benz./92gaz	163/154	9,2/9m^3	4-drzwiowy	119.514.2
1.3 Multijet 16v z DPF** FAMILY	**51.552,50**	1248	85	156	5,5	5-drzwiowy	119.528.2
1.9 Multijet 8v z DPF** FAMILY	**56.057,50**	1910	120	174	6,1	5-drzwiowy	119.529.2
1.4 8v DYNAMIC	**41.565**	1368	77	148	7,4	5-drzwiowy	119.716.2
1.9 Multijet 8v DYNAMIC	**51.765**	1910	105	164	5,8	5-drzwiowy	119.713.2

• 008 – Centr. zamek ster. z pilota zł 510 • 011 – Reg. kolumny kier. na wys. zł 340 • 025 – Klimatyzacja man. zł 3.400 • 041 – Elektrycznie ster. i podgrz. lusterka zł 467,50 • 055 – Dod. drzwi boczne przesuwne lewe zł 1.190 • 070 – Przyc. szyby boczne i tylne zł 425 • 072 – Przyst. pod radio (okablowanie + antena) zł 170 • 082 – Przyst. pod radio (okablowanie + antena + głośniki) zł 425 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 552,50 • 108 – Felgi aluminiowe 15" (14" dla Natural Power) zł 1.190 • 148 – Drzwi tylne podnoszone do góry zł 382,50 • 197 – Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 51 • 209 – Półka nad przestrzenią bagaż. zł 255 • 210 – Lakier metal. zł 1.232,50 • 357 Relingi dachowe zł 595 • 4BJ – Listwy bocz. w kol. nadwozia zł 340 • 360 – Podwyższony dach (zawiera 519) zł 3.485 • 428 – Elektr. opuszczane szyby + centr. zamek zł 1.275 • 451 – Radioodtw. kaset. zł 850 • 453 – Ogrz. siedzenie kierowcy (tylko z opcją 627) zł 722,50 • 5BY – Czujnik temp. zewn. zł 170 • 502 – Poduszka pow. pasażera zł 1.020 • 505 – Poduszki pow. boczne zł 1.020 • 508 – Czujnik parkowania zł 850 • 519 – Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe asymetryczne zł 467,50 • 564 – Radio z odtwarzaczem CD zł 1.190 • 585 – Przesuwny dach nad bagaż. zł 1.317,50 • 627 – Siedz. kierowcy z podł., reg. wys. i ledź. zł 382,50 • 678 – Fartuchy przeciwbłotne tylne (specyficzne) zł 68 • 711 – Sterowanie głosowe (dost. z 903) zł 1.105 • 833 – Przyst. do telefonu zł 297,50 • 876 – Zderzaki w kolorze nadwozia zł 510 • 903 – CONNECT NAV zł 6.630 • 904 – CONNECT NAV+ (radionawigator MAPA, CD, CDR, TEL. SIM) kartograficzny zł 8.500 • 980 – Zapasowe koło pełnowymiarowe (dla Fresh) zł 170 • 990 – Fartuchy przeciwbłotne przed. i tyl. zł 170 • 356* – Mapa Portugalii zł 768,40 • 530* – Mapa Włoch zł 731 • 533* – Mapa Niemiec zł 768,40 • 537* – Mapa Francji zł 768,40 • 538* – Mapa Belgii zł 768,40 • 540* – Mapa Holandii zł 768,40 • 542* – Mapa Szwajcarii zł 768,40 • 548* – Mapa Austrii zł 768,40 • 549* – Mapa Danii i Szwecji zł 768,40 • 554 – Mapa Wlk. Brytanii zł 768,40 • 574* – Mapa Hiszpanii zł 768,40

