# fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 37 - KWIECIEŃ 2002

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

# Fiat Avio na orbicie z Vegą

Wygraj komputer
KONKURS
strona 28

FIAT bezpieczenia

# Teraz bliżej Ciebie

## Zapraszamy do nowo otwartych agencji ubezpieczeniowych w zakładach FAP.

Zakład w Bielsku-Białej
(budynek BOT)
pon.-pt. w godz. 12:00-16:00
tel. (0 33) 813 27 66

Zakład w Tychach
(budynek główny)
pon.-pt. w godz. 12:00-16:00
tel. (0 32 ) 217 94 00

Agencje oferują wszystkie rodzaje ubezpieczeń:

- samochodu,
- mieszkania,
- kosztów leczenia,
- na życie.

*Ponadto udzielają pomocy w zakresie likwidacji szkód oraz prowadzą obsługę grupowego ubezpieczenia na życie.*

## Atrakcyjne zniżki dla pracowników Grupy FIAT

Do Państwa dyspozycji są również nasze agencje w Bielsku-Białej:

- ul. Krasińskiego 38, tel. (033) 819 37 71
- Centrum Sprzedaży Bezpośredniej FAP, tel. (033) 813 44 58

# w numerze


4 O tym się mówi

6 Ze świata Fiata

8 Chwila refleksji: Ryszard Tadeusiewicz

10 Ocena minionego roku

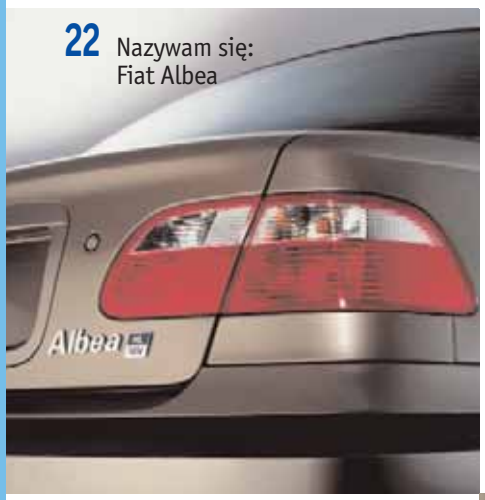
12 Rakietą w przestworza

26 Fiat Palio w Chinach

28 Konkurs: Zaprojektuj Fiata przyszłości

17 Nowe vany Fiata i Lancii

22 Nazywam się: Fiat Albea



32 Maserati coupé i spyder

34 Ciężarówki Iveco ruszają na Overland

36 New Holland na targach

38 Poznajemy portal Fiata

40 Współpraca FAP z Politechniką Śląską

42 Puchar Alfa Romeo 2002

50 Ekonomia: Skazani na bezczynność?

52 Podróże: Portugalia

54 Video: Odrabiamy zaległości

55 Książki: Osobisty ogląd świata

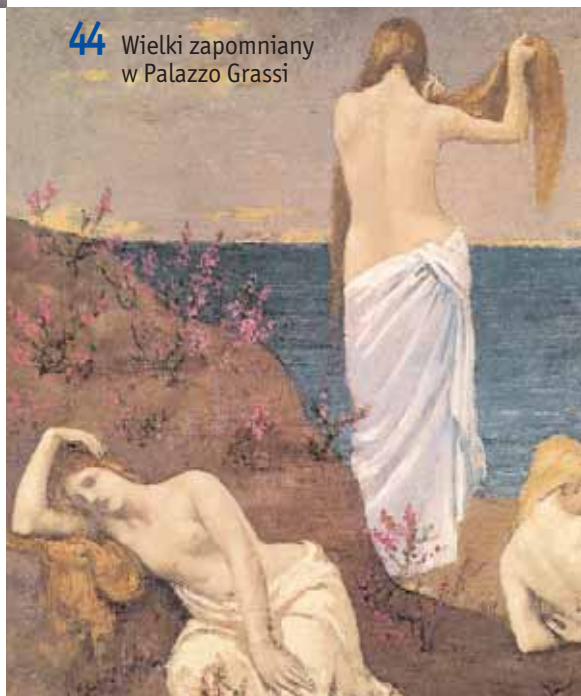
56 Osobliwości: Wyśnić sobie szczęście

58 Zdrowie: Alergia na metale

60 W obiektywie: Świat w oku kamery

62 Cennik samochodów

44 Wielki zapomniany w Palazzo Grassi


**fiat wokół nas**
**rok 7 – numer 37 – kwiecień 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: Maciek Feodorów

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

## Zmiana prezesa FAP

Massimo Gentilini, po pięciu latach sprawowania funkcji prezesa FIAT AUTO POLAND, wraca do Włoch. Odtąd będzie odpowiedzialny za zagraniczne projekty spółki FIAT AUTO.
Ogłoszono to podczas ostatniego posiedzenia Rady Nadzorczej, której członkowie podziękowali odchodzącemu prezesowi za kierowanie przedsiębiorstwem i restrukturyzację firmy przeprowadzoną w szczególnie trudnym, nie tylko dla polskiej gospodarki, momencie. Mimo tych trudności, które odbiły się niekorzystnie na wynikach ekonomicznych, spółce pod kierownictwem Massimo Gentilini udało się utrzymać pozycję lidera na polskim rynku motoryzacyjnym.
Na wniosek Fiat Auto SpA stanowisko Prezesa FIAT AUTO POLAND powierzono Enrico Pavoni, prezesowi FIAT POLSKA.
W miejsce Giancarlo Motto, który w całości zajmie się kierowaniem i dalszym rozwojem spółki GM-FIAT Worldwide Purchasing Poland, w skład Zarządu FIAT AUTO POLAND został powołany Zdzisław Arlet, obecny dyrektor Zakładu w Tychach.
Po zatwierdzeniu tych decyzji przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Fiat Auto Poland, od 8.04.2002 Zarząd Fiat Auto Poland stanowią: Enrico Pavoni (Prezes), Zdzisław Arlet (Dyrektor Zakładu), Mario Liberale (Dyrektor Personelu i Organizacji), Jose' Ramón Soriano Rouco (Dyrektor Handlowy), Czesław Świstak (Dyrektor Administracji i Kontroli Zarządzania).

## Enrico Pavoni

Enrico Pavoni ma 52 lata. W Grupie Fiat pracuje od 1969 roku. Od 1978 r. przez jedenaście lat był dyrektorem przedstawicielstwa FIAT w Polsce, na którą to funkcję powrócił w 1992 r. po dwuletnim reprezentowaniu FIATa w Moskwie.

W latach 1994-99 był prezesem Zarządu Toro Poland Investments, od 1995 r. – prezesem zarządu FIAT POLSKA Sp. z o. o. reprezentującej Grupę FIAT w Polsce.
Ponadto jest prezesem zarządu Business Solutions Polska i Ingest Segim Polska oraz członkiem zarządów m.in. Fiat Avio Polska, Sadi Polska-Agencja Celna, Magneti Marelli Exhaust Systems Polska i Satiz Poland.
Od momentu powstania spółki Fiat Auto Poland do dnia nominacji na stanowisko prezesa, sprawował funkcję wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej Fiat Auto Poland. Jest przewodniczącym Rady Nadzorczej Magneti Marelli Poland i Fiat Finance Polska oraz członkiem Rady Nadzorczej Teksid Poland.
Poza Grupą Fiat zasiada w Radzie Nadzorczej Banku PekaO SA, jest prezesem Polskiego Związku Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego i wiceprezydentem Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych.

## Rajdowy Puchar Seicento Sporting

Przed miłośnikami sportów samochodowych kolejne emocje. Niebawem rozpocznie się kolejny sezon Rajdowego Pucharu Seicento Sporting – szansa także dla młodych zawodników, którym Puchar zapewnia w miarę tani start w Mistrzostwach Polski.
Łączna pula nagród wynosi w tym roku 117 tys. zł.
Nagrodą rzeczową za pierwsze miejsce w klasyfikacji końcowej jest Fiat Seicento Sporting.
Kalendarz startów w sezonie 2002: Rajd Elmot 03-04.05; Rajd Festiwalowy 24-25.05; Rajd Rzeszowski 16-17.08; Rajd Wisły 06-07.09; Rajd Karkonoski 27-28.09; Rajd Warszawski 25-26.10 br.

## IX Grand Prix Fiat Auto Poland

5 i 6 kwietnia na Torze Kielce 59 dziennikarzy próbowało swoich sił za kierownicą Alfy Romeo 147 i Fiata Stilo. Pierwsze miejsce zajął Jarosław Zabiega „Super Ekspres", drugi był Marek Wicher „Gazeta Krakowska", trzeci – Jacek Bienaszkiewicz „PR Lublin". Wśród pań pierwsza była Anna Lubertowicz-Sztorc. Część sportową uzupełniło spotkanie z kierownictwem FAP. Na pytania odpowiadał m.in. członek Zarządu FAP, Czesław Świstak.
Chwilą ciszy uczczono pamięć zmarłego Wiesława Najhajta – Prezesa Stowarzyszenia Auto Klubu Dziennikarzy Polskich.

## Siedemdziesiąt lat Balilli

W 1932 roku powstał Fiat Balilla 508 – pierwszy użytkowy samochód produkcji włoskiej. Nowy model natychmiast zdobył popularność, nie tylko ze względu na innowacyjne rozwiązania techniczne, ale zalety estetyczne. I choć przesadą byłoby twierdzenie, że model ten zmotoryzował Włochów (tak naprawdę stało się to dopiero w latach 50 za sprawą Cinquecento i Seicento), to z całą pewnością zmienił ich podejście do motoryzacji. Dzięki różnym formom współpracy, Balilla produkowana była także poza granicami Włoch, między innymi w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Czechosłowacji, Hiszpanii i Polsce. Produkcją samochodu w naszym kraju zajmowała się od 1932 roku firma Polski Fiat Spółka Akcyjna w Warszawie, a od '34 roku – fabryka PZInż.

## Odmładzanie ISO w Tychach

Na początku marca br. w Fiat Auto Poland odbył się audyt certyfikujący System Zarządzania Jakością, na zgodność z nową edycją normy ISO 9001: 2000. Różnica pomiędzy obecnym audytem, a tym sprzed sześciu lat polega na tym, że wtedy system jakości polegał na zarządzaniu poszczególnymi operacjami, a obecnie obejmuje całe procesy. W ciągu roku od ukazania się pierwszych formalnych aktów prawnych, wprowadzających w życie Zintegrowany System Zarządzania Jakością FAP, przeprowadzono szkolenia, zidentyfikowano i wyodrębniono procesy występujące w organizacji, opracowano ich strukturę oraz nową księgę jakości, wyłoniono osoby odpowiedzialne za wdrożenie oraz tzw. właścicieli procesów (ang. „process owner"). Na tych ostatnich spoczęło trudne i żmudne zadanie stworzenia dokumentacji źródłowej całego systemu, zbioru procedur i instrukcji. Audyt końcowy przeprowadziły renomowane firmy certyfikujące: RW TÜV z Essen oraz Polskie Centrum Badań i Certyfikacji. Końcowe stwierdzenie nie zawierało uwag krytycznych o systemie jakości, podkreślano natomiast prawidłowe podejście całej struktury do procesowego zarządzania jakością, czytelność i komunikatywność dokumentacji, przejrzystość procedur oraz zdolność do szybkiej reakcji w przypadku konieczności stosowania działań korygujących i zapobiegawczych.
Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Karoserii Fiat Auto Poland podkreśla, że obecnie przed spółką stoi niemniej ważne zadanie zintegrowania w jedną spójną strukturę wszystkich trzech funkcjonujących obecnie systemów zarządzania: jakością, środowiskiem i bhp.

*15 kwietnia 2002 roku, odszedł od nas*

*śp.* ***Jacek Albiński***

*długoletni pracownik Fabryki Samochodów Małolitrażowych, Fiat Auto Poland i Satiz Poland, bliski kolega i nieodżałowanej pamięci przyjaciel. Łączymy się w żalu i smutku z Żoną i Dziećmi.*

*Dyrekcja Fiat Auto Poland i Satiz Poland*

*Nasze „Wieczne Pióro" pozostanie w naszych sercach niezastąpionym członkiem redakcji.*

*Zespół „Fiata Wokół Nas"*

## Diesel w dobrym STILU

„Nowym modelem Fiat zdecydowanie wypowiedział wojnę stereotypom utożsamianym z marką, no i konkurencją. Rzecz nie polega na wyposażeniu Fiata Stilo w nieskończenie wielką liczbę gadgetów, ale, z mojego punktu widzenia, w zapewnieniu mu dobrego wykonania, wykończenia, a następnie sprawienia, że jazda będzie przyjemnością a nie walką z samochodem. To auto zdecydowanie reaguje na przyciśnięcie pedału gazu tak przy bardzo niskich, jak i wysokich obrotach, pozwalając na szybki start, utrzymywanie wysokiej przeciętnej na długich trasach i zwiększając bezpieczeństwo podczas wykonywania manewrów na drodze. Skłamałbym mówiąc, że nie cieszą mnie gadgety. Skłamałbym też mówiąc, że opanowałem już wszystkie tajniki systemów, którymi Stilo wypełniono".

Jacek Bieniaszkiewicz,
Gazeta Wschodnia, Lublin

1

2

3

## 1. TRZY I PÓŁ MILIONOWY SILNIK Z ZAKŁADÓW IVECO

W lutym ub. r. z linii produkcyjnych zakładu Iveco w Foggia zszedł trzy i półmilionowy silnik Soffim. Rekord, będący potwierdzeniem sukcesu projektu szybkich silników diesel, skonstruowanych w połowie lat siedemdziesiątych. W 1984 roku fabryka w Foggia mogła pochwalić się innym ważnym osiągnięciem – realizacją pierwszego szybkiego silnika diesel na wtrysk bezpośredni z doładowaniem. Minęło niewiele ponad 20 lat, a produkcja zespołów napędowych wzrosła z 90 do 300 tys. sztuk rocznie. Są montowane w Daily Iveco, w Fiat Ducato i w modelach Grupy PSA, Renault, Multicar i Bremach.

## 2. PRZEZROCZYSTE DOBLÒ ZAPROJEKTOWANE W BRAZYLII

Wydaje się pochodzić z filmu science fiction. Tymczasem jest to tylko samochód o obudowie z tworzywa akrylowego, skonstruowany na bazie Doblò. Pojazd, rezultat pracy zespołu Styl i Prototypy z Fiat Automóveis (Brazylia), zadebiutował na Krajowych Targach Transportowych w S. Paolo. Ten niezwykły samochód został również wyeksponowany w trakcie prezentacji Doblò w tym kraju, w listopadzie zeszłego roku. W tych dniach odbywa tour po dealerach brazylijskich. Prototyp, zbudowany w ciągu 32 dni, ma demonstrować działanie wszystkich mechanizmów modelu.

## 3. NAGRODZONO FILMY REKLAMOWE FIATA I ALFY

Fiat nagrodzony za sympatię, Alfa Romeo za styl. Z okazji „VII Gali Reklamy" Radio Italia Network, zajmujące się od wielu lat organizacją tego konkursu, przeprowadziło sondaż wśród słuchaczy, zwłaszcza młodzieży w wieku od 17 do 28 lat, na temat ich ulubionych filmów reklamowych.

W sumie oddano cztery tysiące głosów przez telefon, SMS, fax i e-mail. Film reklamowy „Cogli l'attimo Fiat – „Buonasera!!" (Chwyć okazję Fiata – Dobry wieczór) dostał najwięcej głosów za sympatyczny charakter, a Alfa Romeo 1467 Connect wygrała dzięki fascynującemu wyglądowi.

4

5

6

## 4. KOMBAJN Z AMERYKI ŁACIŃSKIEJ

Axial-Flow 2388 to pierwszy kombajn wyprodukowany przez Case NH w Brazylii. Jest to jedyny kraj, oprócz Stanów Zjednoczonych, w którym będzie wytwarzany ten model. Nowa maszyna, montowana w zakładach CNH w Kurytybie, jest wynikiem badań przeprowadzonych z udziałem około 300 producentów rolniczych. Brazylijski kombajn posiada wyjątkowo wygodną kabinę z klimatyzacją powietrza i specjalnym pneumatycznym fotelem. Wyposażony jest w silnik Cummins 280 KM. Nowy zbiornik paliwa o pojemności 680 litrów gwarantuje 24 godziny ciągłej pracy bez tankowania.

## 5. SILNIKI FIATAVIO DLA LOTNISKOWCA ANDREA DORIA

FiatAvio będzie produkować silniki dla lotniskowca Andrea Doria, najnowszego okrętu marynarki włoskiej, który rozpocznie służbę w 2007 roku. Kontrakt o wartości 40 mln euro przewiduje, między innymi, dostawę czterech turbin pochodzenia lotniczego LM 2500 oraz urządzeń pomocniczych, jak również ich instalację i konserwację. Całkowita moc zespołu napędowego wyniesie 90 MG. Andrea Doria będzie miał długość 236,5 metra i wyporność równą 26.700 ton (na zdjęciu). Oprócz 1200 członków załogi pod pokładem pomieści osiem samolotów AV8 Plus lub 12 helikopterów.

## 6. TRÓJZĄB MIERZY WYSOKO

Maserati z sukcesem wraca do Stanów Zjednoczonych z modelami: Coupé i Syderem. Tylko w pierwszym kwartale zawarto ponad tysiąc kontraktów, w 2002 przewidzianych zaś jest dalsze 1500. Jest to po części zasługą intensywnej kampanii reklamowej, której przykładem może być ogromny poster ze zdjęciem zawieszonym na wysokości 20 metrów na Times Square (w Nowym Jorku), placu, przez który przechodzi codzienne półtora miliona osób. Idąc za przykładem amerykańskim, firma z Modeny zainstalowała w marcu tego roku w Mediolanie i Rzymie telebeamy z „jadącym" Coupé.

Chwila refleksji

# Zrozumieć mózg

**Prof. Ryszard Tadeusiewicz**

## Ilość myśli, idei i wyobrażeń, jakie nasz mózg może wygenerować, jest większa od liczby cząstek elementarnych w całym widzialnym Wszechświecie, którego granice są odległe o miliardy lat świetlnych.

Czy sztuczny mózg, nazywany czasem neurokomputerem, który pragnę wyposażyć w zdolności ludzkiego mózgu, będzie mógł ścigać się z człowiekiem? Tak, i to nie tylko w obszarze chłodnego intelektu, ale też w obszarze skojarzeń poetyckich i kreowania wiedzy. Maszyna będzie zdolna do całościowej techniki przetwarzania informacji, którą ludzie nazywają intuicją. Czym jest intuicja? To zaskakująca, najczęściej trafna odpowiedź, która rodzi się w naszym mózgu bez rozumowej analizy sytuacji. Już dziś neurokomputery zdolne są do błysków intuicji i geniuszu. Na pewno jednak maszyny te nie osiągną tego samego poziomu złożoności strukturalnej, jaką posiada mózg biologiczny, który stanowi ok. 100 miliardów (!) elementów. Pamiętajmy, że ilość myśli, idei i wyobrażeń, jakie nasz mózg może wygenerować, jest większa niż liczba wszystkich cząstek elementarnych zawartych w całym widzialnym Wszechświecie: czyli aż do granic – odległych o miliardy lat świetlnych – do których sięgają dziś najlepsze teleskopy. Złożoność „galaktyki" ludzkiego mózgu jest większa niż złożoność samego świata, który mamy poznać.

fot. Jan Zych

Prof. Ryszard Tadeusiewicz (ur. 1947), biocybernetyk, rektor Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, autor wielu książek. Stworzył system komputerowy, wzorowany na strukturze i istocie funkcjonowania ludzkiego mózgu. Pragnie zbudować biorobota, który będzie funkcjonował prawie tak jak człowiek.

Ludzki mózg poznano zaledwie w 25-30 proc., co oznacza, że posiada on wielkie, nie odkryte jeszcze połacie, przeznaczone do celów i zadań, jakich na razie nawet się nie domyślamy. Przed wiekami zwymiarowano nas tak, że nasz mózg po upływie tysiącleci, pozwala stawić czoła stworzonej przez nas samych cywilizacji i rozumieć świat. Prawdopodobnie posiadamy jeszcze duże „zapasy" możliwości mózgu. Umysł jest więc swoistym fenomenem biologiczno-metafizycznym, bo badając wykopaliska antropologiczne można stwierdzić, że pojemność i kształt mózgoczaszki ludzi z odległych epok – którzy żyli w odmiennych niż nasze warunkach cywilizacyjnych – były takie same jak u nas. Warto więc się zastanowić, dlaczego w przeszłości zaistniała rewolucja biologiczna, która wyposażyła człekokształtną małpę w tak potężny narząd zdobywania wiedzy o świecie? Takiego tworu jak ludzki mózg technicznymi metodami w pełni imitować nie można. Na razie możemy budować tylko modele jego fragmentów.

W historii ludzkości nigdy dotąd nie zbudowano urządzenia, które dałoby się użyć, a którego nie dałoby się nadużyć. Choć technologia informatyczna stwarza wielkie nadzieje i obietnice cywilizacyjne, posiada też swe ciemne strony. Niedawno ukazała się moja nowa książka „Społeczność internetu" – złożona z 55 rozdziałów (gdyż kończę w tym roku 55 lat), z których każdy czyta się 4 minuty – zawierająca garść przemyśleń na ten temat. Internet jako najważniejsze medium informatyczne – działające ponad oceanami rozdzielającymi kontynenty i ponad barierami kultur – stanie się wkrótce silnym czynnikiem determinującym obraz przyszłych społeczeństw i przyszłych zachowań ludzi.

Z racji zanurzenia się ludzi w cyberprzestrzeni, wzrasta uzależnienie od komputera. Człowiek posiada bowiem skłonność do fetyszyzowania techniki i szybko się jej podporządkowuje, zamiast podporządkować ją sobie. Dowodem choćby stosunek niektórych mężczyzn do samochodu: szarmancki wobec pań dżentelmen, zamienia się za kółkiem w potwora, zdolnego zepchnąć do rowu jadącą przed nim mniej wprawną za kierownicą dziewczynę, która o 10 sekund opóźni jego dotarcie do celu. Podobne zachowania obserwuje się u osób intensywnie korzystających z możliwości cyberprzestrzeni. Jak dowiodły badania – przeprowadzone wśród 10 tys. mieszkańców Miasteczka Studenckiego AGH, którzy przez całą dobę mają dostęp do internetu – rekordziści spędzali w internecie ponad 20 godzin dziennie. Wymagali później podobnego „odtruwania" jak narkomani.

Szczególnie niebezpieczna jest virtual reality. Umożliwia podróże w wyimaginowane światy, pozwalając nam zaangażować w to niemal wszystkie zmysły. Dotąd ludzie byli przekonani, że nagromadzenie dużej ilości informacji uczyni ją technicznie łatwo dostępną i szybko staną się mądrzejsi. Tymczasem internet, czyli wszechnica wiedzy wszelakiej, stał się śmietniskiem, źródłem zjawiska nazwanego kiedyś przeze mnie „smogiem informatycznym". Jest tym, czym szklanka życiodajnej wody rozbita w miliony kropelek. Wśród olbrzymiej ilości informacji coraz trudniej o te naprawdę wartościowe. Cudze pomyłki zostają tu ustokrotnione poprzez udostępnienie błędnych tekstów w sieci komputerowej, mylne informacje wprowadzane są czasem celowo np. w celach propagandowych.

Od czasów Gutenberga droga od nadawcy do odbiorcy informacji wiodła poprzez innych ludzi – błędy autora eliminował recenzent, redaktor itd. Obecnie człowiek nieodpowiedzialny może w internecie wyprodukować stronę wyglądającą równie profesjonalnie jak strona uniwersytetu w Oxfordzie, lecz zawierać ona będzie najwyżej ćwierć, lub półprawdy.

Czytając książkę można ją na chwilę odłożyć i przemyśleć, wiedzy płynącej z książki towarzyszy refleksja. Bo mądrość tworzy wiedza wzbogacona o refleksję. A internet sprzyja pospiesznemu gromadzeniu faktów. Student często przebywa tylko 40 sekund w danym serwisie, po czym szuka dalej. Jeśli serwisem było np. Muzeum Luwr, to jest oczywiste, że Luwru w ciągu 40 sekund poznać nie można. Coraz łatwiej więc ulegamy blichtrowi nagromadzonej w internecie wiedzy, choć z prawdziwą wiedzą niewiele ma ona wspólnego. Ludzie bombardują się olbrzymią ilością informacji, które są bezładnie gromadzone w umyśle, i ta „sieczka" nie dość, że nie wzbogaca intelektualnie, to jeszcze powoduje coś w rodzaju „zatkania" jego zasobów i coraz trudniej przyswajamy wiedzę jako system.

