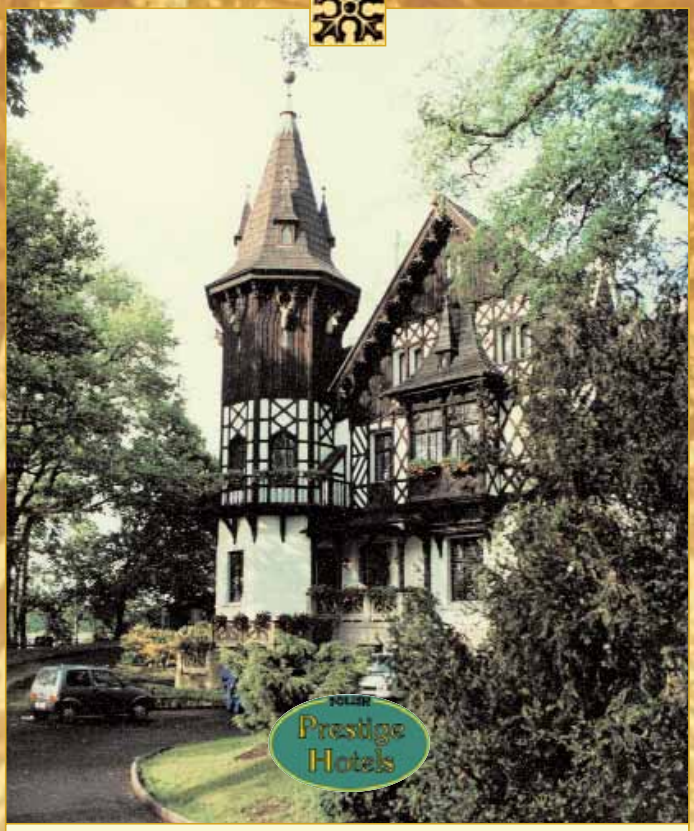
fiat wokół nas

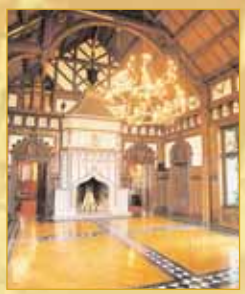
DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 36 - LUTY 2002

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Nowy Fiat Palio Weekend

Wygraj komputer
KONKURS
strona 20





HOTEL Noma RESIDENCE PROMNICE

HHHHH

Hotel NOMA RESIDENCE

mieści się w dawnej rezydencji myśliwskiej rodziny Hochbergów.

Zameczek Myśliwski został doskonale przystosowany do współczesnych wymogów użytkowych, a wysoko kwalifikowany personel potrafi zaspokoić wszystkie oczekiwania gości.

Do dyspozycji gości są apartamenty i pokoje hotelowe, cztery sale restauracyjne, stylowa winiarnia, kominki plenerowe, rowery, żaglówki i zaprzęgi konne.

Hotel NOMA RESIDENCE

Zameczek Myśliwski Promnice 43-210 Kobiór k/ Tychów tel./ fax 032/ 219 46 78, 219 40 63, e-mail: promnice@noma2.com.pl, www.noma2.com.pl

fot. M. Feodorów SATIZ Poland

w numerze

4 O tym się mówi

6 Nowa struktura Fiat Auto

7 Ze świata Fiata

8 Chwila refleksji: Michał Jamiołkowski

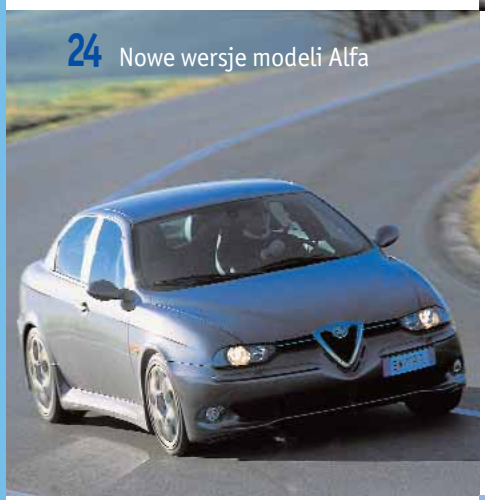
14 Nowy Palio Weekend

20 Konkurs: Zaprojektuj Fiata przyszłości

30 Nadchodzi nowe Ducato

32 Fiat Avio w Bielsku-Białej

10 Strategia Fiata na 2002 rok



24 Nowe wersje modeli Alfa

38 Kombajn TC z New Holland Bizon

40 Wspomnienia z Mikołajek

42 Plastikowy potop

48 Video: Magnolie na pustyni

49 Książki: Lektura pierwszej jakości

50 Podróże: Kopenhaga

52 Ekonomia: Bać się euro, czy nie?

54 Muzyka: The Doors

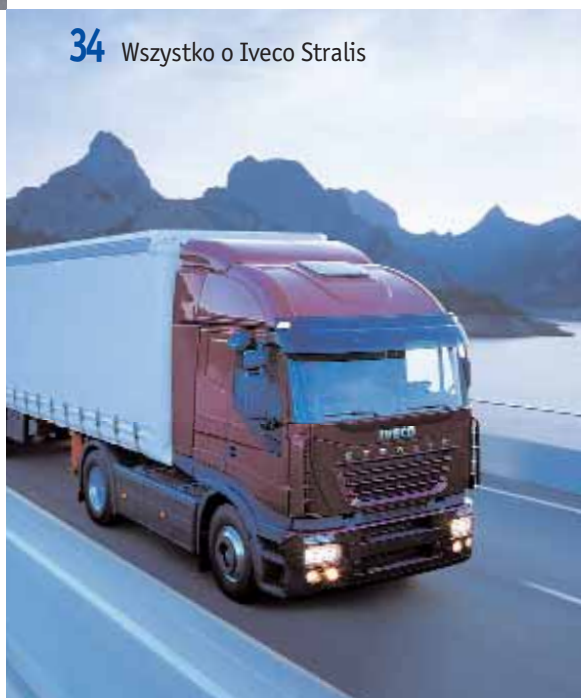
56 Kuchnia: Bakłażany

58 Kwiaty: Pora na przesadzanie

58 W obiektywie

62 Cennik samochodów

34 Wszystko o Iveco Stralis



fiat wokół nas
rok 7 – numer 36 – luty 2002

Wydawca: Fiat Auto Poland
43-300 Bielsko-Biała
Ul. Grażyńskiego 141
Tel. 033/8132775
Fax 033/8134176

Projekt wydawniczy: Satiz Poland sp. z o.o.

Dyrektor Wydawniczy: Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny: Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego: Francesco Novo

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat: Ettore Gregoriani

Biuro reklamy: Nikola Wajda
tel.: 033/813 27 61

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

Dyrektor Artystyczny: Massimo Buffa

Druk: Dimograf
Bielsko-Biała
Nakład: 15 000 egz.

Redakcja: Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
Filippo Gallino,
Jacek Albiński,
Mirosława Malich

Sekretariat: Gabriela Kolonko
e-mail: satizpolska@fiat.com

O tym się mówi

New Holland na Krupówkach

Podczas Pucharu Świata w skokach narciarskich, pod Wielką Krokwią pojawiły się, zgarniając śnieg i sypiąc piasek, ciągniki rolnicze New Holland. Można je było zobaczyć również na zakopiańskich Krupówkach.
Po obfitych opadach śniegu płocka firma New Holland Bizon postanowiła wspomóc zimową stolicę Polski w przygotowaniach do Pucharu Świata. Ciągniki poruszały się sprawnie po wąskich uliczkach wzbudzając ogromne zainteresowanie turystów, licznie przybyłych w tych dniach do Zakopanego.
To nie pierwsza tego typu akcja przeprowadzona przez firmę z Płocka. W ubiegłym roku ciągniki New Holland pomagały usuwać skutki powodzi w dwóch gminach województwa świętokrzyskiego.

Diesle z F. A. Powertrain Polska

Na początku lutego, w bielskiej spółce F. A. Powertrain Polska, należącej do Fiat-GM Powertrain, rozpoczęto montaż linii produkcyjnych nowego małego silnika wysokoprężnego z bezpośrednim wtryskiem. Uruchomienie produkcji tego nowoczesnego diesela o pojemności 1,25 l, którą usytuowano w hali o powierzchni ok. 40 tys. m kw., rozpocznie się pod koniec bieżącego roku. Przewidywana zdolność produkcyjna wyniesie 550 tys. sztuk, co oznacza, że dziennie schodzić będzie ponad 2,5 tysiąca silników. Montowane one będą w samochodach Fiata i General Motors, a prawdopodobnie także w pojazdach innych marek.
Inwestycje związane z budową linii pochłonęły w roku ubiegłym 200 mln zł; w tym planuje się przeznaczyć 800 mln zł. Łączny koszt budowy wyniesie ponad 300 mln euro.

FAP „Dobrodziejem sportu 2001"

Fiat Auto Poland został uhonorowany tytułem „Dobrodzieja sportu 2001". To zaszczytne wyróżnienie, przyznane przez Urząd Miasta w Bielsku-Białej, jest wyrazem uznania i podziękowania za finansowe i rzeczowe wspieranie bielskich stowarzyszeń kultury fizycznej oraz zaangażowania w rozwój sportu i rekreacji na terenie miasta.

F. A. Powertrain Polska „FIRMĄ ROKU 2001"

20 lutego br. w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej, firmie F. A. Powertrain Polska przyznano honorowy tytuł: „FIRMA ROKU 2001".
Nagrodę z rąk Bogdana Traczyka, prezydenta miasta, w obecności przedstawicieli bielskiego biznesu, polityków i lokalnych mass mediów, odebrali Czesław Świstak, prezes Zarządu oraz Tadeusz Świerczek, dyrektor generalny (na fot. po prawej).
Nagrodę, której symbolem jest statuetka Kobuza, już od sześciu lat przyznaje się najbardziej prężnym i najlepszym przedsiębiorstwom Bielska-Białej.
Tytuł firmy roku oraz statuetka stały się gospodarczym symbolem miasta.
F. A. Powertrain Polska otrzymał nagrodę za realizację inwestycji o wartości 1 miliarda złotych oraz wdrażanie nowoczesnych technologii i metod zarządzania.

NAGRODY ZA DOBRE WYNIKI W NAUCE W 2001 r.

Komitet ds. Nagród i Stypendiów FIAT, w imieniu spółek Grupy Fiat i Joint Ventures: GM – FIAT Worldwide Purchasing Poland i FIAT-GM Powertrain, działających w Polsce, ogłasza konkurs dla dzieci pracowników tychże spółek, w którym przewidziane zostały następujące nagrody:

50 NAGRÓD PO 3.300 ZŁOTYCH BRUTTO KAŻDA

dla pracowników, których dzieci w roku 2001 zdały egzamin maturalny ze średnią ocen nie niższą niż 4,8 i na dzień 31 grudnia 2001 nie ukończyły 20 lat (w odniesieniu do absolwentów liceum ogólnokształcącego) i 21 lat (w odniesieniu do absolwentów technikum).

70 NAGRÓD PO 4.700 ZŁOTYCH BRUTTO KAŻDA

dla pracowników, których dzieci w roku 2001 uzyskały dyplom licencjata lub inżyniera, z oceną nie niższą niż dobra (4), wydany przez uczelnię figurującą w oficjalnym wykazie uczelni i wyższych szkół zawodowych państwowych i niepaństwowych Ministerstwa Edukacji oraz, które na dzień 31 grudnia 2001 roku nie ukończyły 24 roku życia (w odniesieniu do absolwentów studiów trzyletnich) i 25 roku życia (w odniesieniu do absolwentów studiów czteroletnich).

83 NAGRODY PO 6.600 ZŁOTYCH BRUTTO KAŻDA

dla pracowników, których dzieci w roku 2001 uzyskały dyplom magistra lub lekarza z oceną nie niższą niż dobra (4) wydany przez uczelnię figurującą w oficjalnym wykazie uczelni i wyższych szkół zawodowych państwowych i niepaństwowych Ministerstwa Edukacji oraz, które na dzień 31 grudnia 2001 nie ukończyły 26 roku życia w odniesieniu do absolwentów studiów pięcioletnich i 27 roku życia w odniesieniu do absolwentów studiów sześcioletnich

Kandydaci ubiegający się o nagrodę muszą spełniać następujące warunki:

- są dziećmi pracowników wymienionych wyżej spółek i joint ventures działających w Polsce, którzy do dnia składnia wniosków konkursowych (data na wniosku) przepracowali, co najmniej jeden rok w jednej ze spółek Grupy FIAT lub w jednej z wymienionych joint ventures w Polsce;
- do dnia złożenia wniosku konkursowego (data na wniosku) nie byli pracownikami żadnej ze spółek Grupy Fiat ani wyżej wskazanych joint ventures.

Sposób przystąpienia do konkursu:

Wniosek konkursowy należy złożyć lub przesłać listem poleconym (z dopiskiem na kopercie „Komitet ds. Nagród") na adres:
Business Solutions Polska Sp. z o. o. (Se. d. A. P.),
ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała
w nieprzekraczalnym terminie do dnia 15 kwietnia 2002 r. Dla wniosków przesłanych pocztą decyduje data stempla pocztowego.

Do wniosków konkursowych należy dołączyć kopie następujących dokumentów:

- zaświadczenie potwierdzające pokrewieństwo uczestnika konkursu z pracownikiem jednej ze spółek FIAT lub jednej ze wskazanych joint ventures w Polsce (odpis skrócony aktu urodzenia),
- świadectwo dojrzałości wraz z otrzymanymi ocenami z egzaminu maturalnego,
- dyplom licencjata, inżyniera, magistra, lekarza z oceną końcową.

Komisja przyznająca Nagrody Grupy Fiat w Polsce może zażądać okazania oryginałów w/w dokumentów.

Przyznanie nagród:

Nagrody będą przyznawane na podstawie nieodwołalnej decyzji podjętej przez Komisję Przyznającą nagrody Grupy Fiat w Polsce. Komisja może poprosić zainteresowanych o dostarczenia dodatkowych informacji koniecznych do zaopiniowania wniosków i podjęcia ostatecznej decyzji. O wynikach konkursu osoby nagrodzone zostaną poinformowane listownie.

Puchar Alfy Romeo 2002

Rozpoczyna się nowy sezon Pucharu Alfa Romeo. W kwietniu, na torze Kielce, rozegrana zostanie pierwsza z sześciu rund rozgrywek.
W październiku dowiemy się, który z kierowców zdobędzie puchar i zostanie zwycięzcą sezonu.

Kalendarz Pucharu 2002

26-27	kwietnia	Kielce
25-26	maja	Poznań
6-7	lipca	Poznań
10-11	sierpnia	Kamień Śląski
4-5	października	Kielce
19-20	października	Poznań

1

2

3

1. PIERWSZA ALFA NA ZIEMI KANGURÓW

Najstarszy egzemplarz Alfy Romeo zakupiła australijska firma, która odrestauruje i wystawi model w swoim salonie. Egzemplarz pochodzący z 1915 roku jest jedynym jaki pozostał z 52 modeli typu G1. Jego historia jest bardzo ciekawa. W 1921 r. kupił go australijski przedsiębiorca, który niebawem zbankrutował. Samochód przeszedł w ręce wierzycieli, a po ich śmierci przywłaszczyła go sobie grupa pastuchów. Początkowo służył im do zapędzania bydła, a następnie wykorzystali silnik do uruchamiania pompy wodnej. Samochód w kiepskim stanie odnalazła grupa miłośników Alfy.

2. IVECO FORD CARGO MISTRZEM SPRAWNOŚCI

Na brytyjskie wyspy Scilly dotarł pierwszy egzemplarz Iveco Ford Cargo Tector 130E18 o ładowności 13 ton. Posłuży do zbierania odpadów, a jego bazą będzie St. Mary's – największa wyspa archipelagu, zamieszkała przez około 1.500 osób. Pojazd będzie pracował pięć dni w tygodniu.

Latem, kiedy dzięki turystom liczba osób przebywających na wyspie wzrasta do 6 tysięcy, jego tydzień pracy wydłuży się do sześciu dni. O wyborze modelu Cargo Tector zadecydowała jego wyjątkowa sprawność, która sprawdziła się właśnie w osobliwych warunkach panujących na wyspie.

3. FIATAVIO i ROLLS-ROYCE W AIRBUSIE 380

FiatAvio i brytyjski Rolls-Royce podpisały porozumienie dotyczące wspólnej realizacji nowego silnika Trent 900, przewidzianego dla największego transportowego samolotu świata: Airbus 380. Spółka, należąca do Grupy Fiat, odpowiada za projekt i realizację zespołu przeniesienia napędu. Poza FiatAvio i Rolls-Royce, w programie uczestniczą trzy amerykańskie spółki (Goodrich, Hamilton Sundstrand, Honeywell) oraz szwedzka Volvo.

Trend 900, o sile ciągu 37 ton, otrzyma certyfikat w 2004 roku. Został już wybrany przez linie lotnicze: Singapore Airlines, Virgin Atlantic i Qantas.

Nowa struktura Fiata Auto

W dniu 19 lutego w Turynie odbyło się doroczne sympozjum kadry kierowniczej Fiat Auto.
Podczas spotkania, dyrektor pełnomocny Spółki, Giancarlo Boschetti, przedstawił nową strukturę organizacyjną, składającą się z czterech Business Unit:

- Fiat/Lancia/Samochody Dostawcze
- Alfa Romeo
- Rozwój Międzynarodowy
- Usługi dla klientów

W nowej strukturze duże znaczenie będzie miał After Sales. Fakt, że jest to nowa jednostka biznesowa, świadczy o znaczeniu, jakie Fiat Auto przypisuje obsłudze posprzedażnej. Wyniki ekonomiczne tej działalności będą miały wpływ na cztery Business Unit.
Głównym celem reorganizacji jest: rozwój marek, umocnienie działalności w zakresie sprzedaży i obsługi posprzedażnej, wzmocnienie działalności międzynarodowej oraz rozwój usług finansowych i mobilności.
Nowa organizacja ukierunkowana jest na uwypuklenie cech charakterystycznych wszystkich marek, które stanowią majątek Fiata Auto.
Fiat będzie musiał skoncentrować się nad rozwojem samochodów przeznaczonych dla szerokiej rzeszy klientów poprzez innowacyjne wyroby. Lancia umocni swoją pozycję marki elitarnej i ekskluzywnej. Alfa Romeo, poprzez wzrost ilości sprzedawanych samochodów i wejście na nowe rynki, utrwali swoją pierwszoplanową pozycję wśród samochodów sportowych, stylowych i o wysokiej technologii.
Wszystkie Business Unit będą działały jak niezależne przedsiębiorstwa; każde z nich będzie ponosiło pełną odpowiedzialność za swoje wyniki ekonomiczne i finansowe. Będą posiadały swoje struktury organizacyjne zajmujące się: rozwojem wyrobu, produkcją, marketingiem, działalnością handlową oraz jakością i zarządzaniem zasobami ludzkimi.
Nowa organizacja umożliwi przyspieszenie i uproszczenie procesów decyzyjnych. Zwraca też większą uwagę na zadowolenie klienta, co jest głównym celem Fiata Auto.
Na szczeblu centralnym pozostaną rodzaje działalności i piony, które konieczne są do zapewnienia synergii pomiędzy wszystkimi Business Unit. Zarządzanie współpracą z General Motors zostało powierzone działowi centralnemu, natomiast rozwój działalności operacyjnej – jednostkom Business Unit.

Turyn, 19 luty 2002

Schemat organizacyjny

Dyrektor generalny i pełnomocny:	Giancarlo BOSCHETTI
Business Unit Fiat/Lancia/ Samochody Dostawcze:	Gianni CODA
Business Unit Alfa Romeo:	Daniele BANDIERA
Business Unit Rozwój Międzynarodowy:	Jan NAHUM
Business Unit Usługi dla klientów:	Silvano CASSANO
Business Unit After Sales:	Raimondo BELTRAMO
Purchasing:	Tommaso LE PERA
Powertrain:	Nunzio PULVIRENTI
Inżynieria Wyrobu i Procesu:	Walter MORTARA
Logistyka:	Gianluigi SERI
Jakość:	Vincenzo NERVI
Rozwój Przedsiębiorstwa:	Giuseppe PERLO
Finanse, Administracja i Kontrola:	Diego PISTONE
Zasoby Ludzkie:	Giuseppe ALESSANDRIA
Środowisko i Relacje Instytucjonalne:	Vincenzo RUOCCO
Usługi Prawne:	Giorgio FOSSATI
Relacje Prasowe:	Simone MIGLIARINO

Chwila refleksji

Bałem się. Krzywej wieży

Michał Jamiołkowski

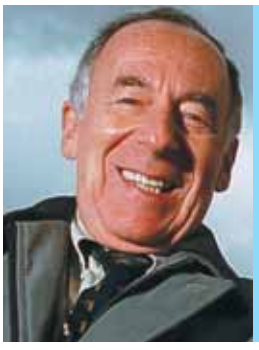
Pierwszy raz zobaczyłem Krzywą Wieżę w 1961 r., tuż po przyjeździe do Włoch, po studiach w Polsce. Nie przyszło mi wtedy do głowy, że będę się nią kiedyś zajmował. Tym bardziej nie pomyślałem, że należałoby tę wieżę wyprostować.

Nikt nie mówił o tym we Włoszech. O ratowaniu zabytku zaczęło się poważnie myśleć w 1985 roku, ale wszystko zatrzymało się z powodów biurokratycznych. Wtedy nie miałem jeszcze z tym nic wspólnego. Naprawdę można było zająć się Krzywą Wieżą dopiero po 1990 roku, kiedy rząd włoski wydał odpowiednią ustawę. W praktyce rząd przejął budowlę i przekazał ją nam, trzynastu profesorom uniwersyteckim mówiąc: róbcie z nią, co chcecie, najważniejsze, żebyście ją uratowali. Tak zaczęła się moja przygoda i zarazem bardzo ciężka praca. Było to wielkie wyzwanie, które na początku mnie przerażało. Nie wierzyłem w sukces, bo bałem się trudności organizacyjnych. Nasz komitet był już przecież siedemnastym w historii Republiki Włoskiej. Poprzednim nie udało się nic zrobić, ponieważ słynna dzwonnica budziła zbyt wiele emocji, z zazdrością włącznie. Bój o nią toczyły stale dwa ministerstwa: robót publicznych i kultury. Każde z nich mówiło: wieża jest nasza! To, że w końcu udało się ruszyć z miejsca zawdzięczamy dalekowzroczności ówczesnego premiera, Giulio Andreottiego. Wszystko dlatego, że w 1989 roku zupełnie niespodziewanie runęła wieża w Pawii, dzwonnica katedry z XIII wieku. Nie była krzywa, trzymała się prosto. Wtedy uświadomiono sobie, że tym bardziej taki sam los może spotkać zabytek z Pizy. Rząd podjął decyzję, że trzeba uregulować jego status i zabrać się do pracy. Oczywiście nie było w ogóle mowy o prostowaniu konstrukcji. Od samego początku naszym celem było powstrzymanie gwałtownie rosnącego przechyłu. Udało nam się nawet więcej, bo zmniejszyliśmy go o 44 centymetry, wracając do stanu z lat 1790-1800.

Przyznam szczerze, że bałem się, iż w trakcie naszych prac budowla się zawali. Już na samym początku zdaliśmy sobie sprawę, że zagrożenie jest realne. Do tej pory z grozą wspominam wrzesień 1995 roku, który nazwaliśmy czarnym wrześniem. W trakcie robót odkryliśmy, że w latach 30. dziewiętnastego wieku dwóch architektów majstrowało coś przy fundamentach, co nie zostało nigdzie odnotowane. Z tego powodu na naszych oczach wieża zaczęła się raptownie przechylać. To był bardzo dramatyczny moment. Udało nam się zapobiec katastrofie, ale to, co wtedy przeżyłem to prawdziwy koszmar.

Były również zabawne sytuacje. Okazało się, że pewien chiński architekt postanowił za wszelką cenę wcielić w życie swój projekt. To był członek KC partii komunistycznej, osobistość bardzo wpływowa, architekt, który zajmował się całe życie konserwacją pagód – więc czymś zupełnie odmiennym. Za nim murem stanęła partia. Z jej przedstawicielem przyjechał do Włoch. Przyjąłem go w Turynie na politechnice i powiedziałem, że jeśli ma konkretny pomysł, to jesteśmy gotowi wziąć go poważnie pod uwagę. Odpowiedział, że nie chce go ujawnić, bo to tajemnica. Potem dał mi na szczęście spokój.

Trzeba wyraźnie i uczciwie powiedzieć, że to, co zrobiliśmy, nie jest naszym pomysłem. W 1962 roku nieznany



fot. Fabio Muzzi

Michał (Michele) Jamiołkowski, 69 letni profesor politechniki w Turynie. Urodzony we Lwowie. Jeden z najsłynniejszych Polaków we Włoszech. Prasa nazywa go supermanem i cudotwórcą. Przewodniczący międzynarodowego komitetu ekspertów, którym udało się uratować Krzywą Wieżę w Pizie.

fot. Fabio Muzzi

nikomu rzymski inżynier lądowy o nazwisku Terracina, w artykule na łamach renomowanego angielskiego czasopisma „Geotechnic", przedstawił propozycję tego, co my następnie zrealizowaliśmy. O jego pomyśle umocnienia fundamentów przypomnieli sobie inżynierowie z Meksyku, którzy chcieli powstrzymać zapadanie się katedry w stolicy kraju. Dopiero tam, na miejscu, ja i dwóch moich kolegów zdaliśmy sobie sprawę, że przy znacznie większych środkach ostrożności również w Pizie należy zastosować tę metodę. Przystąpiliśmy do żmudnego wydobywania ziemi spod fundamentów. Następnym etapem były „zastrzyki" z cementu.