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

*** DPF - filtr cząstek stałych (dla silników diesla)*

	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
CROMA							
1.8 16v BUSINESS	**63.665**	1796	140	206	7,5	5-drzwiowy	194.730.0
1.9 Multijet BEZ DPF BUSINESS	**69.955**	1910	120	195	6,1	5-drzwiowy	194.732.0z4HY
1.9 Multijet 16v BEZ DPF ACTIVE	**77.095**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.747.0z4HY
1.9 Multijet 16v Z DPF ACTIVE AUT.	**82.620**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.748.0
1.8 16v DYNAMIC	**69.615**	1796	140	206	7,5	5-drzwiowy	194.750.0
1.9 Multijet BEZ DPF DYNAMIC	**75.905**	1910	120	195	6,1	5-drzwiowy	194.752.0z4HY
1.9 Multijet 16v BEZ DPF DYNAMIC	**82.195**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.757.0z4HY
1.9 Multijet 16v Z DPF DYNAMIC AUT.	**87.720**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.758.0
2.2 16v EMOTION	**85.510**	2198	147	210	8,6	5-drzwiowy	194.765.0
2.2 16v EMOTION AUT.	**89.760**	2198	147	205	9,7	5-drzwiowy	194.766.0
1.9 Multijet 16v BEZ DPF EMOTION	**85.595**	1910	150	210	6,1	5-drzwiowy	194.767.0z4HY
1.9 Multijet 16v Z DPF EMOTION AUT.	**91.120**	1910	150	205	7,1	5-drzwiowy	194.768.0
2.4 Multijet 20v Z DPF EMOTION AUT.	**110.415**	2387	200	216	8,0	5-drzwiowy	194.764.0

• brak opcji 4HY – brak opcji 4HY oznacza, że samochód posiada DPF (filtr cząstek stałych) – tylko dla silników diesla zł 1700 (dla samochodów Croma z automatyczną skrzynią biegów DPF standardowo w cenie samochodu • 392 – ESP, ASR, Hill Holder zł 2.465 • 505 – Poduszki powietrzne boczne przednie zł 1.020 • 510 – Poduszki powietrzne boczne tylne zł 1.105 • 150 – Poduszka powietrzna kolanowa kierowcy zł 850 • 347 – Czujnik deszczu zł 425 • 051 – Czujnik zmierzchu zł 425 • 416 – Cruise control zł 1.615 • 564 – Radio z CD zł 1.275 • 41A – Radio z CD MP3 (Active) zł 1.700 • 41A – Radio z CD MP3 (Dynamic, Emotion) zł 425 • 904 – Connect NAV+ zł 8075 • 4HS – CD Mapa Polski zł 680 • 530 – CD Mapa Włoch zł 731 • 533 – CD Mapa Niemiec zł 768,40 • 537 – CD Mapa Francji zł 768,40 • 574 – CD Mapa Hiszpanii zł 768,40 • 554 – CD Mapa Wielkiej Btrytanii zł 768,40 • 356 – CD Mapa Portugalii zł 768,40 • 538 – CD Mapa Belgii zł 768,40 • 540 – CD Mapa Holandii zł 768,40 • 542 – CD Mapa Szwajcarii zł 768,40 • 548 – CD Mapa Austrii zł 768,40 • 549 – CD Mapa Danii zł 768,40 • 369 – CD Mapa Finlandii zł 768,40 • 370 – CD Mapa Szwecji zł 768,40 • 371 – CD Mapa Norwegii zł 768,40 • 718 – System Audio Hi-Fi zł 850 • 563 – Zmieniarka CD w desce rozdzielczej zł 1.020 • 441 – Lusterka zwnętrzne składane elektrycznie zł 680 • 431 – Koła ze stopu 215/55/R16 zł 1.700 • 432 – Koła ze stopu 215/50/R17 (Active) zł 2.125 • 432 – Koła ze stopu 215/50/R17 (Dynamic) zł 850 • 433 – Koła ze stopu 225/45 R18 (Dynamic) zł 1.700 • 433 – Koła ze stopu 225/45 R18 (Emotion) zł 1.275 • 439 – Koła ze stopu 225/45 R18 10-ramienne (Dynamic) zł 2.125 • 439 – Koła ze stopu 225/45 R18 10-ramienne (Emotion) zł 1.700 • 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 • 097 – Reflektory przeciwmgielne zł 850 • 350 – Pakiet zimowy 102+110+452 zł 1.275 • 499 – Pakiet Fix&Go zł 255 • 213 – Alarm czujnikiem grawitacyjnym zł 1.105 • 210 – Lakier metalizowany zł 1.530 • 400 – Elektrycznie otwierany szklany dach zł 5.865 • 133 – Dodatkowa nagrzewnica firmy Eberspacher (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

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

• 009 – ABS zł 2.465 • 023 – Szyby tylne ster. elektr. zł 765 • 097 – Reflektory przeciwmgielne zł 425 • 025 – Klimatyzacja manualna zł 3.400 • 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 • 561 – 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 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)*