Grozi nam zagubienie mądrości pośród nadmiaru informacji. Tymczasem człowiek nie potrzebuje kolekcji wiadomości, którą stanowi po prostu półka z książkami. Potrzebna nam jest mądrość, wywodząca się z tejże kolekcji. Ale mądrość wymaga koncentracji i refleksji, na którą nie ma, niestety, miejsca w internecie. ■

*Notował Jerzy Świątek*

# Grupa znowu atakuje rynek

**Rok 2001 zamknięto zgodnie z przewidywaniami. Obroty wyniosły 58 mld euro. FiatAvio i Toro Assicurazioni to przedsiębiorstwa, które osiągnęły najlepsze rezultaty. Paolo Fresco oraz Paolo Cantarella inwestują w akcje Fiata.**

Zeszły rok zamknął się dla Fiata wynikiem negatywnym, ale zgodnym z przewidywaniami. Pomimo spadku aktywności sektora auto i produkcji komponentów, obroty Grupy wyniosły 58 mld euro. Dzięki rozwojowi FiatAvio i Toro Assicurazioni, jest to wynik nieco wyższy niż w roku poprzednim. Wynik operacyjny to 318 mln euro (855 w 2000 roku), ale za ostatni kwartał był on minusowy na sumę 245 mln. Również ujemny okazał się wynik skonsolidowany netto: poniesiono stratę 791 mln euro (w 2000 osiągnięto zysk w wysokości 578 mln).

Pomimo niekorzystnej sytuacji na rynkach światowych, w pierwszym półroczu 2001 roku wyniki Grupy były zgodne z wyznaczonymi celami, w zakresie rentowności i ograniczenia zadłużenia. Niemniej w drugiej połowie roku, pogorszenie koniunktury oraz spadek zaufania konsumentów i przedsiębiorstw, dodatkowo pogłębiły się w wyniku międzynarodowego kryzysu będącego konsekwencją ataków terrorystycznych z 11 września. Wskutek tych wydarzeń, w niektórych obszarach biznesu Fiat odnotował spadek sprzedaży, któremu towarzyszyło nasilenie się

agresywnej polityki handlowej konkurencji. Wraz z pojawieniem się coraz silniejszych oznak kryzysu, już od trzeciego kwartału Grupa podjęła istotne środki zaradcze: zmniejszenie produkcji, ograniczenie zapasów, redukcja kosztów struktury i przyspieszenie programu „reingineering'u" procesów rozpoczętego w pierwszej połowie roku. W celu uchronienia się przed skutkami niestabilnych rynków i niepewności, co do rychłego ożywienia gospodarczego, w grudniu zeszłego roku zarząd podjął kolejne kroki o charakterze przemysłowym i finansowym. Zdecydowano się na racjonalizację i restrukturyzację zakładów produkcyjnych, reorganizację Fiat Auto w podziale na jednostki biznesowe, podwyższenie kapitału zakładowego o ponad miliard euro oraz emisję obligacji wymienialnych na akcje General Motors na sumę 2,2 mld dolarów. Ponadto wprowadzono zmiany do planów niektórych działalności.

Przejdźmy do sytuacji w poszczególnych sektorach.

Fiat Auto zarejestrował spadek sprzedaży o 10,8%. Spadły również obroty (ok. 3,6%), w dużo mniejszym stopniu jednak niż sprzedaż samochodów. Stało się tak, między innymi, dzięki rozwojowi działalności usługowej. W 2002 roku działalność ożywi planowane wejście na rynek modeli: Fiata Ducato, Lancii Thesis, nowej Alfy 156 i GTA, jednobryłowych Ulysse i Phedra, a jesienią – Stilo Station Wagon.

CNH umocniło w 2001 roku pozycję światowego lidera w sektorze maszyn rolniczych. Pomimo słabego rynku, obroty (10,8 mld euro) pozostały nie zmienione w stosunku do roku poprzedniego. Wynik operacyjny wyniósł 209 mln euro wobec 45 mln w poprzednim roku. Pod koniec roku dało się odczuć również osłabienie popytu na rynku pojazdów przemysłowych. Obroty Iveco wyniosły 8,6 mld euro (+0,5%). Wynik operacyjny równa się 271 mln (489 w roku poprzednim).

Inne sektory: Magneti Marelli, Teksid i Comau, odczuły wahania popytu ze strony producentów samochodowych. Natomiast dobre wieści dochodzą z FiatAvio, która pomimo kryzysu w transporcie lotniczym i osłabienia aktywności w sektorze badań kosmicznych, dodatkowo zwiększyła obroty (+9,7%), wynik operacyjny (186 mln euro) i rentowność (+11,4%). Dobrze sobie radzi Toro Assicurazioni, która umocniła pozycję na rynku włoskim (zebrane składki: +25%) i osiągnęła wynik przed zapłaceniem podatku równy 220 mln. Natomiast nowy sektor Business Solutions odnotował wynik operacyjny równy 73 mln euro.

## GŁÓWNE DANE POSZCZEGÓLNYCH SEKTORÓW DZIAŁALNOŚCI

| | Przychód netto (w milionach euro) | | Wynik operacyjny (w milionach euro) | |
|---|---|---|---|---|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Samochody (Fiat Auto Holdings) | 24.440 | 25.361 | (549) | 44 |
| Maszyny rolnicze i budowlane (CNH Global) | 10.777 | 10.770 | 209 | 45 |
| Pojazdy przemysłowe (Iveco) | 8.650 | 8.611 | 271 | 489 |
| Wyroby metalurgiczne (Teksid) | 1.752 | 1.873 | 15 | 101 |
| Komponenty (Magneti Marelli) | 4.073 | 4.451 | (74) | 55 |
| Środki i systemy produkcji (Comau) | 2.218 | 2.440 | 60 | 87 |
| Lotnictwo (FiatAvio) | 1.636 | 1.491 | 186 | 143 |
| Wydawnictwa i komunikacja (Itedi) | 347 | 354 | (2) | 10 |
| Ubezpieczenia (Toro Assicurazioni) | 5.461 | 4.363 | 68 | (56) |
| Usługi (Business Solutions) | 1.805 | nie zdef. | 73 | nie zdef. |
| Inne i połączone | (3.153) | (2.159) | 61 | (63) |
| Razem Grupa | 58.006 | 57.555 | 318 | 855 |

Perspektywy roku bieżącego przewidują lekkie i stopniowe ożywienie tak w Stanach Zjednoczonych, jak w Europie. Poprawa koniunktury nie nastąpi jednak w stopniu dostatecznym, aby ożywić konsumpcję dóbr trwałych i inwestycje. Choć w przewidywaniach rok 2002 będzie jeszcze trudny, Grupa nie zamierza rezygnować z dążenia do poprawy swojego wyniku operacyjnego w stosunku do roku poprzedniego. Jednym z ważniejszych priorytetów do końca roku będzie ograniczenie zadłużenia o połowę. Prezes Paolo Fresco, chcąc udowodnić swoją wiarę w przyszłość przedsiębiorstwa, postanowił zainwestować w akcje spółki całość swojego wynagrodzenia (netto) otrzymanego od dnia objęcia stanowiska. Paolo Cantarella, dyrektor generalny i pełnomocny, poprosił zarząd o zamianę części zmiennej swojego wynagrodzenia, na akcje zwyczajne Fiata.

# Vega na orbicie

Giancarlo Riolfo

Nowa europejska rakieta nośna, stworzona dzięki staraniom Fiata Avio oraz Włoskiej Agencji Kosmicznej, będzie służyć kosmicznym misjom. Pierwszy lot zaplanowano za trzy lata. Przygotowania trwają.

Zaczęło się końcowe odliczanie. Datę startu nowej europejskiej rakiety nośnej wyznaczono na koniec 2005 roku. Pozostały cztery lata na realizację projektu, budowę prototypów, ostateczne przeglądy techniczne, organizację produkcji oraz przygotowanie infrastruktury w Ośrodku Kosmicznym w Kourou w Gujanie Francuskiej. Ogromna praca, w którą zaangażował się Fiat Avio. Włoskie przedsiębiorstwo jest nie tylko kierownikiem projektu, ale także jego pomysłodawcą. Już na początku lat dziewięćdziesiątych Fiat Avio zaprojektował lekką rakietę transportową, pochodną dużych rakiet Ariane, do których firma produkuje stopnie z napędem na paliwo stałe. Vega jest konstrukcją, która wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu na niezawodny i stosunkowo tani środek nośny, służący do umieszczania na orbicie małych i średnich satelitów, przeznaczonych głównie do celów naukowych, eksperymentów z zakresu fizyki, obserwacji astronomicznych, badania Ziemi i jej klimatu, kontroli środowiska naturalnego i jego zasobów. Rakiety takie jak Ariane 4 i 5 zostały przystosowane do przenoszenia na orbitę kosmiczną wielotonowych obiektów, takich jak satelity telekomunikacyjne lub bardziej skomplikowane urządzenia, jak obserwatorium astronomiczne Xmm Newton, rozmiarami zbliżone do autobusu. Do takich właśnie zadań służyła do tej pory amerykańska rakieta Delta oraz rosyjska Proton. Byłoby dużą stratą wykorzystywanie ich do wynoszenia w przestrzeń kosmiczną mniejszych obiektów. Vega jest zatem pierwszym europejskim statkiem nowego typu, w całości zaprojektowanym we Włoszech przez Fiata Avio oraz Włoską Agencję Kosmiczną (ASI). Projekt zyskał patronat Europejskiej Agencji Kosmicznej (ESA), która zdecydowała powierzyć jego realizację spółce Grupy Fiat (inwestycje tej ostatniej wyniosły 70 mln euro, zaś dodatkowe 280 mln wyłożyły ESA i ASI).

„Fiat Avio przywiązuje dużą wagę do projektu Vega" – mówi Antonio Fabrizi, szef projektów kosmicznych spółki. „Dla naszej firmy, od dwudziestu lat zaangażowanej w produkcję ciężkich rakiet Ariane, jest to duży krok naprzód w sensie technologicznym oraz w zakresie produkowanych komponentów". Z jednej strony, realizacja nowego projektu pozwoli nam na lepszą kontrolę naszej działalności, z drugiej – zdobędziemy nowe doświadczenia poszerzając zakres odpowiedzialności."

W obecnych czasach, kiedy po latach ekspansji zmalał popyt na transport telekomunikacyjnych satelitów użytkowych, co było podstawę działalności rakiet Ariane, nowe lekkie rakiety Vega będą zyskiwały na znaczeniu. „Stwarzają one szerokie możliwości w innym segmencie ▶

Start rakiety Ariane 5 ze stacji w Kourou. Po prawej: stacja kontrolna Jupiter w europejskiej bazie kosmicznej.

Arianespace

► rynku niż ten, w którym działały Ariane – mówi Fabrizzi. Dają także szansę rozwoju technologicznego. Podstawową nowością są człony rakiety z napędem na paliwo stałe, skonstruowane z włókna węglowego zatopionego w matrycy. Rozwiązanie to znajdzie niewątpliwie szerokie zastosowanie w przyszłych wersjach rakiet o większej mocy, Ariane 5".

Do realizacji projektu nowej rakiety została powołana specjalna joint venture ELV, w której Fiat Avio posiada 70 procent udziałów, a pozostałe 30 procent należy do ASI. W nowej spółce, na czele której stoi profesor Vetrella, obecny szef Agencji Kosmicznej, pracują wyłącznie pracownicy Fiata Avio. Dla Sebastiano Casi, prezesa zarządu spółki, współpraca z Agencją Kosmiczną miała podstawowe znaczenie. „To właśnie strategiczne podejście Agencji wspierało nasze badania oraz popierało nasz program w ESA. Kluczowe też okazało się jej wsparcie w zakresie rozwoju kompetencji w obszarach takich, jak systemy kontroli lotu i sterowania, w których do tej pory Fiat Avio nie posiadał wystarczającego doświadczenia".

„Dobrze nam się pracuje razem" – potwierdza Maria Flaminia Rossi, kierownik Agencji Kosmicznej do spraw rakiet. „Zakresy naszych obowiązków nie pokrywają się, to naturalne. Zadaniem Fiata Avio jest konstruowanie wyrobu efektywnego i konkurencyjnego. ASI chciałby natomiast poszerzyć doświadczenie technologiczne Włoch oraz – poprzez ESA – zdobyć sobie silną pozycję w Europie. Jednak niezależnie od różnych zadań, nasze cele są wspólne". Vega wyposażona będzie w cztery człony. Pierwszy z nich, na paliwo stałe, będzie nosił nazwę P80. Na pierwszy rzut oka przypomina on jeden z gigantycznych zespołów napędowych Ariane 5, który przy starcie rakiety dostarczał 90% mocy ciągu. Choć nowy człon wywodzi się z tych właśnie systemów napędowych,

w rzeczywistości znacznie się od nich różni, począwszy od samej budowy, nie stalowej, a z włókna węglowego. Podobnie zbudowany jest drugi i trzeci człon. Oba są wyposażone w sprawdzone już silniki Zefiro. Zalety stosowania kompozytów z włókna węglowego są bardzo duże. Począwszy od zmniejszenia ciężaru, co pozwala zwiększyć ładowność, na ograniczeniu kosztów produkcji kończąc Zupełnie oryginalny jest także system sterowania dyszą, już nie elektrohydrauliczny, ale całkowicie elektroniczny, pozwalający na kontrolę trajektorii rakiety. To całkowita nowość w silnikach rakietowych tej wielkości.

„Vega posiada wiele nowych rozwiązań technologicznych" – wyjaśnia Mauro Balduccini, kierownik programu w spółce ELV. Istnieje szansa, że wszystkie innowacje zostaną zastosowane w przyszłych wersjach Ariane 5. Jeśli ▶

## Działalność rozwojowa

Przestrzeń kosmiczna staje się dla Fiata Avio rozwojowym sektorem działalności stanowiąc około 20 procent obrotów firmy. Wraz z realizacją projektu Ariane, firma zdobyła znaczne doświadczenie w zakresie konstrukcji urządzeń napędowych. Zaczynając od prawie przez nikogo nie zauważonej produkcji silników do rozdzielania stopni, przeszła do wyrobu członów na paliwo stałe do rakiet nośnych Ariane 3 i 4. Z nadejściem Ariane 5 nastąpił skok jakościowy. Właśnie do tych rakiet Fiat Avio, współpracując z firmą Europropulsion oraz Regulus, zaprojektował i produkuje dwa człony na paliwo stałe, które dostarczają 90 procent siły ciągu przy starcie. Ponadto Fiat Avio zaprojektowała i produkuje kolejny kluczowy element super rakiety europejskiej: pompę turbo do ciekłego tlenu pierwszego stopnia. Poza tym prowadzi prace nad pompą turbo do nowego silnika, który montowany będzie w wyższym członie rakiety Vinci.

warto wiedzieć

## Silna i młoda

Wysoka na 30 metrów i ważąca 128 ton rakieta nośna Vega, będzie mogła przenosić na orbitę okołoziemską satelity o masie od 300 do 2500 kg. Docelowe osiągi wyznaczają maksymalne obciążenia obiektu na orbicie na wysokości 700 kilometrów na 1,5 tony. Trochę mniejszy ciężar obowiązuje dla niższych trajektorii, który wzrasta w miarę oddalania się od Ziemi. Nowa rakieta składać się będzie z czterech członów. Pierwszy z nich, wzorowany na systemach napędowych Ariane 5, mieści 85 ton stałego materiału pędnego (w odróżnieniu od tradycyjnych członów, które zabierały 38 ton paliwa). Struktura zbudowana jest z włókna węglowego. Tę samą technologię zastosowano do drugiego i trzeciego stopnia, z których każdy wyposażono w silnik Fiata Avio Zefiro, na paliwo stałe. Czwarty i ostatni z członów na paliwo ciekłe, będzie produkowany przez spółkę Grupy współpracującą z ukraińskim Juznoje. Podczas lotu będzie go można zgasić i ponowne zapalić, dzięki czemu możliwe stanie się korygowanie trajektorii lotu, w celu precyzyjnego umieszczenia satelity na orbicie.

Vega wystartuje z ośrodka kosmicznego w Kourou w Gujanie Francuskiej. W związku z zaplanowanym startem w roku 2005 ESA postanowiła zmodernizować wyrzutnię Ela 1, z której startowały pierwsze rakiety Ariane (Ela 2 przystosowana jest do Ariane 4 zaś Ela 3 do Ariane 5). Operacje prowadzone będą przez te same co w przypadku Ariane 5 stacje kontrolne, to znaczy przez Cdl 3 w ośrodku Jupiter.

**Projekt Vegi na wyrzutni. Rakieta pod względem wysokości przypomina dziesięciopiętrowy budynek.**

chodzi o Ariane, warto przypomnieć, że Fiat Avio, w realizacji nowego projektu, będzie starał się wykorzystać już posiadane urządzenia stosowane w produkcji członów Ariane. Pierwszy stopień Vegi produkowany będzie w ośrodku kosmicznym w Kourou, w zakładach Regulus (w których Fiat Avio posiada 60 procent udziałów, oraz w Europulsion, która jest joint venture Fiata Avio i Snecmy). Drugi, trzeci oraz czwarty stopień powstanie w Colleferro (koło Rzymu), gdzie obecnie produkowane są człony do Ariane 4 a także wyższe segmenty członów Ariane 5. Część elektronicznych systemów pokładowych Vegi wywodzi się z tych stosowanych w ciężkich rakietach. Jest to kolejna cecha wspólna pozwalająca na redukcję wydatków. Jednym z podstawowych celów programu Vega jest bowiem oszczędność kosztów. Cena jednej rakiety nie może przekraczać 20 mln dolarów, czyli powinna być niższa o 15 procent od najtańszego nosiciela europejskiego tej klasy. Niskie koszty oraz bardzo krótki czas przygotowania misji powinny sprawić, że nowa rakieta europejska stanie się najlepszym środkiem transportowym dla satelitów naukowych, zwłaszcza tych przeznaczonych do badania naszej planety.

„Rynek oferuje co najmniej trzy, cztery misje rocznie, jeśli chodzi o satelity europejskie"- mówi Baldiccini. Szacunki te są jednak dość ostrożne: dostępność na rynku taniej rakiety nośnej może zwiększyć popyt. Na całym świecie jest wiele propozycji, które istnieją tylko na papierze właśnie z powodu zbyt wygórowanych kosztów transportu. I nie tylko. Po upadku Irydium, pierwszej sieci satelitarnej na użytek telefonii komórkowej, wstrzymano wiele projektów budowy nowych „konstelacji". Niemniej jednak, w ciągu najbliższych kilku lat, niektóre z nich powinny zostać zrealizowane. Zwłaszcza, że żywotność niektórych statków umieszczonych na niskich orbitach, sięga zaledwie kilku lat. Należy się więc spodziewać, że lekkie rakiety nośne potrzebne będą do wynoszenia na orbitę nowych urządzeń, które zastąpią te przestarzałe. Ze wszystkich rakiet, Vega najlepiej spełniałaby tę funkcję. ■

## Europejski program

Dzięki programowi Ariane, Europejska Agencja Kosmiczna (ESA) wypuściła całą serię „ciężkich" rakiet nośnych, które cieszyły się dużym powodzeniem. Można powiedzieć, że już od wielu lat Europa jest niekwestionowanym liderem (przed Stanami Zjednoczonymi, Rosją i Chinami) w zakresie przenoszenia satelitów użytkowych na orbitę okołoziemską. Najważniejsze to powtórzyć ten sukces i wypełnić rynkową niszę w obszarze rakiet lekkich. Obok Włoch, posiadających większość udziałów w przedsięwzięciu, około 65%, do projektu dołączyły szybko Hiszpania, Belgia, Holandia, Szwecja i Szwajcaria. Ostatnia przystąpiła do niego Francja, posiadając około 13 procent udziałów.

# Pojazd, którego się pragnie

Stefania Castano

Typ samochodu idealnego dla rodziny, podróżników, sportowców. Praktyczny, funkcjonalny i przede wszystkim, dostosowany do różnorodnych wymagań. „Van" stał się symbolem pewnego stylu życia, który zdobywa sobie naśladowców. Nowe modele Fiat Ulysse i Lancia Phedra posiadają wszystkie te cechy i spełniają wymagania kierowców otwartych na nowości i zmiany. Pierwszy z nich jest wygodny i innowacyjny, drugi – luksusowy i wyrafinowany. Wyposażenie stawia je na szczycie w swej kategorii. Wykonane w ramach joint-venture z francuską grupą PSA, wejdą do sprzedaży wiosną tego roku.

# Fiat Ulysse wszystko nowe oprócz nazwy

Z poprzedniego modelu zachował tylko imię. Pod wszystkimi innymi względami Fiat Ulysse przeszedł całkowitą transformację: styl, wyposażenie wnętrza, części mechaniczne, silnik, urządzenia zapewniające bezpieczeństwo i systemy telekomunikacyjne, wszystko uległo mniejszej lub większej zmianie. Większe rozmiary zapewniają przestronność i wygodę w kabinie. Nowy Ulysse ma 4,72 metra długości, 1,82 szerokości i 1,75 wysokości.

Chcąc zrozumieć osobowość i silne strony tego pojazdu, trzeba cofnąć się o krok w przeszłość. Sukces modeli „van", które na trudnym europejskim rynku znalazły dla siebie stabilną niszę oscylującą wokół 2,5% sprzedaży (około 350 mln pojazdów w 2001 roku), zawdzięczamy przede wszystkim właściwej interpretacji stylu życia naszych czasów, oraz spełnieniu oczekiwań dzisiejszych rodzin. Fiat stworzył całkowicie nowy model, przeznaczony dla osób szukających samochodu wielofunkcyjnego, wygodnego, posiadającego dużo miejsca i praktycznego w użyciu.

Fiat Ulysse oferuje przestrzeń (wymiary wnętrza są jedne z najlepszych w tej kategorii) oraz design odmienny od wszystkich innych analogicznych pojazdów. Szeroka gama silników składa się z dwóch zespołów napędowych na benzynę (2.0 o mocy 136 KM i niespotykany dotąd 3.0 V6 o mocy 204 KM), dwóch turbodiesel „common rail" (2.0 JTD o mocy 109 KM i nowy 2.2 JTD o mocy 128 KM).

Do tych podstawowych zalet należy dodać kilka cech, które czynią samochód wyjątkowo bezpiecznym i wygodnym.

Bezpieczeństwo zapewnia sześć poduszek powietrznych, system ABS wraz z korektorem hamowania EBD, najnowocześniejsze urządzenia do kontroli stabilności dynamicznej i wspomagania przy gwałtownym hamowaniu. Kolejno

**Na górze: wnętrza nowego Ulysse Po prawej: tablica rozdzielcza – prawdziwy pulpit sterowniczy. Bardzo sugestywny efekt stwarzają trzy duże, okrągłe wskaźniki „zawieszone" poniżej łuku**

należy wymienić reflektory Xenon, a dla dzieci mocowania fotelików Isofix, lusterko kontrolne i zamknięcie elektryczne drzwi. Wygoda i wszechstronność gwarantuje zmienna konfiguracja pojazdu, od 5 do 8 miejsc. Przednie fotele, obracane (na życzenie), przesuwane na prowadnicach fotele drugiego i trzeciego rzędu można złożyć lub rozłożyć przy pomocy jednego przycisku lub też przekształcić w stolik. Należy wspomnieć o licznych kieszeniach, dwóch składanych jak w samolocie stolikach oraz wielkim bagażniku.

Komfort zwiększa również automatyczny system klimatyzacji „dwustrefowy" (kierowca i przedni pasażer mogą regulować niezależnie temperaturę) oraz awangardowy system telekomunikacyjny CONNECT, który łączy w sobie telefon GSM, nawigację satelitarną oraz dostęp do usług Targasys. ▶

# Jednobryłowy pojazd dla znawców

W dzisiejszych czasach *upper class* unika ostentacji. Bardziej niż na powierzchowność zwraca uwagę na zawartość, na szczegóły. Mówimy tutaj o „znawcy" umiejącym smakować przyjemności, które z posiadania czynią sztukę życia. Lancia Phedra to odpowiedź na pragnienia wyrafinowanej, kochającej podróże i luksusy, klienteli. Taka właśnie jest Phedra: nowoczesna technologia służebna wobec kierowcy i pasażerów. Flagowy samochód wyróżniający się rzemieślniczą dbałością o szczegóły, zamknięty w formie pojazdu jednobryłowego. Nowa Lancia oferuje luksus i ekskluzywność charakterystyczną dla typowo włoskiego stylu i gustu.

