fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 40 - PAŹDZIERNIK 2002

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Alfa 147 GTA ciąg dalszy mitu

FIAT PUNTO.
POCHWAL SIĘ WSZYSTKIM.

DWA LATA GWARANCJI BEZ LIMITU KILOMETRÓW

Są rzeczy, którymi nie możesz przestać się chwalić. Fiat Punto ma ich mnóstwo. Gama 5 silników, a wśród nich dynamiczny i ekonomiczny silnik 1.9 JTD 85 KM. Sześć wersji wyposażenia, a w nich między innymi: dwustopniowe wspomaganie kierownicy, radio z CD, 6 głośników oraz 100-watowy subwoofer, komputer pokładowy i nawet 6 poduszek powietrznych. Wszystko to dopasowane do Twoich potrzeb. Wybierz Punto dla siebie i pochwal się wszystkim.

EURO NCAP ★★★★

CENA JUŻ OD 27 900 ZŁ ALBO PAKIET UBEZPIECZEŃ ZA DARMO!

Oferta ograniczona w czasie. Szczegóły u dealerów.

koszt połączenia:
1 jedn. taryfikacyjna TP S.A.
☎ **0 801 19 19 19**

www.fiat.pl

FIAT

w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 40 – październik 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: Adam Gębuś
tel.: 033/813 27 61

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

Dyrektor Artystyczny: Maciej Feodorów

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

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

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

4 O tym się mówi

6 Ze świata Fiata

8 Chwila refleksji:
Krzysztof Jasiński

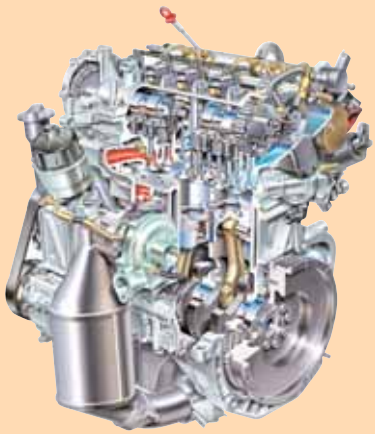
10 Prezentujemy Alfę 147 GTA,
Stilo SW i Ferrari Enzo

22 Nowa gama Seicento

24 Fiat Avio
na polskich skrzydłach

18 Wizyta władz Fiata Auto

20 Diesel przyszłości



27 Zintegrowany System
Zarządzania w FAP

30 Nowy wizerunek Bizona

34 Spadkobiercy Teksidu Poland

36 Lingotto, wrota do sztuki

40 Szósta edycja Overlandu

48 X-lecie BKS „Stal"

50 Festiwal
Kompozytorów Polskich

51 Śląska Jesień Gitarowa

52 Tour de Pologne

53 4 Asy Fiat Auto Poland

54 Ekonomia: Wymieszana Europa

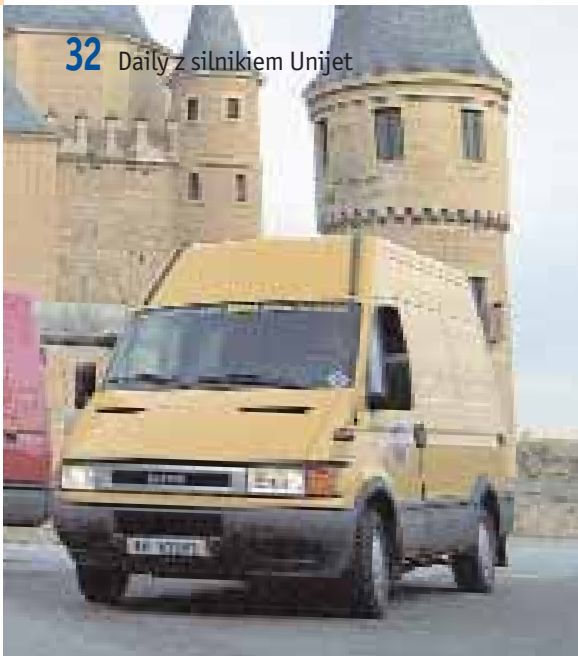
56 Podróże: Istambuł

58 Video: Filmy na dobry wieczór

59 Książki: Różne poziomy relaksu

60 Osobliwości: Głód to zdrowie

62 Cennik samochodów



32 Daily z silnikiem Unijet

O tym się mówi

Stilo w Stilo

„Wakacje letnie od kilku lat spędzam nad Bałtykiem, w urokliwej miejscowości o nazwie Stilo. W tym roku do Stilo zawiózł mnie model Stilo" – tak napisał do naszej redakcji Antoni Hendzel. Samochód, w ramach jazdy próbnej, udostępniło pracownikowi Comau Poland Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland w Bielsku-Białej. W miejscowości o tej samej nazwie, która oddalona jest 15 km od Łeby, nowy model wzbudził oczywiście ogromne zainteresowanie. Nie tylko z powodu nazwy, ale również niezwykle bogatego wyposażenia, jak na samochody tego segmentu. Można to docenić – zdaniem pana Hendzla – podczas tak dalekich podróży.

Poświadczenie certyfikatów

W czerwcu br., w spółce Automotive Lighting Polska Sosnowiec, która zajmuje się produkcją lamp i reflektorów samochodowych, specjaliści z TÜV Rheinland-Berlin Brandengurg przeprowadzili audyt nadzorujący, mający na celu sprawdzenie, czy spełniane są wymagania wynikające z norm ISO/TS 16949.
Ponieważ nie stwierdzono żadnych niezgodności, poświadczono certyfikat ISO/TS 16949, uzyskany przez Automotive Lighting Polska 27 sierpnia 2001 roku.
W następnych dniach podobne audyty przeprowadzono także w Magneti Marelli Exhaust Systems Polska w Dąbrowie Górniczej, produkującej układy wydechowe oraz Magneti Marelli Suspension Systems Poland w Bielsku -Białej i Tychach, zajmującej się produkcją zawieszeń samochodowych. Także tutaj potwierdzono uzyskane w ubiegłym roku certyfikaty ISO/TS 16949.

NH BIZON ZMIENIA NAZWĘ

CNH Global N. V. z ponad 280 jednostkami na całym świecie upraszcza swoje struktury i poprawia obsługę klientów oraz dealerów. Efektem tych działań jest również zmiana nazwy płockiej firmy na CNH Polska Sp. z o. o.
W ten sposób CNH koncentruje się na swej zasadniczej działalności, zmierzającej do tworzenia i dalszego wzmacniania różnych marek na różnych rynkach.
Działanie to nie będzie miało wpływu na organizacje przemysłowe i handlowe. Firma pozostanie nadal zaangażowana w strategię wielu sieci dystrybucyjnych i marek.
CNH jest czołowym producentem ciągników rolniczych i kombajnów zbożowych na świecie, trzecim największym producentem maszyn budowlanych i posiada najszerszy w branży wachlarz usług finansowych. Przychody w 2001 wyniosły ponad 9.7 miliarda dolarów. Centrala firmy ma swą siedzibę w Stanach Zjednoczonych, a sieć dealerów i dystrybutorów CNH umiejscowiona jest w ponad 160 krajach. Produkty rolnicze CNH sprzedawane są pod markami Case IH, New Holland, Steyr i Bizon, natomiast maszyny budowlane – m. in. Case, New Holland Construction, Fiatallis, Fiat-Kobelco, Link-Belt i O&K.