Pewnym krokiem wchodzę po 295 stopniach dzwonnicy. Tego nie widać gołym okiem, ale budowla jest całkowicie stabilna. Daję jej gwarancję na 300 lat. Dalej w przyszłość nie wybiegam, nie ma przecież nic wiecznego. Wszystkie zabytki muszą kiedyś umrzeć. Poza tym wieża może się zawalić z innego powodu niż pochylenie. Większość członków naszego komitetu – inżynierów, historyków sztuki, architektów i konserwatorów była przeciwna udostępnieniu wieży zwiedzającym. Twierdzili, że nie została wybudowana po to, by do niej wchodzić. Krakowskim targiem zaproponowałem więc „numerus clausus": zwiedzanie w grupach po 30 osób co 40 minut.

Przyznam szczerze, że nie chciałbym zajmować się już żadną krzywą wieżą. Najgorsze było nieustanne zmaganie się z urzędnikami i biurokracją. Kiedyś ministerstwo robót publicznych poprosiło mnie o natychmiastowe przygotowanie raportu o stanie prac. Kilka dni później minister zadzwonił do mnie znowu z prośbą o to samo sprawozdanie, bo je zgubił. To było gorsze od największego nawet przechyłu.

Notowała Sylwia Wysocka

Restrukturyzacje przemysłowe, reorganizacja Fiat Auto, wyzbycie się niektórych rodzajów działalności, podwyższenie kapitału o jeden miliard euro - to strategia Fiata na rok 2002. Pierwszeństwo ma wzrost obrotów, umiejętne zarządzanie pracownikami, przebudowa procesów.

Trudny rok

Rok 2002 będzie pracowity dla Grupy Fiat. Międzynarodowy kryzys ostatnich miesięcy roku ubiegłego i osłabienie rynku motoryzacyjnego wymusiły całą serię decyzji strategicznych, mających zapobiec nadciągającym trudnościom. Podjęte kroki mają doprowadzić do restrukturyzacji przemysłowej na sumę około 800 milionów euro, sprzedaży niektórych przedsiębiorstw i rodzajów działalności, reorganizacji sektora Auto, emisji obligacji przekraczającej wartość dwóch miliardów dolarów wymienialnych na akcje General Motors, oraz podwyżkę kapitału akcyjnego o miliard euro.

Wszystkie te inicjatywy podjął Zarząd na początku grudnia zeszłego roku i nad ich trudną realizacją skoncentrują się w najbliższych miesiącach pracownicy Grupy. Giovanni Agnelli powiedział, że będzie to „kolejne wyzwanie, które Fiat podjął w ciągu swojej historii".

Podjęte decyzje powinny pozwolić przedsiębiorstwu osiągnąć rentowność strukturalną, chociaż z pewnym opóźnieniem w stosunku do planów. Pomimo sytuacji na rynkach, która w 2002 roku może okazać się bardzo niekorzystna. Chcąc zapewnić sobie bezpieczne warunki startu w rok 2002, Grupa postanowiła zwiększyć elastyczność i skuteczność struktury (poprawiając rentowność poprzez obniżenie kosztów) i finansów (ograniczając zadłużenie).

Trzy drogi w rok 2002

Do osiągnięcia celów wyznaczonych przez zarząd, przedsiębiorstwo będzie zdążać trzema drogami. Pierwsza z nich to zwiększenie przychodów. „Nasza przyszłość, nasz wzrost, planowane przez nas przejęcia – tłumaczy Paolo Cantarella, dyrektor generalny i pełnomocny Grupy – zależą od naszych umiejętności generowania obrotów".

Oprócz zwrócenia zwiększonej uwagi na wzrost przychodów, Grupa musi wzmocnić kontrolę nad środkami finansowymi, tzn. nad saldem przychodów i rozchodów. Cel ten wymaga umiejętności konfrontowania siebie z najlepszymi w Grupie i poza nią; tak, aby wszyscy czuli się odpowiedzialni za finanse".

Drugi filar działań to pracownicy. „Sposób realizacji strategii, planów, i programów, zależy bowiem od nas, od tego jak działamy, od stopnia motywacji i satysfakcji z pracy" – mówi Cantarella.

Trzecim filarem 2002 roku będzie realizacja programu „Next", który służy przedsiębiorstwu do reorganizacji podstawowych procesów: od rozwoju wyrobu – do produkcji, od zaopatrzenia – do logistyki, od utrzymania ruchu – do przyjmowania i realizacji zamówień. Next powinien przynieść w 2002 r. znaczące korzyści w rachunku ekonomicznym tak pod względem ograniczenia kosztów, jak i wzrostu przychodów przedsiębiorstwa, które pod każdym względem będzie działać szybciej, wydajniej, skuteczniej.

Prezes Fiat SpA, Paolo Fresco (z lewej) i dyrektor generalny Paolo Cantarella. Na poprzedniej stronie: prezes honorowy Grupy, Giovanni Agnelli

Nikt nie ukrywa, że czeka nas ciężka praca, ale – podkreśla Cantarella – „musimy sobie zdać sprawę ze strategii oraz posiadanych zasobów i kompetencji potrzebnych do usatysfakcjonowania pracowników, klientów, akcjonariuszy i wykazania się zadowalającym nas rachunkiem ekonomicznym. Potrzebna nam będzie determinacja, typowa dla ludzi Fiata. Determinacja, która rodzi się z zawodowych kompetencji, z niezadowolenia z biegu rzeczy, z dumy i usprawiedliwionych ambicji osób, które czują, że posiadają pomysły i energię niezbędną do osiągnięcia celów".

Grudniowe decyzje zarządu

Chcąc lepiej zrozumieć warunki, w jakich obecnie działa Fiat, trzeba przeanalizować miniony rok. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy przedsiębiorstwo było na dobrej drodze do osiągnięcia poprawy rentowności i ograniczenia zadłużenia. Później nastąpiło pogorszenie międzynarodowej koniunktury gospodarczej, które ze Stanów Zjednoczonych rozprzestrzeniło się na inne obszary. Wydarzenia 11 września jeszcze bardziej pogłębiły negatywne nastroje wpływając na inwestycje i konsumpcję, chociaż ta ostatnia była utrzymywana na dość wysokim poziomie za pomocą agresywnej polityki handlowej.

Chcąc stawić czoła zapowiadającym się trudnościom (początek 2002 roku nie dał sygnałów poprawy), Grupa zdecydowała się działać na kilku frontach. Przede wszystkim zdecydowała się na przyspieszenie restrukturyzacji przemysłowej, ponosząc nadzwyczajne koszty (800 milionów euro w roku obrachunkowym 2001). Wynikiem tych działań jest racjonalizacja i ograniczenie zdolności produkcyjnej oraz obecności w innych krajach. W latach 2002-2004 zostanie zamkniętych 8 zakładów, oprócz 10, o zamknięciu których informowano. (w tym dwa we Włoszech). Redukcja personelu poza Włochami obejmie około 6 tysięcy osób.

Zdefiniowano również nową organizację Fiat Auto. Od pierwszych miesięcy 2002 roku przedsiębiorstwo zostanie podzielone na cztery jednostki biznesowe: Fiat/Lancia, Alfa Romeo, Rozwój międzynarodowy, Usługi. Będzie to bardzo delikatna operacja, ponieważ jest to sektor z największymi problemami w zakresie udziałów i rentowności, w którym najtrudniej jest przenieść na wyniki ekonomiczne to, co jest jego silną stroną: umiejętności, wiedza techniczna, majątek złożony z marek, silna obecność na rozwiniętych i rozwijających się rynkach.

Celem manewru Fiata Auto jest skoncentrowanie zasobów na sile i pozycji marek, przyspieszając i usprawniając procesy decyzyjne, przenosząc odpowiedzialność za rachunek ekonomiczny niżej, bliżej rynku i klienta oraz zwiększając właściwe podejście do personelu oparte na szacunku i ocenie jego wartości. Taki jest sens powstania Business Unit, działającego jak prawdziwe przedsiębiorstwo, które opracowuje własne plany, rozwija i produkuje własne wyroby, zarządza własnymi dostawcami, ►

► bierze odpowiedzialność za marketing i sprzedaż.

W wyniku tych zmian organizacyjnych odszedł ze stanowiska dyrektor generalny i pełnomocny Fiat Auto, Roberto Testore. Na jego miejsce został powołany Giancarlo Boschetti, który od 1990 roku kierował Iveco. Na stanowisko dyrektora generalnego i pełnomocnego Iveco mianowano Michela del Lambert.

Wprowadzono zmiany do strategii wyzbycia się części działalności na sumę około dwóch miliardów euro w 2002 roku. Ze względu na trudną sytuację w gospodarce, nie udało się zakończyć w 2001 roku zapowiadanej cesji Magneti Marelli. Potwierdzając zaangażowanie w działania zmierzające do ograniczenia zadłużenia, poszerzono zakres możliwych cesji na większą liczbę działalności non-core, tak przemysłowych, jak i innych. Zarząd zatwierdził również emisję obligacji pięcioletnich na około dwa miliardy dolarów wymienialnych na około 32 miliony akcji General Motors (dla zróżnicowania źródeł finansowania i ograniczenia ciężaru zobowiązań w najbliższych latach). Obligacje, wyemitowane 11 grudnia 2001, zostały objęte w całości.

Na koniec podjęto decyzję o podwyżce kapitału akcyjnego o około miliard euro, jako opcję dla wszystkich kategorii akcji, z jednoczesną emisją warrantów na objęcie akcji zwykłych.

Nadzwyczajny plan i sytuacja

Paolo Fresco, prezes Fiata, komentuje: „W tym momencie jesteśmy w nadzwyczajnej sytuacji. Dlatego musieliśmy podjąć równie nadzwyczajne środki”.

Z punktu widzenia strategicznego w 2001 roku Grupa dokonała jednak postępu. Dzięki operacji Montedison, która pozwoliła przekształcić ukryte aktywa w mocną działalność przemysłową, oraz dzięki rozwojowi usług. Również z operacyjnego punktu widzenia Fiat odnotował dobre wyniki w wielu sektorach, łącznie z CNH, w którym nastąpiła znaczna poprawa, pomimo trudności rynkowych. FiatAvio nadal osiąga dwucyfrową rentowność, Toro uzyskał pozytywny wynik operacyjny, co nie jest częste w tym sektorze. Obroty Business Solutions osiągnęły 1,8 miliarda euro już w pierwszym roku jego działalności. Nie można pominąć Ferrari, gdzie tak dużo się dzieje na polu przemysłowym i sportowym.

„Niestety – stwierdza Fresco – ponad 50% Grupy, sektor Auto i związane z nim branże, przeżywają trudności. Skutki ataków terrorystycznych w Stanach Zjednoczonych przyczyniły się do dalszego pogorszenia sytuacji. Reakcja rynków nie jest jeszcze wyraźna, ale doświadczenie zdobyte w czasie poprzednich kryzysów (wojna Yom Kippur, wojna w Zatoce) mówią nam, że musimy być przygotowani na najgorsze”.

Dlatego w grudniu zeszłego roku podjęto takie, a nie inne decyzje. „Należy dokonać kapitalizacji zmiany – tłumaczy Fresco. – Nie trzeba się jej obawiać, ale wykorzystać do poprawy własnej pozycji. Jeżeli u podstaw naszych problemów leży biurokracja – postarajmy się przenieść naszą uwagę i energię z pogoni za wewnętrznymi potrzebami, w pogoń za klientem. Musi wzrosnąć zainteresowanie ograniczaniem kosztów w myśl zasady: mniej kosztów, więcej zysku. Na koniec: nie ma prawdziwego zysku bez generowania środków finansowych, co oznacza podwojone obroty”.

W sumie Grupa musi przemyśleć swój system pracy, wykorzystać obecną nadzwyczajną sytuację do wprowadzenia zmian oraz podjęcia odważnych inicjatyw. Tworzymy nie Fiata, w którym pracuje się więcej, ale Fiata, w którym pracuje się lepiej. Fresco podsumowuje: „Do realizacji tych zamierzeń potrzeba zwiększyć delegowanie odpowiedzialności, porównywać się z konkurencją, wprowadzać więcej innowacji, poświęcać więcej czasu i uwagi komunikacji, śledzić metodycznie jakość wyników. Tego potrzebujemy. Ogólnie wiadomo, że ludzie Fiata w trudnych momentach, potrafią dać z siebie wszystko. Udowodnijmy to również tym razem”. ■

FIAT bezpieczenia

02-801 Warszawa, ul. Puławska 405
tel. (0-22) 544 14 70, 544 14 71, fax: (0-22) 544 14 74
e-mail: centrala@fiatubezpieczenia.pl

SPECJALNA OFERTA
dla pracowników Grupy Fiat
SZCZEGÓŁY U DEALERÓW

Ubezpieczenia komunikacyjne

atrakcyjne pakiety ubezpieczeń (OC-AC-NW),
zielona karta

Ubezpieczenie osoby zaciągającej kredyt z FIAT Banku na zakup samochodu

terminowe ubezpieczenie życia
na czas trwania kredytu, zabezpieczenie kredytu

Ubezpieczenia majątkowe

ubezpieczenie mieszkań, budynków, ruchomości domowych, mienia od kradzieży z włamaniem i rabunku, od ognia i innych zdarzeń losowych, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

Zbiorowe ubezpieczenia dla pracowników

ubezpieczenie dla pracowników zakładów pracy, zapewniające kompleksowe świadczenia dla Ubezpieczonego i Jego bliskich

Indywidualne ubezpieczenia na życie

finansowe zabezpieczenie na przyszłość Ubezpieczonego i Jego rodziny

Druga młodość Palio Weekend

Jacek Albiński

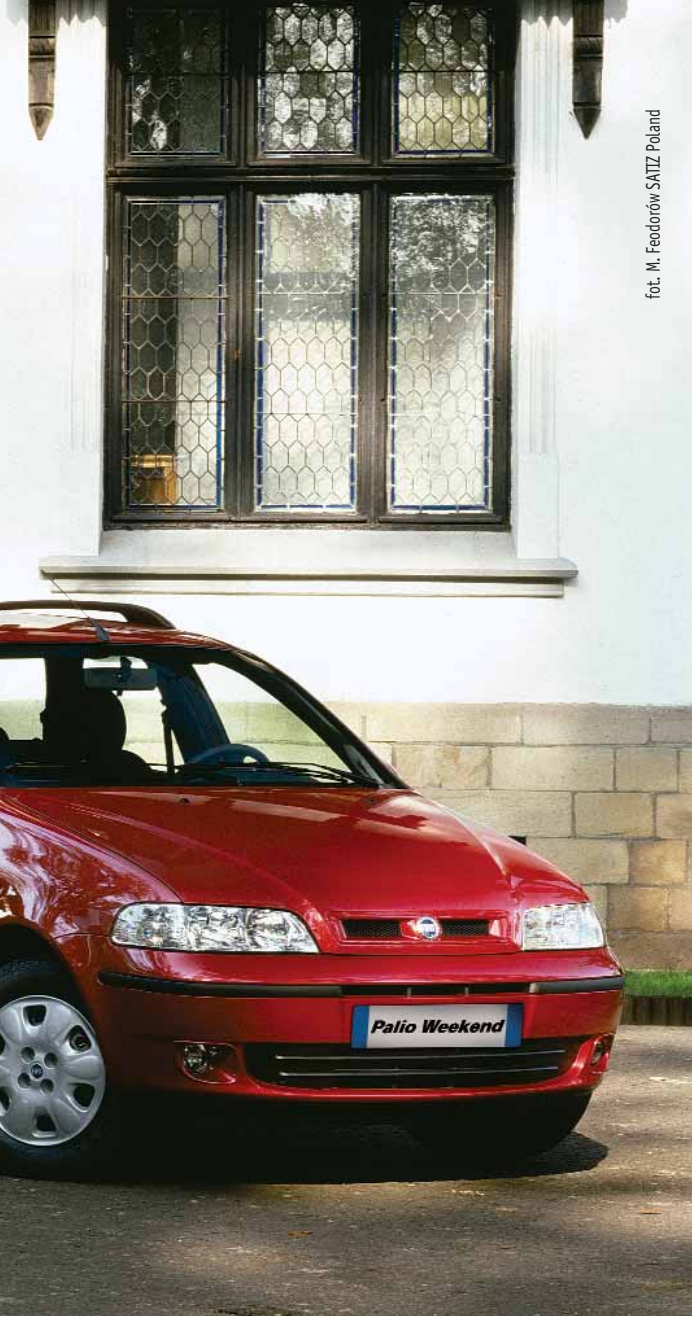
Palio Weekend pojawiło się w Polsce ponad cztery lata temu. Teraz doczekało się zmian i nie są to wcale małe modyfikacje. Nowy Fiat Palio Weekend jest bardziej komfortowy i nowoczesny.

Palio Weekend przeżywa drugą młodość. Oficjalnie zaprezentowano je z dużym fasonem w stołecznej Galerii Mokotów 12 stycznia br., po czym kawalkada 30 aut odbyła test drive przez Warszawę i okolice.

Nowa koncepcja nadwozia kombi doskonale pasuje do każdego otoczenia i odpowiada różnorodnym gustom. Ten samochód to prawdziwy obywatel świata.

Najbardziej rzucające się w oczy cechy Nowego Fiata Palio Weekend, to ciekawa sylwetka, nowoczesny design i silna osobowość. Projekt nadwozia został opracowany indywidualnie, w celu podkreślenia tożsamości samochodu. Jego tylna część zachowuje dotychczasowy, czytelny rysunek. Wszystko tworzy harmonijną, przyjemną dla oka i funkcjonalną całość.

Nowe boczne światła są dobrze widoczne, zdecydowanie wyróżniając Nowy Fiat Palio Weekend spośród innych samochodów. Podobnie zderzaki i tylne drzwi, przypominające elementy aut z wyższych segmentów. Przód pojazdu wygląda na mocniejszy i nowocześniejszy, uniknięto jednak tak często spotykanej przesady stylistycznej.



fot. M. Feodorów SATIZ Poland

Silniki Nowego Palio Weekend

Wersja		
1.2 60 KM	**1.2 16V 80 KM**	**1.6 16V 103 KM**
Pojemność silnika (cm^3)		
1242	**1242**	**1596**
Ilość zaworów na cylinder		
2	**4**	**4**
Maksymalna moc KM-CEE (kW-CEE) przy obr./min.		
60 (44)/5000	**80 (59)/5000**	**103 (76)/5750**
Maksymalny moment obrotowy Nm (kGm-CEE) przy obr./min.		
102 (10,4)/2500	**114 (11,6)/4000**	**145 (14,8)/4000**
Prędkość maksymalna (km/h)		
153	**167**	**186**
Przyspieszenie od 0-100 km/h (s)		
16,5	**13,2**	**10,5**
Zużycie paliwa (l/100 km) miasto/poza miastem/kombinowane		
9,0 / 5,5 / 6,8	**9,2 / 5,4 / 6,8**	**11,7 / 6,1 / 8,1**

Radykalnie zostały zmienione – pokrywa silnika, błotniki, zderzaki, światła przednie i atrapa chłodnicy.

Samochód wyraźnie odmłodniał. Zmiany są dobrze widoczne, co nowe Palio zawdzięcza starannym poszukiwaniom nowatorskich rozwiązań, wszechstronnym badaniom i testom, oraz znacznym inwestycjom produkcyjnym. Nowy Fiat Palio Weekend jest bardziej komfortowy, bezpieczniejszy, wygląda nowocześniej i ładniej. W zgodnej opinii dziennikarskich fachowców od motoryzacji jedzie się nim wygodniej, a gruntownie przeprojektowane wnętrze daje wrażenie podróży samochodem wyższej klasy.

W nadwoziu widać wyraźne wpływy tendencji w stylistyce samochodów ostatnich lat. Nowy design charakteryzuje się bardziej czystą formą. Z przodu widać dwa wyraźne przetłoczenia, zwężające się ku przodowi. Bok nadwozia zachował najwięcej cech wspólnych z poprzednikiem, największe zmiany widać na przednich błotnikach. Tylna szyba zapewnia doskonałą widoczność. Drzwi bagażnika zachowały czystą linię bez przetłoczeń. Po jego otwarciu, otrzymuje się łatwy dostęp do pozbawionej progu części bagażowej. Tablica rejestracyjna została przeniesiona wyżej, lampy umieszczone pionowo w błotnikach są smuklejsze. Inne jest też wnętrze. W każdej wersji wyposażenia, panele drzwi pokryte są elegancką tkaniną. Tablica rozdzielcza została przeprojektowana z zachowaniem tego samego szkieletu. Wielu obserwatorom kształt nowej, centralnej konsoli, jakość jej wykonania i tworzywo, kojarzy się z Alfą Romeo.

Zmianie uległy również profile siedzeń. Fotele są głębsze i zapewniają lepsze trzymanie boczne. Wykonana z nowych materiałów tapicerka oferowana jest w dwóch kolorach. Poszycia drzwi są pełniejsze niż u poprzednika. ▶

▶ Kiedy Fiat Auto poprosił Giorgetto Giugiaro o ponowne przemyślenie stylistyki Palio Weekend, słynny włoski stylista bez namysłu sięgnął do skarbnicy różnorodności kultur i doświadczeń całego świata. Respektując wszystkie zasadnicze elementy oryginalnego rysunku nadwozia, ołówek znanego projektanta nadał mu bardziej atrakcyjny wygląd, odpowiadający współczesnym upodobaniom. Wloty powietrza znacznie różnią się od poprzednich, samochód ma większy rozstaw przednich kół, przez co wydaje się masywniejszy oraz większy rozstaw osi, dzięki czemu wygląda na dłuższy.

W sensie technicznym Nowe Palio Weekend jest na dobrą sprawę zupełnie innym samochodem. Przede wszystkim zadbano o bezpieczeństwo. W opcjach dostępny jest ABS najnowszej generacji z aktywnymi czujnikami o raz funkcją elektronicznego rozdzielacza siły hamowania (EBD). Są tutaj inteligentne poduszki powietrzne najnowszej generacji SMART 1, napinacze pasów bezpieczeństwa, a w wersji HL – air-bag pasażera. Kierownica posiada system absorbujący energię zderzenia, a nadwozie – kontrolowane strefy zgniotu i wzmocnienia boczne. Samochód posiada wszelkie możliwe atesty, w tym najbardziej surowe, wymagane w krajach Unii Europejskiej, jak EuroNCAP, czyli Europejskiego Programu Oceny Bezpieczeństwa Nowych Samochodów. Poddano go próbom zderzeń czołowych przy szybkości 65 km/godz. (dotychczas obowiązujące normy europejskie mówią o próbach przy szybkości 56 km/godz.) Wysoki stopień bezpieczeństwa zapewniają doskonałe hamulce z dublującymi się obwodami zabezpieczającymi przed awarią. Kiedy jeden z nich ulegnie uszkodzeniu, drugi przejmuje jego funkcje. Pedał działa lekko, co pozwala kierowcy kontrolować proces hamowania. Wspomniany system EBD jest opcją we wszystkich wersjach. Podczas nagłego hamowania system zapobiega blokadom kół i pozwala na precyzyjną korektę siły hamowania na tylnej osi. Hamowanie jest przez to skuteczniejsze, a jego droga krótsza w każdych warunkach obciążenia samochodu.

Silniki, urządzenia zapewniające bezpieczeństwo, zawieszenie, osprzęt oświetleniowy, wykonane zostały z najnowocześniejszych komponentów i przy użyciu zaawansowanej technologii.

Nowe Palio Weekend produkowane jest w Zakładzie Karoserii Fiat Auto Poland w Tychach. W odróżnieniu od poprzednika, będzie również eksportowane do prawie wszystkich krajów Unii Europejskiej.

Zespoły Mechaniczne

W Nowym Fiacie Palio Weekend znajdziemy szereg zmian mechanicznych, znacznie zwiększających niezawodność i komfort.

- Sprzęgło sterowane hydraulicznie. W urządzenie to wyposażono wszystkie wersje, co oznacza delikatniejszą pracę, pozbawioną wibracji i hałasu powodowanych przez działanie cięgien. Sprzęgło sterowane hydraulicznie obniża również koszty eksploatacji, ponieważ nie wymaga regulacji.
- Zawieszenie kół poddane zostało generalnej modyfikacji w celu zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa jazdy.
- Niezależne zawieszenie przednie wykorzystuje wahacze McPhersona.