Rozmiary zewnętrzne (4,75 m długości); różne rozwiązania dotyczące foteli (ogrzewane, przesuwane, regulowane elektrycznie, wyposażone w pamięć); wiele wygodnych schowków, przegródek i półeczek, a także składane stoliki i przestronny skompletowany bagażnik. Nowa jednobryłowa Lancia posiada system automatycznej klimatyzacji „dwustrefowej" oraz CONNECT NAV+, najnowocześniejszy z dostępnych obecnie systemów telekomunikacyjnych. Nie tylko. Oferuje wszystko, co najlepsze w zakresie bezpieczeństwa: sześć air bag, ABS wraz z korektorem hamowania EBD oraz urządzeniem wspomagającym przy gwałtownym hamowaniu, system elektroniczny kontrolujący stabilność dynamiczną ESP oraz przeciwpoślizgowy ASR, reflektory Xenon. Dla dzieci mocowania fotelików Isofix, lusterko kontrolne oraz elektryczne zamknięcie drzwi. Oferta Lancii Phedra zawiera dwa silniki benzynowe (2.0 o mocy 136 KM i nie stosowany dotąd 3.0 V6 24- zaworowy o mocy 04 KM) oraz dwa turbodiesel common rail (2.0 JTD o mocy 109 KM i nowy 2.2 JTD o mocy 128 KM). Silniki benzynowe i 2.0 JTD mogą występować z automatyczną skrzynią biegów.

Nie zapomniano również, że klient, do którego adresowany jest ten model, pragnie wyjątkowego traktowania, składającego się z tysiąca niewielkich przywilejów: od fazy zakupu, do kontaktów po sprzedaży. Usługi bowiem to wartość dodana dla zakupionego „vana" wyższej klasy, a usługi oferowane klientom Phedra, czynią zakup niepowtarzalnym doświadczeniem również dla najbardziej wymagających kierowców. ■

**Wnętrze Lancii Phedra, obicia z alcantary. Po prawej: środkowa konsola o niezwykłej formie wysuwa się w stronę kabiny, oferując na wyciągnięcie ręki kierowcy drążek skrzyni biegów, sterowniki systemu Connect i klimatyzacji wielostrefowej.**

## WYRAFINOWANA I ŻYWIOŁOWA

Nowa, dynamiczna wersja Lancii Lybra nazywa się Intensa.

Na zewnątrz można ją rozpoznać dzięki kilku szczegółom pokrytym szarym lakierem metalopodobnym: listwy boczne i klamki drzwi, zderzaki, obręcze z lekkiego stopu 16-calowe z oponami 205/55. Tego samego koloru są również listwy dachu Station Wagon. Natomiast przednia osłona wlotu powietrza jest oksydowana tak, jak i sylwetka świateł tylnej tablicy rejestracyjnej i tylne logo, obudowa kierunkowskazów i reflektorów.

Boczne oraz tylna szyba są przyciemnione (opcja), co nadaje pojazdowi nie tylko bardziej dynamiczny charakter, ale również gwarantuje większą intymność pasażerom, a w przypadku Station Wagon, ukrywa przed ciekawskimi spojrzeniami strefę bagażnika. Lancia Lybra Intensa posiada zarezerwowany dla siebie kolor karoserii, szary „Grigio Fontana", które uzupełnia pozostałe pięć kolorów gamy.

Tryumf skóry i dziurkowanej alcantary dla obicia wnętrza.

Elementy wykończeniowe, profile drzwi i deski rozdzielczej imitują ciemne drewno. Czarne tło tablicy wskaźników ma chromowaną obudowę, jak klamki.

Trzy oferowane silniki; 2.0 pięciocylindrowy 20v na benzynę, turbodiesel „common rail" 1.9 JTD i nowy 2.4 JTD o mocy 150 KM.

fot. M. Feodorów/SATIZ Poland

Jacek Albiński

# Rodzinna Albea

**Jest niezawodny i nowoczesny. Zapewnia wygodną podróż całej rodzinie, wygląda jak samochód wyższego segmentu. Pod wieloma względami przewyższa pojazdy konkurencyjne w swojej klasie.**

Fiat rozpoczął ten rok w zawrotnym tempie piątą premierą w ciągu niespełna czterech miesięcy. Po przyjętym z życzliwym zainteresowaniem i nadzieją na ożywienie rynku, Nowym Palio Weekend, efektownie zaprezentowanym, awangardowym Stilo, nowym przebojowym Ducato oraz Alfą Romeo i Alfą Romeo GTA, w kwietniu pokazano w Polsce Albeę.

Została zaprojektowana jako samochód rodzinny, którego podstawowymi atutami są przestronność, komfort i atrakcyjny styl. Jest wygodną i prostą w obsłudze limuzyną segmentu C. W sensie czysto formalnym stanowi kolejną wersję restylingu rodziny Palio, ale tak głębokiego, że w niczym nie przypomina żadnego innego modelu tej rodziny. Dlatego otrzymał zupełnie nową nazwę. Mimo, że zbudowany na tej samej platformie i formalnie należy do średniego segmentu C, pod wieloma względami upodabnia się do pojazdów wyższej klasy. Elegancję, harmonię brył i linii zawdzięcza m. in. pomysłom stylistycznym słynnego Giorgio Giugiaro.

Albea cała wpisuje się w nową strategię rynkową Fiata. Przede wszystkim w sensie jakości, trwałości i niezawodności. Wszystkie elementy i podzespoły wyprodukowano w zakładach spełniających najwyższe standardy. Każda część posiada odpowiedni certyfikat, a czas bezawaryjnej

eksploatacji został potwierdzony przez ośrodki badawcze Fiata, co wyraża się m. in. w dwuletniej gwarancji na wszystkie elementy. Przebieg pomiędzy przeglądami okresowymi ustalono na 20 tys. kilometrów.

Auto zostało wyposażone w rozwiązania technologiczne, stawiające je na równi z najlepszymi pojazdami firm konkurencyjnych. Między innymi dysponuje nowoczesnym systemem elektronicznym VE. N. I. C. E, podobnie jak jego przebojowi rówieśnicy – Alfa Romeo i Stilo.

Czy Albea może się podobać? Nachylenie przedniej szyby nadaje sylwetce zdecydowany charakter, uwypuklając jednocześnie łagodny obrys całej sylwetki. Linia dachu i tylnej szyby łączą się płynnie z konturem pokrywy bagażnika, co uwydatnia jego wielkość i nadaje samochodowi solidny wygląd.

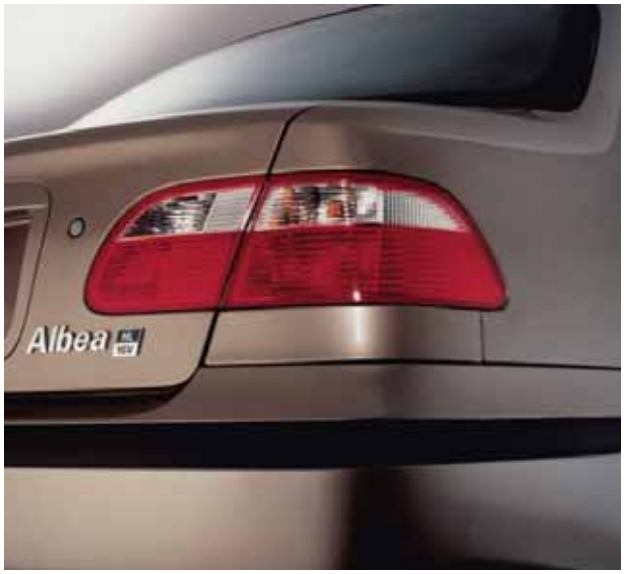
Kiedy patrzymy na Albeę z przodu wydaje się większa niż jest naprawdę. Poziome wloty powietrza optycznie poszerzają samochód, czynią go bardziej statecznym i stylistycznie umiarkowanym.

Od tyłu przede wszystkim widzimy bagażnik, istotnie imponujący rozmiarami, n. b. największymi w tej klasie; jego pojemność wynosi 515 litrów. Bardzo efektownie zaprojektowane szerokie i długie światła zespolone głęboko zachodzą na pokrywę bagażnika, a szeroki zderzak jest nisko mocno obniżony. Jadąc za Albeą odnosimy wrażenie, że mamy przed sobą duży i luksusowy samochód.

# Wygodna

Wnętrze jest przytulne i przestronne, a tapicerka miękka i miła w dotyku. Dwukolorowa konsola środkowa i tablica rozdzielcza mają zaokrąglone kształty, tarcze zegarów są czytelne, z możliwością regulacji natężenia światła.

Wygodę podróżowania podnosi hydrauliczne wspomaganie kierownicy ułatwiające manewry, zwłaszcza podczas parkowania. Dodatkowo kierownica posiada regulację wysokości. Fotel kierowcy można podnieść lub opuścić wybierają najwygodniejszą pozycję. Dostępna jest również regulacja podparcia części lędźwiowej kręgosłupa – standardowo w wersji HL, a w opcji dla wersji EL.




Albea może być wyposażona w klimatyzację sterowaną ręcznie. Zwiększono efektywność przewietrzania kabiny i zmniejszono hałas. Układ klimatyzacyjny posiada filtr przeciwpyłowy i elektrowentylator.

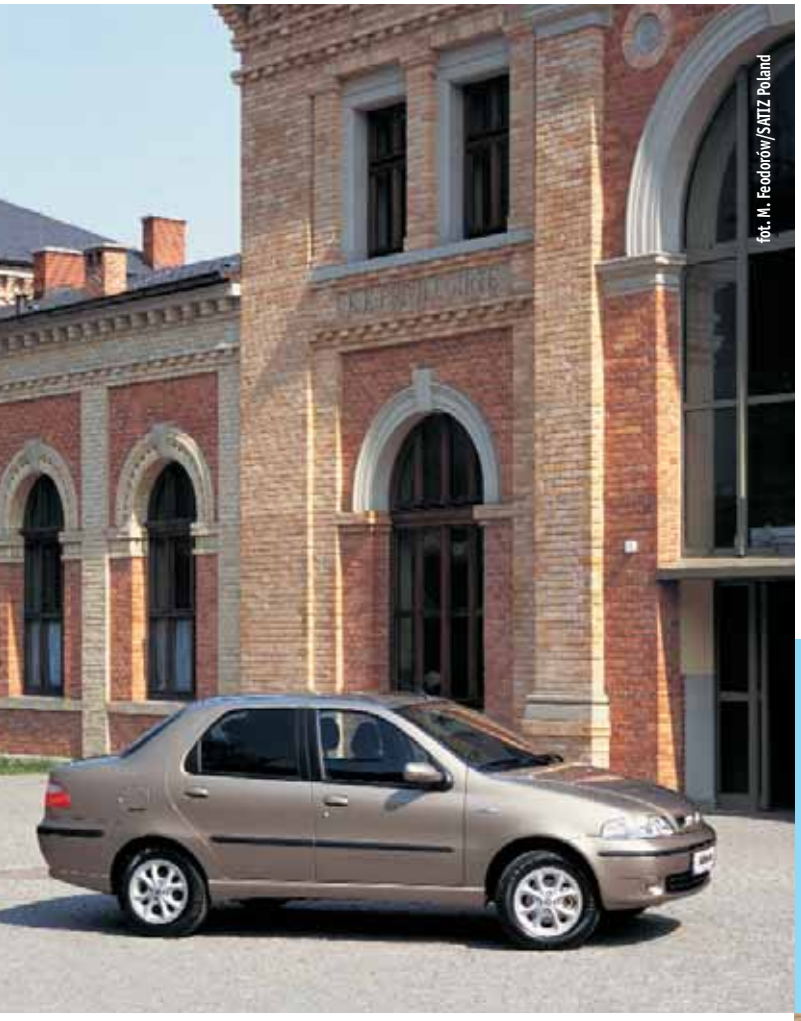
W wersji HL mamy standardowe elektryczne sterowanie szybami przednimi oraz radioodtwarzacz kasetowy z RDS i autorewersem, sześcioma głośnikami sterujący zmieniaczem CD. Albea posiada również znaną z innych modeli Fiata, m. in. ze Stilo i Nowego Palio Weekend funkcję świateł mijania pod nazwą „follow me home".

Wygoda podróżowania w duże mierze zależy od odpowiednio zaprojektowanych zawieszeń. W Albei zawieszenia przednie to kolumna Mc Phersona wyposażona w wahacz poprzeczny ze stabilizatorem, sprężyną śrubową i amortyzatorem hydraulicznym. Z tyłu zastosowano wahacze wzdłużne, połączone z belką poprzeczną i drążkiem skrętnym. Konstrukcja zawieszeń zmniejsza boczne przechyły na zakrętach, dzięki czemu samochód jest zwrotny i płynnie je pokonuje. Zawieszenia te maksymalnie tłumią drgania własne pojazdu oraz związane z nierówną nawierzchnią a jazda jest mniej męcząca.

**Największa w tej klasie pojemność bagażnika – 515 litrów**

# Bezpieczna

Albea została wyposażona w poduszki powietrzne, bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami ▶



fot. M. Feodorów/SATIZ Poland

# Zaawansowana technologicznie

Fiat Albea wyposażony został w dwie benzynowe jednostki napędowe gwarantujące zgodność z europejską normą EURO III dotyczącą toksyczności spalin: 1,2 16v i 1,6 16v, znane już z Nowego Palio Weekend.

Zapłonem i wtryskiem steruje elektroniczna centralka pracująca w systemie EOBD (European On Board Diagnosis), co oprócz korzyści ekologicznych pozwala bezpiecznie uruchomić silnik. Albea posiada również system VE. N. I. C. E., który poprzez komputer pokładowy zarządza funkcjami elektronicznymi pojazdu. System ten szerzej omawialiśmy pisząc o Nowym Palio Weekend. Poza tym samochód posiada dwie sondy Lambda, przed i za katalizatorem oraz obrotomierz. ■

Fiat Albea jest produkowany w Tofas Turk Otomobil Fabrikasi A. S. w Stambule. Zakłady Tofas produkują gotowe samochody, silniki, komponenty i części zamienne na licencji Fiata. Spółka zajmuje czołową pozycję na tureckim rynku. Eksportuje i stale rozszerza asortyment wyrobów. Tofas jest również importerem samochodów marki Fiat, Alfa Romeo i Lancia. Polska premiera Fiata Albei miała miejsce 9 kwietnia w Warszawie. Samochód zgodnie uznano za solidną i jedną z ciekawszych propozycji rynkowych, jakie ostatnio pojawiły się w przeżywającej trudne chwile polskiej motoryzacji.

► i regulacją wysokości. Zagłówki z przodu i z tyłu mają regulację wysokości, a konstrukcja foteli zabezpiecza kierowcę i pasażerów przed wysunięciem spod pasów bezpieczeństwa (tzw. efekt submarining). Układ kierowniczy pochłania energię zderzenia, a przed powstaniem pożaru w razie wypadku zabezpiecza system przeciwpożarowy FPS z wyłącznikiem bezwładnościowym odcinającym dopływ prądu do pompy paliwowej.

Podobnie jak wszystkie nowe modele Fiata Albea posiada immobilizer drugiej generacji Fiat Code 2 z zaszyfrowanym tzw. „kodem kroczącym" zmieniającym się za każdym włączeniem zapłonu.

Samochód jest wyposażony w ABS z EBD (dostępny jako opcja we wszystkich wersjach), czyli elektronicznym systemem rozdziału siły hamowania pomiędzy przednią i tylną osią oraz pomiędzy kołami osi tylnej w zależności od obciążenia i przyczepności koła. Ponadto w układzie hamulcowym zastosowano wspomaganie podciśnieniowe i zredukowano siłę nacisku na pedał hamulca, zmniejszając długość drogi hamowania.

fot. M. Feodorów/SATIZ Poland

# Hotel NOMA RESIDENCE

Hotel NOMA RESIDENCE Zameczek Myśliwski Promnice to XIX wieczna rezydencja książąt Pszczyńskich, położona nad brzegiem Jeziora Paprocańskiego, na skraju Puszczy Pszczyńskiej, zaledwie 25 km od Katowic. W Zameczku jest hotel i restauracja, które świadczą usługi na najwyższym poziomie w myśl zasady: „Gość jest święty dla gospodarza". Trzynaście pokoi gościnnych, nowocześnie wyposażonych, nie zmienia zabytkowego charakteru obiektu.
W restauracji dania kuchni staropolskiej oraz myśliwskiej – nawiązującej do tradycji łowieckiej Zameczku. Zabytkowe sale dodają splendoru oraz powagi organizowanym tutaj konferencjom i bankietom. Każde organizowane tutaj spotkanie odbywa się z zachowaniem najdrobniejszych zasad dyplomacji i kultury. Jest to również idealne miejsce dla spotkań plenerowych. Goście korzystają z przejażdżki bryczką, do dyspozycji mają żaglówki, piękne lasy zapraszają do spacerów. Spokój i domowa atmosfera panujące w tym miejscu, urzekły już wielu gości, w tym wiele osobistości ze świata polityki i sztuki.

Hotel Noma Residence Zameczek Myśliwski Promnice
43-210 Kobiór, tel. 32 219 46 78
hotel@promnice.com.pl, www.promnice.com.pl

Tutaj powstało Stowarzyszenie Akademia Wina Noma Residence, zarejestrowane w 1998 roku, które zgodnie ze Statutem, rozpowszechniania wiedzę o winie – enologię. Członkowie Stowarzyszenia raz na kwartał spotykają się, aby degustować nowe gatunki win, wymieniać poglądy i wzbogacać swoje winne doświadczenia. W ciągu pięciu lat działalności mieli okazję poznać i degustować wina z wielu regionów Francji, z Portugalii, Hiszpanii i Kalifornii. Planują także poznać tajniki win australijskich, chilijskich, argentyńskich oraz południowo afrykańskich. Fachową pomocą i praktycznym przewodnikiem dla wszystkich, którzy pragną lepiej zrozumieć naturę wina i poznać jego historię i odnaleźć swój ulubiony trunek, służą trzej licencjonowani sommelierzy Restauracji Hotelu NOMA Residence. Oni przybliżą Państwu nie tylko smak wina, ale również towarzyszącą mu kulturę i zwyczaje.

Kawiarnia Artystyczna w Katowicach to wspólne przedsięwzięcie Hotelu Noma Residence Zameczek Myśliwski Promnice oraz Domu Aukcyjnego Polonia Art. Tutaj spróbować można wyśmienitych deserów i napoi, wywodzących się z doświadczenia i tradycji kuchni Zameczku Myśliwskiego, słuchając jednocześnie muzyki w wykonaniu studentów i absolwentów katowickiej Akademii Muzycznej i podziwiając obrazy, o których właściwy dobór dba Dom Aukcyjny Polonia Art.
Ambicją właścicieli jest, aby miejsce to skupiało ludzi kultury i sztuki, a także wszystkich tych, którym nie obce są wartości duchowe. Kawiarnia otwarta jest każdego dnia w godzinach od 10.00 do 22.00, również każdego dnia od godziny 13.00 do 15.00 można posłuchać muzyki na żywo, a w piątki wziąć udział w ciekawym wydarzeniu artystycznym.
Jest to z pewnością miejsce, obok którego nie powinno się przechodzić obojętnie; miejsce w którym powinno się bywać.

Kawiarnia Artystyczna
Al. Korfantego 6 (budynek BWA), 40-004 Katowice
tel. 32 258 96 64, www.kaw.promnice.com.pl

tekst reklamowy

# Fiat Palio śladami Marco Polo

Stefania Castano

Trwa światowa przygoda „projektu 178". World car, produkowany w zakładach Nanjing Fiat w Azji, zapoczątkował nową epokę pojazdów: jest to pierwsze auto kompaktowe z tylnymi drzwiami, gwarantujące bezpieczeństwo, komfort oraz wyposażenie godne luksusowych modeli.

Po ogromnym sukcesie handlowym, jakim była sprzedaż miliona trzystu tysięcy aut w ciągu sześciu lat, Fiat Palio dotarł nareszcie do Chin. Firma Nanjing Fiat, spółka joint venture założona przez Grupę Fiat i Yuejin Motor Group, rozpoczyna sprzedaż nowego modelu. To niezwykle ważny etap współpracy dwóch partnerów, która dotychczas rozwijała się w zakresie pojazdów ciężarowych (Iveco) oraz części (Teksid). To również duża szansa dla kraju, który staje się coraz bardziej konkurencyjny i zaawansowany technologicznie. Według analityków, popyt na samochody w Chinach, które stały się członkiem Światowej Organizacji Handlu i przyjęły dziesiąty z kolei pięcioletni plan gospodarczy, powinien wzrosnąć z 700 tysięcy samochodów w roku 2000, do 1 mln 200 tys. w roku 2005-2006. Wzrost ten będzie proporcjonalny do przemian społecz-

nych zachodzących w tym kraju. Fiat Palio adresowany jest głównie do młodych rodzin, dla których będzie to pierwsze auto, spełnienie marzeń oraz oznaka polepszających się warunków bytowych. Zainteresowani mogą być również młodzi ludzie nie mający jeszcze rodzin, amatorzy włoskiego stylu bycia i estetyki, wyszukanych rozwiązań technologicznych, zwracający jednak baczną uwagę na koszty eksploatacji. Palio jest pierwszym dwubryłowym kompaktowym autem produkowanym w Chinach, zaopatrzonym w tylne drzwi, gwarantującym wysoki poziom bezpieczeństwa, wygodę oraz wyposażenie, zarezerwowane do tej pory tylko dla aut luksusowych. Ostatni wyrób z tej serii oferowany będzie w dwóch wersjach silnika nieszkodliwych dla środowiska (poziom emisji spalin jest niższy od obowiązujących w Chinach norm). Model, zaprezentowany po raz pierwszy w Brazylii, gdzie zdobył tytuł najlepszego samochodu roku, zostanie wprowadzony na rynek europejski w maju.

Chiny są kolejnym etapem na drodze światowego rozwoju „projektu 178". Powstał on w chwili, gdy Fiat Auto podjął decyzję o rozszerzeniu swojej działalności również na rozwijające się kraje Ameryki Łacińskiej, Afryki, Środkowo – Wschodniej Europy i Azji. Są to różne rynki, odmienne kultury i potrzeby, którym trudno sprostać mając do dyspozycji tylko jeden model pojazdu. Stąd pomysł stworzenia całej platformy produkcyjnej wytwarzającej różne typy nadwozi. Różne modele stworzone na bazie jednej matrycy, według najlepszych standardów jakościowych, mogą śmiało konkurować na każdym rynku pod względem stylu, bezpieczeństwa, technologii, ceny i niezawodności.

Fiat Palio był pierwszym „world car" wyprodukowanym przez Grupę Fiat. Zadebiutował w kwietniu 1996 roku w Brazylii w Ouro Preto. Potem pojawiły się Siena, Palio Weekend i Palio Strada, które w ciągu sześciu lat zadecydowały o światowym sukcesie „projektu 178". Dzisiaj, z czterech wspomnianych modeli, produkowanych w dziewięciu zakładach i rozprowadzanych w czterdziestu krajach na czterech kontynentach, sprzedano już ponad dwa miliony sztuk. ■

warto wiedzieć

# Na chińskich drogach

Chiny były jednym z pierwszych krajów, do których Fiat zaczął eksportować samochody zaledwie kilka lat po otwarciu fabryki. W 1986 roku do działalności handlowej dołączyła produkcyjna. Wtedy to spółka Iveco podpisała umowę z Koncernem Yuejin dotyczącą cesji technologii

oraz serwisu technicznego do produkcji modelu Daily. W 1996 roku współpraca przekształciła się w spółkę joint-venture o nazwie Naveco, która okazała się jednym z największych sukcesów chińskiego przemysłu samochodowego. Kilka miesięcy później założono firmę Haveco, zajmującą się produkcją skrzyń biegów. Wieloletnia współpraca rozszerzyła się wkrótce. W połowie lat dziewięćdziesiątych działalność produkcyjną w zakresie komponentów, podjęły Magnetti Marelli, a Teksid – odlewni. Następnie pojawiły się Fiat Auto oraz CNH-New Case Holland z traktorami i maszynami rolniczymi. Koncern Fiata reprezentowany jest w ChRL przez dwadzieścia spółek: prywatnych, joint-venture i przedstawicielskich. Firmy te, zatrudniające ponad 10 tysięcy pracowników, w 2001 roku osiągnęły obroty rzędu 400 mln dolarów. Inwestycje Fiata oraz jego partnerów, zrealizowane lub przewidziane w kontraktach, sięgają kwoty ponad miliarda dolarów.