Polacy w Centro Pilota

W Centro Pilota w Beinasco koło Turynu przeprowadzana jest obecnie weryfikacja procesu uruchomienia nowego modelu, którego produkcję przewidziano w Zakładzie Karoserii w Tychach.
Z procesem produkcyjnym w Beinasco, w okresie od września do grudnia 2002 r., zapozna się ponad 300 pracowników Fiat Auto Poland. Koordynatorem Projektu jest inż. Janusz Mikotowicz.
Proces szkoleniowy prowadzony jest we współpracy z ISVOR Fiat. Przeszkoleni we Włoszech pracownicy, którzy zapoznają się z produktem, podzielą się później swoją wiedzą z kolegami w czasie uruchamiania produkcji samochodu w Polsce, podczas tzw. preserii. Szkolenie objęło w pierwszej kolejności pracowników Spawalni, którzy pracę rozpoczęli w dniu 2 września 2002 r. Pierwsze nadwozie nowego modelu zeszło z linii 13 września a 14 października br. został uruchomiony silnik w pierwszym gotowym samochodzie na końcówce linii montażowej.
W niedzielę 13 października grupę 114 pracowników FAP przebywających na szkoleniu, uczestniczących na Placu Świętego Piotra w Rzymie w uroczystym Angelus, przywitał Papież Jan Paweł II słowami „Pozdrawiam licznie tu zebraną grupę pracowników Fiat Auto Poland z Bielska i z Tychów."

Fiat Stilo nagrodzony w Brazylii

Ostatnie dzieło projektantów Fiata otrzymało w Brazylii tytuł „Top Car TV – dla najlepszego samochodu w kraju". Werdykt wydało jury złożone z 14 specjalistycznych dziennikarzy telewizyjnych. Fiat Stilo w ogólnej klasyfikacji wyprzedził Forda Focus, GM Meriva, Toyotę Corolla i VW Polo, z którymi musiał współzawodniczyć pod kątem zaawansowania technologicznego, części mechanicznych, zużycia paliwa, dynamiczności, bezpieczeństwa, stylu, wygody i kosztów. Zwycięstwo w konkursie potwierdzone zostało dodatkowo sukcesem rynkowym: planowano sprzedaż 2000 pojazdów w ciągu pierwszego miesiąca po wprowadzeniu na rynek, tymczasem wynik ten osiągnięto już po pierwszych dwóch tygodniach, w tym samym czasie przeprowadzono ponad 7000 próbnych jazd. Fiat Brasile zdobył jeszcze trzy inne wyróżnienia przyznane przez to samo jury: za najlepsze biuro prasowe w przemyśle motoryzacyjnym, za najlepszą kampanię reklamową wyrobu (reklamę Fiata Palio) oraz za najlepszą kampanię reklamową marki (film poświęcony 25-letniej obecności Fiata w Brazylii).

Lista nagrodzonych dzieci pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, którzy uzyskali dobre wyniki w nauce w kategorii magister/dyplom lekarza. Nazwisk tych zabrakło w poprzednim numerze FWN z powodu wysokiej aktywności chochlika drukarskiego. Przepraszamy.

Automotive Lighting Polska Sp. z o. o. Chojnicki Jakub, Łagoń Wojciech, Walterowska Marta ***Business Solutions Polska Sp. z o. o.*** Kubica Joanna, Morawiecka-Świstak Katarzyna, Polak Joanna, Puskarczyk Łukasz, Sztuka Katarzyna ***Comau Poland Sp. z o. o.***, Broda Sylwia, Brycz Anita, Chodorek Mariusz, Furmankiewicz Agnieszka, Haraf Piotr, Kućmierz Marcin, Pośpiech Alicja, Proszkiewicz Ewa, Wawrzyczek Katarzyna, Wolska Monika ***F. A. Powertrain Polska Sp. z o. o.***, Kotowski Seweryn, Kukulska Edyta, Mikler Przemysław, Pawelec Renata, Pytlik Anna, Warcholińska Katarzyna, ***Fiat Auto Poland SA*** Białoń Michał, Czuwała Beata, Ficek Jakub, Gęga Adrian, Knapik Katarzyna, Krosman Anna, Kulej Izabela, Małysz Bożena, Marek Małgorzata, Molenda Michał, Mreńca Marta, Pytlowany Katarzyna, Rososińska Ewa, Skrzypczyk Monika, Stańczak Joanna, Świstak Wojciech, Wróbel Piotr ***Fiat Polska Sp. z o. o.***, Sojka Edyta ***GM Fiat WW Purchasing Poland Sp. z o. o.*** Diaków Grzegorz, Torczewski Kamil, ***Ingest Segim Polska Sp. z o. o.***, Krzykała Małgorzata, Tyla Magdalena, ***ITS-GSA Polska Sp. z o. o.*** Doroszuk Agnieszka, Śliż Piotr, ***New Holland Bizon Sp. z o. o.*** Gapińska Joanna, Gocała Mariusz, Kostun Joanna, Kutycka Anna, Kwiatkowska Anna, Macińska Ilona, Majchrzak Agnieszka, Panak Michał, Reńda Izabela, Wronka Aneta ***Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o. o.*** Janowska Magdalena, Proksa Małgorzata, Wąsik Anna, Wołowiec Dariusz ***Teksid Poland SA*** Borgieł Dagna, Bystroń Katarzyna, Cyrkler Alicja, Dej Katarzyna, Ferfecka Barbara, Gancarczyk Paulina, Głuszek Dagmara, Hopp Agnieszka, Kaczmarczyk Robert, Kajstura Krzysztof, Kopacz Dorota, Koska Katarzyna, Krzempek Zbigniew, Mendrek Sebastian, Pudełko Beata, Rybica Klaudia, Szarzec Katarzyna.

1

2

3

1. MISTRZOWIE PIŁKI NOŻNEJ W FIAT AUTOMÓVEIS

Kilku piłkarzy drużyny mistrzów świata w piłce nożnej, tzn. Cafu, Roberto Carlos, Gilberto Silva i Dida (na zdjęciu wraz z kierownictwem przedsiębiorstwa) odwiedziło pracowników Fiat Automóveis w Brazylii, by świętować zdobycie tytułu mistrza. W czasie wizyty piłkarze złożyli swoje autografy na pięciu samochodach (jedno Doblo, dwa Palio, jedno Palio Weekend i jedna Siena), które firma podarowała na cele charytatywne. Zostaną one wystawione na licytację, z której dochód zasili Fundację kapitana drużyny brazylijskiej Cafu, działającą na rzecz edukacji brazylijskich dzieci i młodzieży.

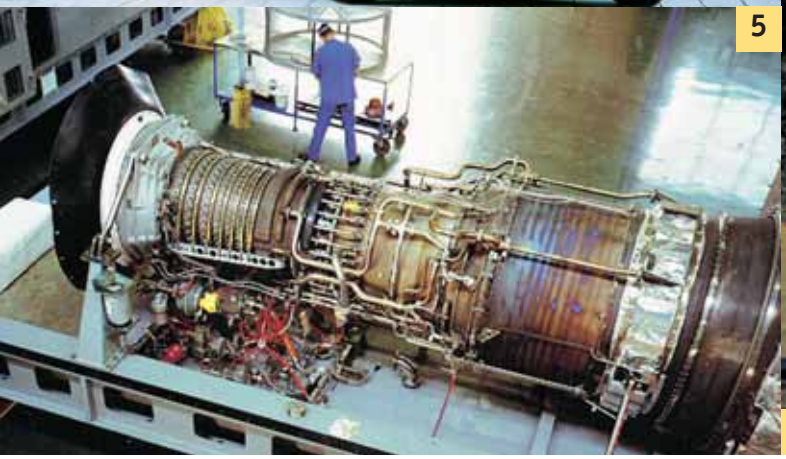
2. WOZY PRZECIWPOŻAROWE DLA CZTERECH KRAJÓW

Dzięki szerokiej gamie pojazdów Fire Fighting Division, firma Iveco powiększyła swój portfel zamówień o nowe kontrakty. Kontrolowana przez nią francuska spółka Camiva, podpisała opiewającą na 10 mln $ wieloletnią umowę na dostawę wozów przeciwpożarowych z Junta Nacional de Cuerpos de Bomberos z Cile. Natomiast Iveco Magirus Brandschutztechnik dostarczy 36 pojazdów do obrony cywilnej MSW Niemiec i 41 pojazdów do Wenezueli. Oprócz tego, Iveco Mezzi Speciali (Iveco Transport Specjalny) zawarło kontrakt z włoskim MSW na dostawę 20 drabin o długości 30 metrów.