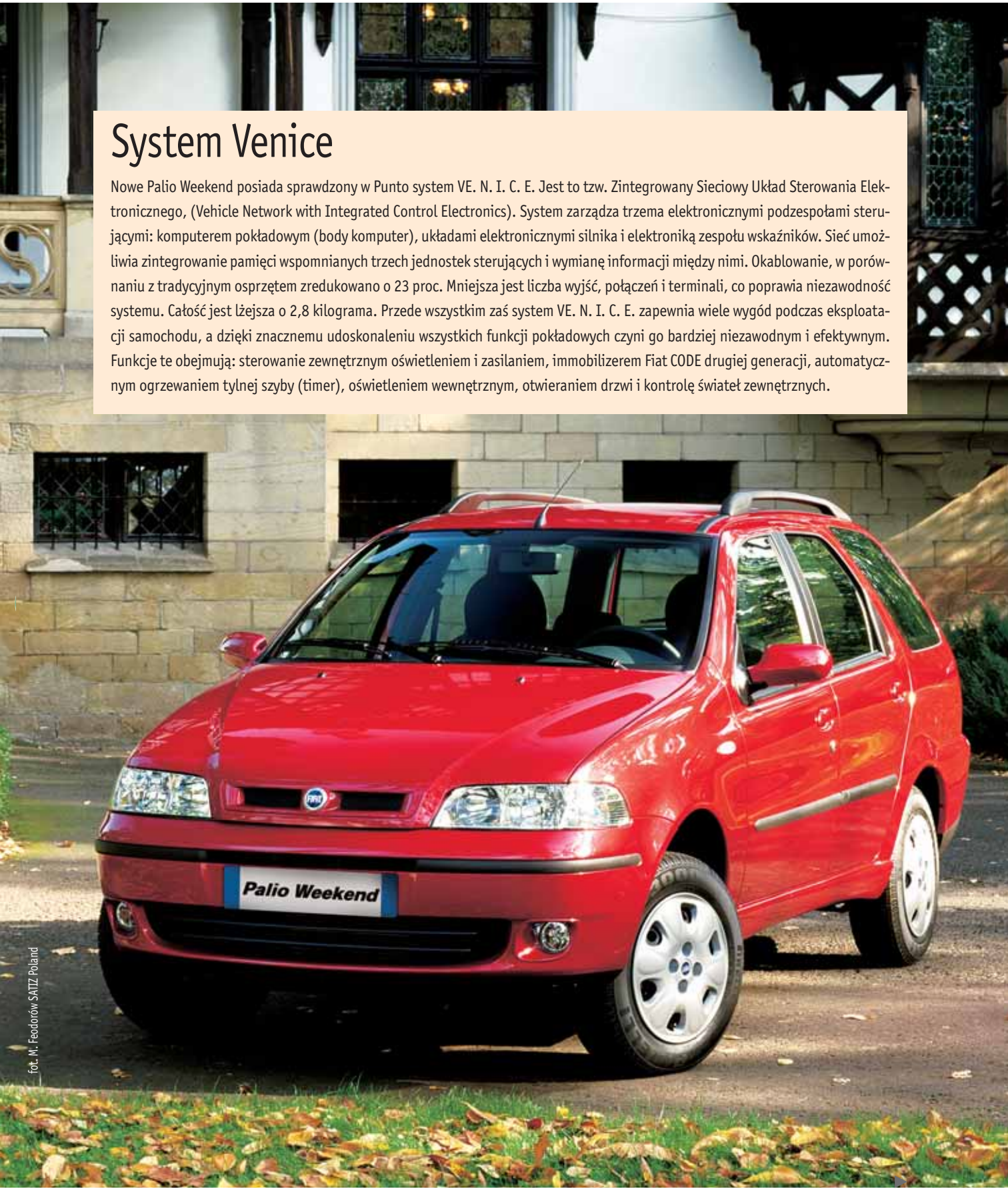
Wszystkie wersje posiadają nową ramę pomocniczą, co poprawia stabilność i powoduje wzmocnienie całego systemu. Wprowadzono nowe, mniejsze i lżejsze sprężyny śrubowe, lepiej reagujące na boczne przeciążenia, co pozwala lepiej panować nad samochodem na zakrętach. Zawieszenie w Nowym Fiacie Palio Weekend jest niezależne z drążkami poprzecznymi i drążkiem stabilizującym. Amortyzatory i sprężyny mają również zmienioną charakterystykę, podnoszącą komfort jazdy. Wprowadzono istotną zmianę, powodującą, że nowe zawieszenie bardzo dobrze łączy sportowy charakter samochodu z wygodą i komfortem – wszystkie wymiary uległy zwiększeniu.

Powiększono też rozstaw kół z przodu i wydłużono rozstaw osi.

- Zespół pedałów został oddzielony od układu kierowniczego w celu zmniejszenia drgań przenoszonych na kierownicę i zwiększenia komfortu jazdy. Obecnie każdy pedał posiada własne specjalne mocowanie: gaz reguluje się za pomocą cięgna, a hamulec i sprzęgło uruchamiane są przez czujniki.
- Wspomaganie hydrauliczne kierownicy jest obecnie standardem we wszystkich wersjach.

System Venice

Nowe Palio Weekend posiada sprawdzony w Punto system VE. N. I. C. E. Jest to tzw. Zintegrowany Sieciowy Układ Sterowania Elektronicznego, (Vehicle Network with Integrated Control Electronics). System zarządza trzema elektronicznymi podzespołami sterującymi: komputerem pokładowym (body komputer), układami elektronicznymi silnika i elektroniką zespołu wskaźników. Sieć umożliwia zintegrowanie pamięci wspomnianych trzech jednostek sterujących i wymianę informacji między nimi. Okablowanie, w porównaniu z tradycyjnym osprzętem zredukowano o 23 proc. Mniejsza jest liczba wyjść, połączeń i terminali, co poprawia niezawodność systemu. Całość jest lżejsza o 2,8 kilograma. Przede wszystkim zaś system VE. N. I. C. E. zapewnia wiele wygód podczas eksploatacji samochodu, a dzięki znacznemu udoskonaleniu wszystkich funkcji pokładowych czyni go bardziej niezawodnym i efektywnym. Funkcje te obejmują: sterowanie zewnętrznym oświetleniem i zasilaniem, immobilizerem Fiat CODE drugiej generacji, automatycznym ogrzewaniem tylnej szyby (timer), oświetleniem wewnętrznym, otwieraniem drzwi i kontrolę świateł zewnętrznych.



fot. M. Feodorów SATIZ Poland

Zdzisław Arlet
Dyrektor Zakładu Karoserii
Fiat Auto Poland w Tychach:

Trochę baliśmy się, że produkcję Nowego Palio Fiat może powierzyć swoim zakładom w Turcji. Po krótkim okresie niepewności dowiedzieliśmy się, że producentem będzie jednak Fiat Auto Poland. To bardzo ważna dla nas decyzja tym bardziej, że produkowane w Tychach już od półtora roku Palio (po przeniesieniu z Bielska) notuje systematyczną poprawę wskaźników jakościowych. Teraz, kiedy już nie ma Sieny, będziemy mogli skoncentrować się na tym właśnie nowym modelu i wiele sobie po nim obiecujemy. Mamy pełną świadomość, że będzie nas sprawdzał już nie tylko rynek krajowy, ponieważ samochód będzie eksportowany do prawie wszystkich krajów Unii Europejskiej.

fot. M. Buffa EOS Poland

Zdzisław Arlet

fot. M. Buffa EOS Poland

Jestem spokojny o ocenę tego samochodu przez użytkowników, ponieważ z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że jest znakomity. Przyspieszenie, dobrze funkcjonujące zawieszenia, cicha praca silnika, komfort wnętrza, to najważniejsze, ale zdecydowanie nie wszystkie zalety nowego Palio. Możemy produkować nawet do trzystu aut na dobę, żeby tylko rynek zaskoczył.

Nowe wnętrze

• Tablica rozdzielcza jest dwukolorowa i ma łagodne kontury. Doskonale czytelne są wszystkie wskaźniki i bardzo łatwy jest dostęp do wszelkich regulatorów. Pojawiły się nowe instrumenty, a prędkościomierz i licznik kilometrów posiadają wyświetlacze ciekłokrystaliczne. Panel został tak zaprojektowany, że jest w nim teraz więcej miejsca na różne schowki i półki.

• Środkowa konsola posiada więcej przestrzeni, wraz ze schowkiem na różne przedmioty. Dźwignie skrzyni biegów i hamulca ręcznego mają kształty bardziej ergonomiczne.

• Fotele przednie otrzymały nowy kształt. Poduszki siedzeń i oparć wypełnione są pianką o różnej gęstości, dzięki czemu wygodniej się siedzi. Można je dokładniej regulować, (przesuw zwiększono o 20 mm) i dostosować wysokość do wzrostu kierowcy. Przesuwają się łatwiej dzięki wprowadzeniu łożysk rolkowych. Zastosowano nowe pokrycia, nadające wnętrzu bardziej stylowy wygląd. Dostępna jest też regulacja podparcia części lędźwiowej kręgosłupa.

• Klimatyzacja została gruntownie przebudowana. Poprawiono

Wiele elementów wyposażenia wnętrza w Nowym Fiacie Palio Weekend przypomina samochody z wyższych klas.

Nowe Palio Weekend wzbudziło duże zaciekawienie dziennikarzy zaproszonych na warszawską prezentację. 90-kilometrowa okrężna jazda próbna z Mokotowa przez Piaseczno i Wilanów wystarczyła, żeby można było wymienić uwagi na temat auta. Opinie były zgodne: to dobra i całkiem nowa propozycja rynkowa Fiata Auto Poland.

przepływ powietrza, zmniejszono hałas i zwiększono skuteczność ochrony szyb przed zaparowywaniem. Dzięki ulepszonej recyrkulacji wnętrze ogrzewa się i chłodzi znacznie szybciej. Zastosowano nowy typ wentylatora, o trzech szybkościach wirnika (w przypadku pełnej klimatyzacji ma cztery szybkości), wydajniejszego i pracującego ciszej. Wnętrze jest teraz lepiej wentylowane i panuje w nim znacznie przyjemniejszy klimat.

• Radio w wersjach HL oferowane jest jako standard. Cały układ zaprojektowano tak, żeby można go było wbudować w konsolę. Posiada odtwarzacz kasetowy, nowe współosiowe głośniki tylne, większe przednie i nowe wysokotonowe, zapewniające lepszą jakość dźwięku.

• Nowa kierownica jest ładniejsza i lepiej się ją trzyma. Umieszczone w środku stylizowane logo Fiata, wyróżnia teraz wszystkie nowe modele marki. Drzwi posiadają nowe, wygodniejsze podłokietniki, w których zmieniono kształt i wielkość schowków.

Tkaniny wykończeniowe, mają nowe wzory i są przyjemne w dotyku.
Kluczyk posiada transponder komunikujący się z immobilizerem Fiat CODE i jest dostępny w wersji standardowej.
Zdalna aktywacja alarmu znajduje się w opcji.

Tomasz Szmandra „Auto Moto Club”:
Jest to samochód wielofunkcyjny, który można wykorzystywać do rodzinnych wyjazdów na weekendy, ale również do prowadzenia małej firmy. Zdecydowanie bardziej atrakcyjny design, co od razu rzuca się w oczy. Palio zawsze było uniwersalne, dzięki czemu stawało się coraz bardziej popularne w Polsce, mimo że było trochę niezasłużenie niedocenione.
Nowa wersja jest na wskroś nowoczesna, dostosowana do obecnie panujących tendencji.
Ciekawa jest gama silników.
Prowadzi się lepiej niż poprzednie Palio, na co niewątpliwie mają wpływ nowe zawieszenia. Nie wiem na ile stanie się w Polsce popularne, ale mam nadzieję, że nowa wersja ożywi zainteresowanie Weekendem nie tylko żeby wyjeżdżać z domu na soboty i niedziele.

fot. M. Feodorów SATTZ Poland

Tomasz Szmandra

Jacek Frentzel, Polskie Radio Katowice „Auto Radio”, Tygodnik Motoryzacyjny „Giełda samochodowa”:
Zdecydowanie ciekawszy design aniżeli u poprzednika, zwłaszcza przód, który ma niezwykle intrygujący wygląd, znany głównie z wyższego segmentu. Tył sprawia wrażenie większego, dzięki podwyższeniu drzwi bagażnika. Bardzo ważne dla tego typu samochodów jest obniżenie progu bagażnika, co znacznie ułatwia załadunek. Miałem okazję jechać najbogatszą wersją Nowego Palio Weekend. Wykończenie wnętrza jest bardzo staranne, zwłaszcza poszycie drzwi. Trochę raził mnie wygląd środkowej konsoli, stylizowanej na sportowo, ale niektórym kolegom się podobał.
Silniki, jak zwykle u Fiata, dynamiczne. Auto jest bardzo stabilne na drodze, zresztą poprzednikowi też nic pod tym względem nie brakowało.

fot. M. Feodorów SATTZ Poland

Jacek Frentzel

Jerzy Iwaszkiewicz, dziennikarz motoryzacyjny:
Dobrze się stało, że Palio Weekend jest tym, czym jest: wygodnym i w zasadzie bezusterkowym samochodem. Nowym Palio Weekend przejechałem zaledwie 10 kilometrów, ale zwróciłem uwagę na bardzo dobre trzymanie się drogi, doskonałe wspomaganie, świetne hamulce i dynamiczny silnik, wyróżniający się w swojej klasie.
Nowe Palio Weekend z punktu widzenia reguł obowiązujących w motoryzacji nie jest nowym autem, to jest restyling.
Jednak gdyby ktoś nie znał poprzedniej wersji, myślałby, że jedzie zupełnie nowym autem.

fot. M. Feodorów SATTZ Poland

Jerzy Iwaszkiewicz

konkurs

Wyprzedź myślą czas – zaprojektuj Fiata przyszłości

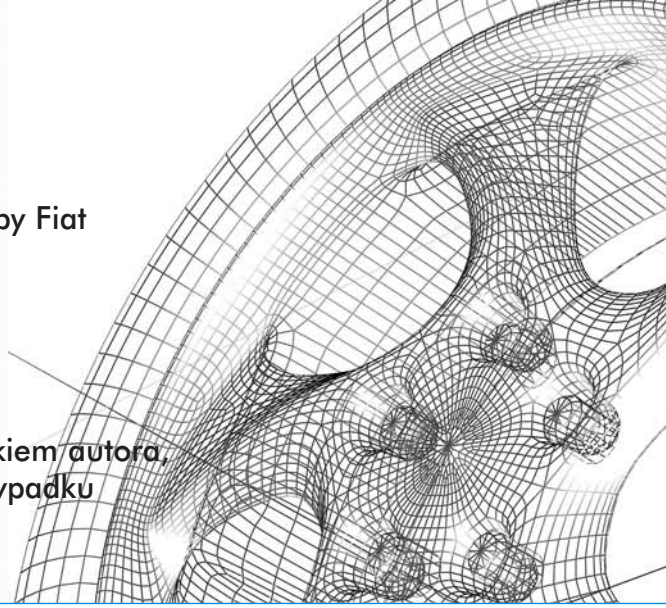
Jak wyobrażasz sobie samochód Fiata za dziesięć lat? Puść wodze fantazji, wyprzedź myślą teraźniejszość i wykonaj pracę plastyczną przedstawiającą samochód nowocześniejszy niż Fiat Stilo i przestronniejszy niż nowy Fiat Palio Weekend. Technika dowolna (rysunek, malarstwo, rzeźba).

Konkurs przebiegać będzie w dwóch etapach punktowanych osobno. O kolejności miejsc zajętych w konkursie, będzie decydowała suma punktów, jaką uczestnik uzyska za swoje prace w obu etapach. I etap dotyczy pracy plastycznej.
O szczegółach II etapu konkursu poinformujemy w następnym numerze FWN. Mówiąc najogólniej będzie on polegał na rozwinięciu wyobraźni plastycznej w inny sposób. Dzięki temu wyrównają się szanse tych, którzy swoją fantazję lepiej wyrażają słowem i tych, którzy potrafią przekazać ją w inny sposób.
W tym konkursie zwracać będziemy uwagę przede wszystkim na wyobraźnię i kreatywność.

Nadesłane prace ocenią jurorzy, których opinia zadecyduje o przyznaniu nagród w obu etapach konkursu.

Zasady uczestnictwa:

1. Konkurs przeznaczony jest dla pracowników Grupy Fiat i Worldwide Purchasing oraz ich rodzin
2. Konkurs obejmuje dwie kategorie wiekowe:
   - I dzieci do lat 14
   - II młodzież powyżej 14 lat i dorośli.
3. Praca powinna być opatrzona imieniem i nazwiskiem autora, adresem, telefonem oraz miejscem pracy (w przypadku rodzin pracowników – miejscem pracy rodzica).



Nagrody w I kategorii wiekowej:

- I miejsce – komputer multimedialny (z logo Fiat Stilo)
- II miejsce – hulajnoga elektryczna i okulary słoneczne z gamy akcesoriów Fiat Stilo
- III miejsce – zegarek sportowy Fiat Stilo i torba Palio Weekend

Nagrody w II kategorii wiekowej:

- I miejsce – komputer multimedialny (z logo Fiat Stilo)
- II miejsce – zegarek z aparatem cyfrowym i granatowy sweter Fiat Stilo oraz torba Palio Weekend
- III miejsce – długopis Cross i kurtka wiatrówka Fiat Stilo

(więcej o akcesoriach na następnych stronach)

Konkurs

Dziesięć wyróżnionych prac nagrodzonych zostanie ponadto innymi akcesoriami Fiata Stilo i Palio Weekend (np. czapeczki, breloczki, itp.)

Prace z obu etapów konkursu należy nadsyłać do 30 maja br. na adres redakcji:

Satiz Poland, skr. poczt. 100, 43-304 Bielsko-Biała 4.

Uczestnictwo w konkursie równoznaczne jest z wyrażeniem zgody na publikację nadesłanych prac w FWN.

W kwietniowym numerze FWN powrócimy raz jeszcze do naszego konkursu.

Nagrody w konkursie „Zaprojektuj Fiata przyszłości" wybraliśmy spośród akcesoriów dwóch najnowszych modeli Fiata. Poniżej prezentujemy dodatki związane z Fiatem Stilo, w następnym numerze – z Nowym Palio Weekend.

Akcesoria na każdą okazję

Akcesoria dla Fiata Stilo obejmują ponad 60 artykułów. Zostały dopasowane do charakterystyki samochodu i podkreślają zalety nowego modelu. Są to atrakcyjne i podnoszą przede wszystkim komfort podróżowania. Mamy więc pięć rodzajów obręczy ze stopu lekkiego, zestaw aluminiowych pedałów z gumowymi wkładkami, oparcie na lewą nogę i próg oraz dywaniki z napisem Stilo, wykonane z różnych tkanin. Istnieje także możliwość wyboru jednego z dwóch typów kierownicy: sportowej oraz eleganckiej, z odpowiednio dopasowaną gałką dźwigni zmiany biegów.

Akcesoria Fiata Stilo oferują także szereg przedmiotów pozwalających na maksymalne zagospodarowanie wnętrza samochodu. Proponowane są siatki różnych rozmiarów i kształtu. Można je mocować do oparcia siedzeń tylnych, na powierzchni bagażnika i pod półką tylną, na tunelu środkowym od strony pasażera, czy też oddzielać nimi bagażnik od pozostałej części wnętrza samochodu (przydatne zwłaszcza przy przewożeniu zwierząt). W ramach akcesoriów usprawniających podróżowanie rekreacyjne, opracowane zostały, między innymi, listwy pozwalające na montaż bagażników do przewozu roweru bądź deski surfingowej lub nart, a także wygodny pojemnik na buty narciarskie, kostiumy kąpielowe i inne ośnieżone lub wilgotne przedmioty. W ofercie jest także szereg fotelików do bezpiecznego przewożenia dzieci. Wśród nich Kiddy Isofix – zaprojektowany ze specjalnym uchwytem typu Isofix, seryjnie montowanym w Fiacie Stilo.

Wraz z nowym modelem powstała także cała seria przedmiotów codziennego użytku. Są to artykuły ekskluzywne, szczególnie wyrafinowane tak pod względem kształtu, jak i zastosowanych materiałów. A więc: od srebrnego po aluminiowy breloczek, od wygodnego etui na CD po trzy modele zegarków (jeden posiada wkomponowany aparat fotograficzny). Z wykorzystaniem nowoczesnej technologii powstały także artykuły odzieżowe jak spodnie z niemnącej tkaniny techno, które po odpięciu zamków na wysokości kolan, zamieniają się w wygodne bermudy. Do tego kurtka i sportowa torba, cztery nowe

rodzaje okularów słonecznych, oryginalne długopisy Cross, elektryczna hulajnoga, parasol z trwałym i niełamiącym się stelażem z fiberglass, czy wreszcie wygodny pojemnik na 24 płyty kompaktowe.

NOWA ALFA 156 I ALFA 156 GTA

Sukces i legenda

Francesca Rech

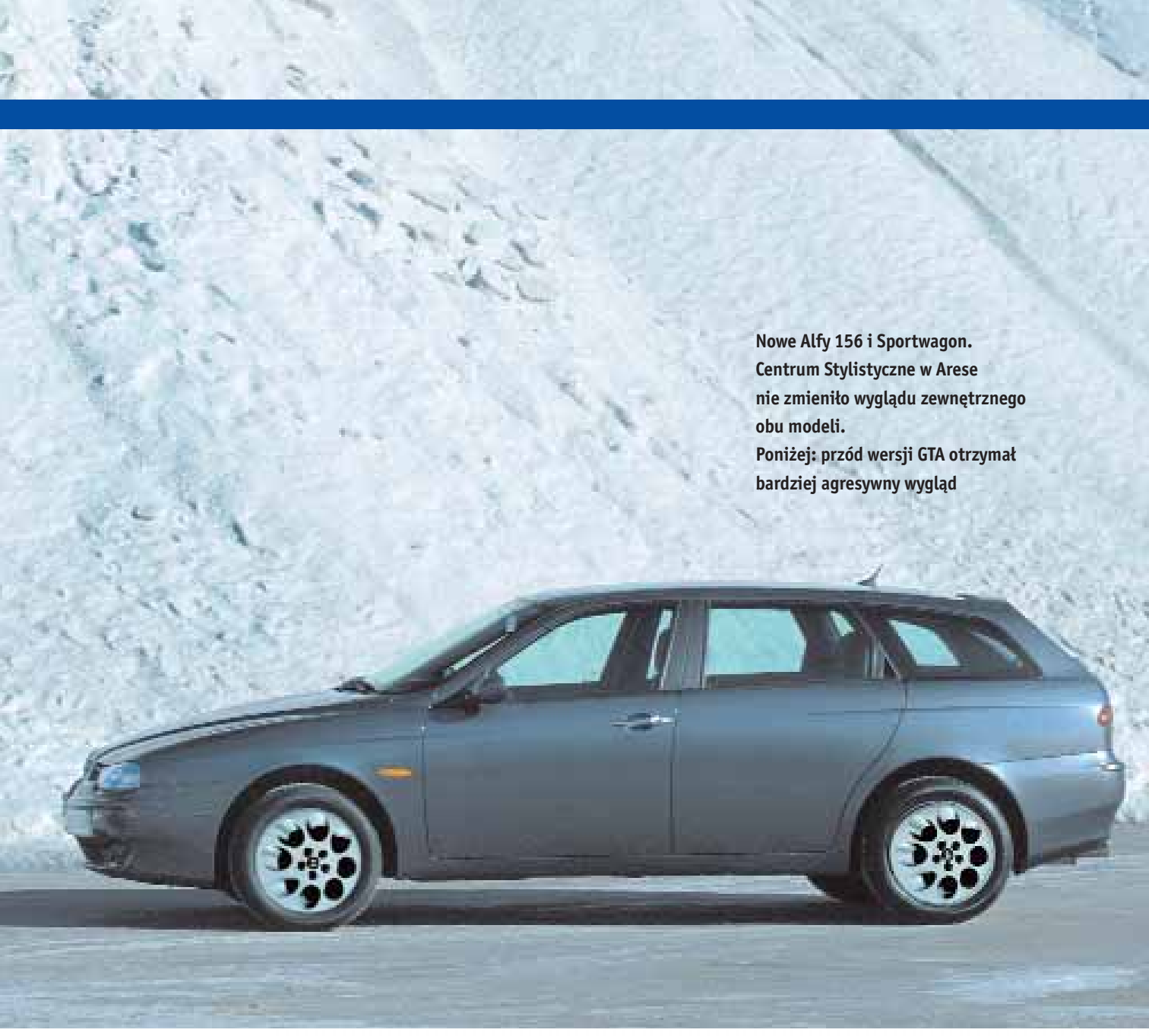
Po sprzedaży 500 tys. sztuk, średni model spod znaku Biscione pojawia się z odnowionym wnętrzem i nowym silnikiem benzynowym o wtrysku bezpośrednim. Klientom o sportowych upodobaniach firma proponuje wersję GTA.

Większe osiągi, więcej bezpieczeństwa i bogatsze wyposażenie. Nowe wersje modeli Alfa 156 i Sportwagon wchodzą na rynek z całkowicie odnowionym wnętrzem, z rewolucyjnym silnikiem benzynowym o wtrysku bezpośrednim JTS i z jeszcze bardziej błyskotliwą osobowością. Nie wprowadzono zmian do zewnętrznej sylwetki, która wraz z dynamicznym charakterem przesądziła o sukcesie modelu na całym świecie.

Od 9 października 1997 roku – daty pojawienia się na rynku Alfy 156 – model ten znajduje wielu zwolenników. Tak wersję limuzyna, jak i Sportwagon sprzedano na całym świecie w ilości prawie 500 tysięcy sztuk. W Europie zdobyły wysoką pozycję w segmencie D, w którym, w ciągu czterech lat – Alfa Romeo potroiła swój udział.