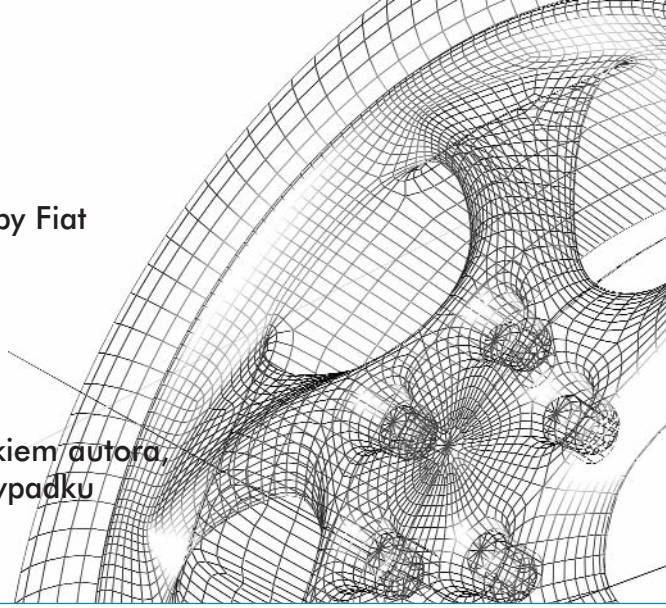
**Jak wyobrażasz sobie samochód Fiata za dziesięć lat? Wyprzedź myślą teraźniejszość i wykonaj pracę plastyczną przedstawiającą samochód nowocześniejszy niż Fiat Stilo i przestronniejszy niż nowy Fiat Palio Weekend. Technika dowolna (rysunek, malarstwo, rzeźba). Takie zadanie do spełnienia mieli uczestnicy pierwszego etapu konkursu. Teraz Fiata przyszłości mogą opisać słowami.**

# konkurs

# Wyprzedź myślą czas – zaprojektuj Fiata przyszłości

**Kto zdecydował się na udział w pierwszym etapie konkursu, powinien teraz swoją wyobraźnię ożywić słowami. Możemy bowiem opisać to, co nie zawsze daje się wyrazić w jakiejś formie plastycznej. Pamiętajmy, że o kolejności miejsc zajętych w konkursie, decyduje suma punktów uzyskanych w obydwu jego etapach. Ktoś, kto czuł się słabszy w plastyce, może teraz nadrobić brakujące punkty opisem słownym. Zadanie jest takie samo: sięgając do swej wyobraźni „wyprzedzamy myślą czas" opisując jak będzie wyglądał w przyszłości samochód Fiata.**

**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 przebiega w dwóch etapach punktowanych osobno.**
**O kolejności miejsc będzie decydowała suma punktów, jaką uczestnik uzyska za swoje prace w obu etapach.**
**I etap, ogłoszony w poprzednim, 36 numerze pisma, dotyczył pracy plastycznej.**
**Obecny etap polega na rozwinięciu wyobraźni plastycznej poprzez opis samochodu przyszłości Fiata. Dzięki temu wyrównają się szanse tych, którzy swoją fantazję lepiej wyrażają słowem i tych, którym łatwiej przekazać ją w innej formie.**
**W tym konkursie zwracać będziemy uwagę przede wszystkim na wyobraźnię i kreatywność.**

**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.**

Nagrody w konkursie „Zaprojektuj Fiata przyszłości" wybraliśmy spośród akcesoriów dwóch najnowszych modeli Fiata. W poprzednim numerze prezentowaliśmy dodatki do Fiata Stilo, w tym – do Nowego Palio Weekend

# Akcesoria na każdą okazję

Trudno sobie wyobrazić wypoczynek czynny bez samochodu, który w każdej chwili może zabrać nas gdziekolwiek. Każdy szuka najwygodniejszych sposobów przyjemnego spędzenia wolnego czasu i unika związanych z tym komplikacji. Poszukiwania te ułatwią w znacznym stopniu prezentowane na tych stronach akcesoria Nowego Fiata Palio Weekend. Znajdziemy wśród nich różnego rodzaju bagażniki – surfingowy, narciarski, rowerowy, itp., spośród których można wybrać najodpowiedniejszy dla indywidualnych potrzeb i upodobań. Zestawy aluminiowych pedałów znakomicie podnoszą atrakcyjność samochodu. Akcesoria Nowego Palio Weekend oferują także praktyczne rozwiązania i pomysły, jak przewieźć różne przedmioty. Przy pomocy siatek bagażnikowych można wygodnie ulokować różnej wielkości torby, plecaki, a nawet podróżne lodówki. Ciekawa i oryginalna jest również odzież sportowa, między innymi T-shirty i polary.

Wszystkie te akcesoria i dodatki łączy wspólna cecha: są ciekawym uzupełnieniem idei czynnego i dynamicznego wypoczynku, jaki proponuje Nowy Fiat Palio Weekend, samochód wręcz stworzony po to, żeby pomóc nam żyć aktywnie. ■

Weekend

# Marzenie na czterech kołkach

Giancarlo Riolfo

**Podczas Targów w Detroit zaprezentowany został nowy Maserati Coupé, „supercar" marki Trójzęba, z nowym ośmio-cylindrowym silnikiem o mocy 390 KM i innymi istotnymi nowinkami technicznymi.**

Jakiś czas temu Maserati był producentem o chwalebnej przeszłości, nad którą z czasem zaczęły pojawiać się chmury. Następnie, po przejęciu Maserati przez Ferrari, a także dzięki nowym strategiom, Marka Trójzęba szybko odzyskała swoje znaczenie wśród światowych producentów supercar. Było to zasługą reorganizacji i wprowadzenia nowych modeli, które potrafiły wykorzystać technologie Formuły 1 fabryki z Maranello. Po Coupe" 3200 GT z roku 1998, modelu, który stanowił punkt zwrotny, parę miesięcy temu zaprezentowano nowego Spydera. Teraz debiutuje nowy Coupé: nie jako zwykły restyling, lecz jako samochód klasy granturismo z nigdzie wcześniej nie stosowanym silnikiem, skrzynią biegów i nadwoziem.

Maserati ma do spełnienia trudną „misję": produkować sportowe samochody, o najwyższym poziomie technologii, osiągów, zachowania na drodze, ale jednocześnie służących do codziennego użytku. Samochody klasy granturismo, zapewniające wygodne pokonywanie dużych odległości, powinny być wyposażone w bagażnik, w którym bez problemu zmieścić można nawet torbę z kijami do golfa. Jest to cel, który został w pełni osiągnięty przez nowego Coupe". Pod wspaniałym nadwoziem zaprojektowanym przez Giorgetto Giugiaro kryje się nowoczesna mechanika. Silnik, który zastąpił poprzedni 3,2 litrowy silnik biturbo, to mocny 4,2 litrowy silnik 8V. Moc jest ogromna: 390 koni mechanicznych. Wystarczająca do rozpędzenia Maserati od 0 do 100 km w 4,9 sekund

i do osiągnięcia maksymalnej prędkości 285 kilometrów na godzinę. Samochód posiada napęd typu Transaxle, czyli skrzynię biegów połączoną z mechanizmem różnicowym, co pozwala na optymalne rozłożenie ciężaru. Alternatywnie do tradycyjnego sterowania mechaniczną skrzynią biegów wybrać można wersję Cambiocorsa z możliwością ręcznego wybierania biegów – tak jak w sekwencyjnym sterowniku Formuły 1 – lub opcję „full automatic".

Dynamizm Coupé nie wyklucza komfortu. Jest to zasługą dogłębnych badań nad geometrią zawieszeń i innowacyjnego systemu aktywnej kontroli amortyzowania Shyhook. Elektronika steruje również funkcjonowaniem urządzenia antypoślizgowego ASR, które może zostać przez kierowcę wyłączone (choć przy 390 koniach i 46 kilogramometrach maksymalnego momentu pod pokrywą, lepiej pozostawić je włączone, szczególnie gdy pada deszcz).

Wnętrze, z wielką starannością, wykończone jest skórą i wysokiej jakości materiałami. Tak, jak przystało na Maserati. W przypadku auta tej klasy jest też oczywiste bogactwo wyposażenia: od poduszek powietrznych przednich i bocznych po InfoCenter, łączący funkcje urządzenia hi-fi, komputera, kontroli klimatyzacji, telefonu i nawigatora satelitarnego. To, co naprawdę zadziwia, to ilość miejsca. Ponieważ, w odróżnieniu od wielu swoich konkurentów, ten sportowy sedan przeznaczony jest dla czterech osób. Może nim zatem jeździć cała rodzina, ponieważ z tyłu jest wystarczająco dużo miejsca.

## Powrót do USA

Po dziesięciu latach nieobecności, marka Maserati wraca na rynek północnoamerykański, najważniejszy dla prestiżowych modeli granturismo. Ferrari sprzedaje tu 40 procent swojej produkcji, a, zgodnie z przewidywaniami, również marka Trójzęba może dojść do podobnych wielkości. Stany Zjednoczone staną się w ten sposób najważniejszym rynkiem dla fabryki z Modeny, wyprzedzając Niemcy, Wielką Brytanię, Włochy i Japonię.

Podczas Targów w Detroit, po raz pierwszy w Ameryce Północnej przestawiono także model Maserati Spyder, supersportowe dwuosobowe auto, które stało się od razu gwiazdą wystawy.

# Overland nowy początek

Paola Ravizza

**Rozpoczyna się siódma edycja rajdu. Dwadzieścia tysięcy kilometrów wokół Morza Śródziemnego, przez dwadzieścia krajów trzech kontynentów.**

Piętnaście osób w siedmiu pojazdach wyruszy w maju na trasę liczącą 20 tysięcy kilometrów wokół basenu Morza Śródziemnego. Zawitają do miast położonych w masywach górskich: od Alp po Karpaty, od Gór Anatolijskich po Djebel Mussa, od Atlasu po Pireneje. Uczestnicy Rajdu Overland przejadą przez dwadzieścia krajów Europy, Azji i Afryki.

Wybór trasy nie jest nieprzypadkowy: obecny rok został ogłoszony przez ONZ oraz FAO „Międzynarodowym Rokiem Gór". W ten sposób pragnie się zwrócić uwagę opinii publicznej na tereny górskie oraz promować lokalną gospodarkę. Overland uczestniczy w międzynarodowym projekcie głównie dzięki rozgłosowi, jaki nadaje mu telewizja. Miliony Włochów oglądających relacje z rajdu poznaje w ten sposób najdalsze zakątki kuli ziemskiej. Miejscem startu tegorocznej edycji rajdu jest Courmayeur. Wśród jej inicjatorów znaleźli się Beppe Tenti, przewodniczący Trekking International, Pier Luigi Chierici, kierownik Custumer Support w Iveco – działu, który dostarczył i wyposażył ciężarówki oraz kierowców w pierwszej ekspedycji, i Franco Fenoglio, wiceprezydent Commercial Operations. Podczas inauguracji mówiono o rozwoju gospodarczym terenów górskich, wspominając z nostalgią zabawne sytuacje, kiedy to Bebbe Tenti został aresztowany w Argentynie i zwolniony za kaucją za to, że „ciężarówka wjechała jednym kołem na chodnik i nadłamała krawężnik". Albo kiedy Chierici, znalazłszy się z rosyjskimi kierowcami w samym środku Syberii, załadował na ciężarówkę dwa piece drzewne, wątpiąc w skuteczność samochodowego ogrzewania.

Prawdziwymi bohaterami Overlandu są jednak pojazdy Iveco. Fenoglio wyjaśnia: „Także tym razem wykorzystamy cztery standardowe ANW 330.30, produkowane w zakładach w Bolzano, które wzięły udział w poprzednich edycjach. Na Syberii sprzedaliśmy ich 10 tysięcy: są bardzo

**Zdjęcia z poprzednich edycji Overlandu. U góry po prawej: plan trasy tegorocznego rajdu.**

## Overland w liczbach

**6 wypraw**
**prawie 200 tysięcy kilometrów**
**ponad 91 krajów**
**600 dni podróży**
**ponad 60 kierowców**
**10 tys. egzemplarzy nowej książki poświęconej Overland**

wytrzymałe, przystosowane do pracy nawet przy 50 stopniowym mrozie. Na czas Overlandu wyposażono je w kuchenkę, stołówkę, kuszetki, małą łazienkę z prysznicem, zakład naprawczy i – na wszelki wypadek – cysternę mogącą pomieścić pół tysiąca litrów paliwa. Do starych wyjadaczy dokooptowano jeszcze trzy auta: terenowy samochód Torpedo 40.10 WM oraz dwa Daily Combi 35.10W".

W wyprawie, oprócz niezmordowanego Tenti, wezmą jeszcze udział Gianni Carnevale, emerytowany generał, siedmiu kierowców, dwóch kamerzystów, fotograf, lekarz, dwóch geografów mających doświadczenie w rajdach, którzy przygotują album fotograficzny, a zysk z jego sprzedaży zostanie w części przekazany UNICEF – jednemu ze sponsorów wyprawy.

Wspierająca ekspedycje akcja medialna (m. in. kronika telewizyjna), będzie podtrzymywać wśród widzów zainteresowanie Overlandem. Zostanie wydany specjalny kalendarz. „Nie jest wykluczone, że nawiążemy kontakty z telewizjami zagranicznymi" – dodaje Tenti. W zeszłym roku Overland spełnił także funkcje dydaktyczne, do gimnazjów trafiły filmy pokazujące trasę rajdu, plansze informacyjne na temat odwiedzonych krajów, plakaty. Pierwsze efekty tej inicjatywy były zachęcające: do akcji przystąpiło dwa tysiące szkół.

# Polski spadkobierca

Jacek Albiński

Objazdowe wystawy traktorów i kombajnów, zwane demo-tourami, wyruszające z Płocka w Polskę na wiosnę każdego roku, należą już do przeszłości. Dzisiaj błękitny listek New Holland jest u nas nie tylko symbolem światowych standardów. Budzi zaufanie i przyciąga klientów.

Międzynarodowe Targi Techniki Rolniczej Agrotech w Kielcach w odróżnieniu od innych tego typu imprez organizowanych w Polsce, mają charakter wyłącznie techniczny, nie wystawia się tam płodów rolnych, środków ochrony roślin, nie ma degustacji warzyw, wędlin i napojów. Tam przyjeżdżają najwięksi obecni w naszym kraju europejscy producenci i importerzy kombajnów, traktorów i innych maszyn rolniczych. Od lat do najpoważniejszych wystawców zalicza się New Holland Bizon z Płocka.

Agrotech, obok poznańskiej Polagry i Agro Show w Więckowicach koło Poznania, należy do najchętniej odwiedzanych spotkań poważnych kontrahentów sprzętu rolniczego. Najwięcej zainteresowanych przyjeżdża ze wschodnich województw, ale w tym roku można było w Kielcach zobaczyć rolników i dealerów nawet z Pomorza Zachodniego. Zdaniem Jerzego Wróbla z działu marketingu NHB, na tegoroczny Agrotech zjechały co najmniej trzy czwarte rolniczej branży maszyn. Po nieco chudszych latach, widoczne jest w niej

spore ożywienie, o czym można było przekonać się między 7 a 9 marca w Kielcach. To już dawno nie jest impreza regionalna.

Płocki producent zaprezentował pełną gamę swoich wyrobów: znany od dawna, ale już bardzo unowocześniony kombajn Bizon Rekord, produkowany od zeszłego roku w Płocku model New Holland TC 56, mały ciągnik sadowniczy z serii TNN, modernizowane

w Polsce ciągniki z serii 56, 168-konny ciągnik TM oraz po raz pierwszy na polskim rynku ciągnik z serii TS.

Ekspozycja New Holland cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem publiczności. – „Zaciekawiła też naszego wicepremiera i ministra rolnictwa w jednej osobie, który w pierwszym dniu wystawy wypytywał przedstawicieli fabryki dosłownie o wszystko; odbył również kilkuminutową rozmowę z dyrektorem handlowym NHB Andreasem Klauserem" – wspomina Jerzy Wróbel.

Marka ta na dobre już zagościła w naszym kraju. Jak wynika z różnych rankingów popularności prowadzonych w środowiskach agrotechnicznych i wśród publiczności przy okazji targów, bardziej znany jest tylko Ursus, co związane jest z wieloletnią obecnością wyrobów tej marki na polach polskich rolników i drogach w całym kraju. Podwarszawski producent jest co prawda spadkobiercą tradycji jeszcze przedwojennych, ale przecież New Holland, chociaż obecny w naszym kraju dopiero czwarty rok, dziedziczy dorobek fabryki maszyn rolniczych założonej w Pensylwanii pod koniec XIX wieku. A co dzisiaj? Jak wynika z raportów dealerów NHB, ten rok zapowiada się pomyślnie. Tradycyjnie już podczas każdej rolniczej imprezy wystawienniczej wyrób New Holland zgłaszany jest do konkursu na najlepszą maszynę i tradycyjnie wygrywa. Tegoroczny Agrotech nie był wyjątkiem. Nagrodę za jedną z najlepszych maszyn rolniczych roku 2001 otrzymał ciągnik z serii TL.

**Błękitny listek New Holland Bizon znany jest w całej Polsce**

Płocki producent miał największą powierzchnię wystawową i pokazał najwięcej maszyn, co przesądziło o jego dominacji na Agrotechu. Uważnie obserwowano kto i czym się najbardziej interesuje i co najczęściej pyta. Gdyby kierować się tylko wnioskami wynikającymi z tych obserwacji, powstałby obraz Bizona, jako niekwestionowanego lidera na polskim rynku maszyn rolniczych. Płocczanie uważają, że na takie stwierdzenie jest jeszcze za wcześnie. Ale od dealerów płyną sygnały, że po pewnym zastoju, pojawia się coraz więcej kupujących. W porównaniu z rokiem 2000, w zeszłym sprzedano ponad dwa razy więcej traktorów.

Płock podzielił terytorium Polski na cztery strefy handlowe, żeby klientom było bliżej do dealerów, ale i tak wielu rolników dzwoni od razu do fabryki. Takie rozmowy są cennym źródłem informacji, pozwalają zorientować się w potrzebach, czasem skorygować wiedzę o rynku. Czas demo-tourów już się skończył. Kombajny i traktory New Holland odbywały wielokilometrowe wędrówki po kraju promując nową markę. Dzisiaj nie ma takiej potrzeby. Stylizowany, błękitny listek New Holland znany jest jak Polska długa i szeroka.

# Fiat w portalu

Francesco Novo

W kwietniu powstanie nowy portal intranetowy Grupy. Znajdziemy w nim wszystkie niezbędne informacje o przedsiębiorstwie, pracy w zespole, kursach szkoleniowych online, dostępie do usług z zakresu obsługi personalnej.

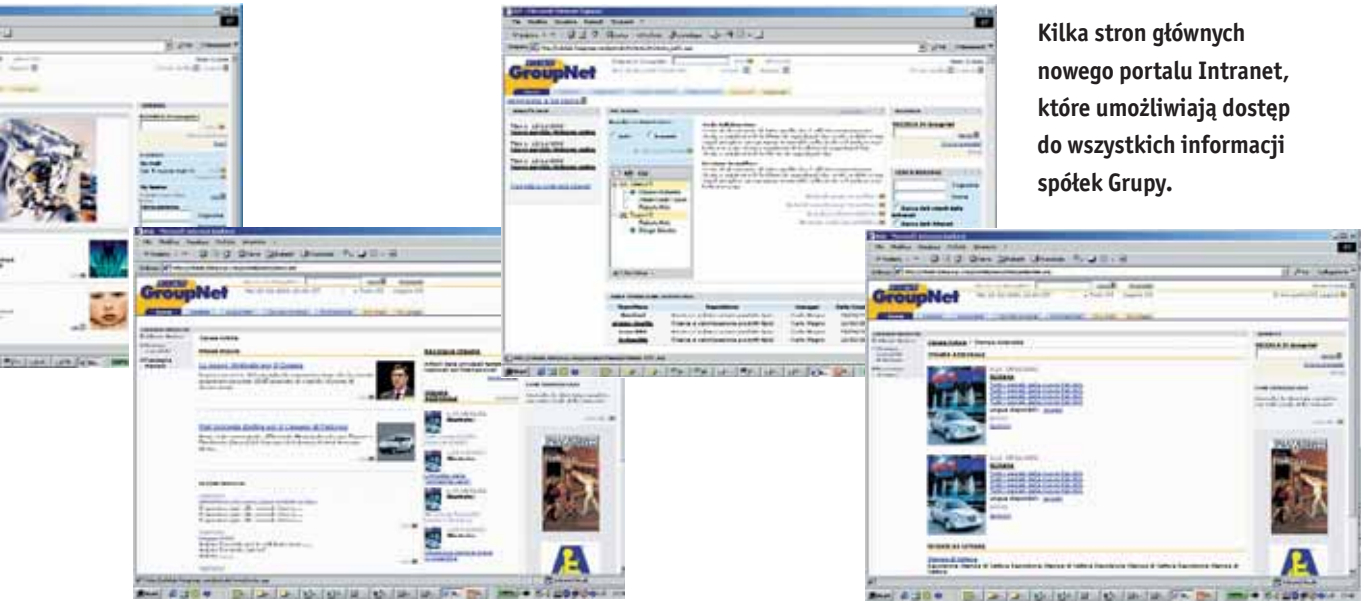
Laura Bonisconti

W czasach kiedy wiadomości rozchodzą się coraz szybciej i trafiają do coraz bardziej odległych miejsc, konkurencyjność firmy zależy od umiejętności zdobywania i opracowywania danych. Wychodząc temu naprzeciw, Fiat postanowił stworzyć nowoczesny portal intranetowy, z którego pracownicy będą mogli korzystać przy każdej okazji, zwłaszcza jeśli wymaga tego ich praca. Jest to decyzja stawiająca Grupę Fiat w jednym rzędzie z najbardziej zaawansowanymi technologicznie międzynarodowymi koncernami. Przewiduje się, że do systemu podłączonych będzie docelowo około 60 tysięcy użytkowników na całym świecie. Portal ułatwi im dostęp do niezbędnych informacji, a przebywając w różnych i często odległych miejscach, będą mogli pracować na tych samych dokumentach i uczestniczyć w kursach online, aktualizujących ich wiedzę. Wszystko bez konieczności opuszczania wygodnego miejsca przed komputerem.

Celem projektu jest gromadzenie i wspólne korzystanie z całego bagażu wiedzy Grupy w zakresie technologii, zarządzania i historii firmy. Zespół pracowników pochodzących z obszaru Zasobów Ludzkich, Relacji Zewnętrznych oraz Information Technology, stworzył sprawny i zasobny portal, który udostępnia wszystkim użytkownikom informacje bez konieczności szczegółowego przeglądania archiwów. Dzięki indywidualnym szkoleniom online łatwiej będzie wymieniać dokumenty oraz uczyć się. Intranet to rodzaj wewnętrznego internetu przedsiębiorstwa, do którego mają dostęp wyłącznie pracownicy, poprzez wpisanie odpowiedniego hasła. Poruszanie się w nim jest łatwe, nie wymaga specjalnych kursów, wystarczy kilkuminutowa praktyka.

„Portal zostanie udostępniony pracownikom z obszaru turyńskiego od końca kwietnia, zaś od października będą mogli z niego korzystać pracownicy Grupy na całym świecie" – mówi Laura Boniscotti, szef Komunikacji Wewnętrznej Fiat Auto SpA. „Nie zastąpi on istniejących portali poszczególnych spółek, ale będzie czymś w rodzaju okna, poprzez które można będzie uzyskać informacje oraz skorzystać z usług leżących w centrum zainteresowania całej Grupy Fiat. Możliwe będzie również przechodzenie na strony poszczególnych sektorów i spółek, które nie zostaną zastąpione przez nowy portal, ale staną się jego uzupełnieniem. Z chwilą przystąpienia do projektu, mieliśmy cztery zasadnicze cele: informowanie (informacje dotyczące przedsiębiorstwa, ekonomiczne, związkowe, itd.), ułatwianie pracy dzięki wirtualnym zespołom roboczym komunikującym się ze sobą w sieci, poszerzanie wiedzy, kształcenie online. Portal dostępny jest w językach włoskim i angielskim, do których w przyszłości dołączą języki lokalne, przynajmniej w najbardziej odległych krajach. Poza tym badamy możliwości umieszczenia terminali na halach produkcyjnych, aby ułatwić korzystanie z portalu osobom, które na co dzień nie dysponują komputerem".