ULYSSE							
2.0 JTD ACTIVE	**97.920**	1997	109	174	7,0	5-drzwiowy	179.115.0
2.2 JTD 16v DYNAMIC	**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 2.932,50 • 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-os., 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 1.020 • 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 2.125

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

CENNIK SAMOCHODÓW obowiązujący od 1 lutego 2006 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
1.6 TS 16v IMPRESSION	**50.915**	1598	105	185	8,1	3-drzwiowy	190.521.2
1.6 TS 16v IMPRESSION	**53.465**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.621.2
1.9 JTD 8v IMPRESSION	**59.415**	1910	120	191	5,8	3-drzwiowy	190.535.2
1.6 TS 16v PROGRESSION	**61.965**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.021.2
1.9 JTD 8v PROGRESSION	**67.915**	1910	120	191	5,8	3-drzwiowy	190.135.2
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**73.015**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.127.2
1.6 TS 16v DISTINCTIVE	**65.875**	1598	120	195	8,2	3-drzwiowy	190.421.2
2.0 TS 16v DISTINCTIVE	**70.975**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.325.2
1.9 JTD 16v DISTINCTIVE	**76.925**	1910	150	208	5,9	3-drzwiowy	190.427.2
2.0 TS 16v SELESPEED DISTINCTIVE	**82.875**	1970	150	208	8,9	3-drzwiowy	190.825.2
1.6 TS 16v IMPRESSION	**52.615**	1598	105	185	8,1	5-drzwiowy	190.571.2
1.6 TS 16v IMPRESSION	**55.165**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.671.2
1.9 JTD 8v IMPRESSION	**61.115**	1910	120	191	5,8	5-drzwiowy	190.555.2
1.6 TS 16v PROGRESSION	**63.665**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.171.2
1.9 JTD 8v PROGRESSION	**69.615**	1910	120	191	5,8	5-drzwiowy	190.155.2
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**74.715**	1910	150	208	5,9	5-drzwiowy	190.177.2
1.6 TS 16v DISTINCTIVE	**67.575**	1598	120	195	8,2	5-drzwiowy	190.471.2
2.0 TS 16v DISTINCTIVE	**72.675**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.375.2
1.9 JTD 16v DISTINCTIVE	**78.625**	1910	150	208	5,9	5-drzwiowy	190.477.2
2.0 TS 16v SELESPEED DISTINCTIVE	**84.575**	1970	150	208	8,9	5-drzwiowy	190.875.2

• 015 – ASR zł 850 • 023 – Elektr. podn. szyb z tyłu zł 765 • 025 – Klim. manualna zł 4.675 • 082 – Przyst. do mont. radia zł 425 • 097 – Św. przeciwmg. zł 595 • 102 – Sprys. refl. zł 595 • 132 – Podłok. z przodu zł 425 • 182 – Dwa zagł. na kanapie tylnej zł 0 • 205 – Ogrz. dodat. (silniki Diesla) zł 850 • 210 – Lakier met. zł 1.530 • 211 – Tap. skórzana zł 3.825 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Refl. ksenonowe zł 2.890 • 270 – Lakier perłowy zł 6.375 • 302 – Głośniki tylne wysokotonowe zł 255 • 303 – Przyc. ster. radiem na kier. zł 510 • 320 – Kier. i dźw. zmiany biegów obszyte skórą zł 510 • 321 – Kier. i dźw. zmiany biegów ozdobione drewnem zł 765 • 392 – VDC (ESP) zł 1.615 (z ASR zł 2.465) • 400 – Dach otw. elektr. zł 2.550 • 410 – Lust. wew. ściemniające się zł 340 • 415 – Felgi alum. 15" („Sport" 5-otw.), op. 195/60 zł 0 – 1.870* • 416 – Tempomat (Cruise Control) zł 850 • 420 Felgi alum. 17" („Sport II" wieloszprychowe), op. 215/45 zł 1.700 • 431 – Felgi alum. 15" („Elegant" 10-otw.), op. 195/55 zł 0 – 1.870* • 432 – Felgi alum. 16" („Sport" 5-otw.), op. 205/55 zł 0 – 2.550* • 433 – Felgi alum. 17" („Sport" 5-otw.), op. 215/45 zł 1.700 – 2.975* • 435 – Felgi alum. 16" („Sport II" wieloszprychowe), op. 205/55 zł 850 – 2.550* • 439 – Felgi alum. 17" („Supersport" 6-otw.), opony 215/45 zł 1.700 – 2.975* • 454 – Reg. wys. fotela pas. zł 340 • 508 – Czuj. park. z tyłu zł 850 • 563 – Zmieniarka CD zł 1.275 • 564 – Radio z CD zł 1.785 • 709 – Przyc. ster. radiem i tel. na kier. zł 680 • 711 – Ster. głosowe zł 425 • 718 – System Hi-Fi BOSE z subwoof. zł 2.210 • 727 Tap. siedzeń z mat. sport. w kol. czarnym zł 0 • 728 – Tap. siedzeń z mat. AlfaTex zł 425 • 732 – Fotele sportowe – tap. skórzana zł 4.250 • 833 – Przyst. do mon. tel. GSM zł 680 • 903 – System teleinf. CONNECT NAV (piktogramy) zł 9.265 • 904 – System teleinf. CONNECT NAV+ (mapa) zł 12.750 • 976 – Lust. boczne lakier. w kol. nadw. zł 0 – 680* • 980 – Koło zap. pełnowym. zł 170 • 41A – Radio CD z mp3 zł 2.125 • 41I – Przyg. do montażu tel. GSM z funkcją Bluetooth zł 1.020 • Pakiet Ti zł 6.800 • Pakiet Klimatyzacja zł 1.105 • 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 BRERA