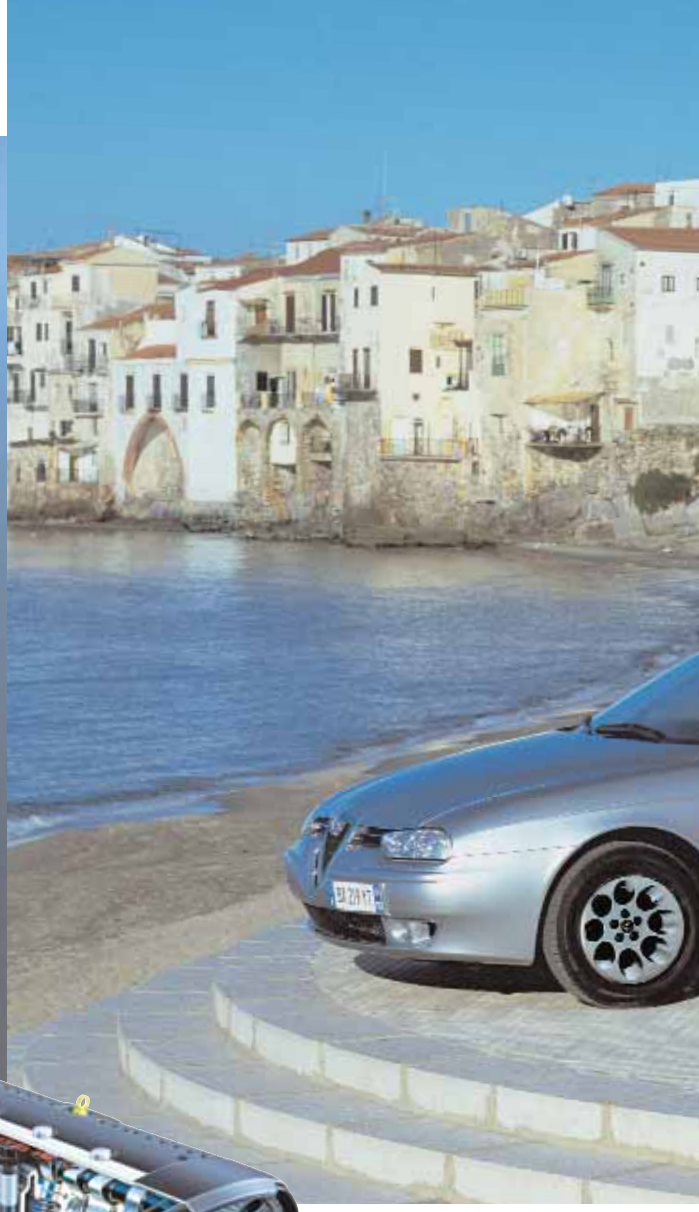
Dzisiaj producent spod znaku Biscione daje nam dowód niezwykłej żywotności, proponując klientom nowe Alfy 156, charakteryzujące się silną osobowością i bogate w nowe rozwiązania. Począwszy od osiągów. Na tym bowiem polu marka Alfa ponownie postawiła na kartę nowoczesnej technologii motoryzacyjnej, wprowadzając niestosowany wcześniej silnik benzynowy o wtrysku bezpośrednim. Oprócz tego, w nowych Alfach 156 zwiększono bezpieczeństwo czynne i bierne oraz komfort wnętrza wzbogaconego we wszystkie te urządzenia, które w międzyczasie udostępnił nam szybki rozwój technologii informatycznej i telekomunikacyjnej. I nie tylko. Uzupełniając gamę, Biscione prezentuje nam dwa całkowicie nowe samochody: Alfę 156 GTA i Sportwagon GTA.

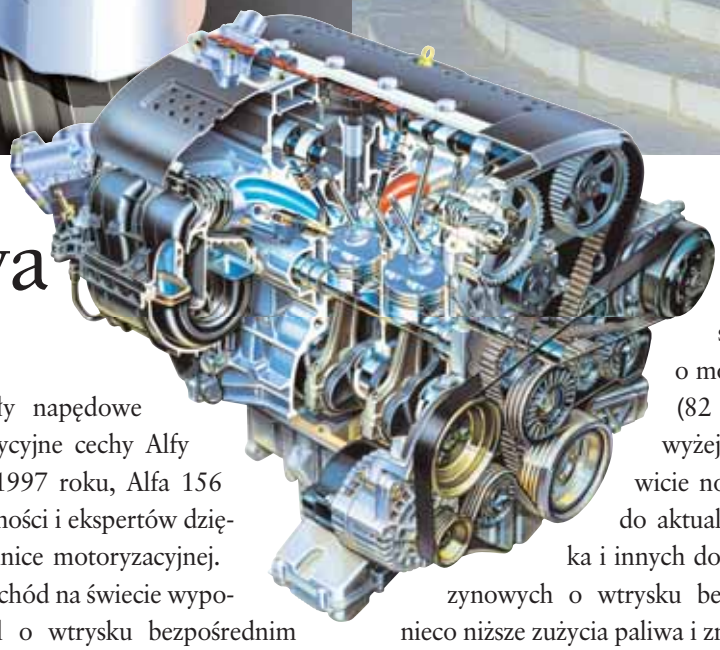
Nowe Alfy 156 i Sportwagon. Centrum Stylistyczne w Arese nie zmieniło wyglądu zewnętrznego obu modeli.
Poniżej: przód wersji GTA otrzymał bardziej agresywny wygląd



Samochody w pełni sportowe, które w codziennym użyciu dostarczają emocji typowych dla toru wyścigowego, zapewniając prawdziwą przyjemność prowadzenia.

Pracom nad tymi samochodami przyświecał dokładnie określony cel jakim jest stworzenie auta, które byłoby wyrazem wartości Marki. Wskrzeszono mit związany ze skrótem, który w połowie lat sześćdziesiątych stał się źródłem sloganu tak określającego model Giulia Sprint: „Jeden wygrany wyścig dziennie samochodem codziennego użytku”. ▶

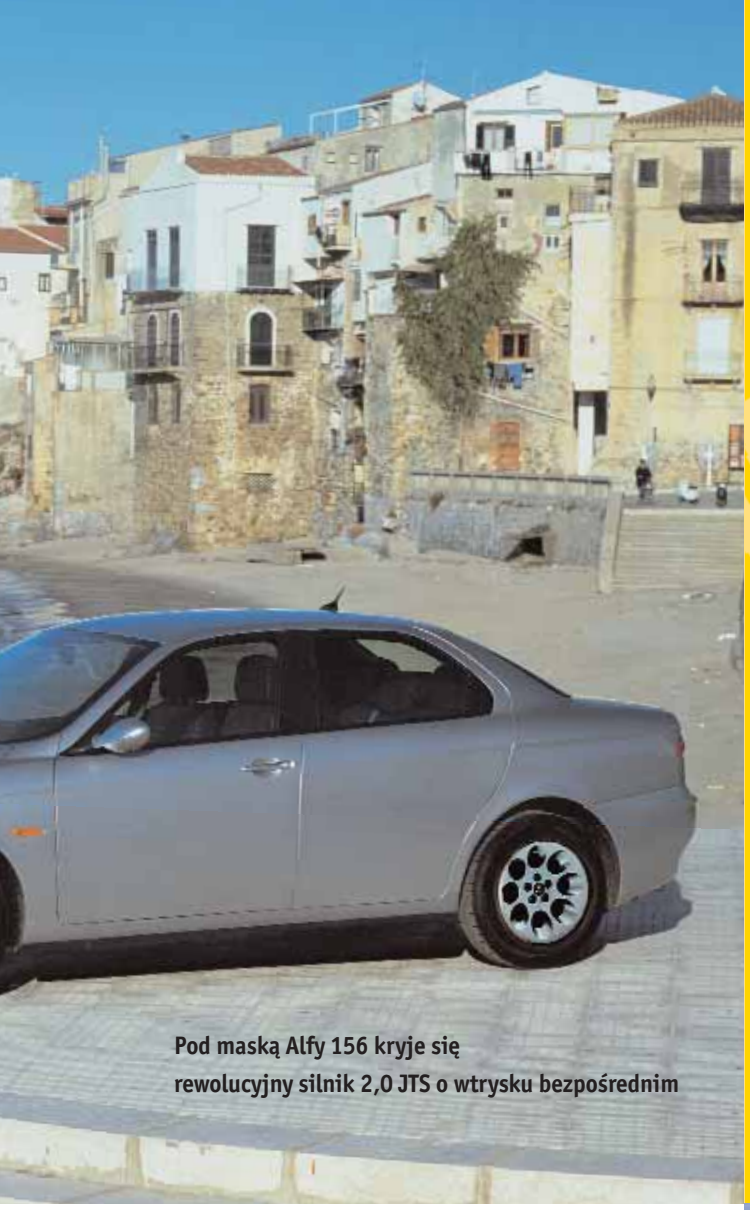




JTS światowa nowość

Najnowocześniejsze zespoły napędowe i doskonałe osiągi – to tradycyjne cechy Alfy Romeo. Debiutując jesienią 1997 roku, Alfa 156 od razu zdobyła serca publiczności i ekspertów dzięki swojej wyrafinowanej technice motoryzacyjnej. Był to bowiem pierwszy samochód na świecie wyposażony w silniki turbodiesel o wtrysku bezpośrednim „Common Rail". Dzisiaj pod maską Alfy 156 kryje się rewolucyjny 2.0 JTS (Jet Thrust Stoichiometric), prototyp nowej rodziny benzynowych zespołów napędowych o wtrysku bezpośrednim, które będą montowane w przyszłych modelach Alfy. Wtrysk bezpośredni oznacza, że benzyna dostaje się bezpośrednio do komory spalania, a nie do kanału ssącego. A zatem światowa nowość: jest to pierwszy silnik tego rodzaju o mocy powyżej 60 kW/litr (82 KM) i momencie powyżej 100 Nm/l. Ten całkowicie nowy napęd w stosunku do aktualnie stosowanego Sparka i innych dostępnych silników benzynowych o wtrysku bezpośrednim, zapewnia nieco niższe zużycia paliwa i znaczne zwiększenie mocy, a przede wszystkim momentu: + 15 KM i + 25 Nm. Wszystko to przy użyciu ogólnodostępnego paliwa oraz aktualnych katalizatorów, bez problemu mieszcząc się poniżej surowych limitów emisji zanieczyszczeń Euro4.

Niemniej JTS nie jest jedyną nowością. Wśród nowych 156 debiutuje również bardziej dynamiczna wersja silnika



Pod maską Alfy 156 kryje się rewolucyjny silnik 2,0 JTS o wtrysku bezpośrednim

2.4 JTD o mocy zwiększonej z 140 na 150 koni. Poprawiają się osiągi (maksymalna prędkość to 212 kilometrów na godzinę), w żadnym razie nie wpływając negatywnie na zużycie paliwa, które jest wręcz nieco niższe. Zatem nowe zespoły napędowe stanowią niezaprzeczalną awangardę, a połączone są z niezawodnymi skrzyniami biegów. Takimi jak Selespeed, teraz jeszcze bardziej usprawniona, łatwa do manewrowania, szybka, wygodna i bezpieczna, gwarantująca delikatne i progresywne zmiany biegów.

Powrót GTA

Slogan mówił „Jeden wygrany wyścig dziennie samochodem codziennego użytku". Były to lata sześćdziesiąte i Giulia Sprint GTA (Gran Turismo Alleggerita) wygrywała wszystko, co można było wygrać na światowych torach. Dzisiaj marka Alfa Romeo wskrzesza mit GTA uosobiony ▶

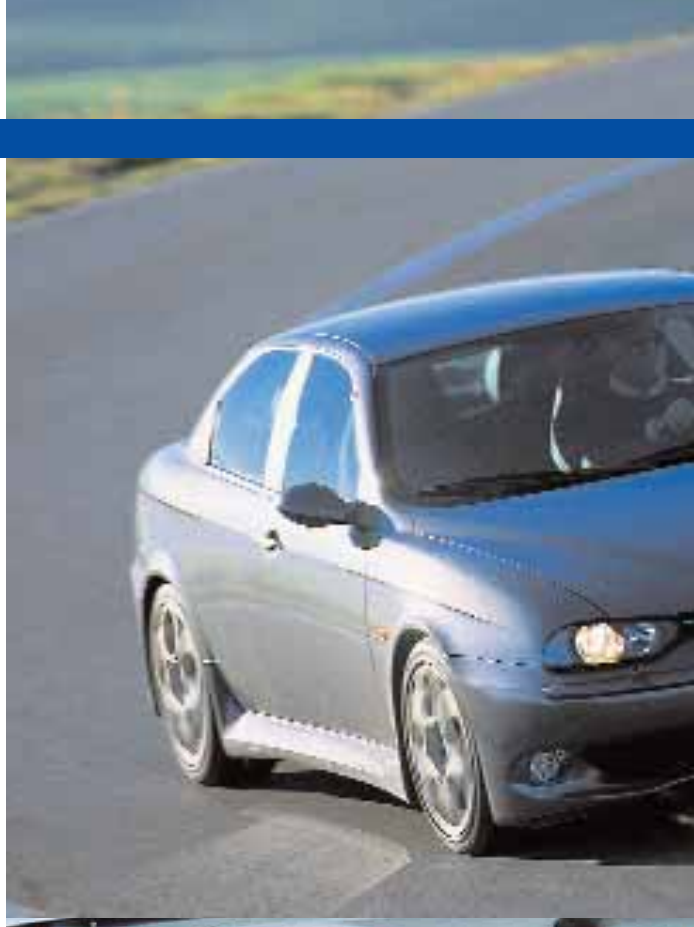
warto wiedzieć

Bezpieczeństwo i wygoda

Wzrasta bezpieczeństwo nowej Alfy Romeo 156. Przede wszystkim aktywne. Zamontowany w standardzie system VDC (Vehicle Dynamic Control) bez przerwy sprawdza przyczepność opon do podłoża i – w razie poślizgu – przywraca stabilność i właściwy kierunek jazdy samochodu. Kiedy w warunkach niewielkiej przyczepności następuje gwałtowana redukcja biegów, interweniuje system MSR (Motor Schleppmoment Regelung), który przywraca moment obrotowy silnikowi, unikając blokady kół. Poza tym nowa Alfa 156 wyposażona jest w system HBA (Hydraulic Brake Assistance), który pomaga kierowcy przy gwałtownym hamowaniu, zapewniając maksymalne wytracenie prędkości, niezależnie od siły nacisku na pedał hamulca. Dla zwiększenia bezpieczeństwa biernego zamontowano seryjnie window bag, a mocowanie fotelika dla dzieci stało się łatwiejsze, dzięki uchwytom typu Isofix.

Nowa Alfa 156 wzbogaciła się też we wszystkie najnowocześniejsze urządzenia poprawiające komfort podróżowania. Air Quality Sensor uruchamia automatycznie wymianę powietrza, kiedy na zewnątrz nie jest ono najlepszej jakości, np. w tunelu lub korku ulicznym. Czujnik deszczu uruchamia automatycznie

wycieraczki już po pierwszych kroplach, podczas gdy Cruise Control utrzymuje prędkość ustawioną przez kierowcę. Pośrodku deski rozdzielczej znajduje się absolutna nowość – ekran wielofunkcyjny, który informuje kierowcę o głównych parametrach jazdy oraz ewentualnych nieprawidłowościach w samochodzie i sposobach ich usunięcia. Nowa limuzyna Alfa została wzbogacona w system CONNECT, który dzisiaj oferuje poszerzony zakres usług.



► w innym samochodzie. A raczej w dwóch. Chodzi o 156 GTA i Sportwagon GTA. Samochody, które jak wtedy, reprezentują cechy sportowe w maksymalnym natężeniu. Pracującym nad nimi projektantom nie narzucono żadnych ograniczeń. I tak na bazie limuzyny o temperamencie Alfy 156, zmodyfikowano wszystkie komponenty, decydujące o dynamice samochodu. Wprowadzono absolutnie nowy silnik 3.2 V6 24 zaworowy, o dużej mocy, ale zdolny do nabrania prędkości również z niskich obrotów, bez redukcji biegów; zespół napędowy o 250 koniach mechanicznych, który oferuje doskonałe osiągi. Udoskonalono zawieszenia, aby zachowanie samochodu dorównywało osiągom, nie ograniczając w żadnym wypadku komfortu. Oprócz tego, zastosowano bardziej bezpośrednie przełożenie układu kierowniczego, który pozwala cały czas panować nad autem i kierować nim z dokładnością do milimetra, tylko w niewielkim stopniu poruszając kierownicą. Do tego dodano dwie szczególnie skuteczne skrzynie biegów (jedna ręczna i druga Selespeed); mocne i skuteczne hamulce również w najcięższych warunkach; ABS z elektronicznym regulatorem siły hamowania EBD; system przeciwpoślizgowy ASR (Anti Slip Regulation) i mamy pełny obraz. Oto dwa samochody o osiągach i reakcjach naprawdę doskonałych pod względem dynamiki, stabilności i panowania nad kierownicą. Przeznaczone dla osób, które oczekują maksimum charakteru sportowego. I ten sportowy charakter widać, choć bez ostentacji. Zdecydowano się nie zmieniać zasadniczo pięknej stylistycznie sylwetki limuzyny i wersji Sportwagon, na bazie których powstał nowy model. Patrząc na niego z zewnątrz, nie mamy problemów z rozpoznaniem poprzedników, chociaż wydaje się bardziej dynamiczny: szerszy, bliższy podłoża, „przyczepiony" do asfaltu, wyposażony w opony 225/45 montowane na 17 calowych obręczach.

Wewnątrz GTA proponuje bogate wyposażenie opracowane dla nowej Alfy 156 z dodatkiem kilku szczegółów o zdecydowanie sportowym charakterze, które wykluczono z tamtej wersji. Wygodne fotele o regulowanej części poduszki, na której opierają się uda; ramię koła kierownicy zaznaczone wkładkami z szarego metalu Peltro; specjalny design deski rozdzielczej pozwalający na szybki i jasny odczyt; uchwyt i osłona skrzyni biegów pokryte skórą; zestaw pedałów z aluminium pokrytych gumą. Na koniec wybór dziesięciu kolorów, wśród których wyróżnia się czerwony Rosso Nuvola, opalizujący odcień przeznaczony wyłącznie dla tego modelu.

Przyjemność prowadzenia

Szerokie opony, niskie ustawienie, agresywny styl. I emocjonujący silnik: dźwięk mechaniczny, pełny, przekonywujący. Patrząc na taki samochód, od razu przychodzi nam ochota na to, aby usiąść za kierownicą, wrzucić jedynkę i ruszyć. Ale pozostaje wątpliwość: jak będzie się prowadziło Alfę 156 GTA, która pod maską skrywa silnik sześciocylindrowy o 3200 centymetrach sześciennych i 250 koniach? Odpowiedź brzmi: z niezwykłą łatwością.

Co więcej – prosto i instynktownie, tak jak jesteśmy przyzwyczajeni prowadzić codziennie nasz samochód. Odkrywamy dwie dusze Alfy 156 GTA. Jedna typowa dla samochodu na każdy dzień, który pomimo wyraźnie sportowego charakteru, okazuje się wygodny również na nierównych brukach ulicznych, stabilny przy dużych prędkościach rozwijanych na autostradach czy przy szybkich zmianach pasa. Druga to dusza rasowej Alfy, która na krętym torze, gdzie bardziej kontrolujemy prędkość i przyspieszenie, dostarcza nam wrażeń, jakie może dać tylko prawdziwie sportowy samochód. ■

warto wiedzieć

Alfa w sieci

Wspaniała grafika, animacje, newsy i ciekawostki. Nowa strona internetowa Alfy Romeo została zaprojektowana z myślą o wszystkich miłośnikach samochodów spod znaku Biscione. Dostarcza wszelkich informacji, nie tylko o nowych modelach, ale także o bogatym świecie marki. Po wpisaniu www.alfaromeo.com uzyskuje się dostęp do strony głównej, gdzie w tle o odcieniu przydymionej szarości, obok osłony chłodnicy Alfy 147, ożywają skyline marki: wzruszenie, czar, pasja. Po kliknięciu uzyskuje się dostęp do pięciu działów prezentujących: modele produkowane przez firmę; historię i projektantów Alfy; design i technologię; dział sportowy poświęcony wyścigom, mistrzom i ich załogom oraz Community –

dział, który ma się stać miejscem spotkań i dyskusji on line miłośników Alfy Romeo. Nowa strona internetowa została opracowana w celu zgromadzenia w jednym miejscu wszystkich stron internetowych związanych z marką: od by@alfaromeo, do listy akcesoriów, od Muzeum Alfy w Arese, do klubów marki. Użytkownicy zyskali dzięki temu możliwość nawigacji po ogromnym morzu informacji, zdjęć i ciekawostek ze świata firmy z Portello.

Nadchodzi nowe Ducato

Carola Popaiz

Nowa linia zewnętrzna, przestronniejsze i wygodniejsze wnętrza oraz szeroka gama silników, wśród których są wersje ekologiczne. To zmiany w dostawczym samochodzie Fiata, którego dotąd sprzedano milion dwieście sztuk.

Fiat Ducato się zmienia. Zmienia się kabina, wyposażenie i części mechaniczne. Dzięki tym zmianom model, cieszący się dużym sukcesem handlowym (milion dwieście tysięcy sprzedanych sztuk) staje się jeszcze bardziej konkurencyjny. Nowy Fiat Ducato potwierdza elastyczność gamy i wielkie możliwości ładunkowe zarówno pod względem nośności, jak i przestrzeni. Stanowi też punkt odniesienia w tej kategorii, jeśli chodzi o komfort jazdy oraz przyjemność przebywania w jego wnętrzu.

Zobaczmy szczegółowo jakie są jego mocne punkty.

Styl i funkcjonalność

Linia zewnętrzna została zmieniona w części przedniej, w zderzakach i zespołach optycznych. Największe jednak zmiany zaszły w kabinie, która została całkowicie przeprojektowana. Wprowadzono zmiany w desce rozdzielczej, siedzeniach, kierownicy, panelach drzwi i wskaźnikach. Dodano wiele szczegółów do wyposażenia. Praktyczny schowek na dokumenty może przekształcić się w wygodne „biurko", na którym położyć można notes. Oprócz tego wiele różnorakich schowków umieszczono w różnych miejscach samochodu.

Przede wszystkim komfort

Hasłem przewodnim nowego Fiata Ducato jest słowo „komfort". Od sprzęgła o sterowaniu hydraulicznym, redukującym wibracje silnika, po lusterka zewnętrzne, które regulować można również w części szerokokątnej. Nie mówiąc już o regulacji wysokości siedzeń, która pozwala na znalezienie wygodnej pozycji i o funkcji opóźnionego wyłączania świateł po opuszczeniu samochodu przez kierowcę i pasażerów *(follow me home)*.

Wszystkie te szczegóły mają istotne znaczenie, kiedy w samochodzie spędza się wiele czasu, bo jest on również miejscem pracy.

Awangardowa mechanika

Bardzo szeroka i zróżnicowana jest oferta zespołów napędowych. Jest to zasługą gamy sześciu silników, charakteryzujących się doskonałymi osiągami, niskim zużyciem paliwa, niskimi kosztami utrzymania, wytrzymałością i niezawodnością: nowo wprowadzony silnik Sofim 2.3 JTD 16V o 81 kW (110 KM), dwa turbodiesel w technologii „Common Rail" (2.0 JTD i 2.8 JTD, dostępny także z automatyczną skrzynią biegów), benzynowy silnik 2.0, oraz dwa silniki o minimalnym wpływie na środowisko, charakteryzujące się podwójnym zasilaniem benzyna-metan (bipower) i benzyna-gpl (gpower).

Kabina kierowcy nowego Ducato została całkowicie przeprojektowana. Zmieniono deskę rozdzielczą, siedzenia, panele drzwiowe oraz instrumenty pokładowe. Wyposażenie pojazdu jest teraz bogatsze i bardziej funkcjonalne.

Telematyka i innowacja

W nowym Fiacie Ducato zastosowano pięć nowych rozwiązań: optyczny czujnik wyprzedzania, który ułatwia bezpieczną zmianę pasa ruchu z prawego na lewy; telekamera, umożliwiająca widoczność do tyłu; czujnik parkowania, ułatwiający parkowanie w ciasnych miejscach; Cruise Control, umożliwiający utrzymanie prędkości samochodu, zmniejszając dzięki temu zmęczenie kierowcy przy długich podróżach i CONNECT, najbardziej zaawansowane zintegrowane narzędzie infotelematyczne, oferujące na dzień dzisiejszy największą ilość funkcji i usług.

Bezpieczeństwo bez kompromisów

Poprawia się także bezpieczeństwo. W zakresie bezpieczeństwa biernego, obok poduszki powietrznej kierowcy pojawia się 120-litrowa poduszka pasażera i poduszki boczne. W zakresie bezpieczeństwa czynnego, nowe Ducato wyposażono w usztywnione nadwozie, układ hamulcowy wzmocniony tarczami tylnymi w mocniejszych wersjach silnikowych i silniejszych wersjach Maxi, a w opcjach: w ABS czteroczujnikowy wyposażony w korektor hamowania EBD i ASR, zapobiegający poślizgowi kół przy przyspieszaniu i przy gorszej przyczepności.

FiatAvio w Bielsku-Białej

Paola Ravizza, fot. SATIZ-La Presse

Niedawno w Bielsku-Białej rozpoczął działalność ośrodek projektowy i pomiarowy elementów do najnowszej generacji silników dla lotnictwa cywilnego. Jego personel, wyłącznie polski, pracuje nad elementami nowego „Trent 900".

Ośrodek działa jako niezależna spółka z kapitałem należących w całości do FiatAvio. Pracuje w nim około 20 polskich inżynierów specjalizujących się w mechanice i aeronautyce. Odpowiedzialnym za ośrodek jest Clemente Pescarmona, wiceprezes nowo powstałej spółki (prezesem jest Leonardo Caroni z Dyrekcji Technicznej i Jakości Sektora Lotniczego).

„Do końca roku przy aktualnej sytuacji ekonomicznej i rozwojowej – mówi prezes Pescarmona – zatrudnienie wzrośnie do 50 osób".

Pracujący tutaj inżynierowie, prawie wszyscy w wieku poniżej 30 lat, ukończyli specjalny kurs przygotowawczy w Turynie: sześć miesięcy szkoleń, podczas których uczyli się także włoskiego, angielskiego oraz zapoznawali się z metodami pracy w przedsiębiorstwie.

„Będą ściśle współpracować z działem projektowym FiataAvio – mówi wiceprezes Pescarmona – i zajmować się projektowaniem i rozwojem takich komponentów, jak turbiny i mechanizmy przeniesienia napędu, wykorzystując techniki komputerowe do projektów i obliczeń. Pierwsze prace związane będą z projektowaniem wirników do turbin niskociśnieniowych, kół zębatych i wałów przeniesienia napędu. Aktualnie zaangażowani są w projektowanie elementów obudowy mechanizmu przeniesienia napędu do silnika Trent 900 Rolls Royce, który w przyszłości montowany będzie w Airbusach A380, przewożących do 800 pasażerów".

FiatAvio od dłuższego czasu planował umocnienie sektora projektowego. Obrał drogę inwestycji zagranicznych. „Wybór padł na Polskę, która niebawem

Ukończony kurs w Turynie zaprowadził ich do FiatAvio

Odwiedziliśmy polskich inżynierów szkolących się we Włoszech. Kursy odbywały się w jednym z turyńskich zakładów FiatAvio, w dzielnicy oddalonej od centrum miasta. Na tym obszarze przemysłowym znajdują się pomieszczenia hamowni i kontroli kół zębatych.