Zobaczmy jak wygląda rozkład stron portalu. Na stronę główną wchodzimy wpisując w pasku adresowym fiatgroup. net. Na ekranie, razem ze spisem treści, pojawiają się linki do poszczególnych sektorów. Ze strony




**Kilka stron głównych nowego portalu Intranet, które umożliwiają dostęp do wszystkich informacji spółek Grupy.**

głównej można przejść na stronę wiadomości (najważniejsze wiadomości dnia, artykuły z zakresu ekonomii, prasa przedsiębiorstwa) lub na strony Corporate, które zawierają dokumenty instytucjonalne, takie jak bilans, kodeks etyczny, itp. Osobny rozdział poświęcono szkoleniu: lista kursów, dostęp do nauki metodą online, itd. Bardzo istotne są też strony dotyczące Zasobów Ludzkich, zawierające informacje na temat struktur organizacyjnych, schematy organizacyjne, komunikaty wewnętrzne, programy pracownicze, praktyczne informacje potrzebne zwłaszcza nowo zatrudnionym, itp. „To tylko bardzo pobieżny opis – tłumaczy Boniscotti. Używając różnego rodzaju linków i odsyłaczy, przeszukiwanie może być o wiele ciekawsze".

Jedną z podstawowych cech portalu jest możliwość nawigacji profilowanej, sterowanej pod kątem właściwości i potrzeb zawodowych każdej osoby, w celu ułatwienia dostępu do najbardziej interesujących sekcji. Poza tym każdy z użytkowników będzie miał możliwość stworzenia własnej strony, umieszczając na niej, najbardziej sobie przydatną zawartość.

„Bardzo istotnym składnikiem portalu jest wyszukiwarka, pozwalająca przy pomocy dwóch, trzech słów, odnaleźć wszystkie dokumenty zawierające dane wyrażenia. Dzięki niej łatwiej będzie dotrzeć do pewnych analiz, badań, i ogólnie dzielić się posiadaną wiedzą."

Jednym z podstawowych celów wyznaczonych przez twórców portalu jest ułatwienie pracy w zespole na odległość. Będzie to możliwe dzięki wspólnemu obiegowi dokumentów: chodzi o rodzaj strony, gdzie – w odróżnieniu od typowego forum dyskusyjnego – komunikacja odbywać się będzie w trybie synchronicznym.

Fiat jest przekonany, że stałe szkolenie personelu to strategiczny warunek zwiększania konkurencyjności przedsiębiorstwa. Boniscotti wyjaśnia: „Portal będzie stymulował naszą działalność, ponieważ szkolenie online pozwala dotrzeć do wielu osób stosunkowo niskim kosztem. Do zalet należy zaliczyć możliwość samodzielnego korzystania z materiałów w zależności od wolnego czasu."

Nowy portal pozwoli wreszcie pracownikom na zapoznanie się z usługami oferowanymi przez przedsiębiorstwo, począwszy od nowości motoryzacyjnych, aż po przedsięwzięcia Cedasu, o których do tej pory pracownik dowiadywał się tradycyjną, „drukowaną" drogą. Boniscotti przypomina, że w Fiacie pragnie się w ten sposób wylansować nowoczesne, sprawne, szybkie i interaktywne narzędzie służące do przetwarzania informacji, a w przyszłości do wykonywania niektórych zadań lub też do samodzielnego korzystania z usług (rezerwacja biletów, zakup samochodów, korzystanie z promocji etc.). „Chcąc zrealizować te cele, wykorzystaliśmy wiedzę czołowych firm w branży: IBM, Global Value, Espin (dwie ostatnie należące częściowo lub w całości do Business Solutions). Już teraz w naszym zespole mamy ludzi odpowiedzialnych za poszczególne sekcje, korzystamy także z pomocy osób, które ze względu na specyfikę swojej pracy, mogą być dla nas ważnym źródłem informacji. Jak każde nowoczesne narzędzie, również nasz portal, wychodząc naprzeciw codziennym potrzebom, będzie na bieżąco aktualizowany i poszerzany o nowe wiadomości. W tym leży jego siła. Stanowi on mechanizm, który będzie towarzyszył rozwojowi przedsiębiorstwa."

# Czwarty protokół

Jacek Albiński

Powstanie dużej fabryki samochodów Fiata w Bielsku-Białej i Tychach nie mogło nie spowodować zainteresowania jednej z największych polskich uczelni – Politechniki Śląskiej. Od tamtej pory służą sobie wzajemnie.

Spośród 142 absolwentów wyższych uczelni technicznych, którzy pracują obecnie w Fiat Auto Poland, blisko 60 ukończyło Politechnikę Śląską w Gliwicach. Niektórzy z nich rozpoczynali pracę w Fabryce Samochodów Małolitrażowych, kiedy w miejscu, gdzie dzisiaj w Tychach stoi fabryka samochodów były zielone pola, a w Bielsku na workach z piaskiem wyklepywano nadwozia do Syren, bo taką „awangardową" technologię stosowano w tamtych czasach. Pierwsza w Polsce tłocznia blach karoseryjnych z prawdziwego zdarzenia, powstała dopiero dla licencyjnego malucha.

## Skazani na siebie?

Współpraca pomiędzy FSM, a gliwicką uczelnią już wtedy nie polegała tylko na zatrudnianiu kolejnych roczników absolwentów. Kilka osób jeszcze pamięta wspólne przedsięwzięcia, analizy, jakieś projekty z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych. Później z wiadomych powodów nikt sobie tym nie zawracał głowy.

Mniej więcej dziesięć lat temu znów zaczęto zerkać na siebie z zainteresowaniem. Kiedy Fiat Auto Poland stał się faktem i przestał ząbkować, z wzajemnością wzbudził ciekawość leżącego niespełna 70 kilometrów od Bielska, jednego z największych ośrodków akademickich w Polsce. Włosi przywieźli do Polski najnowocześniejsze technologie wytwórcze i nieznaną u nas z praktyki filozofię zarządzania. Wraz z produkcją samochodową, z początkiem ubiegłej dekady pojawiły się na Śląsku inne firmy z grupy Fiata – Magneti Marelli i Teksid, od dawna znane w świecie i skutecznie konkurujące na międzynarodowych rynkach.

Powstanie fabryki samochodów wielkiego koncernu, pod bokiem akademickiego potentata, nie mogło pozostać bez echa. Po kilku latach przygotowań, w listopadzie 1998 roku podpisano pierwsze porozumienie o współpracy Politechniki Śląskiej z Fiat Auto Poland. Od tamtego czasu porozumienia odnawiano cztery razy. Uroczyste podpisanie pierwszej umowy odbyło się w Fiat Auto Poland S. A., zaś dwie następne były podpisywane w siedzibie uczelni. W tym roku najwyższe władze Politechniki przyjechały do Tych.

Współpraca jest wielowątkowa. Najbardziej obszerny jej rozdział obejmuje pisanie prac magisterskich i doktorskich, których tematy fabryka przekazuje wydziałom uczelni. Na rok 2002 chęć zaangażowania się w realizację tematów zaproponowanych przez FAP zgłosiło 6 wydziałów: Automatyki, Informatyki i Elektroniki, Chemiczny, Elektryczny, Inżynierii Materiałowej, Metalurgii i Transportu oraz Wydział Organizacji i Zarządzania. Studenci Automatyki,

**Podpisanie umowy, od lewej: prof. Bolesław Pochopień i Mario Liberale.**

Informatyki i Elektroniki najchętniej odwiedzają tyską Jednostkę Produkcyjną MONTAŻ. Szerokie pole do popisu daje adeptom tych kierunków robotyzacja i automatyzacja produkcji Seicento. Okazuje się, że dzięki kodom kreskowym nie tylko kolejki w supermarketach posuwają się szybciej. Studenci i doktoranci politechniki pracują nad możliwością ich zastosowania przy dostrajaniu urządzeń kontrolno-montażowych, montażu części przeznaczonych dla poszczególnych opcji, kontroli i odcinkowych zwolnień samochodów oraz statystyki usterek jakościowych.

Przyszli inżynierowie elektrycy zainteresowani są analizą systemu malowania elektrostatycznego w Jednostce Produkcyjnej LAKIERNIA.

Wydział Inżynierii Materiałowej, Metalurgii i Transportu zajął się m. in. oceną i analizą dostawców oraz nowoczesnymi metodami projektowania narzędzi tłocznych z zastosowanie metody CAD-CAM.

## Jesteśmy dobrej myśli

Bogata rzeczywistość przemysłowa Fiat Auto Poland stwarza szerokie możliwości studentom Wydziału Organizacji i Zarządzania. W fabryce obserwują i analizują prawdziwe zjawiska, stykają się z żywymi strukturami organizacyjnymi i pracują z konkretnymi ludźmi. Wiele się zmieniło, zwłaszcza w ostatnich latach, jeżeli chodzi o usuwanie barier między podręcznikowym światem wiedzy akademickiej, a niewielką – w gruncie rzeczy – mądrością jaka rządzi realnym światem biznesu. W dalszym ciągu jednak słyszy się, że młodzi ludzie przez całe studia uczeni racjonalnego porządku świata, wkrótce po opuszczeniu murów uczelni odkrywają, że trzy razy trzy nie zawsze równa się dziewięć. Rektor prof. Bolesław Pochopień jest jednak dobrej myśli – *Dzisiejsze pokolenie studentów bardzo różni się od mojego. Takich, którzy studiują, zaliczając jak najmniejszym wysiłkiem kolejne sesje jest coraz mniej. Na zajęciach i wykładach od razu weryfikują na podstawie samodzielnych i bardzo dojrzałych obserwacji to, co słyszą. Oni wiedzą, co ich czeka po dyplomie i chcą się do tego jak najlepiej przygotować już na studiach. Dlatego możliwość przyglądnięcia się z bliska takiemu potentatowi jak Fiat, ma dla nich ogromne znaczenie*. Mario Liberale, Dyrektor Personelu Fiat Auto Poland bardzo silnie podkreśla konieczność instytucjonalnych gwarancji dla ścisłych związków świata nauki i przemysłu: *Kwalifikacje i kompetencje absolwentów Politechniki Śląskiej, którzy pracują w Fiat Auto Poland oceniam bardzo wysoko. Wielu z nich zajmuje w naszym przedsiębiorstwie bardzo wysokie stanowiska kierownicze, a 80% spośród nich należy do elitarnej grupy zawodowej tzw. professionals*.

## Czego chcieć więcej?

Na Politechnice działa Biuro Karier Studenckich, które skierowało do pracy w FAP ponad 50 absolwentów. Poza tym bierze udział w naborze do programu Fiat GRA. DE adresowanego do absolwentów studiów magisterskich.

Bardzo wymierne finansowo jest sponsorowanie przez FAP ponadprogramowych zajęć z języka włoskiego dla studentów III – V roku mających bardzo dobre wyniki w nauce oraz legitymujących się bardzo dobrą znajomością języka angielskiego i zainteresowanych podjęciem pracy w fabryce. Zajęcia te cieszą się ogromnym zainteresowaniem ze strony studentów. W roku 2002 przewidziano na ten cel 35 tysięcy złotych.

Czy osiągnięto cel nakreślony na początku przedsięwzięcia? Przekonująco brzmią wypowiedzi przedstawicieli uczelni i fabryki o pozytywnych doświadczeniach i dobrodziejstwach współpracy. Zadowoleni są studenci. Czego jeszcze więcej chcieć? Jednak to przecież nie koniec, gdyż nowe wyzwania rynkowe, nowe trendy naukowe kreować będą zapewne możliwości dalszego rozwijania wzajemnej współpracy.

# Alfy Romeo walka o tytuł

Marek Kowalski, fot. J. Gdowski

Puchar Alfa Romeo to najciekawsze w Polsce wyścigi samochodowe. W tym roku rozgrywane będą już trzeci sezon, który zapowiada się emocjonująco.

Celem Pucharu jest, między innymi, promocja wyścigów i kierowców startujących na polskich torach wyścigowych. Wyścigi są również formą reklamy i promocji marki oraz podtrzymują wyobrażenie o sportowym charakterze samochodu. Zawodnicy, którzy brali udział w poprzednich sezonach, udowodnili, że Puchar Alfa Romeo należy do najbardziej emocjonujących imprez sportowych w kraju.

W tym roku zawodnicy walczyć będą o Alfę 147 3d 105 KM Dist, którą otrzyma zdobywca pierwszego miejsca. Za drugie miejsce przewidziano nagrodę – 30 tys. zł,

**Ubiegłoroczni zwycięzcy Pucharu Alfa Romeo: Robert Kisiel, Artur Czyż i Marcin Kaczmarek**

za trzecie – 20 tys. zł. Za zajęcie czwartego miejsca zawodnik otrzyma 10 tys. zł. W każdej eliminacji pula nagród wynosi 28 tys. zł.

Jednak w tym sezonie, zawodnicy walczyć będą nie tylko o Puchar i Alfę Romeo, ale również o start w przyszłorocznych mistrzostwach Europy w klasie Super 2000 – European Touring Cart Championship. Pięciu

najlepszych kierowców Pucharu Alfa Romeo wyjedzie bowiem na testy do Włoch. Ten, który zaprezentuje najlepsze umiejętności, wystartuje wraz z nasłynniejszymi kierowcami świata w mistrzostwach Europy 2003 na samochodzie Alfa Romeo, przygotowanym przez sportowy dział Fiata – N.Technology.

Przez dwa sezony kierowcy wyścigowi mogli startować w profesjonalnie przygotowanych wyścigach Pucharu Alfa Romeo. Taką szansę mają również i w tym roku dzięki Fiat Auto Poland i Polskiemu Związkowi Motorowemu, a także automobilklubom i firmom wspomagającym całe przedsięwzięcie.

W 2000 r. najwyższe trofeum zdobył Artur Czyż, w 2001 – Robert Kisiel. Kto zwycięży w sezonie 2002 r.? Przekonamy się o tym jesienią, po szóstej, ostatniej rundzie rozgrywek, które zaczną się w połowie kwietnia na torze w Kielcach. ■

## 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** |

warto wiedzieć

# Reguły gry

**Tajniki Pucharu Alfa Romeo**

Każda runda Pucharu Alfa Romeo składa się ze „sprintu" i wyścigu głównego. O kolejności zajmowania pól startowych decyduje czas najszybszego okrążenia treningowego. O kolejności ustawienia miejsc do biegu głównego, decydują miejsca uzyskane w sprincie. Trasa wyścigu wynosi ok. 60 km, długość sprintu to sześć okrążeń toru. W 10 minut po zjeździe ostatniego zawodnika rozpoczyna się przygotowanie do startu w wyścigu głównym. Do klasyfikacji końcowej PAR i Mistrzostw Polski w klasie markowej Alfa Romeo 156 2.0 zaliczane będą punkty ze wszystkich rund minus jedna. Odliczać się będzie rundę najsłabszą, nie ukończoną. Nie może jednak zostać odliczona runda, w której zawodnik nie brał udziału.

**Lista zawodników, których zobaczymy w tym sezonie za kierownicą Alf Romeo (lista aktualna na dzień oddania FWN do druku):**

Michał Barański, Marcin Bartkowiak, Maciej Bakes, Karolina Czapka, Cezary Czub, Artur Czyż, Maciej Garstecki, Maciej Kaczmarek, Marcin Kaczmarek, Piotr Kaźmierczak, Robert Kisiel, Piotr Knaś, Zbigniew Łacisz, Jan Matłacz, Tomasz Mądry, Arkadiusz Nowicki, Robert Podolski, Sławomir Reszka, Małgorzata Serbin, Zbigniew Szwagierczak, Wojciech Śmiechowski, Maciej Tomaszewski, Sławomir Winkiel.

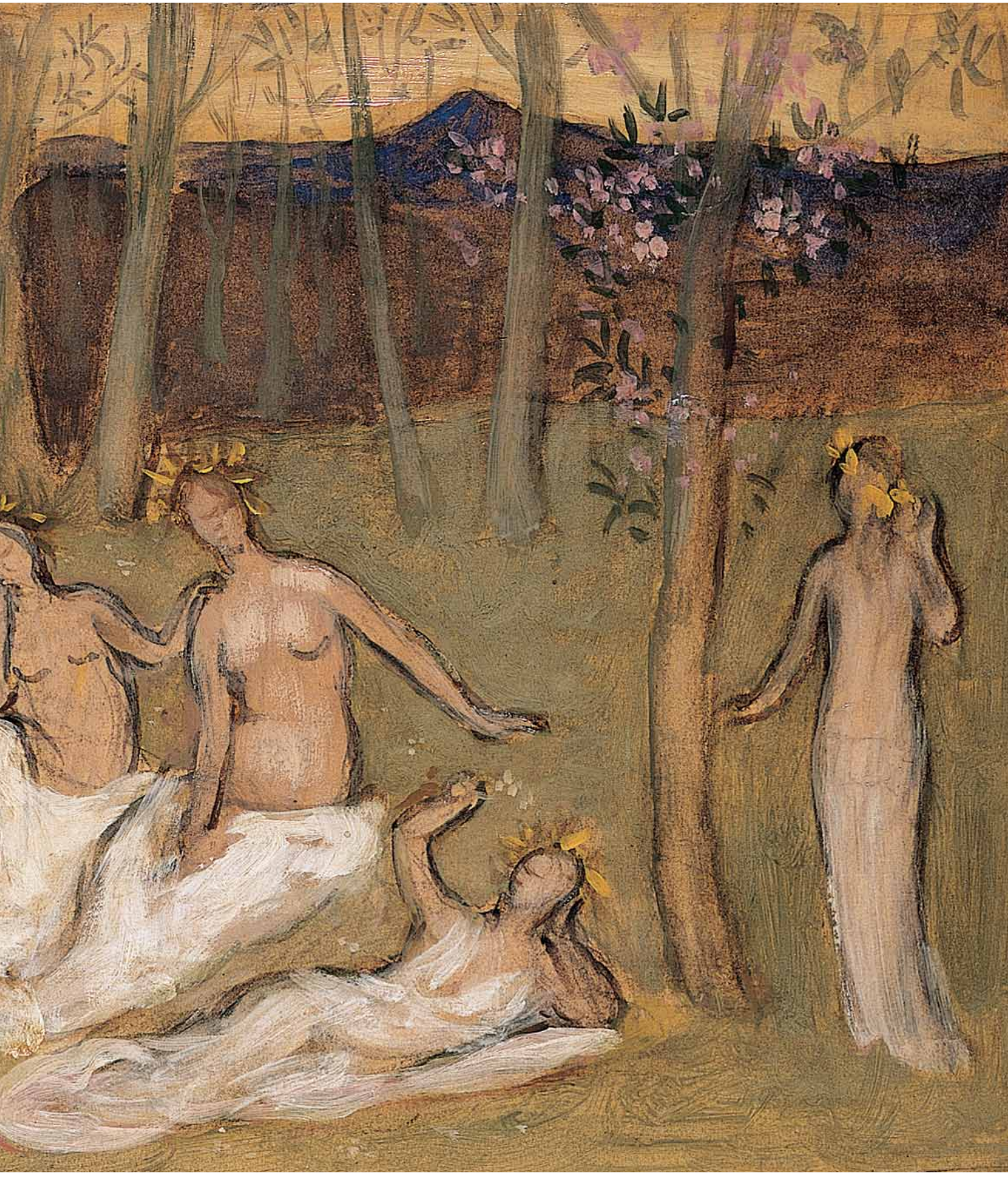
**Dane techniczne Alfa Romeo 156 2.0 T Spark:**

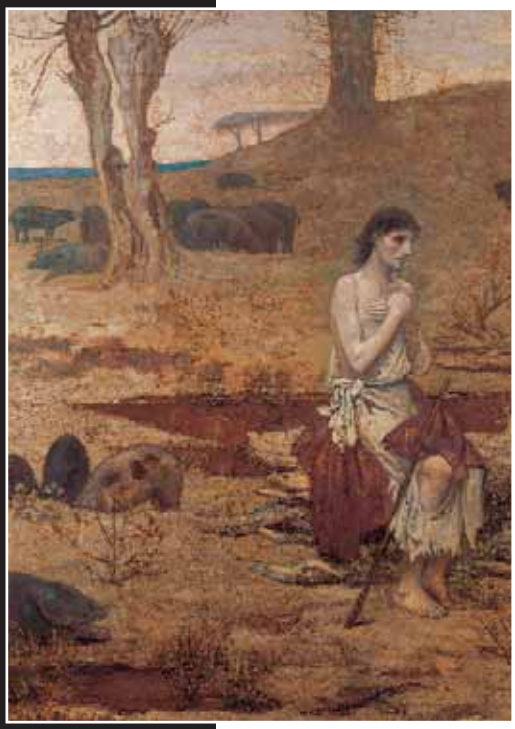
Liczba cylindrów, układ – 4 w linii, poprzeczny przedni. Średnica x skok ( mm) – 83 x 91. Pojemność skokowa 1970 cm (. Stopień sprężania 10: 1. Maksymalna moc 155 KM/114 Kw przy 6400 obr/min. Maksymalny moment obrotowy 19,1 kGm ( 187 Nw) przy 3500 obr/min. Rozrząd 2 ACT, ( pasek zębaty), 4 zawory na cylinder, regulator fazy. Zasilanie – wtrysk elektroniczny MPI Bosh Motronic M 1.5.5 zintegrowany z zapłonem. Układ kierowniczy zębatkowy z hydraulicznym wspomaganiem. Średnica skrętu 11,1 m. Zawieszenie przednie – układ z kołami niezależnymi, „czworoboczne", podwójne wahacze i drążek stabilizujący z elastycznymi wspornikami. Zawieszenie tylne – układ z kołami niezależnymi, typ Mc Pherson z dźwigniami bocznymi dolnymi i drążkami reakcyjnymi, drążek stabilizujący z elastycznymi wspornikami. Hamulce – przednie tarcze 284 mm (samochłodzące), tylne tarcze 251 mm. Masa samochodu min. 1085 kg. Maksymalna prędkość 216 km/h. Przyspieszenie: 0 – 100 km/h – 8,6 s; 0 – 1000 m – 29,6 s.

# Ojciec sztuki minionego stulecia

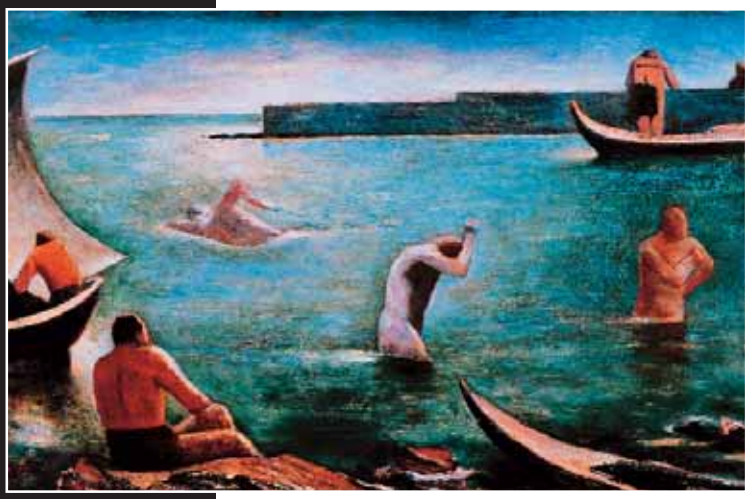
Emanuela Chiappero

Wielbił go Picasso, był mistrzem Gaugina. Ponad dwieście dzieł najwybitniejszych artystów XX wieku, które wystawiono w weneckim Palazzo Grassi, pozwala nam zrozumieć, w jakim stopniu inspirowani byli twórczością niemal zapomnianego mistrza z Lyonu, Puvisa de Chavannes.