3. FIAT I ŚRODOWISKO, POUCZAJĄCY PRZYKŁAD

W Londynie podczas forum na temat odpowiedzialności producentów za środowisko, Fiat został podany za wzór i poproszony o przedstawienie swojej działalności w tej dziedzinie. Zaprezentował ją dyrektor generalny odpowiadający za działalność środowiskową Grupy Fiata Ignazio Scola oraz odpowiedzialny za ten obszar w Fiat Auto Vincenzo Ruocco. Obaj menedżerowie opisali innowacje poczynione w procesach przemysłowych (na zdjęciu: zakład w Melfi) i w produktach, jak również projekty dotyczące zrównoważonej mobilności i wyniki osiągnięte w poszanowaniu środowiska.

4


5

6

4. PIERWSZE MIEJSCE DAILY IVECO W NIEMCZECH

W tradycyjnym teście porównawczym, zorganizowanym przez wydawnictwo Euro Transport Media ze Stuttgartu oraz Targi w Lipsku, gama samochodów Daily zdobyła w Niemczech pierwsze miejsce wśród pojazdów użytkowych do 3,5 ton. Jest to dla spółki Iveco prestiżowy sukces.

Do tytułu konkurowało 17 pojazdów w trzech kategoriach. Dwudniowe testy przeprowadzono na ustalonych trasach przez dwudziestu pięciu szefów dużych firm transportowych, którzy ocenili pojazdy pod kątem łatwości manewrowania, komfortu, funkcjonalności i designu.

5. TURBINY FIATAVIO DLA FREGAT HORYZONT

FiatAvio będzie dostawcą turbin gazowych LM2500 przeznaczonych dla nowych fregat klasy Horyzont użytkowanych przez włoską i francuską marynarkę wojenną. Umowa zawarta z włoskim Fincantieri oraz francuskim DCN jest częścią współpracy, która przewiduje budowę czterech jednostek – dwóch dla każdego kraju – na ponad 6 tys. ton każda. FiatAvio dostarczy do nich turbiny gazowe wraz z wszystkimi dodatkowymi instalacjami oraz systemami kontroli. Nowe zlecenie zwiększa do dwunastu liczbę zamówień na moduły napędowe, które FiatAvio otrzymał w ciągu ostatnich miesięcy.

6. ALFA GIULIA KOŃCZY CZTERDZIEŚCI LAT

27 czerwca 1962 roku na torze w Monzy (Włochy) zadebiutował jeden z modeli, który przyniósł największą sławę Alfie Romeo: Giulia 1600 TI. Dzisiaj model ten kończy 40 lat. Samochód odznaczał się nowoczesną i oryginalną na owe czasy sylwetką, dopracowaną pod względem aerodynamiki. Pod maską posiadał klasyczny silnik czterocylindrowy dwuwałowy modelu Giulietta o pojemności powiększonej do 1570 cm^3 i mocy 90 KM. Maksymalna prędkość wynosiła 165 km/h. Produkcja modelu Giulia trwała do 1976 roku i przekroczyła liczbę ponad pół miliona egzemplarzy.

Chwila refleksji

Krzysztof Jasiński

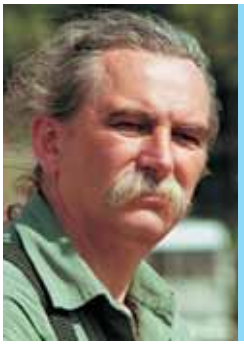
Mam swoje marzenia

Kiedy człowiek mierzy swój czas, patrzy albo za siebie, albo przed siebie. Najtrudniej dostrzegać teraźniejszość. Zawsze starałem się zrozumieć rzeczywistość – mówi twórca Teatru STU.

Gdy myślę o tym, co potrafię, co lubię, to wszystko dziś kumuluje się w świecie muzycznym – więcej przygotowuję teraz widowisk muzycznych, niż dramatycznych. Choć muszę przyznać, że zawsze lubiłem muzykę, ona jest mi bliska – od Beethovena po jazz. Na dodatek mam żonę (Beata Rybotycka – dop. TB), która rano śpiewa w domu. I córkę, jedenastoletnią Zochę, która gwizdanie odziedziczyła po dziadku...

Kiedyś rzeczywiście więcej pracowałem w Krakowie. Teraz – poza nim. W Krakowie staram się jednak przygotować przynajmniej jeden spektakl w roku, pozostałe gdzie indziej. W minionym sezonie teatralnym np. w Poznaniu, w Teatrze Wielkim, wyreżyserowałem operę „Rigoletto" Verdiego oraz plenerowego „Makbeta", a w Warszawie, w Teatrze Komedia, klasyczny musical „Chicago".

Wiele już zrobiłem przedstawień, ale największym wydarzeniem teatralnym, jakie mam w repertuarze, jest „Hamlet". Cóż, każdy z reżyserów marzy o tym, żeby zbliżyć się do Szekspira, więc Teatr STU – i ja – zrobiliśmy sobie taki prezent na 35-lecie sceny; udało się zebrać wszystkie pokolenia aktorów związanych ze STU, zadebiutowała jedynie Anna Dymna, która wcześniej nie grała w naszym repertuarze.



fot. Jan Zych

Krzysztof Jasiński. Założyciel i dyrektor Teatru STU, twórca telewizyjnych benefisów. Aktor, reżyser widowisk plenerowych (m. in. Kantata Auschwitz-Birkenau, Expo-Sewilla, Uniwersjada w Zakopanem, Expo-Lizbona) oraz widowisk telewizyjnych. Był dyrektorem i redaktorem naczelnym ośrodka TVP w Krakowie.

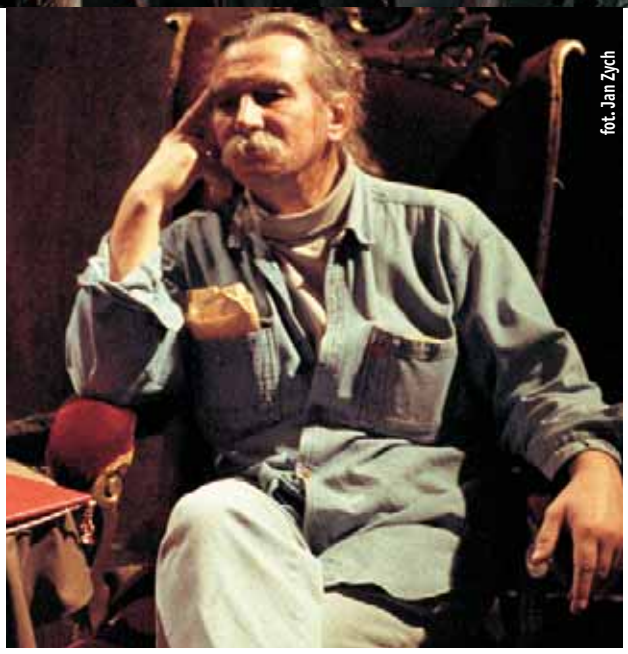
Czy oddaliłem się od czegoś, co wcześniej robiłem? Nie, to nie tak! Nadal uprawiam wszystkie gatunki. Nadal reżyseruję wielkie widowiska plenerowe. Ostatnie z nich miało miejsce w Zakrzewie pod Poznaniem, w przyszłym roku planuję operę we Wrocławiu – część akcji przedstawienia ma się toczyć na wodzie, jest bowiem takie cudowne miejsce na Odrze...