Wzięliśmy udział w ostatnich zajęciach 14 polskich inżynierów odbywających się na zakończenie kursu. Niebawem wszyscy mieli wyjechać do domów na święta Bożego Narodzenia. Podczas pobytu we Włoszech nauczyli się mówić trochę po włosku.

„Kurs – mówi Tomasz Macura – dał nam możliwość nauczenia się metod pracy w wielkim światowym koncernie przemysłowym. Pobyt w FiatAvio był dla nas okazją do zapoznania się z tym, co w Polsce jeszcze nieznane".

„Mile zdziwił nas – mówi Witold Grela – wysoki poziom profesjonalizmu naszych młodych opiekunów, pracujących w dziale projektowym w Turynie".

Clemente Pescarmona, który przez najbliższe lata będzie kierował ośrodkiem w Bielsku-Białej, wyjaśniał młodym inżynierom ostatnie szczegóły związane z ich powrotem do kraju. Było to ich ostanie spotkanie we Włoszech. W styczniu grupa przystąpi do praktycznej realizacji wiedzy zdobytej na kursie. We Włoszech młodzi inżynierowie pozostawili przyjaciół, z którymi zaprzyjaźnili się na boiskach i salach gimnastycznych. Pozostawili też wspomnienia związane z podróżami do Florencji i Pizy.

W salach strada del Drosso prace szkoleniowe nie ustają. Na początku roku przyjedzie następnych 14 polskich inżynierów. Pozostaną we Włoszech aż do kwietnia. Od maja wszyscy będą już razem pracować w Bielsku-Białej.

Clemente Pescarmona
v-ce prezes FiatAvio Polska

wejdzie do Unii Europejskiej – mówi Pescarmona – i która oferuje inwestorom dobre warunki do rozwoju biznesu. Fiat jest tu obecny i znany od wielu lat. W Bielsku-Białej, oprócz Fiat Auto Poland, działają także inne firmy koncernu Fiat. Postanowiliśmy tutaj ulokować nasz ośrodek, aby pozostać „w kręgu rodzinnym". Ponadto korzystać możemy z organizacji i usług, jakie dostarczają firmy należące do Fiata. Na przykład rachunkowość, którą prowadzi Gesco Poland. Są także inne czynniki, które zdecydowały o wyborze Polski: wysoki poziom szkolnictwa wyższego, a zatem i przygotowania studentów oraz dobre tradycje w przemyśle lotniczym, jakimi kraj ten może się poszczycić".

Stralis oznacza przełom

Paola Ravizza

Stralis, nowa ciężarówka Iveco, to pojazd rewolucyjny pod względem sylwetki i szerokiego zastosowania elektroniki. Podczas jazd próbnych pokonał ponad 3 miliony kilometrów. Ma szanse zostać liderem wśród pojazdów ciężkich.

Nowa ciężarówka Iveco nazywa się Stralis. Jest ładna, a przede wszystkim innowacyjna pod względem rozwiązań zewnętrznych, jak i wewnętrznych.

Prezentacja nowego pojazdu dla dziennikarzy odbyła się w pomieszczeniach wytwórni filmowej w San Giusto Canavese. Był to jedyny obiekt w okolicach Turynu, który mógł pomieścić kilka tych pojazdów oraz trzystu dziennikarzy z całego świata. Scenografia jak z Hollywood dodatkowo podkreślała wagę wydarzenia, jakim była prezentacja modelu mającego odegrać kluczową rolę w strategii przedsiębiorstwa.

Michel de Lambert

Stralis dla Iveco oznacza przełom. Po sukcesach odniesionych w sektorze pojazdów średnich i lekkich, tym nowym modelem przedsiębiorstwo zamierza „zaatakować" sektor pojazdów ciężkich. Stawia na produkt innowacyjny, technologiczny, o nie spotykanych wcześniej rozwiązaniach przestrzeni wewnętrznej. W trakcie prezentacji Stralisa, spółka Iveco przedstawiła międzynarodowej prasie swego nowego Dyrektora Generalnego i Pełnomocnego: Michela de Lambert, wcześniejszego wiceprezesa Iveco, odpowiedzialnego za usługi finansowe Sektora. Teraz przejmuje on zadanie kierowania firmą po okresie długich i owocnych rządów Giancarlo Boschettiego, obecnego dyrektora Fiat Auto. Nowemu prezesowi otuchy powinny dodać przewidywania wzrostu popytu w sektorze transportu samochodowego, chociaż w bieżącym roku, w wyniku serii czynników, takich jak między innymi obniżenie konsumpcji i atmosfera niepewności po wydarzeniach 11 września, oczekiwany jest raczej spadek popytu na rynku. Niemniej powinna być to tylko przejściowa koniunktura. Charakter wymiany handlowej zdaje się sprzyjać rozpowszechnianiu transportu samochodowego. Rynek europejski stał się w jeszcze większym stopniu otwarty na wymianę handlową, a globalizacja podniosła popyt na usługi transportowe. Na tego rodzaju rynku ciężarówka jest idealnym środkiem transportu: dzięki większej prędkości, elastyczności (może dotrzeć prawie wszędzie) i niższym kosztom ma przewagę nad pociągiem.

W sumie, Stralis pojawiła się w odpowiednim momencie i powinna zapewnić Iveco znaczący wzrost udziałów na europejskim rynku ciężarówek.

„Nowy model ma wszystkie atuty gwarantujące sukces – mówi Norbert Holzer, product manager w dziale projektowania ciężarówek. – Stralis jest bowiem „samochodem-systemem" zawierającym ważne innowacje techniczne z zakresu elektroniki, a także komponentów: począwszy od podwozia do zawieszeń, od silników Cursor, do automatycznej skrzyni EuroTronic".

Miejscem, gdzie nowości te rzucają się w oczy, jest kabina Active Space. Można by powiedzieć, że została zaprojektowana dla człowieka: „Jeżeli kierowca dobrze czuje się za kierownicą, wzrasta produktywność – utrzymuje Henk van Leuven, dyrektor handlowy Bisness ▶

IVECO
STRALIS

► Unit ciężarówek. – Potraktowaliśmy z największą uwagą aspekty związane z funkcjonalnością, ergonomią i komfortem. Nie tylko. Kabina została zaprojektowana według rewolucyjnej koncepcji modułów, która pozwala dostosować przestrzeń wewnętrzną do aktualnego zadania ciężarówki, zmieniając liczbę i konfigurację foteli. Uległ radykalnej zmianie sam sposób projektowania kabiny".

Wprowadzono wiele nowości technicznych zwiększających produktywność pojazdu: od aerodynamiki kabiny do optymalizacji systemu chłodzenia silnika, od nowego elektronicznego sterowania układem hamulcowym do nowej chłodnicy. „Oprócz tego – mówi Van Leuven – więcej elektroniki pozwala na lepszą kontrolę zużycia paliwa. I nie tylko. Szefowie wielkich firm transportowych mogą ściągać dane z mikroprocesorów każdego pojazdu i w ten sposób otrzymać fotografię stanu floty. Efekt: niższe zużycie paliwa, dłuższe przerwy między zabiegami konserwacyjnymi, łatwiejsze diagnozy i krótszy czas napraw w razie awarii". Jeszcze przed prezentacją Stralis zdała wszelkie rodzaje testów. Ktoś się wyraził, została poddana „okrutnym" próbom. Ich przeprowadzenie Iveco powierzyła spółce Millbrook, pracującej dla światowego przemysłu samochodowego. W testach porównawczych Stalis zdobył pierwszą pozycję 23 razy i drugą 3 razy.

„Mając Stralis – kończy de Lambert – stajemy się w pełni specjalistami od ciężarówek, równorzędnymi konkurentami dla najlepszych z tego sektora. Oni, w odróżnieniu od Iveco, która może pochwalić się pełną gamą pojazdów przemysłowych, koncentrują się tradycyjnie na jakimś segmencie gamy".

Awangardowa kabina

Iveco zadbało w najdrobniejszych szczegółach o komfort wnętrza, dostosowując się do wymagań rynku, które idą w kierunku pojazdów o kabinach podporządkowanych wygodzie kierowcy. Z tego powodu nowości w kabinie jest wiele: począwszy od nowatorskich rozwiązań mających na celu ułatwienie pracy kierowcy, do nowych elektronicznych systemów sterowania i wideo połączonego z ekranami pokładowymi.

Miejsce kierowcy zostało zaprojektowane pod kątem ergonomii, z siedzeniem o regulowanej wysokości i pochyleniu, i podobnemu ustawieniu kierownicy. Siedzenie zostało wyposażone w regulowany system amortyzatorów, natomiast dzięki nowym zawieszeniom kabiny o niżej położonym środku ciężkości i szerszym punkcie przymocowania, wyeliminowano kołysanie. Projektanci zadbali w szczególny sposób o komfort akustyczny: dzisiaj kabina Stralis może być uważana za jedną z najcichszych wśród ciężarówek.

Wygodna kabina jest zauważalna zaraz po wejściu do pojazdu. Jest więcej miejsca obok siedzenia kierowcy, ponieważ nic już nie zawadza na podłodze. Hamulec ręczny nie znajduje się już w tradycyjnej pozycji u boku kierowcy, ale na centralnej konsoli. Skrzynia jest dostępna w wersji tradycyjnej oraz w wersji automatycznej Eurotronic 2. W tym ostatnim wypadku sterowanie umieszczone z boku siedzenia kierowcy może zostać obrócone

Na kierownicy znajdują się przyciski sterujące radiem i telefonem oraz komputerem pokładowym

w taki sposób, aby umożliwić wysunięcie do przodu 7-litrowej lodówki, która normalnie w czasie jazdy schowana jest pod pufami, za siedzeniem kierowcy.

Wszystkie zmiany ułatwiają dostęp do strefy relaksu wyposażonej w łóżko, powstałe po opuszczeniu blatu, który w czasie jazdy jest przymocowany do tylnej ściany kabiny oraz w drugie łóżko piętrowe. Oprócz tego, wygospodarowano przestrzeń za plecami kierowcy przeznaczając ją na mały telewizor. Ponieważ wielu klientów EuroStar oczekuje więcej prywatności w czasie postojów, niższa część prawej bocznej szyby została zastąpiona przez blachę. Sterowana elektrycznie osłona przeciwsłoneczna również pełni funkcję przyciemniającą.

Wielką nowością Stralis jest możliwość zindywidualizowania konfiguracji kabiny. Może tam zostać umieszczone tylko siedzenie kierowcy, albo siedzenie kierowcy i przenośny „fotelik", tzw. comfort seat, wyposażony w pasy bezpieczeństwa i przeznaczony do krótkich podróży; albo też drugie siedzenie, takie samo jak siedzenie kierowcy.

Elektronika, która przynosi oszczędności

Stralis dokonał skoku pokoleniowego w stosunku do aktualnych pojazdów tego typu. Różnica polega na elektronice. Bardzo szeroko zastosowana pozwoliła na stworzenie ergonomicznych i łatwych do manewrowania sterowników i uniknięcia niebezpieczeństwa, że kierowca zdekoncentruje się w czasie jazdy. Oprócz tego umożliwia monitorowanie i kontrolę zużycia poszczególnych komponentów, co przenosi się na znaczne oszczędności finansowe ze względu na ograniczenie czasu przestojów samochodu. Elektroniką pokładową kieruje system kablowy Multiplex – prawdziwy system nerwowy pojazdu łączący wszystkie czujniki, mikroprocesory i urządzenia ciężarówki. Przed kierowcą, pośrodku zestawu wskaźników, znajduje się ekran połączony z 17 centralkami elektronicznymi pojazdu: w górnej części ekranu znajdują się informacje stałe, takie jak dane dotyczące cruise control i ogranicznika prędkości. Przyciskami umieszczonymi na kierownicy możemy odszukać informacje na temat zużycia oleju i paliwa, średniej prędkości, parametrów funkcjonowania silnika, awarii.

Na kierownicy, po lewej stronie, znajdują się przyciski sterujące radiem i telefonem, po prawej – sterujące komputerem pokładowym.

Mówić jednym językiem

Jacek Albiński, fot. Jerzy Wróbel

Każdy kolejny rok jest dla New Holland najważniejszy w historii spółki. W jednym – hedery do kukurydzy, w następnym – modele traktorów, albo korzystne kontrakty zagraniczne. Rok 2002 upłynie pod znakiem nowego kombajnu.

Żeby zrobić coś w globalnej wiosce razem z jej mieszkańcami, trzeba zawczasu pomyśleć, jak najszybciej znaleźć z nimi wspólny język.

Stanisław Basiewicz, który w New Holland Bizon odpowiada za informatykę mówi, że z tym był największy kłopot: „Każdy zakład w grupie CNH miał swój własny system komputerowy i własne oprogramowanie, dlatego zanim rozpoczęliśmy wspólne przedsięwzięcie polegające na uruchomieniu w Płocku produkcji kombajnu TC, musieliśmy wykonać ogromną pracę, polegającą na ujednoliceniu systemu informatycznego we wszystkich dziedzinach". W sensie technicznym przeniesienie produkcji z belgijskiego Zedelgem do Płocka było co prawda przedsięwzięciem skomplikowanym, jednak najważniejsze było wprowadzenie New Holland Bizon do sieci handlowej i logistycznej grupy na całym świecie. Zbigniew Pokorski, szef projektu ma rację kiedy twierdzi, że francuski rolnik, który będzie chciał kupić kombajn, musi od razu wiedzieć jaką maszynę może mu dostarczyć producent i nie ma dla niego znaczenia, czy jest nim fabryka polska, włoska czy brazylijska. W Płocku wszyscy muszą wiedzieć, jakiego wyposażenia życzy sobie klient. Taki jest sens i cel posługiwania się tym samym językiem w jednej grupie przemysłowej. Ujednolicenie systemu znaków i symboli ma jeszcze jedną zaletę: klient ma możliwość śledzenia swojego zamówienia na dowolnym etapie realizacji i robienia ewentualnych korekt. Bez dokładnego sprawdzenia zgodności wyrobu z żądaną konfiguracją, żaden kombajn nie opuści fabryki. Co więcej, każda maszyna, która wchodzi na linię montażową, ma już klienta, a to gwarantuje, że kombajny nie będą stały w magazynie i czekały aż ktoś się na nie zdecyduje. Kupowane są na pniu. Tylko w takiej sytuacji można było przenieść produkcję znanego w Europie kombajnu z Belgii do Płocka.

„Najpierw musieliśmy przetłumaczyć całą dokumentację konstrukcyjną z angielskiego, a często z niderlandzkiego" – wspomina Henryk Okrasko z engineeringu NHB. Materiały i części znormalizowane, które występowały w dokumentacji belgijskiej, należało zastąpić polskimi, kierując się wyłącznie kryterium najwyższej jakości i kosztami zakupu.

Przeprowadzka TC do Polski miała między innymi na celu zmniejszenie kosztów wytwarzania, przy zachowaniu najwyższej jakości i trwałości wyrobu.

„Kombajn produkowany jest w bardzo dużej liczbie odmian i wersji, co z jednej strony czyni zeń wyrób atrakcyjny dla potencjalnych klientów, z drugiej jednak komplikuje problemy techniczne" – mówi Henryk Okrasko. Na dodatek rysunki techniczne wykonane były według standardów amerykańskich, które zasadniczo różnią się od europejskich. Praca nad nimi była czasochłonna, trochę inny jest też tok rozumowania przy ich czytaniu.

Przejmowanie technologii odbywało się etapowo ze względu na jednoczesną w pierwszej fazie produkcję w Zedelgem i Płocku. Elżbieta Godlewska mówiąc o technologii podkreśla, że standardy w obu zakładach są porównywalne: „Istnieją jednak różnice systemowe, inny jest park maszynowy, dlatego trzeba było dokonać transformacji tamtejszej technologii do naszych warunków i wtedy technolodzy z Zedelgem i Płocka zaczęli mówić jednym językiem" – podkreśla pani Elżbieta. Najpierw ustalono, które elementy będą produkowane w Płocku, a które kupowane z Zedelgem. Następnie wytypowano przyrządy do zdublowania oraz narzędzia potrzebne do uruchomienia nowej linii montażowej i wyposażenia spawalni.

Przełożenia na warunki polskie wymagało również wiele innych dziedzin. Co prawda pracownicy montażu z Bizona odbyli specjalistyczne przeszkolenie w Belgii, ale wcale nie musieli uczyć się tam fachowości, kompetencji i dbałości o jakość. Teraz z Zedelgem do Płocka przychodzi jeszcze około 750 części i podzespołów, ale już niebawem liczba ta spadnie do kilkunastu, ponieważ w Belgii zakończono produkcję.

Nowa organizacja objęła również część produkcji nie związanej bezpośrednio z kombajnem. Na dopływie nowej technologii korzystają inne wyroby: New Holland Bizon nie jest już tylko odbiorcą podzespołów z innych zakładów grupy, ale sam je wysyła i jest dostawcą cenionym za jakość i terminowość.

„Kiedy wpłynie zapotrzebowanie na ściśle określoną wersję kombajnu, zawsze możemy powiedzieć: nie" – Maria Beca, która akceptuje przychodzące zamówienia i kieruje je do produkcji, uważa, że to czysto hipotetyczna sytuacja. „Oczywiście liczba wersji i opcji nie jest nieograniczona, ale karty standardowe dla każdego rynku zawierają ich tyle, że praktycznie nic nas nie może zaskoczyć".

Nowy kombajn TC będzie produkowany na powierzchni 30 tysięcy metrów kwadratowych. „Wśród maszyn i urządzeń, w które trzeba było zainwestować są – między innymi – unikalne maszyny do przestrzennego pomiaru brył i wypalarka laserowa do blach, co w przypadku konstrukcji kombajnów ma istotne znaczenie, ale to przecież nie wszystko" Wojciech Michalski mógłby jeszcze długo mówić o skomplikowanym procesie inwestycyjnym, który w pierwszym etapie rozpoczął się wiosną ubiegłego roku i w zasadzie już się zakończył wraz z wyprodukowaniem pierwszego polskiego TC. Pozytywne wyniki audytów –

Montaż nowych kombajnów

belgijskiego i krajowego, nie były dla płocczan zaskoczeniem. Sukces jest zasługą wszystkich zaangażowanych w tę inwestycję. Co więcej – jak zgodnie twierdzą ci, którzy zetknęli się serią kombajnów TC, a nie są przecież nowicjuszami – maszyny te zasadniczo różnią się konfiguracją od dotychczas produkowanych w nadwiślańskiej fabryce.

„Po raz kolejny okazało się, że nasi pracownicy pod względem znajomości fachu i dyscypliny technologicznej w niczym nie ustępują takim, na przykład, Belgom. Pod względem inwencji i pomysłowości dalece ich przewyższają" – ocenia Adam Rycharski i zapewne ma rację. Wiele razy przekonywaliśmy się o tym na przykładzie Płocka, a także innych opisywanych nieraz zakładów. ■

Lepiej późno niż wcale

Fiat Auto Poland

fot. Ireneusz Kaźmierczak, Jerzy Wróbel, Mieczysław Budzyń

Czy wypada pisać o „Mikołajkach 2001", kiedy w domach po choince ani śladu a prezenty zdążyły już spowszednieć? Zdrowy rozsądek podpowiada, że nie, ale co ma wspólnego zdrowy rozsądek ze św. Mikołajem, który pojawił się akurat wtedy, gdy numer naszego pisma, był już zamknięty, a kolejny miał się ukazać dopiero za dwa miesiące? Potraktujmy więc te zdjęcia jako dokumentację, która ma stanowić dowód rzeczowy na okoliczność pojawienia się św. Mikołaja w Tychach, Skoczowie, Sosnowcu, Bielsku-Białej i Płocku, czyli tam, gdzie umiejscowiły się spółki Grupy Fiat. ■

New Holland

Magneti Marelli

▲ Fiat Auto Poland

Fiat Auto Poland

◄ Fiat Auto Poland ▼

◄ New Holland

Teksid

Plastikowy potop

Tomasz Zieja, fot. EOS Poland

Ekolodzy są zgodni: powinniśmy trochę szybciej starać się dogonić Europę, powracającą do tradycyjnych materiałów pakunkowych: kartonu i papieru.

Bogatego Zachodu nie stać na kosztowny recykling plastiku, rekultywację, a u nas z roku na rok rosną coraz wyżej zasypane nim wysypiska śmieci – alarmują polscy ekolodzy.

Nie tak dawno za plastikową reklamówkę, symbol zachodniego dobrobytu, byliśmy gotowi oddać sporą gotówkę. W schyłkowym socjalizmie kuszące kolorami gadżety trafiały pod polskie strzechy głównie z przemytu, przeważnie z Węgier. Prężyli się z dumy posiadacze plastikowych toreb, na których z kolei prężyły się skąpo odziane syreny o ponętnych kształtach albo widniały symbole zachodnich koncernów. Do dziś polskiego turystę na Zachodzie najłatwiej zidentyfikować po dzierżonej w dłoni „poręcznej" plastikowej torbie. Podobnie bywalec supermarketu wyróżnia się „firmową" jednorazówką. Tymczasem…

„Mało kto z mieszkańców krajów zachodnioeuropejskich wybiera się na zakupy z plastikową reklamówką lub bierze ją w sklepie – tak się nie robi na tej samej zasadzie, jak do czarnego garnituru nie zakłada się białych skarpetek" – obrzydzają nam „staropolskie" przyzwyczajenia ekolodzy ze Stowarzyszenia na Rzecz Ekorozwoju AGRO-GROUP z Białegostoku.

Eleganckie sklepy w Paryżu, Brukseli czy w Nowym Jorku pakują sprzedane, często za grubą gotówkę, artykuły w siermiężny, zwyczajny papier z dyskretnym nadrukiem.

Podobne zróżnicowanie istnieje na rynku napojów. Na Zachodzie przeważają opakowania szklane oraz kartony. W Polsce dobrze zaczęły się sprzedawać soki kilku firm dostępne wyłącznie w opakowaniach szklanych (Dr Witt, Kubuś, Sonda). Reklama podkreślała przyjazny wobec środowiska charakter szkła oraz fakt, że nie wchodzi ono w żadne reakcje z produktami. Dobre jest nastawienie producentów szkła do odzyskiwania surowca. Większość krajowych hut szkła przystąpiła do programu recyklingu promowanego przez Stowarzyszenia Forum Opakowań Szklanych. Przy hucie w Jarosławiu działa spółka Recykling Centrum. ▶

► Największa ilość napojów trafia jednak na nasze stoły wciąż w jednorazowych plastikowych butelkach PET. One też stanowią największy problem. Dla większości z nich, jedyne późniejsze, w miarę naturalne zastosowanie, to pojemnik na wiejskie mleko prosto od krowy, przywożonego przez producentów na niektóre place targowe w miastach.

Przeważająca większość plastikowych butelek trafia na wysypiska albo szpeci najbardziej urokliwe regiony Polski, tudzież najgłębsze leśne mateczniki. Równie groźne i powszechne są kubki po jogurtach wytwarzane z polietylenu oraz folii aluminiowej. Wprowadzenie jednorazowych naczyń z tworzyw sztucznych zaowocowało pięciokrotnym przyrostem śmieci z rejonów turystycznych.

Winni jesteśmy my, winni są producenci, ale i władze samorządowe, które nie przykładają należytej wagi do segregacji odpadów. Goszczącą w Polsce Australijkę, zaszokowała niefrasobliwość służb MPO. Panowie wrzucili do środka śmieciarki starannie uprzednio przez nią selekcjonowane szkło, papier i plastik. Tymczasem plastikowe butelki powinny posłużyć do produkcji np. szeroko wykorzystywanego granulatu. Podobnie pożyteczną rolę mogą odegrać w procesie pirolizy. W czasie chemicznych przemian wytwarza się wtedy takie surowce jak olej opałowy, sadza, gaz, znajdujące zastosowanie m. in. w ogrzewaniu.

Ekolodzy namawiają, byśmy domagali się od gminy selektywnej zbiórki odpadów. Taki obowiązek nakłada na władze samorządowe „Ustawa o odpadach".

Rozwiązania problemu plastikowych odpadów wcześniej czy później nie unikniemy. Po zachłyśnięciu się plastikowym szaleństwem, powoli przychodzi czas na refleksję: co zrobić z potopem plastiku?

Ile w tym troski o rachunek ekonomiczny, a ile o ekologię – trudno dociec. Ekolodzy zdecydowanie biją na alarm. Firmowe reklamówki, w które wciąż tak ochoczo pakujemy zakupy, należą do jednych z najniebezpieczniejszych dla środowiska materiałów. Przeżyją w ziemi bezpiecznie i bez uszczerbku około 300 lat. Ich rozkładu nie doczekają więc nawet nasze praprawnuki.

Tylko jeden z większych krakowskich supermarketów wydaje w ciągu dnia około 2000 sztuk „śmiecionośnych" woreczków. Wystarczy te liczby pomnożyć przez kilka-kilkanaście supermarketów w dużych miastach, tysiące drobnych sklepików, dziesiątki stoisk na targowiskach, by plastikowa góra urosła do niebotycznych rozmiarów. Jest szansa na poprawę tej sytuacji. Dzięki nowym przepisom, ale i dzięki nam samym. Na przestrzeni ostatnich kilku lat nasze nastawienie do ochrony środowiska zmieniło się bowiem zasadniczo. Ekologii nie postrzegamy już tylko jako kaprysu gromady dziwaków. Z przeprowadzonego przez CBOS w listopadzie ub. r. sondażu wynika, że aż ponad 50 proc. Polaków zaniepokojonych jest stanem środowiska naturalnego. Największe zaniepokojenie wyrażają osoby z wyższym wykształceniem, mieszkańcy dużych miast, z największymi dochodami na członka rodziny.