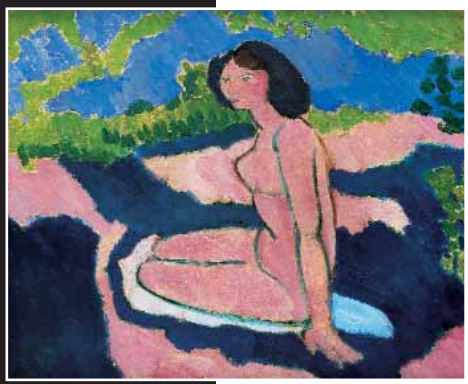




Pierre Puvis de Chavannes, *Syn marnotrawny*, 1879



Carlo Carrá, *Pływacy*, 1932



Henri Matisse, *Akt siedzący*, 1909

Błękit Picassa, drzewa Muncha, kolory Gaugina i kompozycje Cézanne'a nie zrodziły się pod wpływem gwałtownego zerwania sztuki dwudziestego wieku z przeszłością, ale wskutek nawiązania do tej przeszłości. Nawiązania w formie wpływów i związków, którym ulegli wielcy artyści tego okresu podziwiając, interpretując, studiując dzieła Pierre'a Puvis de Chavannes, malarza francuskiego zmarłego w 1898 roku. Z tej tezy narodziła się wystawa zatytułowana *Od Puvisa de Chavannes do Matisse'a i Picassa – W stronę sztuki nowoczesnej*, zorganizowana w Palazzo Grassi. Przegląd dzieł, który prezentuje w nowy sposób narodziny i rozwój sztuki dwudziestego wieku; sztuki, która nie pochodzi, jak się powszechnie dzisiaj uważa, od Maneta i impresjonizmu, ale od artysty z Lyonu, praktycznie nieznanego, który wpłynął w sposób trwały na prawie wszystkich wielkich malarzy początku dwudziestego wieku. Wystawa będzie otwarta do 16 czerwca 2002. Zawiera ponad 200 dzieł pochodzących z wielkich muzeów i prywatnych kolekcji z całego świata i pomaga nam zrozumieć, jak „malarz nie będący ani wyznawcą impresjonizmu ani realizmu ani akademizmu, stworzył – począwszy od 1865 roku – przy pomocy nowego języka, ideał artystyczny, którego wpływ rozprzestrzenił się na całym świecie" – tłumaczy kustosz wystawy Serge Lemoine, dyrektor Muzeum d'Orsay w Paryżu. Puvis de Chavannes był znany we Francji i w Europie przede wszystkim dzięki swoim monumentalnym freskom, znajdującym się w muzeach w Amiens, Lyonie, Rouen, w Panteonie, na Sorbonie i w Hôtel de Ville w Paryżu, jak również w bibliotece w Bostonie. Także jego obrazy były jednymi z bardziej znanych w tamtych czasach: *Le pauvre pecheur* (Biedny rybak), *L'Espérance* (Nadzieja), *Les jeunes filles au bord de la mer* (Dziewczęta na brzegu morza). Jego płótna wycisnęły głębokie piętno na sztuce Seurata, Gauguina i Cézanne'a, który jemu zawdzięcza tematykę i układ cyklu „Kąpiące się przed namiotem". Wraz z nim rodzi się symbolizm, a poprzez ten ruch wpływ Puvisa rozprzestrzenia się na Niemcy (Max Klinger), Austrię (Egon Schiele i Oskar Kokoschka), Włochy (Giovanni Segantini) oraz Skandynawię (Edvard Much). Długa lista doprowadza nas na koniec do Picassa i Matisse'a.

„Te właśnie dzieła – tłumaczy Serge Lemoine – oglądamy na trasie zwiedzania, która stanowi powtórkę z historii sztuki. W atrium rzeźba Rodina *L'age d'airain* (Epoka

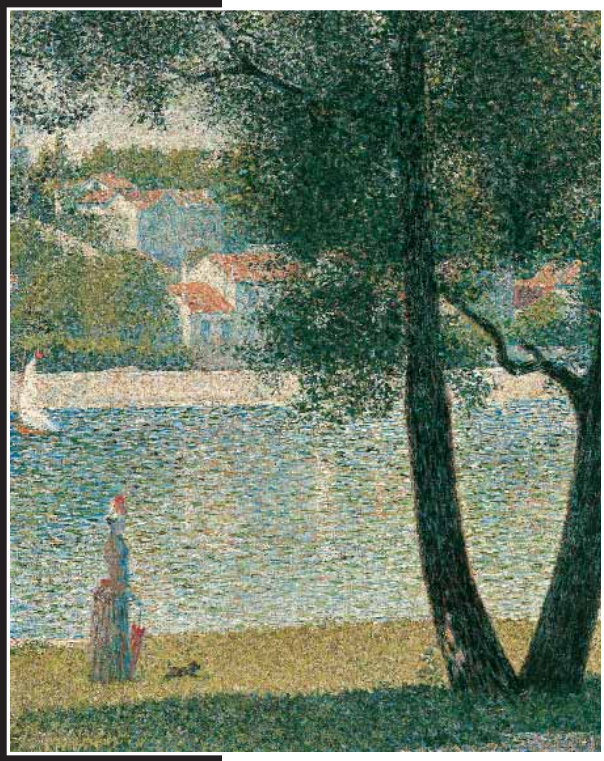
brązu) jest wprowadzeniem do wystawy i od razu ilustruje związki z rzeźbą".

Wystawa zorganizowana w 36 salach, zaczyna się na pierwszym piętrze, gdzie wystawiono w porządku chronologicznym główne dzieła Puvisa de Chavannes, obrazujące podstawowe etapy jego twórczości, od malarstwa monumentalnego do obrazów sztalugowych. Dzieła dekorujące w Paryżu Panthéon, l'Hôtel de Ville, Musée des Beaux-Arts w Lyonie, jak również bibliotekę w Bostonie, są prezentowane w postaci szkiców lub odtworzone w mniejszej skali. Następnie można podziwiać ważne dzieła Puvisa de Chavannes, takie jak dwie wersje Madelaine, wykonane w odstępie trzydziestu lat. W sumie, *Jeunes filles et la mort* (Dziewczęta i śmierć) z 1872 roku i *Charité* (Miłosierdzie), pozwalają ocenić twórczość artysty i jego ewolucję. Dalszy ciąg wystawy został zorganizowany pod kątem prądów artystycznych, którym poświęcono poszczególne sale w porządku chronologicznym. Są one zilustrowane dziełami jednego artysty lub całego ruchu. Możemy podziwiać dzieła takich artystów, jak Paul Gauguin, Georges Seurat, Cézanne, następnie Maurice Denis, nabiści (Bonnard, Vuillard, Vallotton, Roussel, Sérusier), Maillol – malarz i rzeźbiarz. Kolejno napotykamy różne prądy symbolizmu, każdy o innej specyfice związanej ze stylem konkretnego artysty, czy kraju jego pochodzenia. Francję reprezentuje Odilon Redon, Alphonse Osbert, Alexandre Séon, Henri Martin i rzeźbiarz Albert Bartholomé – przyjaciel Degasa. Kolejno zwiedzamy salę poświęconą dziełom norweskiego malarza Edwarda Muncha, następnie salę zarezerwowaną dla belgijskiego rzeźbiarza Georgesa Minne'a, który głęboko wpłynął na rzeźbę niemiecką. Druga część wystawy rozpoczyna się od symbolistów niemieckich. Jest tam szczególnie reprezentowany Hans von Marée, Max Klinger i Ludwig von Hofmann. Następnie można podziwiać dzieła Wilhelma Lehmbrucka – pierwszego niemieckiego rzeźbiarza dwudziestego wieku. Inne sale ilustrują szczególne ważne momenty rozwoju symbolizmu w Skandynawii (pod wpływem Puvisa de Chavannes) na przykładzie dzieł takich artystów jak Wilhelm Hammershoi, Ejnar Nielsen, Arseli Gallen-Kallela, którym towarzyszą dzieła wielkich malarzy belgijskich: Fernanda Khnopffa i Williama Degouve de Nuncques. Włochy są tutaj reprezentowane przez Giovanniego Segantini ▶

**Pablo Picasso, *Akt siedzący*, 1905**

**Pierre Puvis de Chavannes, *Zima*, 1892**

**Paul Cézanne, *Kąpiące się przed namiotem*, 1883-85**



**Georges Seurat, *Sekwana w Courbevoie*, 1885-86**

**Edward Munch, *Taniec na lądzie*, 1904**

**Pablo Picasso, *Patrzące na samolot*, 1920**

► i Giuseppe Pellizza da Volpedo. Kolejno wystawiono dzieła symbolistów rosyjskich, jak Kazimierz Malewicz, który na początku należał całkowicie do tego prądu, zanim stał się wyznawcą puentylizmu, a następnie kubizmu. Mamy tutaj także przykłady symbolistów amerykańskich i angielskich. Ta część wystawy kończy się twórczością dwóch wielkich rzeźbiarzy francuskich: Josepha Bernard i Antoine'a Bourdelle. W części trzeciej widzimy jaki wpływ Puvis de Chavannes wywarł na twórczość Matisse'a i Picassa, wpływ widoczny również w stosowanych przez nich alegoriach. Specjalna sekcja poświęcona jest obrazom

# Genialny

Wielbił go Picasso, był mistrzem Gauguina, a dla Van Gogha źródłem inspiracji. Mniej znany szerszej publiczności, Puvis de Chavannes, urodził się w Lyonie w 1824 roku w dobrej mieszczańskiej rodzinie. Samotnik, prawie samouk, pragnął od razu wystawić w wielkich galeriach swoje obrazy sztalugowe, ale jego prace nie podobały się aż do 1858 roku. Później, po trzydziestu latach, krytycy wynosili go pod niebiosa. Bywał w ateliers Couture'a, Délacroix, Chasseriau, ale jego zainteresowania kazały mu sięgać do wzorów z przeszłości, co doprowadziło go, między innymi, do odkrycia sztuki włoskiego trecento i quattrocento, gdzie szczególnie podziwia Piero della Francesca. Puvis de Chavannes znajduje się zatem na przeciwległym biegunie w stosunku do impresjonistów, którym zawsze przyznawano rolę prekursorów sztuki współczesnej. Niemniej jego twórczość różni się od malarstwa akademickiego tego okresu; jest to malarstwo bardziej zwięzłe, spokojne, i całkowicie służące przedstawieniu alegorii łatwych do odcyfrowania, dalekich od komplikacji psychologicznych i niepokoju prawdziwych symbolistów. Jego obrazy przedstawiają postaci i opowieści Grecji klasycznej, jak widać na przykładzie dzieł dekoracyjnych pozostawionych w Paryżu na Sorbonie, w Hôtel de la Ville, w Panthéonie, oraz w Lyonie, Amiens i Rouen. Jego

Suzanne Valadon, słynnej w swoich czasach modelce Puvisa, która pozowała również dla Marcela Duchamp i Francisa Picabia. W latach dwudziestych sztuka Puvisa de Chavannes jest widoczna jeszcze w bardziej wyrazisty sposób w dziełach Picassa, które kiedyś określane były jako „neoklasyczne", a teraz powinny zostać zdefiniowane jako „puvisjańskie". Jego wpływ można zauważyć również w *La Danse* (Taniec) Matisse'a z fundacji Barnes. Oraz w sztuce wielu malarzy i rzeźbiarzy katalońskich, włoskich, francuskich, belgijskich, niemieckich.

Wystawa kończy się kilkoma dziełami Picassa, które przywołują okres Antibes, namalowanych po 1945 roku.

**Puvis de Chavannes, *Dziewczęta na brzegu morza*, 1875-80**

# samotnik

sława była tak wielka, że Picasso po przyjeździe do Paryża w 1900 roku, od razu poszedł zobaczyć Panthéon. Podziwia Puvisa de Chavannes, studiuje jego obrazy i wraca do domu ze szkicami. Kradnie mu błękity, upraszcza formy i rozpoczyna swój okres błękitny. Podobnie dumny Degas, który przyswaja sobie rozkład figur i blade kolory. Seurat i Signac z jego dzieł biorą natchnienie do zrewolucjonizowania swoich płócien. Słynny przez całą drugą połowę dziewiętnastego wieku, bogaty, nie piękny, ale fascynujący Puvis, ma ciężki charakter i nie waha się ostro skrytykować popiersia dedykowanego mu na urodziny przez Rodina. Nudny, hermetycznie zamknięty i metodyczny, tak jak i jego całe życie, po śmierci w wieku 74 lat został uznany za klasycznego reakcjonistę i zapomniany przez resztę świata. Po zwiedzeniu weneckiej wystawy, nasuwa się jednak pytanie, czym byliby znani i cenieni mistrzowie, gdyby nie Puvis.

**Pierre Puvis de Chavannes, *Tamaris*, 1885-86**

Zainteresowanie się prekursorem wielkiej sztuki XX wieku jest wyzwaniem rzuconym przez organizatorów z jednej strony szerszej publiczności, a z drugiej – historykom sztuki, którzy teraz zaczną się na nowo zastanawiać, z jakich źródeł czerpała swe inspiracje sztuka ubiegłego wieku.

W internecie użytkownicy znajdą dostęp do informacji i obrazów z wystawy w Palazzo Grassi oraz wystaw zorganizowanych tam od 1996 roku do dzisiaj. Adres strony web: http/www.palazzograssi.it ■

**Pierre Puvis de Chavannes, *Lato*, 1891**

Aleksander Surdej

# Skazani, na bezczynność

Nikt nie zatrudnia ludzi tylko po to, aby ich chronić przed bezczynnością. Praca powinna przynosić efekty gospodarcze i zarobki. Bezrobotnym jest każdy, kto chciałby podjąć pracę zarobkową, lecz nie może jej znaleźć. Bezrobocie nie jest bezczynnością z wyboru: jest stanem przymusowym.

Wskaźnik stopy bezrobocia, czyli relacji pomiędzy ilością zarejestrowanych bezrobotnych a ilością zatrudnionych, nie wystarczy do stwierdzenia czy gospodarka tętni, czy tkwi w letargu. Punktem wyjścia jest policzenie wszystkich ludzi w wieku produkcyjnym (od 18 do 64 lat). Z grupy tej następnie usuwamy wszystkich, którzy jeszcze się uczą, oraz niezdolnych do wykonywania pracy z przyczyn zdrowotnych. Następnie tych, którzy nie są zainteresowani poszukiwaniem pracy, ponieważ posiadają inne źródła utrzymania. W ten sposób uzyskujemy liczbę aktywnych zawodowo: pod koniec 2001 roku wynosiła ona w krajach Unii Europejskiej 69,4%. Po odliczeniu liczby bezrobotnych, otrzymamy wielkość zatrudnienia, która w UE wynosiła 64% ludności w wieku produkcyjnym. Wreszcie możemy obliczyć wskaźnik bezrobocia: stosunek ludzi aktywnie poszukujących pracy, do liczby aktywnej zawodowo ludności.

W krajach UE średnio aktywnymi zawodowo jest około 2/3 ludności w wieku produkcyjnym. Wielkość ta może ulegać zmianie niezależnie od poziomu bezrobocia. Społeczeństwa nie stoją bowiem przed wyborem:

albo wysoki poziom aktywności zawodowej, wraz z wysokim poziomem bezrobocia, albo niski poziom aktywności zawodowej przy niskim bezrobociu. Przykład Hiszpanii pokazuje, że poziom aktywności zawodowej może być względnie niski (65%) przy wysokiej stopie bezrobocia (13%), zaś Szwecja dowodzi, że wysoki poziom aktywności zawodowej (78,9%) może towarzyszyć niskiemu bezrobociu (4,9%).

To, że nisko wydajna, źle zorganizowana i wykonywana przez nisko kwalifikowanego pracownika praca, nie buduje dobrobytu, jest rzeczą oczywistą. Równie jasne jest to, że wyższej zamożności sprzyja raczej gospodarka zdominowana przez przemysł wysokich technologii i usługi finansowe, a nie gospodarka o znaczącej roli produkcji rolnej i tradycyjnych usług naprawczych. Oficjalne statystyki nie uwzględniają tego, iż rodzina może uzupełniać, zastępować, a nawet „wypychać" z rynku pewne zawody i usługi, zmniejszając rejestrowany poziom aktywności zawodowej, lecz wcale nie zmniejszając poziomu i jakości życia.

Jeszcze pełniejszy obraz aktywności gospodarczej uzyskamy mnożąc zasoby siły roboczej przez średnią liczbę godzin przepracowanych w roku przez jednego zatrudnionego. Często spotyka się opinie, że istnieje długookresowa tendencja do spadku przeciętnego czasu pracy w ciągu roku. Jest tak we Francji, gdzie średnia liczba godzin pracy przepracowanych w ciągu roku spadła z 1771 w 1973 roku do 1529 w 1996 roku; w Holandii, gdzie w tym samym okresie roczna liczba godzin pracy spadła z 1724 do

1372, lecz już nie w przypadku Stanów Zjednoczonych, gdzie przeciętna roczna liczba przepracowanych godzin wzrosła z 1896 do 1951.

Francja, Holandia i Stany Zjednoczone pokazują trzy ścieżki, którymi podążać mogą zmiany poziomu zatrudnienia i bezrobocia. Francja obrała drogę ustawowego zmniejszania tygodniowego czasu pracy, odnotowując spadek poziomu bezrobocia z 12,3% (1997 rok) do 8,5% (koniec 2001 roku), przy względnie niskim poziomie aktywności zawodowej sięgającym 68%. Holandia upowszechniła umowy na pracę w niepełnym wymiarze godzin (aż 41% ogółu zatrudnionych korzysta z tej formy zatrudnienia), a poziom bezrobocia spadł z 6,9% w 1995 roku do 2,2% w grudniu 2001 roku, podczas gdy poziom aktywności zawodowej osiągnął 74,9%. Stany Zjednoczone natomiast już od wielu lat cechuje niski poziom bezrobocia sięgający 4-5% aktywnych zawodowo, średniowysoki udział zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin (26,9%) i wysoki poziom aktywności zawodowej (75-78%), osiągnięty dzięki swobodzie, z jaką określać można tam warunki zatrudnienia.

Dostępne dane pokazują, że ilość miejsc pracy nie jest czymś stałym, że bez sensu są pomysły na sprawiedliwy rozdział tych miejsc pomiędzy ludzi starych i dopiero kończących szkołę, lub pomiędzy kobiety i mężczyzn. Jak dowodzą przykłady różnych gospodarek, ilość miejsc pracy wzrasta lub maleje w zależności od wielu powiązanych ze sobą przyczyn. Co więcej, przyczyny te nie oddziałują z zewnątrz, lecz wypływają z lokalnych warunków kulturowych, instytucjonalnych i politycznych.

Podstawą wzrostu zatrudnienia jest szybki wzrost gospodarczy. Wzrost taki nie zwiększa popytu na pracę w obszarach nowoczesnych technologii, lecz zwiększa popyt na dobra i usługi, które pracownicy sektora o szybko rosnącej wydajności, są skłonni zakupić. Chodzi zatem o to, aby dostosowanie podaży tych dóbr i usług następowało możliwie szybko, a rynki pracy reagowały elastycznie, ułatwiając przepływ pracowników pomiędzy obszarami o spadającym i rosnącym zatrudnieniu.

Nacisk na elastyczność rynku pracy wynika z przekonania, że we współczesnej gospodarce nie powiedzie się żadna strategia zachowawcza, że nie ma sensu „obrona miejsc pracy", a rację bytu ma strategia elastycznego reagowania na zmienne warunki rynkowe. Opinia publiczna na świecie i w Polsce akceptuje, iż pracodawca ma nie tylko prawo przyjmowania pracownika, lecz i zwalniania go; że lepsza jest praca za niższe wynagrodzenie niż jej brak; że lepsza jest umowa na czas określony z szansą na jej odnowienie, niż złudna obietnica zatrudnienia na całe życie; że przepisy prawne powinny nie tylko chronić posiadających pracę, lecz uwzględniać interes tych, którzy jej szukają.

Trwający spór o przyczyny bezrobocia ukrywa spór o rozkład kosztów i korzyści związanych z modyfikacją istniejących reguł rządzących rynkiem pracy. W idealnym świecie modeli ekonomicznych, popyt na pracę i podaż pracy równoważyłyby się wyznaczając cenę pracy (płacę). Można jednak przypuszczać, że tak wyznaczone relacje płac kłóciłyby się z rozpowszechnionymi opiniami na temat sprawiedliwości w relacjach miedzy płacą a pracą. Istota konfliktu wokół zmian regulacji rynku pracy dotyczy tego, jaka część kosztów powinna spadać na przedsiębiorcę w postaci kosztów odpraw, jaka na budżet publiczny w postaci programów przekwalifikowania zawodowego, a jaka na samego pracownika. Regulacje rynku pracy odzwierciedlają politycznie akceptowany podział kosztów i ryzyka cechujący każdą umowę o zatrudnieniu. Zmiana tych regulacji jest zawsze zarzewiem konfliktów politycznych.

Choć w teorii ekonomii nie istnieją granice wzrostu zatrudnienia, i brak jest powodów dla występowania trwałego bezrobocia, to w tej mierze, w jakiej na rynek pracy oddziałują czynniki nieekonomiczne (instytucjonalne i polityczne), skala i charakter bezrobocia zawsze będą ulegać zmianie wraz ze zmianą samego społeczeństwa i jego sposobów gospodarowania.

Tekst i zdjęcia: Elżbieta i Andrzej Lisowscy

# Mariny, plaże i pola golfowe

Zepchnięta nad ocean, wygląda jak prostokąt odcięty od Hiszpanii. Ale mimo tej bliskości – geograficznej i historycznej, Portugalia ze swą większą i bardziej popularną siostrą, ma naprawdę niewiele wspólnego. Nie przypomina Hiszpanii ani w zwyczajach, ani w kuchni, ani w muzyce. To zupełnie inna kultura, inny temperament, inny świat i zupełnie inny nastrój.

Algarve – al-gharb (zachód), tak tę krainę nazwali Arabowie. Z czasów ich obecności pozostała nazwa regionu a także wielu miejscowości i ukryte w uliczkach miasteczek meczety. Dziś złoty piasek plaż i ciepłe, szmaragdowe wody Atlantyku przyciągają latem do Vilamoura (największy port jachtowy Portugalii – może tutaj cumować 1300 jachtów), Qarteiry, Albufeiry i Montechoro turystów z całego świata, na których czeka 400 tysięcy łóżek w hotelach i pensjonatach. Wiosną jest cicho i spokojnie. W lutym kwitną migdałowce, w marcu i kwietniu drzewa pomarańczy. Słońce dopieszcza turystów a jednocześnie nie dokuczają upały (latem średnio 24°C, a zimą 15°C).

Faro – stolica regionu urzeka piękną katedrą, renesansowym kościołem Nossa Senhora de Assuncao, małym kościółkiem Sao Pedro de Misericordia. Nieco mniejsze Lagos wabi setkami kolorowych jachtów spokojnie cumujących w tutejszej marinie, aromatyczną kawą w małych knajpkach, i przede wszystkim, barokowym kościołem Świętego Antoniego z wnętrzem wyłożonym błękitnymi azulejos – Albufeira pozwala nacieszyć się zachodami słońca z zawieszonej wysoko na urwistym brzegiem promenady. Bo tak jak w całej Portugalii, tak i w Algarve, azulejos jest bardzo popularne. Wywodzące się z tradycji sztuki arabskiej kompozycje z krytych glazurą płytek ceramicznych wypełniają nie tylko wnętrza kościołów, ale i fasady domów, często mieszczą nazwy ulic i wizytówki lokatorów.

Sagres przypomina o dalekich podróżach portugalskich żeglarzy. Pięćset lat temu książę Henryk założył tu szkołę nawigacji. Bez niej nie byłoby wypraw Portugalczyków do Indii i Ameryki. Uczyli się tu i wykładali m. in. Vasco da Gama i Ferdynand Magellan. Ozdobą smaganego wiatrem, wysuniętego w morze cypla, jest wielki zegar słoneczny i piękna biała kaplica Matki Łaski Bożej. Sześć kilometrów dalej, na przylądku Świętego Wincentego, stoi latarnia morska, której światło na odległość 95 km dociera do płynących po Atlantyku statków. W Sagres znakomicie poczują

się ci, którzy nie lubią tłumów, lecz szukają bliskiego kontaktu z naturą i mocnych wrażeń – od lat to ulubione miejsce miłośników windsurfingu. Dzieci chętnie zatrzymają się na parę godzin w położonym także nad morzem Guia w Zoomarin – (połączenie delfinarium, wesołego miasteczka i parku rekreacyjnego.

Wystarczy jednak oddalić się dwadzieścia kilometrów od morza w głąb lądu, aby krajobraz zupełnie się zmienił. Zapach morskiej bryzy zastępują kwiaty pomarańczy, woń lawendy, tymianku i mięty. Najlepiej w głąb lądu wybrać się rowerem (wypożyczenie roweru na jeden dzień – 7 euro, na trzy dni 18 – 20) lub skorzystać z wycieczek typu „jeep safari" (30 euro od osoby). Kierowca, który jest jednocześnie przewodnikiem, pokaże najbardziej malownicze miejsca, opowie o sposobie pozyskiwania korka (Portugalia jest największym na świecie jego producentem), zawiezie do „babci", która za 5 euro sprzeda spory słoik miodu lub buteleczkę tutejszej wódki z owoców medronho (15 euro za 0,75 l). Ten rajd przez „wnętrze" Algarve to miła odmiana po urokach plażowania lub wizycie w kasynie Vilamoura, gdzie za 12,5 euro obejrzeć można show „Portugal 3001" – historię Portugalii w pigułce.

Tutejsze pola golfowe potrafią zachwycić i zapalić do tej dyscypliny sportu nawet tych, którzy z golfem niewiele mieli wspólnego. Piękne otoczenie przynosi odprężenie a gra ma wiele wspólnego z medytacją. W każdym razie przynosi głęboki relaks. Region Algarve dysponuje 23 polami – klubami golfowymi, cieszącymi się wielkim uznaniem w całej Europie. Wielką sławę zdobył położony na terenie parku krajobrazowego Ria Formosa w Quinta do Lago w Alamancil, piękny San Lorenzo Golf Club. Ale nie każdy ma tu szczęście uderzyć w golfową piłeczkę. Pole zarezerwowane jest dla klubowiczów i gości hotelu należącego tego kompleksu. Na rozczarowanych czekają jeszcze 22 inne golfowe tereny.