2.2 JTS 16v	**118.150**	2198	185	222	9,4	2-drzwiowy	177.111.0
2.2 JTS 16v Sky View	**124.100**	2198	185	222	9,4	2-drzwiowy	177.211.0
3.2 JTS V6 Q4 24v Sky View	**154.700**	3195	260	240	11,5	2-drzwiowy	177.237.0

• 102 – Sprys. refl. zł 909,5 • 135 – Fotele przed. reg. elektr., podgrz. zł 4.800 • 151 – Pod. pow. chroniąca kolana pas. zł 416,50 • 156 – Elementy deski rozdz. z matowego aluminium zł 0 – 595* • 210 – Lakier met. zł 2.465 • 211 – Tapicerka skórzana zł 3.655 • 213 – Autoalarm zł 1.734 • 230 – Refl. bi-ksenonowe zł 2.949,50 • 245 – Przyc. na kier. ster. radiem i tel. zł 0 – 527* • 341 – Lust. boczne skł. elektr. zł 0 – 765* • 396 – Dywaniki z przodu zł 221 • 416 – Tempomat (Cruise Control) zł 1.028,50 • 432 – Felgi alum. 17" 225/50 zł 0 – 1.615* • 433 – Felgi alum. 17" 225/50 zł 170 – 1.785* • 439 – Felgi alum. 18" 235/40 zł 5.015 – 6.800* • 563 – Zmieniarka CD zł 1.445 • 718 – System Hi-Fi BOSE z subwoof. zł 2.890 • 728 – Tapicerka z mat. Alfatex zł 0 – 450,50* • 732 – Tap. skórzana Frau Pieno Fiore zł 6.060,50 • 762 – Siatka zabezp. bagaże w bag. zł 59,50 • 803 – Koło zap. dojazdowe zł 382,50 • 833 – Przyg. do montażu tel. GSM zł 909,50 • 904 – System teleinf. CONNECT NAV+ 9.477,50 • 41A – Radio CD z MP3 zł 1.360 • 4DK – Dezaktywacja pod. pow. po stronie pas. zł 331,50 • 55G – Przyg. do montażu tel. GSM z sys. Bluetooth zł 1.275 • 57J – Szyba przed. z ciemnym pasem i ogrz. sfery wycier. zł 756,5 • 58J – Lusterka zew. skł. elektr., z pam. ustawień zł 1.122 • 58X – System naw. sat. z tel. GSM zł 8.585 • 5B2 – Lakier pastelowy specjalny zł 510 • 4A6 – Pakiet Widoczność 2 zł 629 • 4HS – Mapa Europy Wschodniej (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia) zł 833 • 356 – Mapa Portugalii zł 833 • 369 – Mapa Finlandii zł 833 • 371 – Mapa Norwegii zł 833 • 530 – Mapa Włoch zł 833 • 533 – Mapa Niemiec zł 833 • 537 – Mapa Francji zł 833 • 538 – Mapa Belgii zł 833 • 540 – Mapa Holandii zł 833 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 833 • 548 – Mapa Austrii zł 833 •549 – Mapa Szwecji i Danii zł 833 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 833 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 833