Zmiany na lepsze mają szansę się ziścić, bo jak twierdzą badani przez CBOS, poprawa stanu środowiska naturalnego w największym stopniu zależy od aktywności każdego z nas (37 proc. respondentów). Na drugim miejscu dopiero znalazło się przekonanie o konieczności zaostrzenia przepisów o ochronie środowiska (29 proc.). Jednocześnie 56 proc. pytanych o opinię Polaków deklarowało, że unika kupowania produktów szkodliwych dla środowiska i zwraca uwagę na informację producentów o przydatności opakowania do powtórnego przetworzenia.

Pomysł rozpoczętej przed kilku laty kampanii „Zielony Konsument" urodził się, jak przyznają sami organizatorzy z gliwickiego koła Polskiego Klubu Ekologicznego, o wiele za wcześnie. W roku 1995 Polacy „poznawali siłę swoich pieniędzy". Kuszeni coraz bardziej kolorową reklamą super, hiper i gigamarketów, wypełniali po brzegi sklepowe wózki dostępnymi dobrami nie dbając o racjonalność zakupów, a tym bardziej o „wydumane" względy ekologiczne. Wezwania do ograniczania konsumpcji na miarę rzeczywistych potrzeb, przeszczepione z wzorów zachodnich, traktowali – w najlepszym przypadku – z przymrużeniem oka.

W czasie akcji chodziło także o wykształcenie postaw proekologicznych, takich „fanaberii" jak m. in. ▶

warto wiedzieć

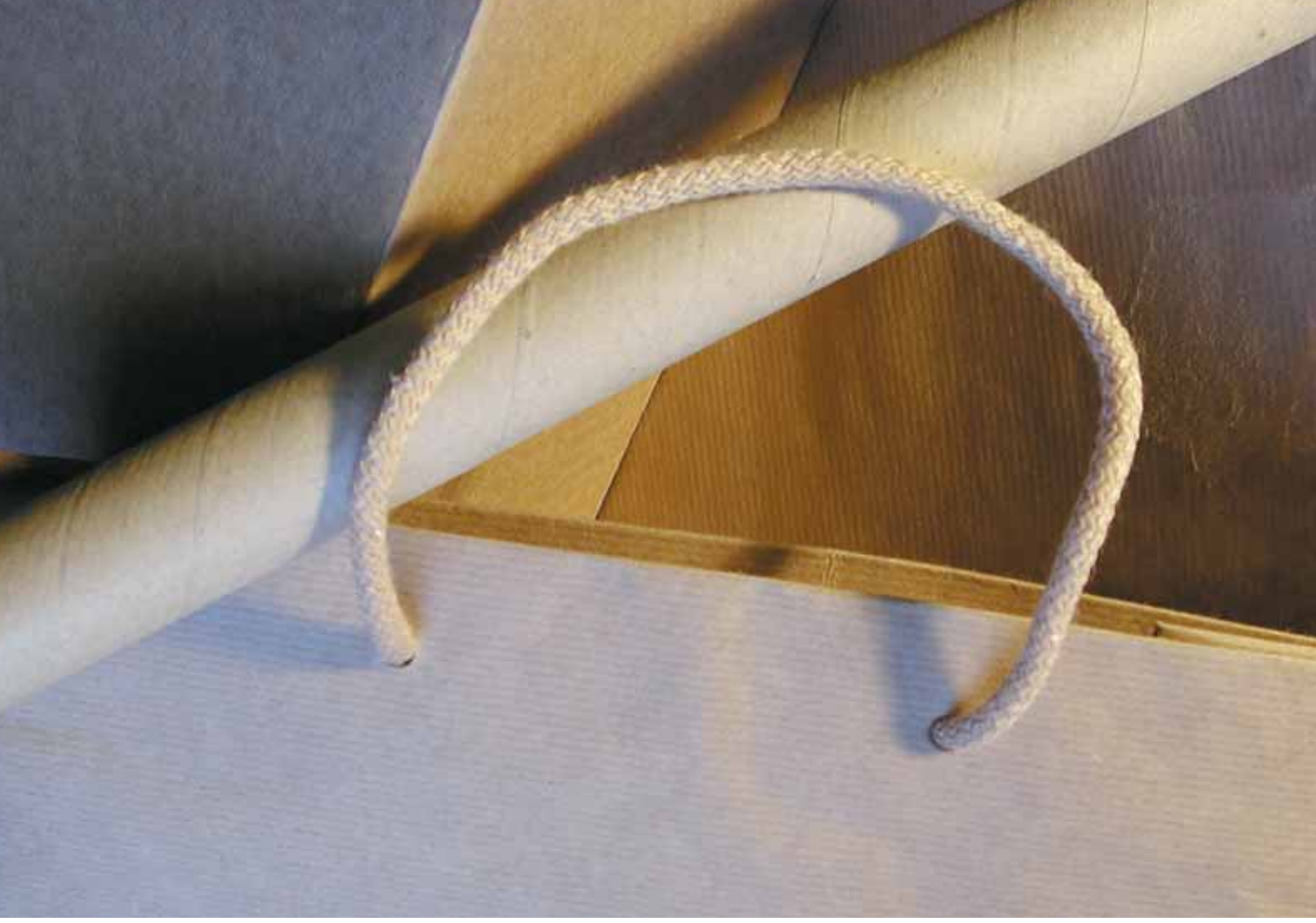
Do roku 2007 ma być, zgodnie z regulacjami prawnymi, poddane recyklingowi 45 proc. opakowań szklanych, 50 proc. aluminiowych puszek do napojów i zaledwie 16 proc. opakowań plastikowych. Plastik używany jest do produkcji wkładów do drukarek komputerowych. Gdyby zebrać zużyte w ciągu roku na terenie Polski wkłady tylko do drukarek atramentowych, wypełniłyby one... dwa Pałace Kultury i Nauki w Warszawie.

Statystyczny Polak wyrzuca na śmietnik rocznie 34 kg odpadów: butelek PET, puszek aluminiowych, pudeł styropianowych. Wszystkich rodzajów śmieci wytwarzamy około 250-300 kg. W ciągu roku po różnego rodzaju zużytych produktach zostawiamy około 500 tys. ton opakowań z papieru i tektury, 430 tys. ton ze szkła, 264 tys. ton z tworzyw sztucznych oraz 136 tys. ton z metalu. Opakowania stanowią ponad 30 proc. objętości odpadów komunalnych.

Plastikowa siatka, torebka czy butelka długo się rodzi, a żyje czasem przez chwilę, dzień, kilka dni. Tymczasem, aby powstała, ropa musi zostać wydobyta, przetransportowana przez tankowce, przerobiona w rafinerii na plastik, a potem na foliową torbę, trafić do sklepu, a później, najczęściej do... kosza na śmieci.

Produkcja opakowań jednorazowych pochłania od 17 do 22 razy energii więcej niż wielorazowych; większe jest zużycie koniecznych do ich produkcji surowców naturalnych, w przypadku opakowań na napoje aż 23-krotnie.

Koszty usuwania opakowań jednorazowych są 40-krotnie wyższe niż wielorazowych.



► zmiana nastawienia kupujących do jednorazowych, plastikowych reklamówek.

„Chcieliśmy przekonać Polaków, żeby rezygnowali z przynoszenia do domu stosu często zbytecznych dóbr w tuzinach siat ze sztucznego tworzywa. Ich miejsce powinny zająć tradycyjne siatki wielokrotnego użytku" – mówi Maria Staniszewska, odpowiedzialna za koordynację akcji.

Okazaliśmy się narodem wygodnym. Zamiast troski o naturę, w codziennym pośpiechu upychaliśmy zakupy w kolejne tony plastikowego paskudztwa.

Organizatorzy akcji spotykali się z oskarżeniami o nienowoczesność, staroświeckie spojrzenie na biznes. Nikt nie chciał słuchać, że pewne rzeczy warto naprawić, zamiast nabywać nowe. Traktowano ich jak dziwaków. Przy bardziej pozytywnym nastawieniu Polaków do ekologii, Polski Klub Ekologiczny planuje powtórne zainicjowanie w tym roku kampanii „Zielony Konsument".

„Chcielibyśmy skoncentrować się na wezwaniu do ograniczania zakupów (co w efekcie pozwoli też ograniczyć ilość śmieci) oraz na próbie stworzenia systemu recyklingu" – mówi Maria Staniszewska.

„Kaprys bogatego Zachodu". „Nas na to jeszcze nie stać". Takie i podobne głosy towarzyszą wielu akcjom ekologicznym. Niewątpliwie prawdziwe, słuszne są tylko po części.

W przypadku plastikowych woreczków na mleko rachunek ekonomiczny jest oczywisty: zakup kartonu to wydatek sumy, co najmniej, dwukrotnie wyższej. Chociaż i tu można by pokusić się o inne rozwiązania. Starsi pamiętają z własnych doświadczeń, młodsi z filmów Barei, stukot szklanych butelek wystawianych każdego ranka przed drzwi mieszkania i wymienianych przez mleczarza.

Generalnie jednak pomnażamy plastikowe śmieci nie z biedy, a częściej z wygody i bezmyślności. W foliową torebkę sprzedawczyni pakuje nam dwie kajzerki, na stoisku obok, do kolejnej wędrują trzy banany, kilogram marchewki, jeszcze dalej osobny woreczek pomieści kostkę masła, inny – plasterki sera. Całość wrzucamy, oczywiście, do gustownej, jaskrawej, plastikowej torby, 55 groszy za sztukę.

Maria Staniszewska ma swój sprawdzony ekonomiczny, czyli oszczędny i ekologiczny patent – od trzech lat używa tego samego plastikowego kosza na zakupy.

Z hipermarketu wyjeżdża na parking wózkiem, z którego towary przerzuca wprost do kosza w samochodzie.

Najprostszą, choć kosztowniejszą metodą zmniejszenia zużycia plastikowych toreb i butelek, są zakupy towarów w opakowaniach zwrotnych lub w łatwym do recyklingu papierze czy szkle. Inną, ograniczającą ilość śmieci w ogóle – kupowanie produktów w większym opakowaniu zamiast w kilku mniejszych. Jeszcze innym rozwiązaniem, jakie satysfakcjonuje ekologów, są „powtarzalne" torby na zakupy. Wykonane z bawełny czy lnu, materiałów jak najbardziej przyjaznych środowisku, zwracają coraz częściej uwagę estetyką wzoru, solidnością wykonania. Kosztują w granicach 5 – 15 złotych, a służą przez kilka lat. Ciekawe wzory toreb można odnaleźć np. na internetowych stronach Stowarzyszenia na Rzecz Ekorozwoju AGRO-GROUP albo spróbować uszyć własną, według własnego, oryginalnego pomysłu.

Rozważania o tym, czy stać nas, czy nie, na ekologiczne myślenie, Maria Staniszewska kwituje krótko: „Problem śmieci plastikowych czy innych i tak będziemy musieli kiedyś rozwiązać. Im później, tym cena będzie wyższa". ■

Prof. Zbigniew Nęcki,
psycholog z Uniwersytetu Jagiellońskiego

Nie noszę reklamówek plastikowych, bo nie przystoją ponoć profesorom. Koleżanka z uczelni zwróciła mi uwagę, że od pewnego poziomu nie wypada pakować w plastikowe reklamówki nawet książek. W latach 70., 80., gdy reklamówka bądź torba plastikowa były dobrem nieosiągalnym, inna z moich uczelnianych koleżanek wysyłała listy do USA z prośbą o przysłanie paczki plastikowych torebek. W tamtych czasach reklamówka stanowiła dowód prestiżu posiadacza. Większość osób nosiła zakupy w torebkach papierowych.

Dziś plastikowa siatka pełni funkcję promocyjno-marketingową, ma oddziaływać na klientów i popularyzować dany supermarket. Plastik wnosi też kolory w nasz ciągle jeszcze szary świat. Kolorowe torby z rozneglizowanymi paniami czy reklamami papierosów, to z kolei ukłon w stronę męskiego konsumenta. Generalnie jednak, reklamówki przypisane są kobietom, królowym zakupów, a jeśli już mężczyznom, to z warstw pracujących. To prawda, że zarówno Polaka, jak i wycieczki Rosjan, najłatwiej poznać po reklamówkach z plastiku.

Nasza „kultura plastikowej torebki" wynika z wciąż żywej pamięci niedoboru oraz z faktu, że można się nią cieszyć za darmo. Ta pamięć o niedostatku sprawia, że plastikowa reklamówka pomyślana jako opakowanie jednorazowe bywa używana wielokrotnie. Wciąż wiele osób myje, suszy i używa jednorazowe torby kilkakrotnie. Nasza świadomość jest opóźniona w stosunku do rzeczywistości i dlatego z trudem dociera do niej informacja o dostatku reklamówek. Ekologiczna strona biznesu plastikowego jest u nas mniej znana. Myślę, że z czasem nasze nastawienie się zmieni i do nas dotrze zwyczaj pakowania, jak na Zachodzie, w ekologiczne „brown bags", na które na razie patrzymy jak na opakowania bardzo kiepskiej jakości.

Plastik pod ostrzałem

Obowiązująca od 1 stycznia 2002 r. Ustawa o opakowaniach i odpadach opakowaniowych nakazuje, że:

- obiekty handlowe o powierzchni powyżej 2 tys. m kw. mają obowiązek przeprowadzać na własny koszt selektywną zbiórkę odpadów;
- sklepy o pow. pow. 25 m. kw. muszą posiadać w swojej ofercie, prócz napojów w opakowania jednorazowych, podobne produkty w opakowaniach wielokrotnego użytku;
- producenci oraz importerzy są zobowiązani do wyraźnego znakowania swoich opakowań (rodzaj zastosowanych materiałów, możliwość ich wielokrotnego użytku, także przydatność do recyklingu).

Firmy, które nie odzyskają wymaganej ilości odpadów, mają płacić za niezrealizowaną różnicę.

Joanna Polak

Magnolie na pustyni

Na początek spora dawka sensacji i przystojnego Georga Clooney'a. „Złoto pustyni" to opowieść o dzielnych amerykańskich żołnierzach, którzy wchodzą w układy z partyzantami walczącymi z reżimem Saddama Husajna. Początkowo zachowują wobec nich dystans, by w finale oddać im całe złoto na poczet dalszej walki z tyranem. W międzyczasie żandarmeria wojskowa USA rozpoczyna akcję przeciw bohaterom, działają oni bowiem już po podpisaniu zawieszenia broni. Dużym plusem są piękne pejzaże pustynne, pokazywane w naprawdę imponujący sposób. Miłośnikom sensacji „w stylu wschodnim" spodoba się film (wyreżyserowany przez naszego rodaka – Andrzeja Bartkowiaka) pod tytułem „Romeo musi umrzeć". Fabuła jest nieskomplikowana. Były policjant Han Sing siedzi w więzieniu w Hongkongu. Po pewnym czasie dowiaduje się, że jego brat, przebywający w Stanach Zjednoczonych, został zamordowany. Nadludzkim wysiłkiem ucieka, aby pomścić zabitego. Na drodze stają mu rozmaite gangi, jest też piękna kobieta grana przez zmarłą ostatnio tragicznie, piosenkarkę – Aaliyah. Jak zwykle w filmach tego gatunku można nacieszyć oko świetnie nakręconymi scenami walk kung-fu.

Złoto pustyni

Romeo musi umrzeć

Wreszcie coś dla zwolenników kina psychologicznego. „Magnolia" to historia kilku ludzi pozornie nie mających ze sobą nic wspólnego. Każde z nich przeżywa jednak swój własny, prywatny dramat – szuka miłości lub akceptacji, udaje kogoś innego. Jest więc mały geniusz, który chcąc spełnić ambicje rodziców, gra ciągle w teleturniejach, mimo że ma już tego dość; jest chory na raka prezenter telewizyjny, który do końca chce zachować maskę szczęśliwego człowieka. Film opowiada o bohaterach spętanych konwenansami i niespełnionych. Koniec jest jednak optymistyczny.

Premiery

Piękny umysł

„Piękny umysł". Film Rona Howarda będący historią życia Johna Forbesa Nasha – genialnego matematyka cierpiącego na schizofrenię. Wydarzeniem w jego życiu było odkrycie teorii gier, co pozwoliło zerwać z doktryną Adama Smitha. Nash zaangażował się także w „zimną wojnę", biorąc udział w rozpracowywaniu szyfru. Ambitne plany pokrzyżowała choroba psychiczna, która nie zdołała – na szczęście – całkowicie złamać tytułowego „pięknego umysłu". W 1994 roku naukowiec otrzymał Nagrodę Nobla. W rolach głównych Russel Crowe i Ed Harris.

„Klątwa skorpiona" to nowa komedia mistrza ironii – Woody Allena. Reżyser tym razem wcielił się w rolę specjalisty od przestępstw ubezpieczeniowych, który – wskutek tytułowej klątwy – sam stał się przestępcą. Film entuzjastycznie przyjęto na Festiwalu Filmowym w Wenecji. Allen jak zwykle potrafi rozbawić, a towarzyszą mu w tym same znakomitości – Helen Hunt, Charlize Theron, Dan Aykroyd.

Klątwa skorpiona

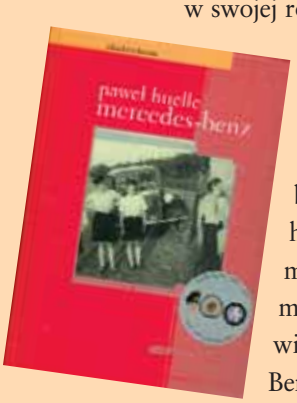
„Vanilla sky" thriller Camerona Crowe, którego pierwowzorem był film hiszpańskiego reżysera Alejandro Amenabar. Bogaty playboy – Dan (Tom Cruise) zakochuje się w dziewczynie przyjaciela (Penelope Cruz), czym doprowadza do furii swoją narzeczoną (Cameron Diaz). Inscenizuje ona wypadek samochodowy, po którym Dan musi przejść operację plastyczną. Zaczyna się nowy etap w życiu, zaczynają się też komplikacje...

Joanna Polak

Lektura pierwszej jakości

Paweł Huelle „Mercedes Benz”.

Powieść pełna inteligentnego humoru. Bohater, który zaczyna dopiero „karierę” kierowcy, pod wpływem stresów, ale i wdzięku swej uroczej instruktorki, zaczyna snuć gawędę o historii samochodu w swojej rodzinie. Głównym zamysłem pisarskim towarzyszącym Huelle było oddanie hołdu znakomitemu Bohumilowi Hrabalowi. „Mercedes Benz” jest oparty na hrabalowskich wątkach z „Wieczornej lekcji jazdy”. Humor przeplata się w tekście z gorzką ironią. Życie bohaterów, mimo że barwne, wcale nie należy do łatwych. Instruktorka, panna Ciwle, mieszka w altanie ogrodowej i opiekuje się sparaliżowanym bratem. Aby zapewnić mu utrzymanie i leczenie, musi czasem posunąć się do granic ludzkiej godności. Dla wielbicieli wyrafinowanej twórczości gdańskiego pisarza lektura obowiązkowa. Nie brakuje w niej ani fikcji w świetnym wydaniu, ani prawdziwej, szarej rzeczywistości. Naprawdę godne polecenia na długie wieczory pod ciepłym kocem.



Paweł Huelle: Mercedes Benz. Znak. Kraków 2001.

Piotr Bikont, Robert Makłowicz „Listy przypieczętowane sosem”.

Kolejna pozycja autorów książki „Zjeść Kraków”. Równie dowcipnie i lekko podanego przewodnika kulinarnego ze świecą szukać. Duet Bikont – Makłowicz jak nikt inny potrafi zachwalić lub skrytykować dany lokal, dodając oprócz pochwały lub nagany, inteligentną puentę. Szczególnie zabawne są listy, które piszą do siebie autorzy (nierzadko na stołowych serwetkach). Owe listy streszczają jednocześnie „na gorąco” wrażenia z doznań smakowych. Wyniesionych zarówno z barów, gdzie można zjeść szybko i tanio, jak i wykwintnych i drogich restauracji.

Piotr Bikont, Robert Makłowicz: Listy przypieczętowane sosem. Wydawnictwo Literackie. Kraków 2001.

Barbara Winklowa „Boyowie – Zofia i Tadeusz Żeleńscy”.

Historia jednego z najbarwniejszych małżeństw zeszłego stulecia. Barbara Winklowa uniknęła jednej z podstawowych pułapek książek biograficznych – plotkarstwa. Boyowie żyli w fascynującej epoce i obracali się wśród najbardziej oryginalnych osobowości. Mimo pogłębiającego się dystansu, Zofia i Tadeusz przez całe małżeństwo pozostawali dla siebie najlepszymi przyjaciółmi i współpracownikami. Najważniejsze dzieła Boya – Żeleńskiego nie powstałyby bez niezawodnej żony. Mimo iż każde z nich miało innego partnera, nie mogli bez siebie żyć. W książce Winklowej pojawiają się najciekawsze postaci polskiej kultury – Witkacy, Wyspiański. Bohaterowie żyli w burzliwych czasach – najpierw młodopolskie niepokoje, potem obie wojny. Fascynująca lektura, którą czyta się z zapartym tchem.

Barbara Winklowa: Boyowie – Zofia i Tadeusz Żeleńscy. Wydawnictwo Literackie. Kraków 2001.

Tekst i zdjęcia: Elżbieta i Andrzej Lisowscy

Wolne miasto Kopenhaga

Głaszcząc Syrenkę po udach zapewniamy sobie szczęście w miłości. Na randkę umawiamy się pod pomnikiem Andersena a potem idziemy do palmiarni, by smakować sztukę egipską i etruską. Jeśli nie wystarczy nam piwo ze słynnego browaru, możemy wybrać się na legalne haszyszowe ciasteczka do Christianii...

Tak jest w Kopenhadze, gdzie w sklepowych witrynach na reprezentacyjnym deptaku Strøget wciąż znajdujemy dumne szyldy: „Z upoważnienia Jej Królewskiej Mości Małgorzaty II zaopatrujemy dwór królewski". Różne światy, klimaty, nastroje. Niemożliwie jednak do ogarnięcia w czasie nazbyt krótkiego pobytu w mieście powszechnie uznawanym za najtańsze dla turysty i najbardziej wyzwolone wśród stolic krajów Skandynawii. Trzeba w to miasto zagłębić się mocniej, by zrozumieć dlaczego tak jego mieszkańcy walczą o (na przykład) prawo dostępu do morza. Wygrali nawet z dyrekcją luksusowego „Mariotta" i mogą w strojach plażowych defilować przez hotelową recepcję, by dostać się nad wodę...

Wszędzie czuje się powiew morza a charakter miasta tworzą także liczne kanały. Atrakcją są przejażdżki motorowymi barkami. Warto skorzystać także ze zwykłego wodnego tramwaju, który od niedawna uzupełnia sieć miejskiego transportu. Zresztą Kopenhaga jest miastem skrojonym na miarę każdego człowieka. Wszędzie można dotrzeć piechotą, oglądając po drodze ciekawe detale.

Nazywana Paryżem Północy, położona na Zelandii – jednej z ponad czterystu wysp Danii – Kopenhaga najbardziej malowniczo prezentuje się w okolicach pełnej jachtów przystani Nyhavn, gdzie mnóstwo jest także sympatycznych kafejek i rybnych knajpek. Aby spojrzeć na miasto z góry warto wybrać się na siedemnastowieczną, 36-metrową Okrągłą Wieżę (Runde Tarn), gdzie jest także muzeum i astronomiczne obserwatorium. A na szczyt wiedzie szeroki, brukowany trakt – oplatający spiralnie wnętrze wieży. Patrząc na stolicę Danii z góry widać, że czerwone dachówki i zielone od śniedzi miedziane iglice XVIII-wiecznych budowli przeplatają się z nowoczesnymi formami.

Pełna zieleni i zabytków Kopenhaga została założona w 1167 roku a już dwieście lat później była stolicą Danii. Łączy w sobie klimat dawnych czasów, atmosferę baśni z nowoczesnością. Tutaj nawet 150-letnia tradycja piwa nie pozostała bez wpływu na sztukę. Carlsberg Glyptotek otworzył w 1897 roku właściciel browaru Carl

Jacobsen, który postanowił wprowadzać zwiedzających w świat sztuki poprzez palmiarnię. Uważał słusznie, że nawet nie zainteresowane sztuką osoby odwiedzą całoroczny tropikalny ogród a przy okazji może zerkną i na wiekowe rzeźby czy na liczącą ponad dwa tysiące lat mumię egipskiego kota. Carlsberg Glyptotek stała się miejscem spotkań i spacerów. I miejscem wytchnienia po zwiedzeniu jednej z najcenniejszych w Europie kolekcji sztuki, z m. in. niezwykle cennymi zbiorami sztuki etruskiej, egipskiej. Można jednak znaleźć tutaj i wczesne obrazy Picassa i najsłynniejsze dzieła impresjonistów.

Tymczasem współczesny, słynny w świecie browar (którego dochody zasilają fundację sztuki) zaprasza do gratisowego zwiedzania z przewodnikiem zakładu. Wizyta kończy się degustacją piwa a obchodzący właśnie swoje urodziny otrzymują (po sprawdzeniu daty w paszporcie) pamiątkowe kufle. Obowiązkowo turyści zaglądają jeszcze do Muzeum Thorvaldsena – najsłynniejszego duńskiego rzeźbiarza, twórcy m. in. warszawskich pomników księcia Józefa Poniatowskiego i Mikołaja Kopernika. Podobnie jak do parku Tivoli – atrakcyjnego zarówno w okresie Bożego Narodzenia i Nowego Roku, jak i w sezonie letnim. Licznie odwiedzane jest także czynne najdłużej (do godz. 22.00) Muzeum Erotyki. To ostatnie traktuje ten temat nie sensacyjnie, lecz wpisuje go w kontekst społeczny, obyczajowy a nawet polityczny.

Podobnie jak w Holandii rowery są tutaj wszechobecne. Tak jak w kraju Rembrandta i Van Gogha można w stolicy Danii smakować najbardziej wyszukane dania wielu egzotycznych kuchni. A z atmosferą amsterdamskich Coffee Shopów współbrzmi codzienne życie słynnej, ogłoszonej przed dwudziestu dziewięciu laty „wolnym miastem", Christianii.