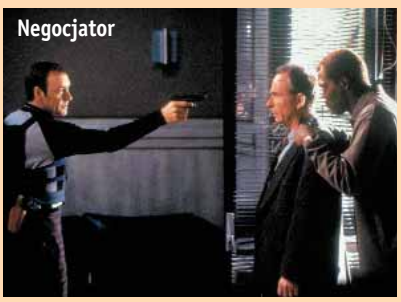
Po partii golfa lub po dniu spędzonym na plaży znakomicie smakuje kieliszek porto lub madery. Nie pija się ich do posiłków, lecz jako aperitif (gatunki wytrawne) lub do deserów (półsłodkie i słodkie). Porto powstaje z różnych gatunków młodych win, doprawia się je spirytusem winnym i przelewa do dębowych beczek, w których dojrzewa. Proces ten trwa od kilku miesięcy do ośmiu lat. Jednak bukiet nadaje mu dopiero leżakowanie w butelce (najlepsze gatunki leżakują nawet 30 lat). Butelka porto kosztuje od 5 euro za wino młode, do 60 euro za pochodzące z określonego rocznika (lampka porto w kawiarni kosztuje 2-3 euro).

Ale Portugalia to nie tylko porto i madera, znakomite są też wina Dao i młode, lekko musujące, vinho verde – „wina zielone" (nazwa nie oznacza koloru lecz niedojrzałość). Znakomicie pasują do sardynek z grila i w ogóle wszelkich ryb podawanych z rusztu (butelka tańszego wina kosztuje od ok. 3-4 euro). A skoro jesteśmy przy rybach, to obok krewetek, kałamarnic i dorszy, radzimy spróbować dania o nazwie cataplana. Cataplana to nazwa specjalnego garnka – złożonego jakby z dwóch patelni. Do dolnej cataplany wrzuca się małże ryby, krewetki, pomidory i jarzyny po czym zamyka się ją szczelnie drugą częścią naczynia, zatrzymując cały aromat wewnątrz. Po 20 minutach gotowania potrawa jest gotowa. Smakuje znakomicie. Nie zapomnijmy też o deserach. W Algarve popularne są smakołyki przygotowywane według starych receptur zakonnych, najczęściej na bazie żółtek, fig i migdałów. Ich dokładna receptura owiana jest niestety, mgiełką tajemnicy.

Joanna Polak

# Odrabiamy zaległości

W wypożyczalniach jest coraz więcej nowości, można też nadrobić zaległości w starszych filmach. Jeśli ktoś do tej pory nie obejrzał „Depresji gangstera" ze znakomitą, komediową rolą Roberta de Niro, musi to zrobić czym prędzej. Opowieść o szefie mafii, który popada w depresję, jest pełna inteligentnego humoru. Bohater nagle zaczyna płakać bez powodu, ma potrzebę spędzania czasu z rodziną, co z kolei niepokoi kochankę. Psychiatra przeprowadzający terapię (Billy Crystal) na początku nie bardzo może poradzić sobie z pacjentem. Stopniowo mężczyźni łapią kontakt i psychoterapia zaczyna przynosić efekty. Mafioso nie musi się więc obawiać, że straci twarz u własnych ludzi.


Negocjator

Po komedii czas na dawkę sensacji. „Negocjator" Gary'ego Graya jest filmem, który trzyma w napięciu przez całą projekcję. Samuel L. Jackson gra negocjatora policyjnego, który odnosi w pracy ogromne sukcesy. Ma rzadką umiejętność porozumiewania się z ludźmi. Z przyczyny zupełnie niezależnej od siebie traci jednak grunt pod nogami. Sam znajduje się w sytuacji ściganego. Teraz ktoś inny negocjuje z nim warunki. Na szczęście w finale wszystko wraca do normy a sprawiedliwość zwycięża. Film „Oczy szeroko zamknięte", ostatni obraz wybitnego reżysera Stanleya Kubricka, to skomplikowana historia pewnego małżeństwa. Układa im się doskonale (pozornie), aż do czasu przyjęcia pełnego dziwnych ludzi z wyższych sfer. Od tego momentu ich życie zaczyna przypominać fantastyczną historię, pełną niesamowitych wydarzeń i dramatów. Film ma specyficzny klimat, jakby fabuła była zawieszona między najprawdziwszą prawdą a najbardziej zmyśloną fikcją.

Plotka

## Premiery

**„Plotka"**. Bohater, Francois Pignon, jest straszliwym nudziarzem, przez co opuszcza go żona, a syn unika. Jedyną jego pociechą jest posada księgowego w fabryce prezerwatyw. Francois dowiaduje się jednak, że ma zostać zwolniony. Za namową sąsiada wymyśla więc plotkę na własny temat i „puszcza ją w obieg". Konsekwencje są zaskakujące.... Reżyseria: Francois Veber, obsada: Daniel Auteuil, Gerard Depardieu.

**„Eukaliptus"**. Western w polskim wydaniu, nazwany przez reżysera „westernem erotycznym". Jest więc wszystko, czego gatunek wymaga: szlachetny zbir, za którym szaleją kobiety, złośliwy szeryf, postarzała dama lekkich obyczajów i dziewczyna-podlotek, będąca konkurentką owej damy. Nie może zabraknąć także czarnego charakteru. Reżyseria: Marcin Krzyształowicz, obsada: Adam Ferency, Renata Dancewicz, Dorota Stalińska, Krzysztof Globisz.

**„E. T."** Nowa, poszerzona wersja słynnego filmu sprzed lat. Spielberg wzbogacił obraz o bardziej widowiskowe efekty komputerowe. Historię stworka przybyłego z kosmosu, który za wszelką cenę chce wrócić do domu teraz można przeżyć na nowo i to w pełniejszej formie. Reżyseria: Steven Spielberg, obsada: Henry Thomas, Peter Coyote, Drew Barrymore.

Joanna Polak

# Osobisty ogląd świata

**Czesław Miłosz „Haiku”**. Haiku to forma wiersza przeżywająca obecnie prawdziwy renesans. W pewnym stopniu jest to związane z rosnącym zainteresowaniem filozofią i kulturą Wschodu. Ojczyzną haiku jest bowiem Japonia. Krótkie, proste i esencjonalne utwory czyta się z prawdziwą przyjemnością, szczególnie, że ich tłumaczeniem zajął się Czesław Miłosz. Wydanie, które ukazało się obecnie, jest prawdziwą gratką dla wielbicieli poezji będących jednocześnie bibliofilami. Wierszom towarzyszą przepiękne ilustracje Andrzeja Dudzińskiego. Wszystko utrzymane jest w stylistyce japońskiej, jakby papier ledwo muśnięto pędzelkiem zanurzonym w tuszu. Dominantą zbiorku jest niewątpliwie prostota. Oszczędność w słowie i kresce malarskiej zawiera w sobie więcej treści niż niejedna powieść. Miłosz wykorzystał w swoim wyborze twórczość poetów żyjących przed wiekami, jak i współczesnych. Haiku jest utrwaleniem chwili, ulotnej i krótkiej. Na szczęście całą książką można cieszyć się o wiele dłużej.

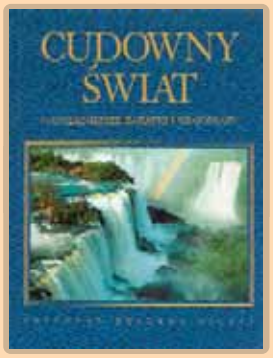
*Czesław Miłosz: Haiku.*
*Księgarnia Haiku, Kraków 2001.*

**Tadeusz Konwicki, „Pamiętam, że było gorąco”**. Tadeusz Konwicki jest jedną z najwybitniejszych postaci naszej powojennej kultury. Wywiad-rzeka skupia się głównie na wątku twórcy filmowego. Poznajemy, na przykład, kulisy kinematografii w czasach „szkoły polskiej”, kiedy braki sprzętowe nadrabiano talentem i indywidualizmem. Rozmowa jest właściwe gawędą snutą przez Konwickiego, który ma rzadki dar autoironii. Obnaża też w bezlitosny sposób absurdy komunistycznej rzeczywistości. Książkę czyta się z prawdziwą przyjemnością, rzadko bowiem jest okazja do tak bliskiego kontaktu z osobowością bohatera.

Poczucie humoru Tadeusza Konwickiego świetnie widać w jego twórczości pisarskiej. „Pamiętam, że było gorąco” to jedynie potwierdzenie tego faktu, a zarazem możliwość bliższego spojrzenia w prywatność wybitnego twórcy.

*Katarzyna Bielas, Jacek Szczerba: Pamiętam, że było gorąco.*
*Znak. Kraków 2001.*

**„Cudowny świat. Najpiękniejsze zakątki i krajobrazy”.** Coś dla wielbicieli wydań albumowych. Książka jest zbiorem wiadomości na temat najbardziej fascynujących miejsc na naszym globie. Można tu znaleźć przepiękne zdjęcia fauny i flory, informacje dotyczące opisywanych zakątków. Album podzielono na części – zgodnie z podziałem świata na kontynenty. Afrykę reprezentuje więc między innymi jezioro Turkana, rzeka Kongo, pustynia Kalahari. Rodzima Europa może pochwalić się piramidami ziemnymi Ritten, Etną, Dolomitami i wieloma innymi atrakcjami. Azja to przede wszystkim Morze Martwe, Bajkał, Mount Everest. Australia szczyci się słynną górą Uluru, puszczą Kakadu i Wielką Rafą Koralową. Ameryki również nie mają prawa mieć kompleksów, jeśli chodzi o ilość miejsc, które warto zobaczyć. Jeśli nie ma się możliwości zobaczyć tego wszystkiego „na żywo”, warto zajrzeć do „Cudownego świata”.




*Cudowny świat. Wydawnictwo Readers Digest. Warszawa 2000.*

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

# Wyjaśnić sobie szczęście

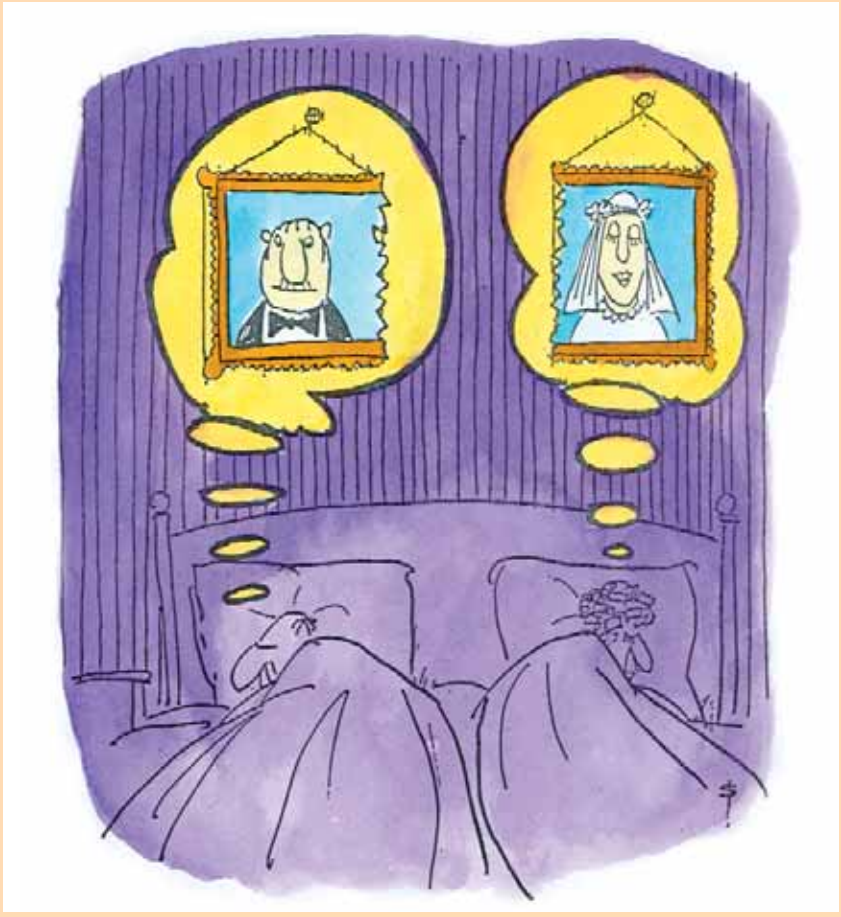
Sny zawierają informacje dotyczące przyszłości, a jedynym problemem dla osób pragnących je wykorzystać do prognozowania przyszłości, jest umiejętność ich dokładnego przypominania sobie oraz zaprogramowania w taki sposób, by dotyczyły interesujących nas spraw.

Technika programowania snów stosowana była już w starożytnej Grecji ok. 2500 lat temu w postaci specyficznego kultu w świątyniach Asklepiosa, do których udawali się pielgrzymi. Śnili oni sny, w których otrzymywali odpowiedzi na swoje problemy zdrowotne i duchowe.

Sny potrafią podpowiadać graczom na giełdzie właściwe inwestycje, grającym w gry liczbowe – liczby, które zostaną wylosowane, a graczom na wyścigach konnych odpowiednie typy na kolejne gonitwy. Nikt nie wie, ile osób korzysta z podpowiedzi podświadomości (lub raczej nadświadomości) w grach czy na wyścigach. Wiadomo jednak, że kilka osób publicznie deklarowało korzystanie ze snów podczas obstawiania wygranych, potwierdzając to osiągniętymi wynikami. Do najbardziej znanych należeli dwaj Brytyjczycy – Harold Horwoord i John Godley.

Często sny pokazują bieg przyszłych wydarzeń, chroniąc i przestrzegając śniących przed grożącym im niebezpieczeństwem. Relacje na temat badania i wykorzystywania tych naturalnych zdolności naszego mózgu w swojej praktyce klinicznej przedstawiały osoby tak wiarygodne, jak słynny psycholog i psychiatra szwajcarski Carol Gustaw Jung. Polecał on swoim pacjentom formułować swoje problemy w postaci krótkiego zdania pytającego. Mieli napisać to zdanie na kartce, położyć pod poduszkę, a zasypiając koncentrować się na powtarzaniu w myślach tego samego pytania. Ich sny bardzo często zawierały gotowe odpowiedzi lub wskazówki. Jung wielokrotnie osobiście przekonał się o skuteczności tych metod doświadczając ich na sobie samym, a szczegółowe opisy doznanych przeżyć można znaleźć w literaturze fachowej.

Swoje sny wykorzystywali twórcy, artyści, naukowcy i wynalazcy. Psychologowie badający procesy twórczego rozwiązywania problemów stwierdzili, że ogromną rolę pełni w nich podświadomość i myślenie obrazowe, tak charakterystyczne dla snu. Praca nad rozwiązaniem problemu we śnie przechodzi przez kilka faz, po czym następuje moment tzw. oświecenia, które zdarza się niespodziewanie często podczas snu, drzemki, lub chwili relaksu. Wiadomo, że świadomość ma dostęp do znikomej części informacji zgromadzonych i przechowywanych w mózgu, podczas gdy podświadomość może wykorzystywać je w nieograniczonym stopniu. Na przykład gracz giełdowy gromadzi w pamięci ogromną ilość informacji o sytuacji gospodarczej, koniunkturze poszczególnych branż i kondycji firm. Informacje te przedostają się do podświadomości często w sposób podprogowy, np. w chwili, gdy prowadząc rozmowę słyszy wiadomości w radio, bez zwracania na nie uwagi.



Mimo, że świadomie nie jest w stanie przypomnieć sobie treści tych komunikatów, to w jego podświadomości odcisnęło się każde wypowiedziane słowo i tylko podświadomość może je wykorzystać – między innymi w czasie snu. Dysponując tak ogromną bazą danych, podświadomość może przeprowadzić natychmiastową analizę, której wynikiem będzie, na przykład, sen o korzystnych inwestycjach na giełdzie. Wszystko to dzieje się z udziałem lewej półkuli mózgowej. Jest to proces jak najbardziej naturalny i nie budzi wśród naukowców żadnych sprzeciwów. Jednak nie wszystkie przypadki snów proroczych możemy wytłumaczyć w ten sposób. Istnieje też prawa półkula mózgowa, która odpowiada, między innymi, za procesy twórczego rozwiązywania problemów i za zdolność do tzw. postrzegania pozazmysłowego (ESP), czyli jasnowidzenia i telepatii. Dopiero połączenie analitycznego „opracowania tematu" przez lewą półkulę mózgową z elementami jasnowidzenia, tworzy prawdziwy obraz snu proroczego.

Jednym z dowodów na potwierdzenie teorii o powszechnej zdolności naszych snów do przewidywania przyszłości jest zjawisko *deja vu* (z franc.: już widziane), którego doświadcza zdecydowana większość ludzi. Polega ono na wrażeniu, że jakąś sytuację przeżywa się po raz kolejny. Będąc np. w obcym mieście jego ulice i niektóre miejsca wydają się nam znajome. Mamy wrażenie, że już tutaj byliśmy, choć jednocześnie zdajemy sobie sprawę z tego, że jest to niemożliwe. Coraz większa liczba badaczy skłania się ku teorii mówiącej, że *deja vu* jest rzeczywistym przypomnieniem sobie snu proroczego z przeszłości. Wszyscy śnimy sytuacje, które zdarzą się nam w przyszłości, ale nie pamiętamy tego po przebudzeniu. Kiedy jednak wyśniona sytuacja zdarza się w rzeczywistości, wspomnienie snu nagle odżywa i mamy wrażenie, że już to kiedyś przeżywaliśmy.

Każdy z nas może wpływać na swoje sny, może też określić temat, na który nasza podświadomość „skomponuje" odpowiednie marzenie senne. Dla przeciętnego człowieka jest to niemożliwe, ale możemy się tego nauczyć poprzez opanowanie techniki świadomego śnienia, która jest jednym z najważniejszych elementów oneironautyki, czyli umiejętności wywoływania i poruszania się w odmiennych stanach świadomości na granicy jawy i snu (z grec. oneiros – sen, nautes – żeglarz). Oczywiście trzeba brać pod uwagę indywidualne predyspozycje każdego z nas, jednak sukces na tym polu mogą odnieść nawet osoby, którym nic się nigdy nie śni. Najważniejszym jednak elementem sprzyjającym treningowi tych zdolności, jak wszystkich zdolności paranormalnych, jest wiara w możliwość ich występowania. To fundament, na którym możemy zbudować odpowiednią motywację do ćwiczeń.

Z oneironautyką, która jest najskuteczniejszą metodą pracy ze snami, również ze snami proroczymi, wielu badaczy wiąże ogromne nadzieje na pozyskanie dużej liczby danych świadczących o powiązaniach pomiędzy treścią marzeń sennych a przyszłymi wydarzeniami. Oneironauci potrafią wpływać na przebieg swoich marzeń sennych w czasie ich trwania, potrafią również tak pokierować swoimi snami, aby dotyczyły one przyszłości. Wydaje się więc, że najbliższe lata przyniosą prawdziwy przełom w badaniach naukowych nad tymi niezwykłymi możliwościami ludzkiego mózgu.

Lek. med. Teresa Lesińska, fot. M. Feodorów

# Alergia na metale

Alergia jest nieprawidłową reakcją organizmu na występujące w środowisku czynniki, zupełnie obojętne dla większości osób zdrowych. Osoby predysponowane dziedzicznie w określonych niesprzyjających warunkach mogą obserwować niepokojące objawy chorobowe na skórze. Czynniki uczulające (alergeny) mogą dostawać się do organizmu z powietrzem (pyłki, roztocza, sierść zwierząt, pleśnie), mogą być składnikami pokarmów (mleko, jajko, ryby).

Alergeny kontaktowe, do których należą środki chemiczne (detergenty, smary, emulsje, żywice i metale), wywołują stan zapalny na skórze w miejscu bezpośredniego kontaktu. Objawy chorobowe występują po wielokrotnym kontakcie z alergenem, a okres od pierwszego kontaktu do wystąpienia wyprysku, to okres wylęgania, potrzebny organizmowi na rozpoznanie czynnika i wytworzenie mechanizmów obronnych.

Do najczęściej uczulających metali należą chrom, nikiel i kobalt. Nikiel należy do tych alergenów kontaktowych, którym poświęca się dużo uwagi. Wprawdzie posiada on średnio silne własności uczulające, jednak dzięki szerokiemu rozpowszechnieniu, jest częstą przyczyną wyprysku. Pozytywne (dodatnie) próby uczuleniowe obserwowano, w zależności od ośrodka badawczego, od 4% w Polsce do 7,2 % w Szwajcarii. Osobliwością uczulenia na nikiel jest znacznie częstsze występowanie u kobiet niż u mężczyzn. Różnica ta, według niektórych źródeł, jest bardzo istotna i wynosi proporcjonalnie 10:2. Wytłumaczeniem takiej dysproporcji może być to, że alergia na nikiel jest związana głównie z takimi przedmiotami metalowymi, które dłużej kontaktują się ze skórą różnych okolic. Już w 1953 roku spostrzeżono, że spośród 58 osób uczulonych większość stanowiły kobiety. Objawy uczulenia u młodzieży wywołuje noszenie kolczyków, zapinek, naszyjników, zegarków, guzików metalowych, zegarków, sprzączek do obuwia. Nie każdy metalowy przedmiot jest przyczyną zmian chorobowych, co tłumaczy różna zawartość niklu w poszczególnych przedmiotach. Uczulają również przedmioty początkowo niklowane, a później chromowane, pozłacane lub posrebrzane. Cienka, zewnętrzna warstwa droższego metalu, zawiera bowiem zwykle „pory” lub z biegiem czasu może się ścierać. Jako źródło alergii na nikiel wymieniane są detergenty i niektóre produkty spożywcze (margaryna, szpinak, pomidory,

konserwy, woda z kranu). Interesujące nas obecnie uczulenie na bilon opisywane było już w latach 1968-1970. Potwierdzono wówczas uczulenie na nikiel zawarty w niektórych monetach europejskich i amerykańskich. Pod tym względem poszczególne kraje różnią się dość znacznie. Tak np. w Kanadzie większość bilonu zawiera czysty Ni, natomiast we Włoszech tylko w niektórych monetach obecne są małe ilości tego metalu. Nie jest łatwo rozstrzygnąć, czy obecny w monetach nikiel, jest jedynym i wystarczającym czynnikiem do wyzwolenia objawów zapalenia skóry (egzemy). Zważywszy na wcześniej przedstawione przyczyny częstego kontaktu z przedmiotami metalowymi i koniecznością dłuższej ekspozycji wydaje się, że najbardziej będą narażone na tą przypadłość kasjerki i osoby, które już wcześniej były uczulone. Pocieszeniem może być fakt opisywany już w 1966 r. przez badaczy polskich, że w miarę upływu czasu dochodzi do powstania wokół bilonu „warstwy ochronnej" składającej się z brudu, łoju oraz z węglanów i tlenków miedzi. Dzięki badaniom prowadzonym od szeregu lat przez dermatologów w kilku klinikach dermatologicznych, jesteśmy dziś gotowi do przyjęcia bez obaw nowej monety tj. euro.

Bilony euro różnią się składem w zależności od nominału. Interesujący nas nikiel jest obecny w największej ilości w monecie 2 euro i 1 euro. Pozostałe mniejsze monety nie zawierają go w ogóle.

Do produkcji monet o poszczególnych nominałach wykorzystywane są różne materiały. Monety 1-, 2- i 5-centowe wykonywane są ze stali pokrytej miedzią. Kolejne nominały 10, 20 i 50 centów produkowane są ze specjalnego stopu zwanego Nordik Gold, który nie zawiera niklu. Monety 1 i 2 euro, które produkowane są z wykorzystaniem niklu, miedzi i cynku według Komisji Europejskiej stanowią 15%, podczas gdy inne szacunki oceniają, że jest ich obecnie około 75% wszystkich monet w państwach Unii Europejskiej.

Umiejscowieniem uczulenia są najczęściej grzbiety dłoni i palców rąk, powierzchnie dłoniowe, opuszki palców, w dalszej kolejności przeguby rąk, przedramiona. Może też być zajęta twarz, kończyny dolne i okolica brzucha szczególnie jeśli choroba trwa dłużej.

Obraz wyprysku jest wielopostaciowy i zmienny w zależności od czasu trwania. W pewnych okresach widoczne jest tylko zaczerwienienie skóry, a w innych dodatkowo są widoczne krwiste pęknięcia, strupki, pęcherzyki, nadżerki.