** w zależności od wersji*

ALFA ROMEO 166

2.4 JTD 20v PROGRESSION	**151.130**	2387	180	222	7,5	4-drzwiowy	136.114.1
3.2 V6 24v PROGRESSION	**162.350**	3179	240	241	12,5	4-drzwiowy	136.103.1
2.4 JTD 20v DISTINCTIVE	**157.080**	2387	180	222	7,5	4-drzwiowy	136.314.1
3.2 V6 24v DISTINCTIVE	**168.300**	3179	240	245	12,5	4-drzwiowy	136.303.1
3.2 V6 24v LUXURY	**170.850**	3179	240	245	12,5	4-drzwiowy	136.402.1

• 058 – Pakiet Ti zł 6.800 • 103 – Zasł. przeciwsł. zł 340 • 113 – Przed. siedz. podgrz. zł 2.975 • 135 – Przed. siedz. elektr. reg. i podgrz. z pamięcią fot. kierowcy zł 5.100 • 205 – Dod. ogrzewanie zł 2.975 • 210 – Lakier met. zł 2.380 • 211 – Tapic. ze skóry zł 4.845 • 213 – Autoalarm zł 1.870 • 253 – Ogrzew. części przed. szyby przy wycieraczkach zł 765 • 347 – Czuj. deszczu zł 500 • 386 – Sys. nawigacji zł 6.800 • 392 – VDC układ stab. tor jazdy zł 2.975 • 400 – Dach otw. elektr. zł 3.400 • 410 – Lust. wew. aut. przyc. zł 425 • 416 – Tempomat zł 850 • 431 – Felgi alum. 16" 205/55 CLASSIC zł 850 • 432 – Felgi alum. 17" 225/45 SPORT zł 1.105 – 1.700* • 435 – Felgi alum. 18" 235/40 SPORT zł 1.275 – 2.125* • 441 – Podwójne lust. elektr. odszr. zł 425 • 508 – Czuj. park. z tyłu zł 1.700 • 563 – Zmieniarka CD w bagażniku zł 1.700 • 564 – Radio Hi-Fi z CD i mag. na 3 CD zł 3.825 • 709 – Przyc. ster. radiem i tel. na kierownicy zł 850 • 728 – Tap. skórzana Blue/Red Style zł 6.545 • 833 – Przyg. do mont. tel. zł 425 • 863 Wbudowany tel. kom. zł 2.550 • 530 – Mapa Włoch zł 1.530 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.530 • 537 – Mapa Francji zł 1.530 • 538 – Mapa Belgii zł 1.530 • 540 – Mapa Holandii zł 1.530 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.530 • 548 – Mapa Austrii zł 1.530 • 549 – Mapa Danii zł 1.530 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 1.530 • 574 – Mapa Hiszpanii i Portugalii zł 1.530

** w zależności od wersji*

ALFA ROMEO 159

	CENA	CHARAKTERYSTYKA					
	cena (pln)	pojemność cylindrów cm^3	moc silnika KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	rodzaj nadwozia	kod
1.8 MPI 16v IMPRESSION	**76.075**	-	140	-	-	4-drzwiowy	140.211.0
1.9 JTS 16v IMPRESSION	**78.625**	1859	160	212	8,7	4-drzwiowy	140.212.0
1.9 JTDM 16v IMPRESSION	**84.065**	1910	150	210	6,0	4-drzwiowy	140.264.0
1.9 JTS 16v PROGRESSION	**93.925**	1859	160	212	8,7	4-drzwiowy	140.312.0
1.9 JTDM 16v PROGRESSION	**99.365**	1910	150	210	6,0	4-drzwiowy	140.364.0
2.2 JTS 16v PROGRESSION	**109.650**	2198	185	222	9,4	4-drzwiowy	140.315.0
2.4 JTDM 20v PROGRESSION	**132.600**	2387	200	228	6,8	4-drzwiowy	140.366.0
1.9 JTDM 16v DISTINCTIVE	**106.590**	1910	150	210	6,0	4-drzwiowy	140.464.0
2.2 JTS 16v DISTINCTIVE	**116.875**	2198	185	222	9,4	4-drzwiowy	140.415.0
2.4 JTDM 20v DISTINCTIVE	**139.825**	2387	200	228	6,8	4-drzwiowy	140.466.0
3.2 JTS V6 Q4 24v DISTINCTIVE	**152.575**	3195	260	240	11,5	4-drzwiowy	140.429.0