Ta niezwykła enklawa liczy dzisiaj ponad tysiąc mieszkańców. Nikt nie płaci tutaj podatków. Sprzedawane są oficjalnie miękkie narkotyki (także m. in. haszyszowe ciasteczka), przestrzegane są zasady demokracji. Każdy mieszkaniec ma prawo głosu w każdej sprawie. A że nie przegłosowano kiedyś na czas decyzji czy wpuszczać na teren „wolnego miasta" straż pożarną, to musiał spłonąć jeden z domów, gdyż ratujących strażaków obrzucono kamieniami. „Dzieci kwiaty" i ich potomkowie po latach walk z policją i całą administracją państwową, płacą już za korzystanie z wody i prądu. Pilnują, by nie znaleźli u nich schronienia dealerzy twardych narkotyków. Wciąż jednak nie płacą podatków. Dziś trudno uzyskać tutaj prawo stałego zamieszkania, ale coraz więcej przedsiębiorczych reprezentantów średniej klasy próbuje tu mieszkać i robić interesy.

Christiania należy do największych atrakcji Kopenhagi. Dreszczyk emocji budzi u wielu przybyszów napis w bramie wejściowej: „Uwaga! Opuszczacie Unię Europejską!" A za murem pokrytym charakterystycznym grafitti także swojskie klimaty. Uliczne stragany przypominają bazary z dawnego Afganistanu czy Nepalu. W klubach koncertują alternatywne grupy, działają alternatywne partie. Tanie knajpki oferują smaczne jedzenie. Można nabyć wiele pamiątkowych drobiazgów. Nikt jednak nie chce być tutaj fotografowanym. Przed laty policja otoczyła szczelnym kordonem tę enklawę wolności uniemożliwiając przemieszczanie się osób i przerzut nawet lekkich środków odurzających. Jęki tych na głodzie wzbudziły litość przywiązanych do tradycyjnych wartości rodzinnych Duńczyków. To pod ich presją władze dały spokój mieszkańcom Christianii. Ale czy tak samo cierpliwa i wyrozumiała będzie Unia Europejska?

Aleksander Surdej

Bać się Euro, czy nie

Od stycznia 2002 roku w dwunastu krajach tworzących Unię Gospodarczą i Walutową (UGW) – porozumienie w ramach Unii Europejskiej dotyczące wspólnej polityki pieniężnej i wspólnej waluty, do obiegu wchodzi 14,3 miliarda banknotów euro i 50,6 miliarda monet euro. Wszystkie podmioty gospodarcze UGW muszą przestawić się na stosowanie euro jako waluty kontraktów, faktur zleceń płatniczych, zeznań podatkowych i księgowości.

Za euro stoją rządy dwunastu krajów europejskich, które uznały, że wspólny pieniądz lepiej będzie służyć wszystkim i każdemu z tych krajów z osobna. Narody europejskie uznały, że marka niemiecka, frank francuski czy lir włoski nie są już ważne dla tożsamości Niemiec, Francji czy Włoch. Pieniądz jest traktowany ze względu na swe praktyczno – gospodarcze znaczenie, a nie jako wyraz istnienia czy jedności państwa.

Wspólna waluta jest owocem długiej drogi jaką kraje Zachodniej Europy przeszły od 1958 roku, kiedy to na mocy Traktatu Rzymskiego powstała Europejska Wspólnota Gospodarcza (EWG). Stopniowo EWG obejmowało coraz więcej krajów członkowskich: od założycielskiej szóstki, do obecnej piętnastki, a w nieodległej przyszłości, po zakończeniu procesu rozszerzenia, do około 25 krajów. Za kilka lat EWG, które po podpisaniu Traktatu z Maastricht w 1992 roku, zmieniło nazwę na Unię Europejską, obejmie przytłaczającą większość krajów kontynentu europejskiego tworząc wspólny obszar gospodarowania.

W Traktacie z Maastricht postanowiono, że od stycznia 1999 roku zacznie funkcjonować unia walutowa, a wchodzące w jej skład kraje będą się posługiwać jedną wspólną walutą. Formalnie euro pojawiło się już w 1999 roku, kiedy to członkowie unii walutowej usztywnili wzajemne kursy walutowe. Po upływie trzech lat fizycznie pojawiła się wspólna waluta 12 krajów europejskich dla około 300 milionów ludzi. Unia walutowa nie obejmuje jeszcze wszystkich krajów członkowskich UE – poza nią pozostały Wielka Brytania, Dania i Szwecja.

Są tacy, którzy, na przekór historycznej prawidłowości, oczekują, że wspólna waluta stanie się zalążkiem wspólnego europejskiego państwa. Oczekiwania takie są mrzonkami. To, że Ekwador, Salwador, Gwatemala, Panama i Mikronezja uczyniły dolara swoją walutą nie wynika, że stworzą one wspólne państwo ze Stanami Zjednoczonymi.

Euro powinno być oceniane ze względu na konsekwencje dla wprowadzających je krajów. Jeśli korzyści z euro będą wystarczająco duże, wspólna waluta przetrwa. Jeśli zaczną przeważać koszty, kraje europejskie powrócą do swoich walut. Historia gospodarcza świata zna bowiem przypadki rozdzielania się obszarów, które łączyła niegdyś wspólna waluta. Wystarczy przypomnieć sobie rozpad Czechosłowacji, w wyniku którego w miejsce jednej, powstały dwie nowe waluty.

Oczekiwania gospodarcze związane z wspólną europejską walutą są wysokie. Zgodnie z zapowiedziami liderów politycznych i opiniami czołowych ekonomistów wspólna waluta ma przynieść szereg znaczących korzyści.

Wspólna waluta:

- Powinna przyczynić się do stabilizacji makroekonomicznej i zmniejszenia inflacji, której wysoki poziom utrudniał rozwój gospodarczy krajów europejskich.

- Wyeliminuje ryzyko zmian kursów walutowych, dzięki czemu łatwiej będzie przewidzieć opłacalność inwestycji nakierowanych na eksport i łatwiej będzie decydować o sposobach alokacji zasobów. Znikają także opłaty transakcyjne związane z operacjami wymiany walut.

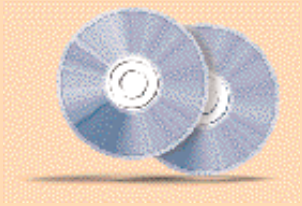
- Umożliwi szybszą integrację rynków finansowych, a w jej wyniku, wzrost efektywności i potanienie kosztów pośrednictwa finansowego. Euro poprawi możliwości inwestowania w akcje na wszystkich 32 giełdach akcji i 17 giełdach instrumentów pochodnych w Europie, a z czasem przyczyni się do konsolidacji owych giełd w większe i bardziej sprzyjające inwestorom struktury.

- Powinna przyczynić się do wyrównania poziomu cen na terenie tworzących ją państw. Znaczne różnice cen są wyrazem rozdrobnienia rynków i utrudnieniem dla konsumentów. Zdaniem ekspertów, w przyszłości ceny tych samych towarów w różnych krajach UE powinny różnić się nie więcej niż o 7 procent.

- Może sprawić, że euro będzie skutecznie konkurować z dolarem o miano głównej waluty, w której zawierane są międzynarodowe transakcje i gromadzone rezerwy dewizowe (obecnie dwie trzecie dolarów amerykańskich jest w posiadaniu zagranicznych inwestycji i obywateli).

W gospodarce rzadko istnieją rozwiązania bez kosztów. Najbardziej oczywistymi kosztami związanymi z wprowadzeniem euro, są koszty przystosowania systemów informatycznych, urządzeń i przeszkolenia ludzi oraz dochody utracone przez instytucje obsługujące wymianę walut i ubezpieczające od ryzyk walutowych. Z czasem pojawić się mogą inne koszty wynikające z tego, iż rządy poszczególnych krajów dobrowolnie pozbawiły się możliwości łagodzenia skutków kryzysów gospodarczych poprzez potanienie (dewaluację) własnego pieniądza. Gdy kursy walutowe są usztywnione, elastyczne powinny stać się rynki pracy, a ludzie gotowi do przemieszczeń w jej poszukiwaniu.

Czy i kiedy Polska powinna włączyć się do strefy euro? Z jednej strony kraj nasz już dzisiaj może usztywnić kurs złotego w stosunku do euro, może dokonać jednostronnej euroizacji swojej gospodarki. Zyskałby dzięki temu niską inflację i stabilną politykę monetarną, o którą trudno w kraju targanym konfliktami wokół roli Rady Polityki Pieniężnej. Z drugiej strony, ryzykowne jest zalecać taki krok w okresie trwających głębokich przeobrażeń gospodarczych. Realizm nakazuje oczekiwać, że do strefy euro przystąpi Polska w kilka lat po przyłączeniu się do Unii Europejskiej, kiedy nasz kraj spełni wyznaczone w Maastrich kryteria zalecające utrzymywanie na niskim poziomie inflacji, stóp procentowych, deficytu budżetowego i długu publicznego. Jeśli spełnią się oczekiwania, że datą przystąpienia Polski do UE będzie rok 2004, euro może trafić do obiegu w Polsce w roku 2007, a w 2009 całkowicie zastąpi złotego. Dla polskich przedsiębiorstw oznaczałoby to likwidację ryzyka zmian kursów walutowych, niższe koszty wymiany walut, tańszą obsługę bankową i łatwiejszy dostęp do tańszego kapitału. Ceną byłaby większa konkurencja rynkowa. ■



The Doors – gdy wybrzmi muzyka

Są rzeczy znane
I są rzeczy nieznane
A pomiędzy nimi
znajdują się drzwi,
Gdyby udało się
otworzyć drzwi percepcji
Wszystko ukazałoby się
człowiekowi takim,
Jakim jest – nieskończonym.

William Blake

Jego płyty sprzedają się z jednakową łatwością dziś, jak 35 lat temu. O znaczeniu i miejscu tego zespołu w historii rocka nie decydował li-tylko styl uprawianej muzyki. Sprawiły to postaci założycieli grupy The Doors, bo o niej tutaj mowa: Ray'a Manzarka i przede wszystkim Jima Morrisona. Zanim los zetknął ich ze sobą w roku 1965 w Venice, obaj rozpoczęli studia na wydziale teatralno-filmowym Uniwersytetu Kalifornijskiego, mając dosyć sprecyzowane wizje swojej przyszłości.

Jim Morrison, (właściwie James Douglas Morrison, 8.12.1943, Melbourne, Floryda), był synem oficera marynarki wojennej. Od szkolnych lat zdradzał zainteresowania humanistyczne: filozofia, malarstwo, poezja. Obdarzony charakterystycznymchropawym barytonem, pełnił w zespole rolę wokalisty frontmana i autora większości tekstów. Ray Manzarek (właśc. Raymond Daniel Manzarek, 12 luty 1935, Chicago Illinois), z pochodzenia Polak, zanim założył The Doors, odebrał klasyczne wykształcenie muzyczne.

Ostateczny skład grupy uzupełnia Robbie Krieger (8.1.1946, Los Angeles), utalentowany gitarzysta flamenco, równie biegły w technice slide, autor niektórych tekstów, m. in. Light My Fire, wspólnie z J. Morrisonem.

Zespół nie miał w składzie gitarzysty basowego. Do nagrań płytowych angażowano muzyków sesyjnych, natomiast na koncertach Manzarek wykonywał partie basowe na organach, co stanowiło dodatkowy element ułatwiający identyfikację brzmienia grupy.

Pomysłodawcą nazwy zespołu był Morrison. Zaczerpnął ją z tytułu szkicu Aldousa Huxleya „Drzwi do percepcji", a ten z kolei z wiersza Williama Blake'a.

Pierwsza płyta zatytułowana po prostu The Doors, ukazała się w styczniu 1967 roku. Została bardzo dobrze przyjęta zarówno przez krytykę, jak i publiczność. Zawierała, oprócz standardu Back Door Man, Williego Dixona i Alabama Song z „Wielkości i upadku mistrza Mahagonny" Kurta Weila i Bertolda Brechta, 9 kompozycji własnych The Doors. W pamięci słuchaczy utkwiły szczególnie trzy z nich. Płytę otwiera Break on Through (To the Other Side). Tytuł ten można po latach uznać zarówno za wyraz ambicji artystycznych zespołu, ale bardziej jeszcze jako profetyczną wizję losu Jima Morrisona. Drugim znaczącym utworem tej płyty jest The End, inspirowany „Edypem" Sofoklesa. Wykonywany na koncertach dawał Morrisonowi możliwość realizacji interdyscyplinarnych uzdolnień, stanowiąc swego rodzaju osobny spektakl, misterium teatralne. Ze względu na wysoce obsceniczny tekst, był też okazją do zakładów, jak daleko wokalista posunie się w jego prezentacji w czasie koncertu i czy da policji pretekst do jego przerwania. Utwór ten wykorzystał Francis Ford Coppola w 1973 roku w słynnym obrazie „Czas Apokalipsy".

Najbardziej znanym utworem z pierwszej płyty stał się Light My Fire, a to za sprawą José Feliciano, który uczynił go światowym przebojem. Następne płyty: Strange Days,

Waiting for the Sun, a zwłaszcza Soft Parade, spotykały się z coraz chłodniejszym odbiorem dziennikarzy muzycznych. Z zainteresowaniem słuchaczy było wręcz odwrotnie. Tylko nieliczni recenzenci życzliwie zauważali, że „zespół, to swego rodzaju anomalia, jakby pochodził z innej planety i przybył na Ziemię, by zmienić naszą muzykę". Nie zmienia to faktu, że owe trzy płyty słabo bronią się przed osądem czasu.

Natomiasy bezsprzecznie świetne były dwa następne albumy: Morrison Hotel i L. A. Woman. Pierwszy za sprawą mojego ulubionego utworu Roadhouse Blues, w którym najlepiej znalazły odbicie „kinetyzm insrumentalny" muzyków, (czyli coś, dla czego później wynaleziono określenie drive, lub bardziej swojsko: czad) i rzadko spotykana żywiołowość Morrisona.

Z płyty L. A. Woman zdecydowanie wyróżnił się najbardziej znany utwór The Doors – Riders on the Storm, w którym zastosowano jako podkład naturalne odgłosy padającego deszczu i grzmotów. Piosenka ta, klimatem, aurą niesamowitości i ładunkiem tłumionej emocji przypomina słynny klasyk Boba Dylana, All Along the Watchtower.

W oficjalnej dyskografii zespołu figuruje 17 tytułów, chociaż właściwie Doorsi nagrali 6 płyt studyjnych. Reszta to płyty koncertowe i składanki. Jakkolwiek Morrison bardzo silnie akcentował, że zespół to romb złożony z czterech diamentów równej wielkości, tak naprawdę to jego osobowość przydała mu nimbu wielkości. Świadczy o tym fiasko reaktywowania grupy bez Morrisona. Jego charakterystyczna postać i twarz utrwalona na zdjęciach i plakatach, jest obok wizerunku Marylin Monroe, autorstwa Andy Warhola, i podobizny Ernesto „Che" Guevary, najbardziej rozpoznawalnym symbolem pop-kultury drugiej połowy XX wieku.

Ponieważ żyjemy w świecie cywilizacji obrazkowej, sama muzyka The Doors przypuszczalnie nie zdołałaby „przechować" legendy Jima Morrisona. Zwłaszcza, że jego tekstów lepiej się słucha niż czyta, ze względu na irytującą manierę powtarzania wersów, co w piosenkach jeszcze jakoś ujdzie.

Dla pokolenia lat dziewięćdziesiątych, legendę tę odświeżył film Olivera Stone'a „The Doors" z Valem Kilmerem w roli głównej. Nakręcony w roku 1991, ukazuje powolne staczanie się Morrisona w otchłań uzależnień, szaleństwa i śmierci. Po drodze były jeszcze: kryzys twórczy, odwoływane koncerty, bojkot agencji artystycznych, postawienie w stan oskarżenia o obrazę moralności, znieważanie publiczności i prowokowanie jej do chuligańskich wybryków.

12 grudnia 1970 roku, w Nowym Orleanie, Jim Morrison daje ostatni koncert z The Doors. W marcu następnego roku wyjeżdża do Paryża dla nabrania sił i przemyślenia swojej dalszej drogi twórczej.

Umiera 3 lipca 1971 roku, rzekomo na zawał serca. Na jego grobie na paryskim cmentarzu Pére Lachaise, odwiedzanym przez fanów z całego świata, zawsze są świeże kwiaty i butelka trunku.

Dzisiaj, po 30 z górą latach od śmierci Morrisona, słuchając The Doors, When the Music's Over, (Gdy wybrzmi muzyka), nie opuszcza nas uczucie obcowania z czymś niepowtarzalnym i bardzo bliskim absolutu...

Nam z tamtego rocka pozostało zdanie, napisane po polsku na ścianie kaplicy koło grobu Morrisona: „Kochamy Cię Jim".

Wybrała: Mirosława Malich

Bakłażany cz. II

Po przerwie spowodowanej numerem świątecznym, w którym nasza kuchnia ustąpiła sportom zimowym, wracamy do stołu, gdzie pojawią się znowu bakłażany, które uczymy się przyrządzać na różne sposoby.

Parmigiana z regionu Puglii

Bakłażan pokrojony wzdłuż i usmażony, nadziany farszem z tartego parmezanu, jajek, tartej bułki, czosnku i zielonej pietruszki i pieczony w piekarniku z pomidorami i posypanym tartym parmezanem.

Spaghetti z bakłażanami

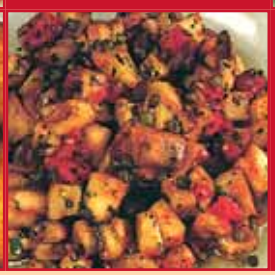
Spaghetti serwowane z sosem pomidorowym wraz z czosnkiem i bazylią, pokrojonym w plasterki smażonym bakłażanem oraz startym serem owczym pecorino; to klasyczne danie kuchni z regionu Katanii.

Spaghetti a scapece

W moździerzu utrzeć filety anchois, czosnek, małe czerwone ostre papryczki i oregano. Wszystko skropić octem winnym na tyle, by otrzymać sos. Farszem posmarować grubo pokrojone plastry bakłażana wcześniej ugotowanego i schłodzonego; marynować przez kilka godzin.

Na sos do makaronu: bakłażan pokrojony w kostkę, podsmażony z czosnkiem i cebulą, pomidorami, ziołami (oregano, bazylia).
Na sałatkę: ugotowany w wodzie z dodatkiem oregano i bazylii, pokrojony w kostkę.
Usmażony na złoty kolor: plasterki obtoczone w tartej bułce i w startym parmezanie, smażone na maśle.
O smaku kwaśno-słodkim: pokrojony w paski, smażony 3 min. na gorącym oleju z dodatkiem cukru, octu winnego, ostrą papryką, i solą; na koniec posypany zieloną pietruszką.
Fungitelli: pokrojony w kostkę, usmażony, a następnie upieczony z pomidorami, kaparami, zieloną pietruszką.
Po neapolitańsku: usmażony a później upieczony w piekarniku, ułożony warstwami, z twardym żółtym serem, pomidorami i startym parmezanem.

duszony, gotowany, smażony, z pomidorami, serem, ziołami...



...można przygotowywać na różne sposoby

Klasyczna parmigiana

(Składniki dla 4 osób: 800 g bakłażanów, 500 g pomidorów, 2 jajka, ser mozzarella, parmezan, sól, bazylia).
Bakłażany umyć, pokroić wzdłuż. Plastry lekko posolić, (by pozbawić je nadmiaru wody i goryczki), ułożyć na sitku, przykryć czymś ciężkim. Po godzinie plastry umyć, wytrzeć dobrze papierowym ręcznikiem, smażyć z obu stron na złoty kolor, osączyć z oliwy. Z pomidorów przygotować sos. Do żaroodpornego garnka wlać kilka łyżek sosu pomidorowego, a następnie układać warstwami: usmażone bakłażany, starty parmezan, plastry sera mozzarella, kilka listków świeżej bazylii, jajka z solą rozbite widelcem i na wierzch sos pomidorowy. W ten sposób układać kolejne warstwy, aż do wyczerpania produktów. Piec w piekarniku w temperaturze 220°C przez około 30 minut. Zamiast rozbitych, można też użyć pokrojone jajka gotowane.

Bakłażany alla parmigiana

(Składniki dla 4 osób: 700 g bakłażanów, cebula, 50 g prosciutto crudo lub wędzonki krotoszyńskiej, 500 g pomidorów, parmezan, sól, pieprz, oliwa, masło).
Pokrojone wzdłuż bakłażany podgotować (na tzw. al dente) w osolonej wodzie, odcedzić, osuszyć, najlepiej w ciepłym piekarniku. W tym czasie cebulę przyrumienić na 2 łyżkach oliwy i 30 g masła, następnie dodać pokrojoną wędzonkę, później pomidory. Posolić, popieprzyć, dusić na dość dużym ogniu ok. 15 minut. Żaroodporny garnek wysmarować tłuszczem, a następnie układać warstwami: bakłażany, przygotowany sos, starty parmezan. Na wierzch dodać kilka wiórków masła. Piec w piekarniku w temperaturze 230°C przez około 20 minut.

Materiał pochodzi z miesięcznika „Kwietnik" wydawnictwa Prószyński i S-ka

Pora na przesadzanie

Rosnące w doniczkach rośliny po pewnym czasie zaczynają się w nich źle czuć. Ziemia stopniowo traci swe właściwości. Przedstawiamy ogólne zasady dotyczące przesadzania większości kwiatów doniczkowych.

Nie za często. Młode rośliny (dwu-trzyletnie) warto przesadzać co roku, później co 2-3 lata. Gdy osiągną takie rozmiary, że trudno je ruszyć z miejsca, wystarczy wymienić górną warstwę ziemi w pojemniku. Sagowce, paprocie, monstery, fikusy i peperomie wyjątkowo nie lubią przesadzania. Zmieniamy im pojemnik dopiero wtedy, gdy wychodzą z niego korzenie.

Zwykle wiosną. Najlepiej przesadzać rośliny pod koniec lutego lub na początku marca. Jeśli jednak roślina w tym czasie kwitnie, to przesadzamy ją w innym terminie (np. azalie w kwietniu lub maju).

Jakie podłoże? W sklepach ogrodniczych można kupić rożne podłoża. Są to zwykle mieszanki ziemi z przekompostowanych roślin i torfu. Wzbogaca się je dodatkiem piasku, gliny, czasem włókna kokosowego, węgla drzewnego, granulek ceramicznych lub plastikowych preparatów piankowych, a także nawozów mineralnych i organicznych. W sprzedaży są też różnorodne substraty torfowe. Przy zakupie trzeba przede wszystkim zwrócić uwagę na odczyn gleby, tzw. współczynnik pH, który informuje o tym, czy podłoże jest zasadowe, obojętne czy kwaśne. Dla większości roślin odpowiednie są podłoża lekko kwaśne (pH 5,5-6,5), a dla roślin pochodzących z tropików, np. palm, juk, dracen oraz paproci, a także wrzosów i rododendronów – bardziej kwaśne (pH 4,5-5,5).

Gotowe ziemie mają także tę zaletę, że nie zawierają czynników chorobotwórczych, szkodników ani nasion chwastów. Kierując się natomiast oszczędnością i komponując samodzielnie mieszanki, pamiętajmy, że ich składniki przynoszone z ogrodu mogą być zanieczyszczone. Z tego też względu ziemię należy odkazić, podgrzewając ją do temperatury około 100

stopni C przez 20 minut. Po takim zabiegu podłoże nadaje się do użytku dopiero po 2 tygodniach. Najczęściej stosowaną ziemię uniwersalną przygotowujemy z ziemi kompostowej, torfu i piasku, zmieszanych w proporcjach objętościowych 2: 2: 1. Zamiast torfu i piasku można zastosować rozłożoną korę i perlit. Na koniec dodajemy nieco wieloskładnikowych nawozów mineralnych.

Doniczka nie byle jaka. Nowy pojemnik – koniecznie z otworem w dnie – powinien być tylko nieco obszerniejszy od poprzedniego (zwykle o średnicy większej o 1-2 cm).

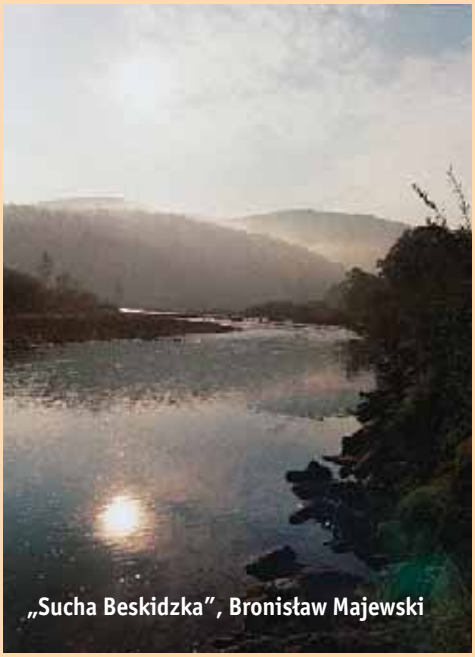
Przesadzanie. Na kilka godzin przed przesadzeniem roślinę obficie podlewamy (mokrą bryłę ziemi łatwiej wyjąć z doniczki). Jeśli nowa doniczka jest ceramiczna, przez kilka godzin moczymy ją w wodzie, a używaną dokładnie myjemy wodą z dodatkiem detergentu i płuczemy. Na dnie układamy warstwę drenażu (np. keramzyt) i wsypujemy na nią nieco podłoża. Starą doniczkę odwracamy, przytrzymując roślinę, mocno uderzamy o blat stołu. Jeśli bryła ziemi nie chce się wysunąć, doniczkę ustawiamy na stole i nożem oddzielamy ziemię od pojemnika. Gdy korzenie wychodzą przez otwór odpływowy, pojemnik lepiej rozbić, aby ich nie uszkodzić. Chore lub uszkodzone części rośliny obcinamy, a ranę zabezpieczamy węglem drzewnym albo maścią ochronną. Szybko rozrastającym się ketmiom, daturom lub fuksjom warto wyciąć część korzeni. Po radykalnym cięciu przerzedzamy liście rośliny lub skracamy pędy, co zmniejszy jej zapotrzebowanie na wodę. Po tych zabiegach wkładamy nasz okaz do nowego pojemnika i obsypujemy dookoła podłożem, mocno je ugniatając (podłoże powinno sięgać 1-2 cm poniżej brzegów doniczki). Następnie ziemię obficie podlewamy.