Takim żywiołem teatru, w którym jestem najbardziej rozpoznawany, to benefisy w Teatrze STU prezentujące najwybitniejsze osobistości sztuki polskiej. W telewizji są one pokazywane od lat co najmniej dwunastu. Ile ich w sumie było? Nie liczę. Pamiętam tylko, że w cyklu tych wielkich jako pierwszy wystąpił Andrzej Wajda – i było to jeszcze w stanie wojennym.

Gdy po odzyskaniu wolności w Polsce wszystko się zmieniło, skończyła pewna epoka. Sądziłem wtedy, że Teatr STU nie potrafi odnaleźć się w nowej rzeczywistości – żyliśmy przecież nie tyle może nawet z buntu, co z wroga, wszystko co robiliśmy było skierowane przeciw systemowi – od „Spadania" wystawionego w 1970 roku, po „Czekając na Godota" Becketta (1992). Stało się jednak inaczej. Udało się wypracować nową formułę teatru; bodaj pierwsi w Polsce stworzyliśmy teatr impresaryjny, menedżerski – bez etatowego zespołu aktorskiego. Tyle, że teraz wokół STU utworzył się... znów zespół. Artystów gromadzą tym razem już nie etaty, a idea tworzenia czegoś ciekawego, co ma wpływ również na repertuar. To bardzo ważne...

Mówi pani, że w wielu wypadkach byłem prekursorem, pierwszy torowałem innym drogę. Jest w tym coś z prawdy. Zawsze staram się zrozumieć rzeczywistość, a ze zrozumienia jej odpowiedzieć na pytania: w jakim miejscu jest teraz teatr? Jakim chciałoby się go widzieć?

fot. Jan Zych



fot. Jan Zych

Bo dla mnie sztuka teatralna – oparta przede wszystkim na słowie – w dużej mierze polega i na formie. Operowanie formą decyduje bowiem o jej żywotności, o aktualności. Dlatego robię teatr nie tylko dla wielkiej widowni, ogromnej liczby widzów – ale również kameralny. I w żadnym razie nie chodzi mi wyłącznie o „igrzyska" (choć one są ważne). Raczej o wywołanie u widza wyższych wartości, które polegają m. in. na współprzeżywaniu, intensywnym odbiorze sztuki, uruchomieniu emocji.

Dużo pracuję, nie ukrywam. Ale nie ukrywam także, że coraz chętniej uciekam z miasta na swoją farmę na Mazurach – lat przecież mi przybywa. Moje wyjazdy to jednak nie tylko wypady w krzaki, czy z wędką na ryby (choć to ostatnie zajęcie bardzo lubię i wyspecjalizowałem się nawet w wędzeniu ryb, o czym – być może – wspólnie z kolegą-gastronomikiem napiszemy kiedyś książkę). Na Mazurach stworzyłem sobie sporą bibliotekę, więc i tam pracuję. Zwłaszcza, że wciąż mam wiele nowych pomysłów, niecodziennych projektów. Ot, marzenia. Jednym z nich jest np. wystawienie na Wawelu „Akropolis" Wyspiańskiego. Staram się nawet doprowadzić do realizacji tego widowiska...

Farma odległa o pięćset kilometrów od krakowskiego domu to dziś unikatowe miejsce, które od wielu, wielu lat – kawałek po kawałku – przeobrażam. Jakże ono wygląda teraz inaczej, niż wtedy, gdy były tu tylko puste pola?! Zmieniłem krajobraz. Na pięciu hektarach ziemi wyrosły już drzewa, jest piękny park, wokół budynków hasają psy i koty, a w stajni mamy – konie. Na Mazurach spędzam jakieś cztery miesiące w roku. Wpadam tam czasem na kilka dni, wyłączam telefon komórkowy, pracuję w ogrodzie. Albo jadę z rodziną, tam się nią cieszę. W wakacje, w rozmaite święta spotykamy się wszyscy razem. Mazury to matecznik. Miejsce, gdzie zjeżdżają się wszystkie moje dzieci, gdzie przyjeżdża już i wnuczek. Czy dziwić się, że tak bardzo mnie tam ciągnie... ■

notowała: Teresa Bętkowska

Alfa 147 GTA moc pod kontrolą

Stefania Castano

Powiększa się rodzina modeli GTA. Po modelach 156 i Sportwagon przyszedł czas na małą Alfę 147, która, choć jest samochodem do jazdy na co dzień, to osiągami i stabilnością na drodze nie ustępuje samochodom rajdowym.

GTA to legendarny skrót, który powstał w 1965 roku wraz z modelem Giulia Sprint. W 2001 roku odrodził się z modelem Alfa 156 a następnie Alfą Sportwagon. Dziś gama GTA wzbogaca się o kolejny model: 147 GTA. Osoby, dla których jazda samochodem jest prawdziwą pasją, odkryją w Alfie 147 samochód gwarantujący prawdziwe emocje i wyjątkową dynamikę jazdy na każdej drodze. Model GTA, poza tymi zaletami, oferuje bogatsze osiągi, mocniejsze hamulce i przyczepność do drogi właściwe modelom wyścigowym. Nieprzypadkowo skrót ten łączy i wyróżnia samochody, które są uosobieniem sportowego charakteru marki, modele odwołujące się do jej wyścigowych tradycji, wspaniałych zwycięstw i najwyższych technicznych rozwiązań.

Alfa 147 GTA stworzona została do szybkiej i bezpiecznej jazdy (w ramach dozwolonych limitów) i – przede wszystkim – z myślą o prawdziwej przyjemności prowadzenia, szczególnie po krętych drogach. Do kompaktowego modelu Alfy 147 o sportowym zacięciu, projektanci wprowadzili szereg głębokich zmian. Zachowana została, prawie nienaruszona, linia samochodu. Uległ zmianie natomiast silnik – jest nim dynamiczna jednostka napędowa o pojemności 3.2 litra, sześciu cylindrach w układzie V i 24 zaworach. Inna jest też geometria i ustawienie zawieszeń. Powstał samochód, który ze swoimi 250 KM jest najmocniejszy oraz najszybszy w tym segmencie samochodów i gwarantuje najwyższe osiągi: prędkość maksymalna 246 km/h, 6,3 sekundy do rozpędzania się od 0 do 100 kilometrów i 26,1 sekundy do pokonania 1 kilometra z pozycji startowej. ▶

Piękna i „bestia”

Niewielkie zmiany zewnętrzne w stosunku do wersji podstawowej modelu 147 odpowiadają wymogom technicznym. Na pierwszy rzut oka samochód jawi się szerszy, niższy i bardziej masywny. To właśnie szersze boki i zwężony tył sprawiają wrażenie, że jest on w ciągłym ruchu, nawet wtedy kiedy stoi. Przód modelu oddaje siłę i charakter właściwe marce. Dodatkowo właściwości te podkreślono reflektorami z czarnym tłem i poszerzonymi błotnikami, w których mieszczą się koła 225/47 o szerokości 17 cali. Szersze wloty powietrza (światła przeciwmgielne przesunięto bardziej w stronę zewnętrzną) i podkreślona tym samym szerokość pokrywy silnika, pozwalają wyobrazić sobie w jego wnętrzu wyjątkowo mocny silnik. Tył samochodu różni się od podstawowego modelu 147 od linii bagażnika w dół. Zderzak tylny – poza tym, że jest szerszy – pełni także aerodynamiczną rolę „wyrzucania” powietrza docierającego z przodu; sportowego charakteru dodają modelowi także podwójne owalne końcówki rur wydechowych (charakterystyczne dla tego modelu) samochodu i odmienna nakładka progu, łącząca oba błotniki. W modelu zastosowano obręcze kół o pięciu pierścieniach (alternatywnie bez dopłaty można wybrać obręcze ze stopu lekkiego typu promieniowego – podobne do wyścigowych). Wnętrze Alfy 147 GTA, jak w przypadku każdego sportowego samochodu, zaprojektowane zostało dla ▶