• 023 – Elekt. ster. szyby tylne zł 0 • 097 – Św. przeciwmg. zł 0 • 102 – Sprys. reflek. zł 909,5 • 103- Zasł. przeciwsł. na tylną szybę zł 340 • 140 – Klimat. aut. dwustrefowa zł 0 • 177 – Fotele przed. reg. elektr. zł 4.131 • 195 – Tylna kanapa skł. i dzielona (60/40) zł 0 • 204 – Klimat. aut. trójstrefowa zł 935 • 210 – Lakier met. zł 2.465 • 211 – Tap. skórzana zł 2.890 • 230 – Refl. bi-ksenonowe wraz ze sprys. refl. zł 2.949,5 • 245 – Przyc. na kier. ster. radiem i tel. zł 527 • 270 – Lakier perłowy zł 3.825 • 320 – Koło kierow. i dźw. zmiany biegów obszyte skórą zł 0 • 341 – Lust. boczne skł. elektr. zł 0 • 392 – VDC (ESP) - system stab. tor jazdy z sys. Brake Assistant i Hill Holder zł 0 • 415 – Felgi alum. 16" („ELEGANT" 7-otw.) z op. 215/55 zł 0 • 420 – Felgi alum. 17" („SUPER SPORT" podw. szprycha) z op. 225/50 zł 1.419,5 • 431 – Felgi alum. 16" („SPORT" prom.) z op. 215/55 zł 892,5 • 432 – Felgi alum. 17" („SPORT I" prom.) z op. 225/50 zł 2.992 • 433 – Felgi alum. 17" („ELEGANT I" diamentowe) z op. 225/50 zł 2.992 • 439 – Felgi alum. 18" („SUPER SPORT I" prom.) z op. 235/45 zł 5.542 • 452 – Podgrz. fotele przed. zł 1.266,5 • 454 – Reg. wys. fotela pas. zł 331,5 • 499 – Zestaw napr. zamiast koła zap. zł 0 • 508 – Czuj. park. z przodu i z tyłu zł 1.054 • 511 – Trzeci tylny zagł. zł 0 • 563 – Zmien. CD w bag. (10 płyt) zł 1.445 • 564 – Radio CD zł 0 • 717 – Radio CD z MP3 zł 1.360 • 718 – System Hi-Fi BOSE z subwoof. zł 2.431 • 728 – Tap. z mat. AlfaTex zł 450,5 • 803 – Koło zap. dojazd.zł 382,5 • 833 – Przyg. do montażu tel. GSM zł 909,5 • 904 – System teleinf. CONNECT NAV+ zł 9.477,5 • 980 – Koło zap. pełnowym. stal. zł 476 • 982 – Koło zap. pełnowym. alum. zł 680 • 44J – Fotel kier. i pas. z mech. reg. zł 221 • 57J – Szyba przed. z ciemnym pasem i ogrz. strefy wycier. zł 527 • 52B – Czuj. park. z tyłu zł 850 • 52Y – Ogrz. dod. (siln. Diesla) zł 238 • 58J – Lust. zew. skł. elektr., z pam. ustawień zł 1122 • 58X – Sys. naw. sat. z tel. GSM zł 8.585 • 4DK – Wył. pod. pow. po stronie pas. zł 0 • 40D – Pakiet WIDOCZNOŚĆ 1 zł 340 • 4A6 – Pakiet WIDOCZNOŚĆ 2 zł 629 • 4HS – Mapa Europy Wschodniej (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia) zł 833 • 356 – Mapa Portugalii zł 833 • 359 – Mapa Finlandii zł 833 • 371 – Mapa Norwegii zł 833 • 530 – Mapa Włoch zł 833 • 533 – Mapa Niemiec zł 833 • 537 – Ma-pa Francji zł 833 • 538 – Mapa Belgii zł 833 • 540 – Mapa Holandii zł 833 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 833 • 548 – Mapa Austrii zł 833 • 549 – Mapa Szwecji i Danii zł 833 • 554 – Mapa Wielkiej Brytanii zł 833 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 833