Po zabiegu. Po przesadzeniu roślina przez tydzień powinna stać w miejscu, gdzie dochodzi jedynie rozproszone światło. Gatunki lubiące wilgotne powietrze, np. niektóre paprocie, warto dodatkowo osłonić woreczkiem foliowym.

Spróbuj nie ryzykujesz

Zaczęliśmy wakacyjnym konkursem dla wszystkich, którzy potrafią i lubią fotografować. Najbardziej interesujące zdjęcia zamieściliśmy w grudniowym numerze FWN. Nie zamierzamy na tym kończyć wiedząc, że wśród osób, do których trafia nasze pismo, jest wielu amatorów fotografii. Nie każdy jednak jest pewien, czy to, co przechowuje w swoim domowym archiwum, nadaje się do publikacji.

Dzisiaj przedstawiamy inne prace autorów wyróżnionych w naszym konkursie. Krąg tematyczny jest, jak widać, bardzo szeroki. Dzieci, przyroda, architektura. Nie zawężamy tego kręgu. Od Was, amatorów fotografii zależeć będzie, co pokażecie na naszych łamach. Czekamy na fotografie o różnorodnej tematyce, zamieścimy te, które wykażą się umiejętnością obserwowania otaczającego nas świata i ludzi. Jesteśmy przekonani, że wśród Was znajdują się tacy, którzy zechcą trafić ze swoimi pracami do naszej rubryki „W obiektywie". Zachęcamy do udziału w tej zabawie, która dla wielu osób, może stać się czymś więcej niż zabawą. Fotografia utrwala nam chwile i obrazy, które pragniemy zachować w pamięci. Podzielcie się z nami tymi pragnieniami. Wystarczy tylko włożyć fotografie do koperty i wysłać na adres naszej redakcji. Warto spróbować, skoro niczym się nie ryzykuje.

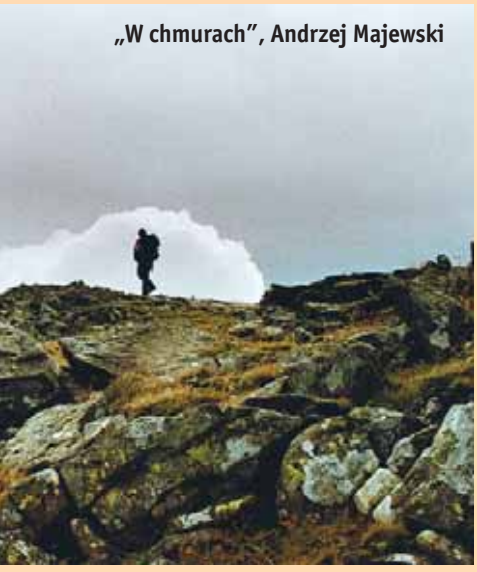


„Sucha Beskidzka", Bronisław Majewski

„Kalwaria" (2), Bronisław Majewski

„Portret młodej góralki”,
Andrzej Majewski

„Zabawa z przyjacielem”
Andrzej Fułek



„W chmurach”, Andrzej Majewski

„Pierwsza wakacyjna miłość”, Magdalena Batko-Grados

„Wspomnienie zeszłorocznych wakacji ”,
Magdalena Batko-Grados

„Wakacje alla grande!”,
Magdalena Batko-Grados

Ceny

SEICENTO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
899 YOUNG	187.110.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	22.725,00
899 FUN	187.610.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	24.030,00
899 BRUSH	187.711.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	24.120,00
1108 SCHUMACHER	187.490.1	1108/54	150	6,2	3- drzwiowy	30.600,00
1108 SX	187.240.0	1108/54	145	5,8	3- drzwiowy	26.910,00

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.420,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi dla wers. 180 zł 4.230,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg dla wersji 180 zł 7.290,00 • 09 - ABS zł 2.835,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.600,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 495,00 • 030 - Przyciemniane szyby atermiczne zł 225,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 270,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 405,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 1.080,50 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 153,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 315,00 • 197 - Fartuchy przeciwbłotne kół tylnych zł 90,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 810,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.700,00 • 213 - Autoalarm zł 1.215,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 450,00 • 313 - Autoradio zł 1.125,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 855,00 • 399 - Dach otwierany elektrycznie- długi zł 1.800,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.260,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.215,00 • 564 - Radio z CD zł 1.395,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 256,50

UNO

1,0 ie S FIRE	158.905.2	1000/46	140	6,3	5-drzwiowy	25.650,00
899	158.930.2	899/39	135	6,3	3-drzwiowy	21.915,00
899	158.950.2	899/39	135	6,3	5-drzwiowy	23.310,00

• 003 - Urządz. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.420,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.230,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.290,00 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.717,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 171,00* • 210 - Lakier metal. zł 855,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 1.305,00

**dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2*

PUNTO

1,2	188.010.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	30.870,00
1,2	188.040.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	32.130,00
1,9 D	188.041.0	1910/60	155	5,7	5-drzwiowy	38.070,00
1,2 16V SX	188.113.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	36.180,00
1,2 GO	188.120.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	34.425,00
1,2 SX	188.140.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	35.100,00
1,9 JTD SX	188.147.0	1910/80	170	4,9	5-drzwiowy	43.650,00
1,2 ELX	188.240.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	36.720,00
1,2 16V HLX	188.313.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	40.590,00
1,2 16V HLX	188.343.0	1242/80	172	6,0	5-drzwiowy	41.130,00
SPORTING SPEEDGEAR	188.616.0	1242/80	165	6,7	3-drzwiowy	47.070,00
HGT	188.718.0	1747/130	205	8,3	3-drzwiowy	50.850,00

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.442,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.230,00 • 003/634/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.335,00 • 008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem zł 405,00 • 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 585,00 • 112 - Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.710,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.485,00 • 386 - Wbudowany nawigator zł 5.535,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.980,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 1.080,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb bocznych drzwi przednich + zamek centralny zł 1.350,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.485,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 564 - Radio z CD zł 1.620,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.147,50 • 614 - Boczne poduszki pow. i chroniące głowę zł 1.890,00• 724 - Pack Sporting zł 1.890,00 • 751 - Kit Abarth zł 2.880,00• 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 324,00 • 923 - Spoiler zł 540,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 238,50

SAMOCHODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 8 stycznia 2002 r.
Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku
Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND	**PALIO WEEKEND 1,2 EL**	**173.262.2**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**35.910,00**
	PALIO WEEKEND 1,2 16v EL	**173.263.2**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**37.710,00**
	PALIO WEEKEND 1,2 16v HL	**173.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**41.220,00**
	PALIO WEEKEND 1,6 16v HL	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**43.920,00**

• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.170,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 585,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbudowane radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00

Barchetta	**NAXOS 1,8**	**183.500.0**	**1747**			**2-drzwiowy**	**72.270,00**

• 025 - klimatyzacja zł 4.230,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 630,00 • 105 - Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 6.120,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.260,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 5.130,00 • 213 - Autoalarm zł 1.530,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 495,00 • 382 - Dach metalowy w kolorze nadwozia zł 6.885,00 • 767 - Centralny zamek i elektr. sterowane lusterko zewn. zł 810,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 855,00 • 925 - Wind stop zł 990,00

DOBLÒ	**1,2 Bz SX**	**119.510.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**39.960,00**
	1,9 D SX	**119.512.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**45.450,00**
	1,9 D ELX	**119.712.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**4-drzwiowy**	**48.150,00**

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Regulowana szerokość kolumny kierownicy zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.035,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna lampa podnoszona do góry zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.080,00 • 297 - Siedzenie przednie z regulacją zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.395,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 180,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 288,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00

MULTIPLA	**SX**	**186.211.0**	**1581/103**	**170**	**8,6**	**5-drzwiowy**	**62.910,00**
	JTD 110 SX	**186.231.0**	**1910/105**	**170**	**6,4**	**5-drzwiowy**	**69.030,00**

• 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 1.035,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.880,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.440,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio zł 1.620,00 • 386 - Nawigacja satelitarna 8.730,00 • 413 - Pakiet Audio (6 głośników + przyst. pod tel. kom.) zł 765,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.620,00 • 441 - Lusterka sterowane elektr. i podgrzewane zł 405,00 • 465 - Lodówka zł 450,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.170,00 • 508 - Czujnik odległości dla biegu wstecznego zł 540,00 • 564 - Radio ze zmieniaczem CD - Pakiet audio zł 3.780,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 4.950,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (schowek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) zł 450,00 • 673 - Pakiet bagażnika (półka tylna + wtyczka 12V) zł 315,00

ULYSSE	**2,0 E**	**121.292.0**	**1998/135**	**186**	**10,3**	**5-drzwiowy**	**92.250,00**
	2,0 JTD EL	**121.299.0**	**1997/136**	**186**	**9,2**	**5-drzwiowy**	**98.100,00**

• 102 - Sprysk. reflektorów zł 1.008,00 • 130 - Zasłona oddziel. przestrzeń bagaż. zł 819,00 • 134 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 1.827 • 210 - Lakier matalizowany zł 2.007,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 6.390,00 • 214 - Przystos. do montażu tel. kom. zł 549,00 • 221 - Szyby tylne elektr. podnoszone i uchylne zł 819,00 • 224 - Alarm z blokadą zł 1.458,00 • 416 - Cruise Control zł 918,00 • 451 - Autoradio zł 1.458,00 • 459 - Komputer pokładowy zł 549,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.827,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 4.572,00 • 717 - Autoradio „High" z CD zł 1.827,00 • 762 - Siatka przytrzymująca bagaże zł 90,00

STILO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2 16v ACTIVE	192.310.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	47.610,00
1,6 16v ACTIVE	192.311.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	50.040,00
1,6 16v DYNAMIC	192.321.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	54.090,00
1,8 16v DYNAMIC	192.322.0	1747/133	202	8,0	3-drzwiowy	57.780,00
2,4 20v ABARTH	192.334.0	2446/170	215	9,7	3-drzwiowy	81.270,00
1,9 JTD 80 ACTIVE	192.317.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	56.340,00
1,9 JTD 115 ACTIVE	192.318.0	1910/115	192	5,3	3-drzwiowy	59.400,00
1,9 JTD 115 DYNAMIC	192.328.0	1910/115	192	5,3	3-drzwiowy	63.450,00
1,2 16v ACTIVE	192.510.0	1242/80	172	6,3	5-drzwiowy	48.690,00
1,6 16v ACTIVE	192.511.0	1596/103	183	7,5	5-drzwiowy	51.120,00
1,2 16v DYNAMIC	192.540.0	1242/80	172	6,4	5-drzwiowy	52.740,00
1,6 16v DYNAMIC	192.541.0	1596/103	183	7,5	5-drzwiowy	55.170,00
1,8 16v DYNAMIC	192.542.0	1747/133	200	8,1	5-drzwiowy	58.860,00
2,4 20v ABARTH	192.554.0	2446/170	213	9,8	5-drzwiowy	83.520,00
1,9 JTD 80 ACTIVE	192.517.0	1910/80	172	5,4	5-drzwiowy	57.420,00
1,9 JTD 115 ACTIVE	192.518.0	1910/115	190	5,4	5-drzwiowy	60.480,00
1,9 JTD 115 DYNAMIC	192.548.0	1910/ 115	190	5,4	5-drzwiowy	64.530,00

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 630,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.050,00 • 108 - Felgi alum. 15" zł 900,00 • 140 - Atomat. klimatyzacja dwustrefowa zł 5.850,00 • 140 - Atomat. klimatyzacja dwustrefowa (dopłata do OPT 025) zł 1.800,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.340,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.350,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.400,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.700,00 • 245 - Skórzana kierownica z 6 przyciskami zł 540,00 • 256 - Pojemnik CARGO w bagażniku zł 135,00 • 278 - 2 zintegr. foteliki dziecięce zł 900,00 • 295 - Sidzenie pasaż. składane w stolik zł 315,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 405,00 • 392 - ESP – kontrola stabilności pojazdu zł 2.250,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie SKY WINDOW zł 3.600,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 1.800,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony 205/55/16 zł 1.800,00 • 435 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony 215/45/17 zł 2.700,00 • 454 - Regulacja wysok. siedzenia pasaż. zł 315,00 • 501 - Elektr. sterowane siedzenia przednie z funkcją pamięci zł 3.240,00 • 510 - Tylne poduszki boczne zł 1.350,00 • 564 - Radio z CD/dopłata do radia kasetowego zł 450,00 • 565 - Zmieniacz CD w schowku przed pasażerem zł 1.260,00 • 711 - Sterowanie głosem systemem audio zł 900,00 • 718 - System Hi-Fi z subwooferem zł 1.350,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetl. kolorowym 7.200,00 • 914 - Pakiet COMFORT 1/czujnik parkowania, deszczu, i automat. światła zł 1.170,00 • 923 - Spoiler tylny zł 405,00 • 926 - Spoilery boczne (tylko do wersji 3-drzwiowej) zł 450,00

MAREA

100 16V SX	185.300.1	1581/103	187	8,1	4-drzwiowy	48.150,00
100 16V ELX	185.310.1	1581/103	187	8,1	4-drzwiowy	54.810,00
Berlina 150 20V HLX	185.333.1	1996/150	208	9,8	4-drzwiowy	65.700,00
Berlina JTD 110 SX	185.204.1	1910/110	188	5,4	4-drzwiowy	59.490,00
Weekend 100 16V SX	185.900.1	1581/103	185	8,2	5-drzwiowy	52.020,00
Weekend 100 16V ELX	185.910.1	1581/103	185	8,2	5-drzwiowy	58.680,00
Weekend 150 20V HLX	185.933.1	1998/150	206	9,9	5-drzwiowy	69.570,00
Weekend JTD 110 SX	185.904.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	63.360,00
Weekend JTD 110 ELX	185.914.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	66.060,00

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 414,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 675,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.365,00 • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy zł 585,00 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 675,00 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.125,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 990,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.440,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 7.470,00 • 213 - Autoalarm zł 1.530,00 • 386 - Nawigacja satelitarna zł 8.640,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.610,00 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.485,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony zł 1.575,00 • 452 - Ogrzewane siedzenia przednie zł 585,00 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 360,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna 1.260,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.340,00

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
SEICENTO VAN	**1100 MPI VAN**	**287.970.1**	**1108/54**	**145**	**5,6**	**3-drzwiowy**	**23.310,00**
	• 025 - Klimatyzacja zł 3.600,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 495,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 225,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 270,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 405,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.395,00 • 213 - Autoalarm zł 1.215,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 450,00 • 313 - Autoradio zł 1.125,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.215,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.215,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 256,50						
PUNTO VAN	**VAN 1,2 Bz**	**288.830.0**	**1242/60**	**155**	**5,7**		**30.690,00**
	VAN 1,9 D	**288.831.0**	**1910/60**	**155**	**5,7**		**37.710,00**
	• 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 585,00 • 104 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 585,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.710,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 414 - Radio samochodowe zł 1.080,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 524 - Zaślepka w kolorze samochodu zł 585,00 • 526 - Zaślepka okien bocznych zł 405,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 238,50						
DOBLÒ	**CARGO 1,2**	**223.110.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**38.250,00**
	CARGO 1,2 przeszklony	**223.210.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**39.330,00**
	CARGO 1,9 D	**223.112.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**43.380,00**
	CARGO 1,9 D przeszklony	**223.212.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**44.460,00**
	CARGO 1,9 D SX	**223.312.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**45.990,00**
	CARGO 1,9 D SX przeszklony	**223.412.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.070,00**
	• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Regul. wys. kolumny kierownicy zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.035,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 333,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 194 - Krata zabezp. kierowcę przed przemieszczaniem się ładunku zł 360,00 • 201 - Ruchoma dzielona przegroda do wysok. pasa bezp. zł 648,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.080,00 • 297 - Siedzenie przednie pasażera z regul. wzdłużną i pochyl. oparcia zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby + centralny zamek zł 990,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe, asymetryczne, oszklone zł 288,00 • 523 - Drzwi boczne przesuwane zł 1.035,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.395,00 • 621 - Skład. siedz. pasażera z oparciem, po złożeniu tworz. stolik zł 423,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 180,00 • 798 - Wykładzina przestrzeni bagaż. zł 288,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 288,00 • 943 - Zwiększ. ładowność 800 kg zł 990,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00						
SCUDO	**FURGON 1,9 D EL**	**222.245.0**	**1867/69**	**138**	**8,0**	**10q furgone**	**60.750,00**
	FURGON przeszklony 1,9 D EL	**222.445.0**	**1867/69**	**138**		**10q furgone**	**62.550,00**
	FURGON 2,0 JTD	**222.284.0**	**1997 /**			**10q furgone**	**70.110,00**
	FURGON przeszkl. 2,0 16v EL	**222.415.0**	**1997 /136**			**10q furgone**	**62.370,00**
	• 008 - Zdalne sterow. otw./zam. drzwi zł 405,00 • 009 - ABS zł 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 495,00 • 041 - Elektr. podnośnik szyb + lusterka boczne elektr. i podn. zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflekt. zł 513,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 630,00 • 451 - Autoradio zł 1.170,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 378,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy zł 1.440,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przes. zł 1.305,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszklone zł 198,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przes. i oszklone zł 198,00 • 521 - Para bocznych drzwi przes. i oszklonych zł 1.440,00 • 647 - Szyby boczne przesuwane zł 243,00 • 717 - Autoradio Extra seria zł 1.485,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich zł 162,00 • 950 - Regul. pojedyncze siedzenie pasażera zł 198,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedn. części przestrz. ładunk. zł 198,00						

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND VAN						
1,2 16v EL	**277.313.0**	**1242/60**			**5-drzwiowy**	**37.710,00**
1,2 16v HL	**277.323.0**	**1242/80**			**5-drzwiowy**	**41.220,00**
1,6 16v HL	**277.324.0**	**1596/101**			**5-drzwiowy**	**43.920,00**
	• 009 - ABSz EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.170,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regulowane mech. zł 270,00					
DUCATO						
10 q 1,9 DS 2850 mm	**230.109.1**	**1905/68**	**123**	**7,7**	**Furgone**	**61.470,00**
10 q 1,9 TD 3200 mm	**230.149.1**	**1905/90**	**136÷130**	**8,5**	**Furgone**	**69.750,00**
10 q 2,0 JTD 2850 mm	**230.137.1**	**1997/**			**Furgone**	**65.340,00**
10 q 2,0 JTD 3200 mm	**230.147.1**	**1997/**			**Furgone**	**69.750,00**
10 q 1,9 DS 2850 mm	**230.409.1**	**1905/68**	**123**	**8,3**	**Kabina**	**53.550,00**
10 q 1,9 TD 3200 mm	**230.449.1**	**1905/90**	**136÷130**	**8,7**	**Kabina**	**58.500,00**
10 q 2,0 JTD 2850 mm	**230.437.1**	**1997/**			**Kabina**	**55.890,00**
10 q 2,0 JTD 3200 mm	**230.447.1**	**1997/**			**Kabina**	**58.950,00**
10 q 1,9 TD 2850 mm	**230.539.1**	**1900/90**	**136÷130**	**8,7**	**Panorama**	**75.060,00**
10 q 2,0 JTD 2850 mm	**230.537.1**	**1997/**			**Panorama**	**75.510,00**
10 q 2,8 TDI 2850 mm	**230.560.1**	**2800/122**	**150÷152**	**8,7**	**Panorama**	**81.270,00**
10 q 2,8 JTD 2850 mm	**230.566.1**	**2800/127**	**150÷152**	**9,8**	**Panorama**	**82.260,00**
10 q 2,8 TD 3200 mm	**230.610.1**	**2800/122**	**150÷152**	**8,7**	**Furgone**	**69.930,00**
14 q 2,0 B2 3200 mm	**231.193.1**	**1998/110**	**140÷144**	**10,7**	**Ambulans**	**69.930,00**
14 q 2,8 DS 3200 mm	**231.610.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Furgone**	**73.710,00**
14 q 2,8 DS 3700 mm	**231.620.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Furgone**	**76.410,00**
14 q 2,8 JTD 3200 mm	**231.646.1**	**2800/127**	**148÷152**	**8,6**	**Furgone**	**80.910,00**
14 q 2,8 JTD 3700 mm	**231.656.1**	**2800/127**	**148÷152**	**9,8**	**Furgone**	**83.610,00**
14 q 2,8 DS 3200 mm	**231.702.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Kombi**	**74.880,00**
14 q 2,8 DS 3200 mm	**231.704.1**	**2800/87**	**133÷129**	**8,7**	**Kombi**	**77.580,00**
14 q 2,8 JTD 3200 mm	**231.903.1**	**2800/127**	**148÷152**	**9,8**	**Kombi**	**82.710,00**
Maxi 2,8 JTD	**232.456.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Cabinato**	**74.250,00**
Maxi 2,8 JTD	**232.556.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Minibus**	**101.610,00**
Maxi 2,8 D	**232.610.1**	**2800/87**	**131÷123**	**9,0**	**Furgone**	**77.310,00**
Maxi 2,8 D	**232.620.1**	**2800/87**	**131÷123**	**9,0**	**Furgone**	**80.010,00**
Maxi 2,8 JTD	**232.656.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Furgone**	**87.210,00**
Maxi 2,8 JTD	**232.856.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Cabinato**	**77.400,00**
Maxi 2,8 JTD	**232.936.1**	**2800/127**	**146÷152**	**10,0**	**Cabinato**	**82.800,00**
	• 001 - Zestaw wygłusz. zł 324,00 • 016 - Antiskid zł 5.400,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.950,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. zł 486,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 612,00 • 036 - Zwięk. ramię lusterek zewn. zł 180,00 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. z podgrzew. zł 774,00 • 057 - Zawieszenie camping car zł 693,00 • 062 - Zawieszenie tylne extra seria zł 549,00 • 097 - Światla p. mgielne zł 567,00 • 102 - Wycieraczki reflektorów zł 612,00 • 141 - Opony zwiększone zł 360,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tylnych zł 90,00 • 200 -Dod. ogrzewacz zł 675,00 • 205 - Ogrzewacz Webasto 3.960,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.053,00 • 306 - Lusterko elektr. regulow. z ogrzew. i zwiększ. ramieniem zł 774,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt 4x40 Watt, RDS zł 1.125,00 • 381 - Zabezp. przestrzeni ładunk. zł 1.233,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.395,00 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzew. zł 198,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy zł 1.575,00 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane zł 1.422,00 • 519 - Tylne podwójne drzwi oszklone zł 180,00 • 520 - Drzwi boczne przes. i oszklone zł 234,00 • 526 - Wpełn. okien bocznych zł 459,00 • 619 - Drzwi tylne otwierane pod kątem 270' zł 990,00 • 627 - Siedz. kierowcy z regul. wys. + wspornik zł 504,00 • 690 - Trzecie światło stop zł 180,00 • 728 - Tapicerka welurowa zł 441,00 • 742 - Belka tylna, kosz na koło zapas. zł 234,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich zł 162,00 • 800 - Skrzynia ładunk. zł 6.300,00 • 878 - Kołpaki zł 162,00 • 985 - Urządz. do ograniczenia głośności zł 414,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.285,00					

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na grudzień 2001 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Massimo Gentilini	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Poland SA	Ul. Komorowicka 53, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135148, Fax (0-33) 8135432 Prezes: Riccardo Tarantini	produkcja odlewów dla przemysłu samochodowego
4. New Holland Bizon Sp. z o.o.	Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak	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	produkcja części samochodowych
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	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. Magneti Marelli Aftermarket Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2631954 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
10. 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
11. FiatAvio Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132162, Fax (0-33) 8132128 Prezes Zarządu: Leonardo Caroni	prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych
12. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Natale Rigano	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
13. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
14. ITS-GSA Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134044, Fax (0-33) 8134043 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	usługi softwarowe i hardwarowe
15. Ingest Segim Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132669, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
16. Sadi Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Carlo Gatto	usługi celne
17. Fiat Engineering Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel./Fax: (0-33) 8134141 Dyrektor: Giuseppe Parziale	inwestycje w sektorze budowlanym
18. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
19. Fiat Finance Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074825, Fax (0-22) 6074853-54 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
20. Toro Poland Investments Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074371, Fax (0-22) 6074375 Prezes Zarządu: Diego Biondo	usługi ubezpieczeniowe
21. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia majątkowe
22. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia na życie
23. SIRIO Polska Sp. z o. o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Liberale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny

Joint Ventures

1. Fiat-GM. Powertrain Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrektor Generalny: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. GM-Fiat Worldwide Purchasing Poland Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Giancarlo Motto	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów

connection
in movement

Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.

Dzięki nam widzisz innych i sam jesteś lepiej widoczny

ROZWIĄZANIA DLA PRZEDSIĘBIORSTW

USŁUGI WYDAWNICZE I REKLAMOWE

WYDAWNICTWA TECHNICZNE

SYSTEMY BAZ DANYCH I DOKUMENTACJI

KOMUNIKACJA W PROMIENIU 360 STOPNI

Satiz Poland - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała - Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176 - E-mail: satizpolska@fiat.com
Satiz S.r.l. Via Marenco, 32 - 10126 Torino - Tel. ++39 0116866487-592 - Fax ++39 0116866444 - http://www.satiz.it

SATIZ msx INTERNATIONAL

An MSX International Company