Olej napędowy i dynamika

Giancarlo Riolfo

Oksymoron, zgodnie z definicją słownika, to metaforyczne zestawienie wyrazów o przeciwstawnym, wykluczającym się wzajemnie znaczeniu np. wymowne milczenie. Jeszcze kilka lat temu wyrażenie „sportowy diesel” wydawałoby się absurdalnym.
Ale także dziś, kiedy silniki na olej napędowy wyrównały swoje osiągi z osiągami silników benzynowych, zestawienie takie może wydawać się dziwaczne.
A jednak nowy czterocylindrowy silnik 1.9 JTD z 16 zaworami stosowany w Alfach Romeo 147, 156 i Sportwagon, posiada dynamikę i temperament właściwe typowo sportowym silnikom. Jest to zasługa nowej głowicy, turbosprężarki o zmiennej geometrii i przede wszystkim elektronicznego systemu wtrysku Multijet, opracowanego przez Centrum Badań Fiata. Multijet, który powstał w wyniku ewolucji systemu common rail, pozwala na doprowadzenie paliwa poprzez całą serię szybko następujących po sobie wtrysków. Wpływa to na poprawę osiągów, redukcję zużycia paliwa i zdecydowane ograniczenie hałasu i emisji zanieczyszczeń.
Osiągi nowego silnika świadczą same o sobie. Moc 140 KM przy 4.000 obrotów – jak w najlepszych dwulitrowych silnikach benzynowych. Maksymalny moment wynosi 31 kgm przy 2000 obrotów i gwarantuje doskonałą zrywność.
Na przykład: Alfa 147 1.9 JTD osiąga maksymalną prędkość rzędu 206 kilometrów na godzinę i rozpędza się

Alfę 147 GTA stworzono z myślą o przyjemności prowadzenia, szczególnie po krętych drogach. Poniżej: Przekrój nowego turbodiesla 1,9 JTD 16v Multijet.

od zera do 100 kilometrów w 9,1 sekundy, co oznacza dwie dziesiąte sekundy mniej, niż w wersji dwulitrowego silnika benzynowego. Silnik ten sprawia przede wszystkim wrażenie silnika mocnego, który jest elastyczny już na niskich obrotach, a jednocześnie wykazuje odpowiednią zrywność i przyspieszenie potrzebne przy bezpiecznym wyprzedzaniu. Jest to silnik pozwalający na sportowe, a jednocześnie spokojne prowadzenie, w zależności od charakteru osoby zasiadającej za kierownicą.

Do projektu nowego silnika punktem wyjścia był najnowszej generacji silnik 1.9 JTD turbodiesel czterocylindrowy, produkowany w zakładzie w Pratola

► kierowcy. Dzięki regulatorom siedzenia, umieszczonym w jego dolnej części, możliwe jest ustawienie fotela kilka centymetrów nad podłogą. Miejsca w samochodzie jest wystarczająco dużo, aby mogła w nim wygodnie zasiąść osoba wysokiego wzrostu i masywnej postury. Regulowana przednia cześć fotela i wyprofilowane boki otulają wygodnie kierowcę. Obicia mogą być z tkaniny czerwonej, srebrzystej lub granatowej. Można także zamówić wersję w skórze, tak w kolorze czarnym, jak i dwukolorową.

Silnik zapierający dech

Już sam uchwyt dźwigni zmiany biegów zdradza prawdziwy charakter auta: sześć biegów, krótkie przełożenia, odpowiednio rozdzielone między sobą, służą do maksymalnego wykorzystania zalet silnika 3.2 o sześciu zaworach w układzie V, i pozwalają na osiągnięcie 246 km/h na szóstym biegu.

Mocny silnik jest wyjątkowo elastyczny już na niskich obrotach. Regularny i wysoki moment umożliwia jazdę na szóstym biegu przy 2000 obrotach na minutę i pozwala przyspieszać bez konieczności zmiany biegu.

Ta właściwość była celem prac inżynierów. Chodziło o to, aby samochód oferował wysokie osiągi i dawał wrażenie jazdy właściwe samochodom wyścigowym, możliwe do wykorzystania w codziennej jeździe. Aby zwiększyć moc z 220 KM w klasycznym silniku trzylitrowym V6

Serra. Poza głowicą z czterema zaworami na cylinder, największą nowością jest – jak pisaliśmy – nowoczesny system kontroli elektronicznej z systemem zasilania common rail Multijet, który wtryskuje olej napędowy pod ciśnieniem 1400 bar gwarantując wyjątkową sprawność. Wprowadzanie paliwa odbywa się w trzech wykalibrowanych wtryskach, następujących po sobie co trzy tysięczne sekundy dla uzyskania regularniejszego spalania. Centralka sterująca wtryskiem uwzględnia także warunki, w jakich funkcjonuje silnik. Niemniej złożona jest technologia doładowania. Turbosprężarka, jak wiadomo, to urządzenie pompujące

z 24 zaworami, który montowany jest w najwyższej gamie modeli Alfa 166 i GTV, do 250 KM w GTA, wystarczyło wprowadzić zmiany w rozrządzie, zasilaniu i elektronice. Dla łagodniejszego prowadzenia samochodu inżynierowie zmienili wałek rozrządu i tłoki zwiększając pojemność silnika do 3,2 litra i wydłużając skok tłoka do 78 milimetrów.

Zwiększenie pojemności silnika wymagało także innych zmian. Na przykład, opracowano na nowo software centralki sterującej silnika i zwiększono sprawność systemu chłodzenia. Dostosowano kanały ssące i wydechowe do nowych faz rozrządu. Wzmocniono przeniesienie napędu: zastosowano nowe półosie, powiększono sprzęgło, a sześciobiegową skrzynię wyposażono w szereg wzmocnionych elementów. Do obecnie montowanej mechanicznej skrzyni biegów dołączy w 2003 roku wersja selespeed o logice funkcjonowania podobnej jak w Formule 1, która pozwala na szybkie zmiany biegów podczas jazdy, tak na niskich, jak i wysokich obrotach.

Moc pod kontrolą

Tyle dodatkowych koni mechanicznych byłoby zbędnych, gdyby nie odpowiednia geometria ustawienia kół. Przednie zawieszenia czworoboczne zostały wzmocnione i wykalibrowane w oparciu o nowe wymogi. Zachowany został ich schemat (identyczny jak dla wyścigowych ▶

powietrze do cylindrów z wykorzystaniem energii gazów spalinowych.
Turbiny dużych rozmiarów pozwalają na osiągniecie wysokich mocy, lecz charakteryzują się dużą inercją, co powoduje opóźnienie w reakcji silnika szczególnie wtedy, gdy przyspiesza się na niskich obrotach.
Małe turbiny pozbawione są tej wady, lecz dają mniejsze osiągi. Turbina o zmiennej geometrii działa różnie w zależności od obrotów. Łączy korzyści obu wcześniej wymienionych turbin, ale pozbawiona jest ich wad.
Inne nowości dotyczą rozrządu z podwójnym wałem w głowicy z popychaczami hydraulicznymi: cichymi i bezobsługowymi.
A także wał korbowy i korbowody stalowe (w miejsce żeliwnych) dla zwiększenia wytrzymałości, tłoki chłodzone olejem i chłodnica oleju.
Silnik 1.9 JTD 16 zaworowy kompletuje sześciobiegowa skrzynia o sportowej charakterystyce. Nadbieg nadaje się szczególnie do jazdy autostradą, ale pozwala także na gwałtowne przyspieszenia.
Po zmianie biegu z 5 na 6 Alfa 147 1.9 JTD 16v przechodzi z 80 do 120 kilometrów na godzinę w 7,9 sekundy.
Liczne wprowadzone zmiany znajdują odzwierciedlenie także w ograniczonym zużyciu paliwa (5,9 litra na 100 kilometrów w cyklu mieszanym).
Dzięki postępowi technologicznemu, nowy silnik oferuje więcej potrzebując mniej.