** usługi b-CONNECT są nieaktywne naterenie Polski*

ALFA 156 SW

1.6 TS 16v PROGRESSION	**73.525**	1598	120	200	8,3	5-drzwiowy	116.621.3
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**80.325**	1910	150	209	6,1	5-drzwiowy	116.846.3

ALFA 156 CROSSWAGON Q4

1.9 JTD 16v PROGRESSION	**99.450**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.026.3
1.9 JTD 16v DISTINCTIVE	**107.950**	1910	150	192	7,1	5-drzwiowy	116.076.3

102 – Sprys. refl. zł 595 • 104 – Roleta bag. zł 425 • 200 – Ogrz. dod. (tylko JTD) zł 1.700 • 208 – Felgi alum. 17" (podw. szprycha) chrom. zł 2.550 • 210 – Lakier met. zł 1.700 • 211 – Tapicerka skórzana zł 3.825 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Refl. ksenonowe zł 2.550 • 231 – Fotelik dla dziecka Isofix zł 935 • 245 – Przyc. w kier. sterujące radiem zł 510 • 263 – Connect zł 5.950 • 269 – Radionawigator zł 4.250 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 357 – Relingi dachowe alum. zł 1.275 • 400 – Elektr. otwierany dach zł 2550 • 416 – Tempomat zł 850 • 41I – System Bluetooth zł 1360 • 508 – Czujnik park. 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 – Przyst. do montażu tel. 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 GT

1.8 TS 16v IMPRESSION	**84.150**	1747	140	200	8,5	2-drzwiowy	125.432.0
1.9 JTD 16v IMPRESSION	**92.650**	1910	150	209	6,7	2-drzwiowy	125.533.0
1.9 JTD 16v PROGRESSION	**97.750**	1910	150	209	6,7	2-drzwiowy	125.333.0
2.0 JTS 16v PROGRESSION	**102.850**	1970	165	216	8,7	2-drzwiowy	125.335.0
2.0 JTS 16v 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 – Sprysk. refl. zł 595 • 132 – Podłokietnik z przodu zł 425 • 140 – Klimat. aut. dwustrefowa zł 4.675 • 210 – Lakier met. zł 1.700 • 211 – Siedzenia ze skóry zł 4.500 • 213 – Autoalarm zł 1.275 • 230 – Refl. ksenonowe zł 2.550 • 270 – Lakier perłowy zł 7.225 • 303 – Przyciski na kier. ster. 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 bag. 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 1 lutego 2006 r. Ceny z 15% upustem dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% upustu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku. Ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

LANCIA Y

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

• 025 – Klimatyzacja zł 3.825 • 041 – Lusterka zewn. elektr. ust. i podgrz. zł 442 • 097 – Światła p.mgielne zł 476 • 102 – Sprysk. refl. zł 680 • 140 – Autom. klimat. zł 4.675 • 241 – Lakier met. zł 935 • 245 – Przyciski ster. radiem na kier. zł 765 • 273 – Kanapa tylna 3-miejsc. zł 0 • 320 – Koło kier. i gałka dźwigni zm. biegów w skórze zł 425 • 347 – Czujnik deszczu zł 510 • 392 – System stab. toru jazdy ESP zł 2.040 • 40Y – Reg. lędź. fotela kier. zł 127,50 • 400 – Elektr. otwier. szklany dach Sky window zł 2.550 • 416 – Tempomat zł 1.020 • 431 – Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie1 zł 1.445 • 432 – Koła ze stop. lekkich + opony posz. Extra Serie2 zł 1.700 • 505 – Pod. pow. boczna przednia zł 1.190 • 508 – Czuj. parkowania zł 595 • 563 – Zmien. CD w bagaż. zł 1.870 • 564 – Radioodtw. CD zł 1.530 • 58B – Lakier opalizujący zł 595 • 717 – Radioodtw. CD MP3 zł 1.445• 718 – System audio HiFi Bose zł 2.975 • 727 – Tapicerka Alcantara zł 1.360 • 728 – Tapicerka Microfibra Madras zł 1.190 • 802 – Lakier Extraserie (kość słoniowa pastel) zł 510 • 803 – Małe koło zapasowe zł 127,50 • 904 – Connect Nav+ zł 6 800 • 927 – Listwy przeciwuderzeniowe zł 170 • 989 – Kit dla palących zł 170 • 365 – Mapa Portugalii zł 1.360 • 530 – Mapa Włoch zł 1.360 • 533 – Mapa Niemiec zł 1.360 • 537 – Mapa Francji zł 1.360 • 538 – Mapa Belgii zł 1.360 • 540 – Mapa Holandii zł 1.360 • 542 – Mapa Szwajcarii zł 1.360 • 548 – Mapa Austrii zł 1.360 • 549 – Mapa Danii zł 1.360 • 574 – Mapa Hiszpanii zł 1.360 • 4DL – Dwukol. nadw. i tapic. Glamour (kość słon+brąz lub kość słon. + czerw.) - wersja B-colore zł 2.270 • 4DL – Dwukol nadw. i tapic. Glamour (szary+brąz) - wersja B-colore zł 2.270