Uczulenie na metale jest trudne do leczenia i ma charakter przewlekły, nie ma możliwości odczulania i raz nabyte pozostaje na zawsze utrudniając nie tylko wykonywanie pracy zawodowej, ale także życie codzienne. Nie da się przecież uniknąć korzystania z wody wodociągowej. ■

# Świat w oku kamery

Niedługo minie rok od wakacyjnego konkursu, którym chcieliśmy zachęcić wszystkich amatorów fotografowania do pokazania się ze swoimi pracami na łamach naszego czasopisma. Idea była taka: sięgamy nie tylko do bieżących dokonań, ale również do zbiorów archiwalnych, które – jesteśmy przekonani – znajdują się w każdym domu, w którym nie zapomniano, do czego służy aparat fotograficzny. Mamy też nadzieję, że nie wszyscy podpatrują rzeczywistość kamerą video tylko po to, aby swoje ambicje spełnić na poziomie telewizyjnego programu „Śmiechu warte".

Spoglądajmy na otaczający nas świat przez obiektyw kamery fotograficznej, bo chwile, które uda nam się zatrzymać w kadrze, nie powtórzą się już więcej. Czasem dla takiej jednej chwili warto zużyć kilkanaście, a może nawet kilkadziesiąt klatek filmu.

Nie zawężamy tematyki, każdy najlepiej wie, które zdjęcia uważa za najciekawsze, które – w jego przekonaniu – zawierają coś, co warto było wyróżnić utrwalając na fotografii. Najciekawsze prace publikujemy na naszych łamach. Zasada jest prosta: wystarczy tylko wybrać zdjęcia, zapakować do koperty i wysłać na adres redakcji. Zapamiętajcie naszą zasadę: Warto spróbować, skoro niczym się nie ryzykuje.

Artur Bednarczyk

Bronisław Majewski

Bronisław Majewski

Artur Bednarczyk

Artur Bednarczyk

Artur Bednarczyk

# 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** | **22.050,00** |
| **899 FUN** | **187.610.1** | **899/39** | **138** | **6,1** | **3- drzwiowy** | **23.310,00** |
| **899 BRUSH** | **187.711.1** | **899/39** | **138** | **6,1** | **3- drzwiowy** | **23.400,00** |
| **1108 SCHUMACHER** | **187.490.1** | **1108/54** | **150** | **6,2** | **3- drzwiowy** | **29.700,00** |
| **1108 SX** | **187.240.0** | **1108/54** | **145** | **5,8** | **3- drzwiowy** | **26.100,00** |

• 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 1.080,00 • 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** | **24.930,00** |
| **899** | **158.930.2** | **899/39** | **135** | **6,3** | **3-drzwiowy** | **21.240,00** |
| **899** | **158.950.2** | **899/39** | **135** | **6,3** | **5-drzwiowy** | **22.590,00** |

• 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

| *gama 2002* | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1,2 ACTIVE** | **188.510.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **3-drzwiowy** | **30.510,00** |
| **1,2 16v ACTIVE** | **188.513.2** | **1242/80** | **172** | **6,0** | **3-drzwiowy** | **33.120,00** |
| **1,2 SOUND** | **188.120.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **3-drzwiowy** | **33.030,00** |
| **1,2 16V SOUND** | **188.123.2** | **1242/80** | **172** | **6,0** | **3-drzwiowy** | **35.280,00** |
| **1,2 8v DYNAMIC** | **188.210.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **3-drzwiowy** | **33.030,00** |
| **1,2 16v DYNAMIC** | **188.213.2** | **1242/80** | **165** | **6,7** | **3-drzwiowy** | **35.280,00** |
| **1,2 8v CLASS** | **188.220.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **3-drzwiowy** | **33.030,00** |
| **1,2 16v EMOTION** | **188.313.2** | **1242/80** | **165** | **6,7** | **3-drzwiowy** | **39.330,00** |
| **SPORTING SG** | **188.616.2** | **1242/80** | **165** | **6,7** | **3-drzwiowy** | **46.530,00** |
| **HGT** | **188.718.2** | **1747/130** | **205** | **8,3** | **3-drzwiowy** | **50.130,00** |
| **1,2 ACTIVE** | **188.510.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **5-drzwiowy** | **31.770,00** |
| **1,2 16v ACTIVE** | **188.543.2** | **1242/80** | **172** | **6,0** | **5-drzwiowy** | **34.020,00** |
| **1,9 D ACTIVE** | **188.541.2** | **1910/60** | **155** | **5,7** | **5-drzwiowy** | **39.870,00** |
| **1,9 JTD ACTIVE** | **188.547.2** | **1910/80** | **172** | **6,0** | **5-drzwiowy** | **43.560,00** |
| **1,2 8v DYNAMIC** | **188.240.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **5-drzwiowy** | **33.930,00** |
| **1,2 16v DYNAMIC** | **188.243.2** | **1242/80** | **165** | **6,7** | **5-drzwiowy** | **36.180,00** |
| **1,2 CLASS** | **188.260.2** | **1242/60** | **155** | **5,7** | **5-drzwiowy** | **33.930,00** |
| **1,2 16v EMOTION** | **188.343.2** | **1242/80** | **165** | **6,7** | **5-drzwiowy** | **40.230,00** |

• 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 11 marca 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** | **34.830,00** |
| **PALIO WEEKEND 1,2 16v EL** | **173.263.2** | **1242/80** | **167** | **6,8** | **5-drzwiowy** | **36.630,00** |
| **PALIO WEEKEND 1,2 16v HL** | **173.273.0** | **1242/80** | **167** | **6,8** | **5-drzwiowy** | **40.050,00** |
| **PALIO WEEKEND 1,6 16v HL** | **173.274.0** | **1596/103** | **186** | **8,0** | **5-drzwiowy** | **42.660,00** |

• 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 • 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

**ALBEA**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1,2 16v EL** | **172.263.0** | **1242/80** | **167** | **6,8** | **4-drzwiowy** | **34.920,00** |
| **1,2 16v EL** | **172.273.0** | **1242/80** | **167** | **6,8** | **4-drzwiowy** | **38.430,00** |
| **1,2 16v EL** | **172.274.0** | **1596/103** | **186** | **8,0** | **4-drzwiowy** | **41.040,00** |

• 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 zł 1.170,00 • 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** | **70.200,00** |

• 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** | **38.790,00** |
| **1,6 16v SX** | **119.511.0** | **1596/103** | **168** | **8,8** | **4-drzwiowy** | **42.750,00** |
| **1,9 D SX** | **119.512.0** | **1910/63** | **141** | **7,7** | **5-drzwiowy** | **44.100,00** |
| **1,6 16v ELX** | **119.711.0** | **1596/103** | **168** | **8,8** | **5-drzwiowy** | **45.360,00** |
| **1,9 D ELX** | **119.712.0** | **1910/63** | **141** | **7,2** | **5-drzwiowy** | **46.710,00** |
| **1,9 JTD ELX** | **119.713.0** | **1910/63** | **141** | **7,2** | **5-drzwiowy** | **49.950,00** |
| **1,6 16v Malibu** | **119.811.0** | **1596/103** | **168** | **8,8** | **5-drzwiowy** | **55.440,00** |
| **1,9 JTD Malibu** | **119.813.0** | **1910/63** | **141** | **7,2** | **5-drzwiowy** | **60.030,00** |

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Reg. szerokość kolumny kier. 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 - Przyst. pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna lampa podn. do góry zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.080,00 • 297 - Siedz. przed.z reg. 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 - Przes. dach zł 1.395,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy p.błotne przed. zł 180,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00

**MULTIPLA**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **SX** | **186.211.0** | **1581/103** | **170** | **8,6** | **5-drzwiowy** | **61.110,00** |
| **JTD 110 SX** | **186.231.0** | **1910/105** | **170** | **6,4** | **5-drzwiowy** | **67.050,00** |
| **Bipower SX** | **186.901.0** | **1581/103** | **168** | **8,9** | **5-drzwiowy** | **66.960,00** |
| **Bipower ELX** | **186.931.0** | **1581/103** | **168** | **8,9** | **5-drzwiowy** | **72.540,00** |

• 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

## 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 | 46.260,00 |
| 1,6 16v ACTIVE | 192.311.0 | 1596/103 | 185 | 7,3 | 3-drzwiowy | 48.600,00 |
| 1,6 16v DYNAMIC | 192.321.0 | 1596/103 | 185 | 7,3 | 3-drzwiowy | 52.470,00 |
| 1,8 16v DYNAMIC | 192.322.0 | 1747/133 | 202 | 8,0 | 3-drzwiowy | 56.070,00 |
| 2,4 20v ABARTH | 192.334.0 | 2446/170 | 215 | 9,7 | 3-drzwiowy | 78.930,00 |
| 1,9 JTD 80 ACTIVE | 192.317.0 | 1910/80 | 172 | 5,4 | 3-drzwiowy | 54.720,00 |
| 1,9 JTD 115 ACTIVE | 192.318.0 | 1910/115 | 192 | 5,3 | 3-drzwiowy | 57.690,00 |
| 1,9 JTD 115 DYNAMIC | 192.328.0 | 1910/115 | 192 | 5,3 | 3-drzwiowy | 61.560,00 |
| | | | | | | |
| 1,2 16v ACTIVE | 192.510.0 | 1242/80 | 172 | 6,3 | 5-drzwiowy | 47.250,00 |
| 1,6 16v ACTIVE | 192.511.0 | 1596/103 | 183 | 7,5 | 5-drzwiowy | 49.590,00 |
| 1,2 16v DYNAMIC | 192.540.0 | 1242/80 | 172 | 6,4 | 5-drzwiowy | 51.210,00 |
| 1,6 16v DYNAMIC | 192.541.0 | 1596/103 | 183 | 7,5 | 5-drzwiowy | 53.550,00 |
| 1,8 16v DYNAMIC | 192.542.0 | 1747/133 | 200 | 8,1 | 5-drzwiowy | 57.150,00 |
| 2,4 20v ABARTH | 192.554.0 | 2446/170 | 213 | 9,8 | 5-drzwiowy | 81.090,00 |
| 1,9 JTD 80 ACTIVE | 192.517.0 | 1910/80 | 172 | 5,4 | 5-drzwiowy | 55.710,00 |
| 1,9 JTD 115 ACTIVE | 192.518.0 | 1910/115 | 190 | 5,4 | 5-drzwiowy | 58.680,00 |
| 1,9 JTD 115 DYNAMIC | 192.548.0 | 1910/ 115 | 190 | 5,4 | 5-drzwiowy | 62.640,00 |

• 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 • 469 - Siedzenia tylne pochylane i przesuw. niezależnie zł 1.170,00 • 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 • 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 | 46.710,00 |
| 100 16V ELX | 185.310.1 | 1581/103 | 187 | 8,1 | 4-drzwiowy | 53.190,00 |
| Berlina 150 20V HLX | 185.333.1 | 1996/150 | 208 | 9,8 | 4-drzwiowy | 63.810,00 |
| Berlina JTD 110 SX | 185.204.1 | 1910/110 | 188 | 5,4 | 4-drzwiowy | 57.780,00 |
| | | | | | | |
| Weekend 100 16V SX | 185.900.1 | 1581/103 | 185 | 8,2 | 5-drzwiowy | 50.490,00 |
| Weekend 100 16V ELX | 185.910.1 | 1581/103 | 185 | 8,2 | 5-drzwiowy | 56.970,00 |
| Weekend 150 20V HLX | 185.933.1 | 1998/150 | 206 | 9,9 | 5-drzwiowy | 67.500,00 |
| Weekend JTD 110 SX | 185.904.1 | 1910/110 | 186 | 5,5 | 5-drzwiowy | 61.470,00 |
| Weekend JTD 110 ELX | 185.914.1 | 1910/110 | 186 | 5,5 | 5-drzwiowy | 64.170,00 |

• 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** |
| | **1,2 przeszklony** | **223.210.0** | **1242/65** | **142** | **7,7** | **3-drzwiowy** | **39.330,00** |
| | **1,9 D** | **223.112.0** | **1910/63** | **141** | **7,2** | **3-drzwiowy** | **43.380,00** |
| | **1,9 D przeszklony** | **223.212.0** | **1910/63** | **141** | **7,2** | **3-drzwiowy** | **44.460,00** |
| | **1,6 16v SX** | **223.311.0** | **1596/168** | **168** | **8,6** | **4-drzwiowy** | **44.910,00** |
| | **1,9 D SX** | **223.312.0** | **1910/63** | **141** | **7,7** | **4-drzwiowy** | **45.990,00** |
| | **1,9 JTD SX** | **223.313.0** | **1910/100** | **168** | **6,4** | **4-drzwiowy** | **49.680,00** |
| | **1,6 16v SX przeszklony** | **223.411.0** | **1596/168** | **168** | **8,6** | **4-drzwiowy** | **45.990,00** |
| | **1,9 D SX przeszklony** | **223.412.0** | **1910/63** | **141** | **7,7** | **4-drzwiowy** | **47.070,00** |
| | **1,9 JTD SX przeszklony** | **223.413.0** | **1910/100** | **168** | **6,4** | **4-drzwiowy** | **50.760,00** |
| | **Combi 1,6 16v SX** | **223.611.0** | **1596/168** | **168** | **8,6** | **4-drzwiowy** | **45.810,00** |
| | **Combi 1,9 D SX** | **223.612.0** | **1910/63** | **141** | **7,7** | **4-drzwiowy** | **47.250,00** |
| | **Combi 1,9 JTD SX** | **223.613.0** | **1910/100** | **168** | **6,4** | **4-drzwiowy** | **50.580,00** |
| | • 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**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *FURGON* | | | | | | |
| **2,0 JTD KRÓTKI 2850mm** | **243.3L2.0** | **1997/84** | **136** | | **4-drzwiowy** | **66 510,00** |
| **2,3 JTD KRÓTKI 2850mm** | **243.3L3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **71 370,00** |
| **2,0 JTD ŚREDNI 3200mm** | **243.4L2.0** | **1997/84** | **136** | | **4-drzwiowy** | **70 020,00** |
| **2,3 JTD ŚREDNI 3200mm** | **243.4L3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **74 070,00** |
| **2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm** | **243.4G3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **76 950,00** |
| **2,3 JTD ŚREDNI 3200mm** | **244.4L3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **76 320,00** |
| **2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm** | **244.4G3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **79 200,00** |
| **2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm** | **244.4G5.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **81 900,00** |
| **2,8 JTD POD. DACH 4x4 ŚREDNI 3200mm** | **247.4G5.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **107 460,00** |
| **2,3 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm** | **244.5G3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **81 900,00** |
| **2,8 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm** | **244.5G5.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **84 600,00** |
| **2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm** | **245.4G3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **83 610,00** |
| **2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm** | **245.4G5.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **85 500,00** |
| **2,3 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm** | **245.5G3.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **85 500,00** |
| **2,8 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm** | **245.5G5.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **88 200,00** |
| *CABINATO* | | | | | | |
| **2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm** | **243.3C2.0** | **1997/84** | **128** | | **2-drzwiowy** | **60 120,00** |
| **2,0 JTD 11Q KRÓTKI 3200 mm** | **243.4C2.0** | **1997/84** | **128** | | **2-drzwiowy** | **62 820,00** |
| **2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm** | **244.4C2.0** | **1997/84** | **128** | | **2-drzwiowy** | **65 880,00** |
| **2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm** | **244.4C3.0** | **2286/110** | **143** | | **2-drzwiowy** | **69 930,00** |
| **2,3 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm** | **245.5C3.0** | **2286/110** | **143** | | **2-drzwiowy** | **74 340,00** |
| **2,8 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm** | **245.5C5.0** | **2800/127** | **148** | | **2-drzwiowy** | **76 860,00** |
| **2,8 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm** | **245.5D5.0** | **2800/127** | **148** | | **2-drzwiowy** | **80 010,00** |
| **2,8 JTD MAXI PRZEDŁUZONY 4050 mm** | **245.6C5.0** | **2800/127** | **148** | | **2-drzwiowy** | **78 750,00** |
| *DUCATO OSOBOWY / AMBULANS* | | | | | | |
| **2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.** | **243.3P4.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **80 820,00** |
| **2,8 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.** | **243.3P6.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **83 250,00** |
| **2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm** | **244.4Y6.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **79 740,00** |
| **2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.** | **244.4K4.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **81 630,00** |
| **2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.** | **244.4K6.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **84 150,00** |
| **2,3 JTD ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.** | **244.4J4.0** | **2286/110** | **149** | | **4-drzwiowy** | **83 700,00** |
| **2,8 JTD MAXI 3700 mm 15 os.** | **245.5M6.0** | **2800/127** | **152** | | **4-drzwiowy** | **103 770,00** |

• 007 Aut. skrz. bieg. zł 8 910,00 • 008 Ster. zdalne otw./zam. zł 405,00 • 015 ASR zł 540,00 • 016 ABS zł 2.160,00 • 025 Klimat. man. zł 4 500,00 • 025 Klimat. man. dla wers. osob. zł 9 000,00 • 028 Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 648,00 • 029 Szyba tylna ogrzew. zł 486,00 • 030 Szyby aterm. zł 315,00 • 033 Wskaź. poz. oleju silnik. zł 135,00 • 036 Zwięk. ramię lust. zewn. zł 180,00 • 041 Dwa lust. elektr. reg. zł 810,00 • 042 Kit mont. 2350 mm zł 180,00 • 055 Drzwi boczne przes. po stronie kier. zł 1.080,00 • 062 Zaw. tylne extra seria zł 540,00 • 072 Inst. do radia zł 0,00 • 077 Zaw. tylne z podw. resorami zł 720,00 • 078 Czujnik martwego pola w lust. bocz. zł 1.350,00 • 081 Przyst. do mont. dodatk. akumul. zł 225,00 • 082 Ins. do radia /kable+antena+głośnik/ zł 315,00 • 089 Alternator wzmoc. + HEAT FLANGE zł 630,00 • 097 Światła przeciwmg. zł 540,00 • 102 Wycier. refl. zł 540,00 • 133 Autom. ogrz. WEBASTO z progr. zł 2.295,00 • 141 Opony wzmoc./do trans. ciężk./ zł 360,00 • 143 Opony do CAMPING CAR zł 702,00 • 169 Red. biegów zł 7 200,00 • 197 Fart. przeciwbł. kół tyln. 0,00 • 200 Dod. ogrz. zł 675,00 • 204 Dod. klim. zł 4 500,00 • 205 Ogrz. WEBASTO zł 3 195,00 • 210 Lakier metal. zł 1.080,00 • 213 Autoalarm wol. zł 1.080,00 • 245 Ster. radioodt. w kierow. zł 360,00 • 263 Syst. telemat. /L1/ zł 5 040,00 • 269 Radionaw. /L2/ zł 6 030,00 • 288 Skrz. do CABINATO zł 5 850,00 • 309 Wył. akum. 657,00 • 316 Kamera do widoku wst. zł 1.485,00 • 360 Podw. dach zł 2.700,00 • 361 Zabezp. przes. ład. zł 0,00 • 381 Zab. przest. ład. zł 1.440,00 • 414 Autoradio HIGH zł 1.395,00 • 416 Cruise control zł 1.170,00 • 428 Elektr. podn. szyb przed. + centr. zamek zł 1.125,00 • 451 Autoradio pods zł 1.125,00 • 453 Podg. siedz. kier. 405,00 • 465 Lodówka zł 1.260,00 • 467 Dod. schow. pom. siedz. kier. i pas. zł 450,00 • 475 Uchwyt na drab. i osł. szyb tyl. zł 1.260,00 1.400,00 • 500 Pod. pow. kier. zł 0,00 • 502 Pod. pow. pas. zł 1.170,00 • 505 Bocz. pod. pow. zł 1.170,00 • 508 Syst. wsp. przy park. zł 855,00 • 519 Tyl. podw. drzwi oszkl. 0,00 • 520 Drzwi bocz. przes. i oszkl. zł 180,00 • 526 Wyp. okien bocz. zł 180,00 • 527 Drzwi bocz. przes. elektr. zł 2.700,00 • 563 Chow. st. dla p. drzwi bocz. przes. zł 1.800,00 • 619 Drzwi tylne otw. 270° zł 720,00 • 633 Szyby bocz. przes. /3 rząd/ zł 720,00 • 640 Siedz. kier. amort. zł 1.800,00 • 644 Szyby bocz. przes. /2 rząd/ zł 360,00 • 650 Tachograf zł 2.250,00 • 728 Tapic. wel. zł 450,00 • 742 Belka tylna, kosz na koło zap. zł 0,00 • 747 Fart. pbłot. kół przed. zł 162,00 • 782 Akum. wzm. zł 90,00 • 802 Lakier extras. do zam. flot. zł 900,00 • 923 Gniazdo 12V w przes. ład. zł 45,00 • 833 Inst. pod tel. kom. zł 180,00 • 839 Kieszeń po str. pas. zł 45,00 • 845 Zam. schow. w des. rozd. zł 90,00 • 878 Kołpaki zł 162,00 • 903 Syst. tel. z naw. pikt. /L3/ zł 6 930,00 • 904 Syst. tel. z naw. pikt. /L4/ zł 9 000,00 • 916 Ogran. przes. zł 135,00 • 939 Blok. dyf. zł 2.700,00 • 965 3 rząd siedz. z poch. oparc. zł 1.800,00 • 983 Drążek stab. zł 180,00

# Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 9 kwietnia 2002 r.

| | | |
|---|---|---|
| 1. Fiat Polska Sp. z o.o. | Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa<br>Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352<br>Prezes Zarządu: Enrico Pavoni | reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce |
| 2. Fiat Auto Poland SA | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834<br>Prezes Zarządu: Enrico Pavoni | produkcja samochodów osobowych |
| 3. Teksid Poland SA | Ul. Komorowicka 53, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8135148, Fax (0-33) 8135432<br>Prezes: Riccardo Tarantini | produkcja odlewów dla przemysłu samochodowego |
| 4. New Holland Bizon Sp. z o.o. | Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock<br>Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605<br>Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak | produkcja maszyn rolniczych |
| 5. Magneti Marelli Poland SA | Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec<br>Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618<br>Prezes Zarządu: Adriano Fontana | produkcja części samochodowych |
| 6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o. | Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec<br>Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340<br>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<br>Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058<br>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<br>Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618<br>Prezes Zarządu: Adriano Fontana | produkcja części samochodowych |
| 9. Comau Poland Sp. z o.o. | Ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy<br>Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440<br>Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono | produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego |
| 10. FiatAvio Polska Sp. z o.o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8132162, Fax (0-33) 8132128<br>Prezes Zarządu: Leonardo Caroni | prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych |
| 11. Iveco Poland Sp. z o.o. | Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa<br>Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318<br>Prezes Zarządu: Natale Rigano | import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych |
| 12. Business Solutions Polska Sp. z o.o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108<br>Prezes Zarządu: Enrico Pavoni | administracja księgowa, personalna i płace |
| 13. ITS-GSA Polska Sp. z o.o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8134044, Fax (0-33) 8134043<br>Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi | usługi softwarowe i hardwarowe |
| 14. Ingest Segim Polska Sp. z o.o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8132669, Fax (0-33) 8135444<br>Prezes Zarządu: Enrico Pavoni | zarządzanie i utrzymanie nieruchomości |
| 15. Sadi Polska Sp. z o.o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113<br>Prezes Zarządu: Carlo Gatto | usługi celne |
| 16. Fiat Bank Polska SA | Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa<br>Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849<br>Prezes Zarządu: Andrzej Bąk | usługi bankowe |
| 17. Fiat Finance Polska SA | Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa<br>Tel. (0-22) 6074825, Fax (0-22) 6074853-54<br>Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo | usługi faktoringowe i leasingowe |
| 18. Toro Poland Investments Sp. z o.o. | Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa<br>Tel. (0-22) 6074371, Fax (0-22) 6074375<br>Prezes Zarządu: Diego Biondo | usługi ubezpieczeniowe |
| 19. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA | Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa<br>Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451<br>Prezes Zarządu: Paweł Bisek | ubezpieczenia majątkowe |
| 20. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA | Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa<br>Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451<br>Prezes Zarządu: Paweł Bisek | ubezpieczenia na życie |
| 21. SIRIO Polska Sp. z o. o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333<br>Prezes Zarządu: Mario Liberale | ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny |
| 22. MIDAS Polska Sp. z o. o. | Ul. Żwirki i Wigury 81, 02-091 Warszawa<br>Tel. (0-22) 6686431, Fax (0-22) 6686437<br>Prezes Zarządu: Jerzy Kaczmarek | naprawa samochodów i sprzedaż części zamiennych |

## Joint Ventures

| | | |
|---|---|---|
| 1. Fiat-GM. Powertrain Polska Sp. z o.o. | Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451<br>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<br>Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988<br>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