Choć nowy model Enzo Ferrari kosztuje 665 tys. euro, wszystkie spośród 349 egzemplarzy serii limitowanej zostały już zamówione. Parametry tego klejnotu technologii warte są powyższej kwoty. Silnik 12 cylindrowy w układzie V o pojemności 6 litrów i mocy 660 KM doprowadza samochód do prędkości 350 km/h i pozwala na przyspieszenie od zera do 100 kilometrów w 3,65 sekundy. Linia nadwozia, wyrzeźbiona pod kątem aerodynamiki, zaprojektowana została przez Pininfarinę. Kolejną nowość wprowadza także marka bliźniacza, Ferrari – Maserati, prezentując model Trofeo (u góry). Wywodzi się on z modelu Coupe Cambiocorsa i uczestniczyć będzie w mistrzostwach marki rozgrywanych na siedmiu najbardziej prestiżowych torach wyścigowych Europy. Silnik o pojemności 4,2 litra posiada moc 413 KM i osiąga maksymalną prędkość przekraczającą 285 km/h.

► modeli jednoosobowych), który pozwala na precyzyjne prowadzenie i natychmiastową reakcję. W zawieszeniach tylnych została przeprojektowana geometria i elementy konstrukcji sprawdzonego i niezawodnego układu McPherson. Przedni napęd w Alfie 147 GTA, pozwalający na łatwe i elastyczne zachowanie samochodu, wzbogacony został o doskonałe zalety sportowego i wyjątkowo precyzyjnego prowadzenia. Cechy te są szczególnie cenione w dwóch przypadkach: na trasach mieszanych, gdy auto reaguje natychmiast i progresywnie na zakrętach oraz przy niskiej przyczepności kół do drogi – samochód można łatwo w tych warunkach kontrolować.

Przyklejona do asfaltu

Alfa 147 GTA nie kryje nieprzyjemnych niespodzianek. Podczas jazdy wydaje się przyklejona do drogi, a jej zachowanie jest przewidywalne zarówno na mokrej nawierzchni, jak i w niespodziewanych sytuacjach.

Samochód daje poczucie wyjątkowego bezpieczeństwa. Jest to zasługą takich systemów jak VDC, który kontroluje dynamikę pojazdu na zakrętach, systemu ASR, który redukuje poślizg kół w trakcie przyspieszania i systemu MSR regulującego moment hamowania podczas zmiany biegów.

Przednie tarcze hamulcowe, 305 milimetrowe wentylowane o podwójnych zaciskach hamulcowych typu Brembo, gwarantują najkrótszą drogę hamowania. System zabezpieczający przed blokowaniem kół ABS Bosch 5.7, zintegrowany jest z korektorem hamowania EBD i zapewnia maksymalną siłę hamowania na każdym kole (z zachowaniem przyczepności do podłoża), pełną kontrolę nad pojazdem przy wciśniętym do oporu pedale hamulca oraz automatyczne dostosowanie do różnych warunków jazdy. Wśród kompaktowych modeli o przednim napędzie trudno zatem znaleźć odpowiednik dla modelu GTA nie tylko pod względem mocy i osiągów, ale także możliwości całkowitego panowania nad 250 KM i momentem obrotowym 300 Nm niewątpliwie stanowiących o walorach projektu 147. ■

Na rynek wchodzi Fiat Stilo MPWagon

Nazywa się Fiat Stilo MPWagon. Nazwa ta łączy dwa odmienne pojęcia samochodowe, które w nowym modelu zostały harmonijnie połączone. Z jednej strony stylistyczna elegancja i łatwość prowadzenia charakterystyczne dla wersji station wagon, z drugiej – wszechstronność i modułowość pojazdu MPV (Multi Purpose Vehicle): od możliwości różnej konfiguracji siedzeń, po otwierany dach; od wygodnej pozycji prowadzenia, po większą wygodę wsiadania. Samochód mierzy 4,51 metra długości, 1,75 metra szerokości i 1,57 metra wysokości. Stilo SW charakteryzuje się inną w stosunku do wersji 3- i 5-drzwiowych pozycją ustawienia fotela kierowcy na korzyść łatwiejszego wsiadania do samochodu. Przestrzeń wnętrza dostosować można do indywidualnych wymogów, dzięki składanemu siedzeniu przedniemu i dwóm ruchomym siedzeniom tylnym, które można dowolnie przesuwać do przodu i do tyłu oraz składać niezależnie jedno od drugiego. I wreszcie pojemność bagażnika: 510 litrów, który po złożeniu siedzeń tylnych powiększa się do 1480 litrów. Jest to prawdziwy rekord. Klient może wybrać jeden z dwóch silników benzynowych: 1.6 16v o mocy 103 KM i 1.8 16v o mocy 133 KM, lub jeden z dwóch silników turbodiesel Common rail, oba o pojemności 1.9: pierwszy o mocy 80 KM, a drugi o mocy 115 KM. Samochód oferowany jest także z dwoma rodzajami wyposażenia (Actual i Dynamic) oraz w siedmiu kolorach nadwozia. W tej gamie każdy znajdzie auto dla siebie: z kompletnym wyposażeniem, lecz bez dodatkowych urządzeń lub też z wszystkimi dostępnymi dziś w samochodach funkcjami, łącznie z tymi, które w najbliższym czasie wprowadzone zostaną w samochodach wyższego segmentu. Fiat Stilo SW dysponuje wszystkimi atutami, które umożliwią mu pomyślne wejście na ponad 50 rynków.

Władze Fiata Auto w Polsce

Mirosława Malich, fot. M. Feodorów

W programie przezwyciężania trudnej sytuacji Fiata Auto przewiduje się, między innymi, odświeżenie gamy. W Polsce przewidziano produkcję dwóch wyrobów – w Tychach nowego modelu new small, w Bielsku-Białej – nowego silnika 1,3 JTD.

„Fiat Auto jest firmą notującą straty, doszliśmy jednak do ich źródeł i jesteśmy przekonani, że dzięki naszym działaniom, staniemy się konkurencyjni i powrócimy na drogę rozwoju" – powiedział w Tychach Giancarlo Boschetti.

Program uzdrowienia przedsiębiorstwa, dyrektor generalny i pełnomocny Fiata Auto zaprezentował po raz pierwszy w Turynie, w czerwcu br. (pisaliśmy o tym obszernie w poprzednim wydaniu Fiata Wokół Nas).

13 października przybył do Tych, by ze szczegółami programu zapoznać także kierownictwo i professional Fiat Auto Poland, dealerów oraz dostawców Fiata. W głównych założeniach plan obejmuje wszystkie sektory i obszary działalności przedsiębiorstwa. Oprócz przeprowadzonego już podziału Fiata Auto na cztery Jednostki Biznesowe (Fiat-Lancia-Samochody dostawcze; Alfa Romeo; Działalność Międzynarodowa; Usługi), zakłada reorganizację sieci handlowej, redukcję kosztów, poprawę jakości i lansowanie nowych wyrobów. Dzięki tym działaniom przedsiębiorstwo zamierza osiągnąć najpierw równowagę ekonomiczną, a następnie, w latach 2004-2005, zysk.