LANCIA MUSA

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

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

** – opcja niedostępna podczas premiery*

LANCIA PHEDRA

2.0 16v EXECUTIVE	110.415	1997	136	185	9,1	5-drzwiowy	180.311.0
2.0 JTD 16v EXECUTIVE	118.915	1997	109	174	7,2	5-drzwiowy	180.315.0
2.0 JTD 16v EMBLEMA A/T	129.965	1997	107	167	8	5-drzwiowy	180.445.0
2.2 JTD 16v EMBLEMA 6 biegów	145.265	2179	128	182	7,3	5-drzwiowy	180.457.0
3.0 24v EMBLEMA A/T	159.715	2946	204	205	11,5	5-drzwiowy	180.443.0

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

LANCIA THESIS

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

• 070 – Przyciemniane tylne szyby boczne zł 850 • 097 – Światła przeciwmgielne zł 1.020 • 103 – Osłona tylna sterowana elektrycznie zł 1.530 • 108 – Koła ze stopu 215/60/16", styl elegancki zł 1.530 • 205 – Dodatkowe ogrzewanie programowane, zdalnie sterowane* zł 4.675 • 223 – Zabezpieczenie przeciwkradzieżowe wolumetryczne, z czujnikiem podnoszenia i alarmem zł 2.040 • 241 – Lakier metalizowany zł 2.125 • 291 – Pokrowiec na narty zł 680 • 317 – Telewizor z wykorzystaniem wyświetlacza CONNECT zł 5.525 • 356 – Mapa Portugalii zł 1.785 • 368 – Ogrzewanie foteli tylnych zł 2.125 • 386 – Dynamiczny system nawigacji zł 5.950 • 400 – Dach otwierany z ogniwami słonecznymi zł 5.950 • 412 – Cruise control adaptacyjny* zł 5.950 • 435 – Koła ze stopu 225/55/17", styl sportowy zł 2.550 • 452 – Ogrzewanie foteli przednich zł 2.125 • 496 – Słuchawka telefonu z klawiaturą i wyświetlaczem zł 1.275 • 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 31 stycznia 2006 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 Zarządu: 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, 43-346 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: Bronisław Bartosik	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
13. Fiat 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
14. Sadi Polska - Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 57, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
15. 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
16. 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
17. 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. Fiat Bank Polska SA	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
3. 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

FIAT

Nowy Fiat Grande Punto od 36 700 zł.

Niech nic Cię nie powstrzyma przed poznaniem zupełnie nowego Grande Punto, czyli zdobywcy prestiżowych nagród: „Auto Europa" 2006 we Włoszech, „Złota Kierownica" w Niemczech, „Samochód Miejski" we Francji i rekordowego wyniku pięciu gwiazdek w testach bezpieczeństwa Euro NCAP. Przekonaj się sam, jak dobrze może być wyposażony samochód w tej klasie. Szczegóły w salonach Fiata.

Wyślij SMS-a o treści: PUNTO na nr 7190 (1 zł + VAT), żeby umówić się na jazdę próbną. Przetestuj go – niech nic Cię nie powstrzyma!

Infolinia: 0 801 19 19 19, koszt 1 jedn. operatora

www.fiatpunto.pl

Zużycie paliwa i emisja CO_2: 5,1 l/100 km, CO_2 145 g/km dla silnika 1.2