Konferencję prasową, która była częścią wizyty dyrektora pełnomocnego w Polsce, zdominowały pytania związane z planami Grupy wobec polskich zakładów. Giancarlo Boschetti zapewnił dziennikarzy o znaczącej roli rynku polskiego dla koncernu. „Nasze inwestycje w Polsce świadczą o intencji kontynuowania działalności w tym kraju – powiedział. – Fiat zainwestował do tej pory w Polsce ponad 2 mld dolarów, z czego 600 mln euro w uruchomienie produkcji nowego modelu w Tychach oraz nowego silnika 1,3 JTD w Bielsku-Białej".

Nowy model, o roboczej nazwie new small, produkowany będzie równolegle z Seicento. Gianni Coda, odpowiedzialny za Business Unit Fiat/Lancia/Samochody dostawcze powiedział, że model będzie należał do segmentu A. W przyszłym roku nastąpi uruchomienie jego wersji 5-drzwiowej, a za dwa lata, także 3-drzwiowej. Zakładana wielkość produkcji wyniesie 160 tys. aut rocznie, a wraz z wersją 3-drzwiową – 190 tys. Samochód produkowany będzie na rynek polski i na eksport. Według

◄ Od lewej: G. Boschetti, E. Pavoni, Cz. Świstak, G. Motto, Z. Arlet, J. Soriano Rouco

► Gianni Coda odpowiedzialny za BU Fiat, Lancia i LCV

wstępnych planów, próbny montaż rozpocznie się w styczniu przyszłego roku, produkcja – prawdopodobnie w czerwcu, a w salonach dealerów model dostępny będzie od października 2003.

Do nowego samochodu przewidziany jest silnik diesla najnowszej generacji 1,3 JTD 16-zaworowy, którego produkcja ruszy w przyszłym roku w spółce Fiat-GM Powertrain w Bielsku-Białej. Jest to jeden z najbardziej nowoczesnych silników wysokoprężnych (więcej informacji na jego temat na str. 20-21), który zapewni Fiatowi i General Motors znaczną przewagę nad konkurencją. „Mamy tradycję w produkcji silników diesel – zapewniał Gianni Coda – ale do tej pory nie mieliśmy w ofercie diesla o takiej pojemności. Zapewni on nam wzrost w segmencie A, w którym zawsze odgrywaliśmy znaczącą rolę".

Gianni Coda zapoznał także dziennikarzy z gamą samochodów Fiat, które – zgodnie z założeniem planu uzdrowienia przedsiębiorstwa – wprowadzone zostaną niebawem na rynek. Wszystkie nowe modele będą miały wspólne z GM platformy (silniki, podwozia i skrzynie biegów), czyli wspólne komponenty niewidoczne dla klienta. Nadwozia będą jednak charakterystyczne dla każdej marki, dzięki czemu będą mogły ze sobą konkurować na światowych rynkach. Takie rozwiązanie przynosi obu koncernom znaczne oszczędności. Dyrektor Boschetti wielokrotnie nawiązywał w swoim wystąpieniu do korzyści wynikających z sojuszu Fiata i General Motors. – „Połączona skala działalności zapewnia znaczne korzyści obu Grupom – powiedział Giancarlo Boschetti – i pozwala osiągnąć lepszą pozycję od konkurencji. Połączenie zapewnia bowiem dzielenie się po połowie kosztami inwestycji i wspólnych inicjatyw". ■

FiatAvio na polskich skrzydłach

Mirosława Malich, fot. M. Feodorów

Spółka FiatAvio zainaugurowała w Bielsku-Białej nowe Centrum Techniczno-Projektowe. O lokalizacji siedziby zadecydowała m.in. możliwość współpracy z wyższymi uczelniami w zakresie badań i wspólnych przedsięwzięć naukowych.

„Polska spółka uczestniczy i będzie uczestniczyć we wszystkich najważniejszych programach, w których zaangażowana jest firma – zapowiedział podczas inauguracji dyrektor pełnomocny FiatAvio, Saverio Strati. – „Świadczą o tym prowadzone obecnie w Bielsku-Białej prace nad projektowaniem komponentów turbin niskociśnieniowych i przekładni do silników samolotów pasażerskich".

Uroczyste otwarcie nowej siedziby (3 września br.), stało się doskonałą okazją do zaprezentowania planów związanych z rozszerzeniem działalności Fiata Avio w Polsce. „W 2003 roku przewidujemy otwarcie w Bielsku-Białej nowoczesnego zakładu produkcyjnego – poinformował Saverio Strati. – Zakład funkcjonował będzie równolegle z Centrum Techniczno-Projektowym i mamy nadzieję, że w przyszłości podstawą jego działalności będą również badania i projekty działającego już Centrum".

Do 2005 roku w nowym zakładzie zatrudnienie znajdzie docelowo 120 osób (170 wraz z inżynierami z centrum projektowego). Produkcja obejmie łopatki wirników turbin przeznaczonych do silników lotniczych najnowszej generacji. „Celem strategicznym jaki wyznaczyliśmy sobie zarówno we Włoszech, jak i tutaj w Polsce, jest doskonałość – mówił Leonardo Caroni z Dyrekcji Technicznej i Jakości Fiat Avio. – Chodzi o to, aby nasze produkty spełniały najwyższe standardy i normy jakościowe. Kluczem do sukcesu firmy mogą być tylko doskonałe wyroby, które zapewnią nam utrzymanie zdobytej pozycji na konkurencyjnym rynku".

Dążenie do doskonałości w Fiat Avio sprowadza się m. in. do niezawodności, szczególnie wymaganej w wyrobach dla przemysłu lotniczego. Równie ważna jest innowacyjność. Do prowadzonych na szeroką skalę badań naukowych firma angażuje aż 10% swoich obrotów, czyniąc z nich podstawę swego rozwoju.

Saverio Strati

Badaniami objęte są nie tylko konkretne wyroby, ale również całe procesy. W pierwszym obszarze zmierza się do poprawy charakterystyk działania przy niższych kosztach eksploatacji. W drugim, zastosowanie znajdują skomputeryzowane technologie, które pozwalają na obniżanie kosztów rozwoju wyrobów.

Produkcja w polskim zakładzie nastawiona będzie również na wysoką jakość i – akcentowane przez L. Caroni – dążenie do doskonałości. Odbiorcami wytwarzanych w Bielsku podzespołów będą bowiem wszyscy liczący się na świecie producenci należący do sektora lotniczego, wśród nich General Electric, Pratt & Whitney oraz Rolls-Royce.

Leonardo Caroni

Zakład powstanie na terenie, gdzie do niedawna znajdowały się linie produkcyjne samochodów Fiat Auto Poland, które przeniesiono do Tych. Opuszczone hale nadawały się idealnie do adaptacji dla nowego rodzaju działalności oraz montażu niezwykle precyzyjnych urządzeń – szlifierek sterowanych numerycznie, automatycznie sterowanych komór obróbki cieplnej oraz urządzeń do kontroli pomiarowej. Na urządzenia oraz adaptację hal FiatAvio Polska przeznaczy 10 mln euro. Uruchomieniu produkcji w dawnych halach FAP sprzyja również rozwinięta w tym rejonie sieć logistyczna, stworzona dzięki wieloletniej obecności spółek Grupy Fiat w Polsce. „Zlokalizowanie zakładu produkcyjnego FiatAvio Polska w Bielsku-Białej jest kolejnym etapem zagospodarowania hal – powiedział reprezentujący Grupę Fiat w Polsce, Enrico Pavoni. – Brakowało nam tej elitarnej firmy z Grupy, do tej pory nieobecnej w Polsce. Jest to także jeden z niewielu ośrodków FiataAvio poza granicami Włoch”. ■

Wysokie loty Fiata Avio

Rozmowa z wiceprezesem FiatAvio Polska, Clemente Pescarmoną

FWN: Jest Pan bardzo zajętym człowiekiem. Trudno się było z Panem umówić na spotkanie. Teraz też wybiera się Pan do Gliwic.

C. Pescarmona: Rzeczywiście, współpracujemy z politechniką w Gliwicach, Warszawie i Bielsku-Białej. Ośrodki te pomogły nam w selekcji kandydatów do Centrum Projektowego. Chcemy także nawiązać współpracę z innym ośrodkami badawczo-rozwojowymi w Polsce.

Zacznijmy jednak od podsumowania rocznej działalności spółki...

Działalność rozpoczęliśmy w 2001, ale właściwy rozwój nastąpił w roku 2002. Dotyczy to zwłaszcza Centrum Projektowego, w którym od stycznia 28 polskich inżynierów pracuje nad komponentami awangardowych silników stosowanych w lotnictwie cywilnym. Kolejnych 22 szkoli się we Włoszech. Będą oni gotowi do podjęcia pracy na początku przyszłego roku.

Clemente Pescarmona

Jakie warunki musieli spełnić przyszli pracownicy Centrum Projektowego?

Szukaliśmy głównie inżynierów mechaników i lotnictwa. Uprzywilejowani byli ci, którzy – oprócz dużej wiedzy i umiejętności technicznych – znali język włoski lub angielski. Niezwykle ważna była też mobilność – przewidywaliśmy dla nich kursy za granicą, a także pracę w innych krajach świata.

Jakie kwalifikacje powinni posiadać kandydaci na pracowników zakładu produkcyjnego Fiat Avio?

Sektor lotniczy ma bardzo specyficzny charakter. Na pierwszym planie jest bezpieczeństwo. Dlatego w naszej spółce pracować będą robotnicy, którzy posiadają specjalistyczne kwalifikacje, na przykład szlifierze, czy spawacze o wysokich umiejętnościach. Rekrutacja nie była łatwa. ▶

► Kilku pracowników pozyskaliśmy ze spółek Fiata w Polsce, kilku bardzo młodych zatrudniliśmy bezpośrednio po szkole zawodowej. Wszyscy jednak będą musieli przejść szkolenia, zarówno w Polsce, jak i we Włoszech. Zresztą pierwsza grupa niebawem wyjedzie do Neapolu, a po powrocie zajmie się także szkoleniami pozostałych. Zamierzamy stopniowo przenosić urządzenia z Włoch i uczyć ich obsługiwania. Wtedy okaże się, czy więcej korzyści przynoszą szkolenia w Polsce, czy we Włoszech.

Firma przeznaczyła 10 mln euro na inwestycje. Na co konkretnie?

Są to inwestycje dla potrzeb Centrum Projektowego i nowego zakładu. Inwestujemy w komputery i nowoczesne programy do projektowania wspomaganego komputerowo, na których pracują nasi projektanci. Dużą część środków przeznaczymy na zakup i dostosowanie nowych maszyn i urządzeń do zakładu.

Czy dostawcami będą także polscy producenci?

Tak, skorzystaliśmy, na przykład, z polskich dostawców podczas prac związanych z adaptacją hal produkcyjnych. Szukamy również dostawców urządzeń i oprzyrządowania.

Czy produkcja będzie przeznaczona tylko na eksport, czy również na polski rynek?

Na razie cała produkcja przeznaczona będzie tylko na eksport, ale jesteśmy otwarci na wszystko, co oferuje rynek. Co więcej, podejmujemy właśnie działania także w innych dziedzinach. Obecnie, na przykład, wspieramy ofertę Fiat-Avio SpA dotyczącą zespołów napędowych i kontrolnych dla polskiej marynarki wojennej.

Jak sobie Pan radzi z językiem polskim?

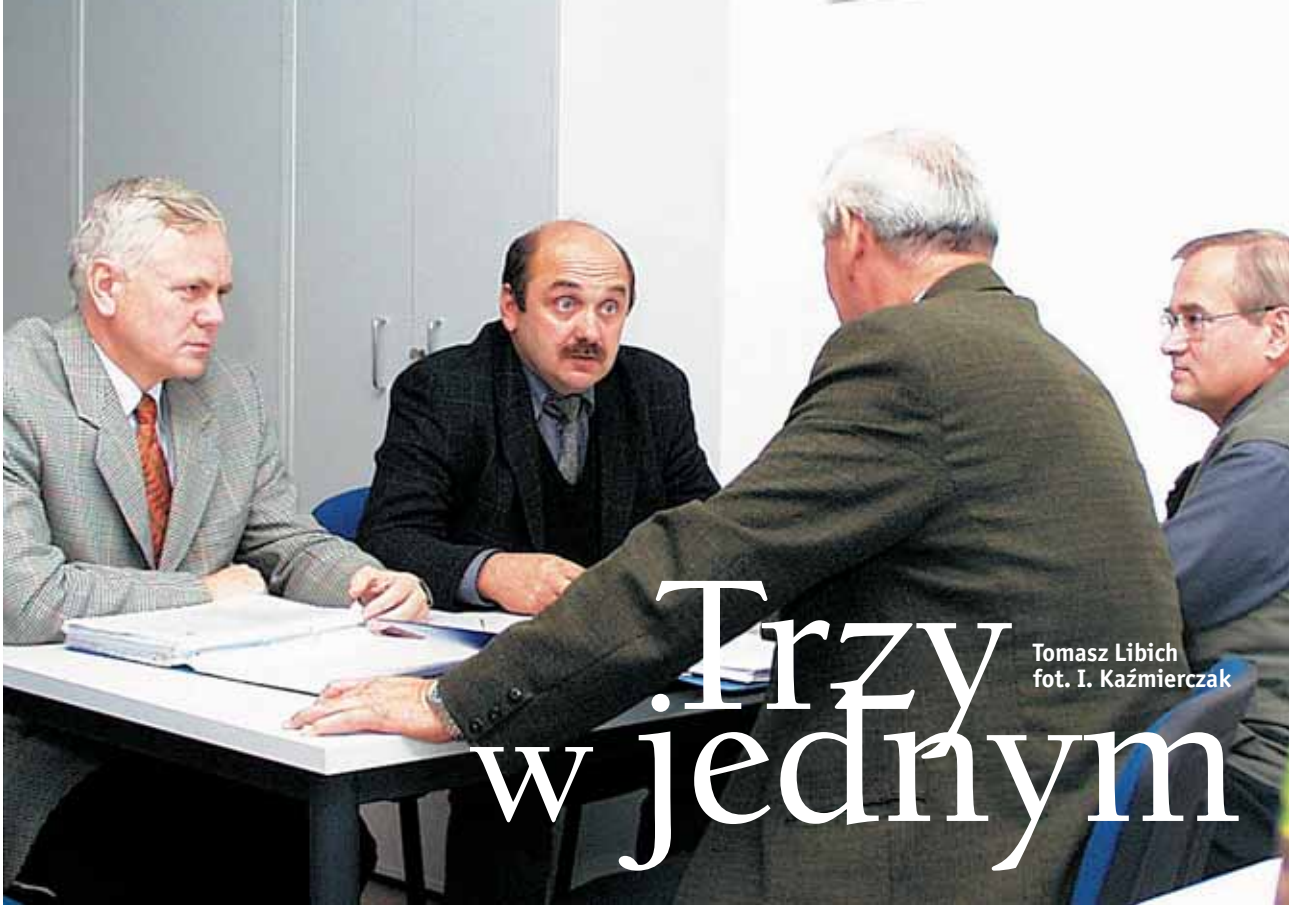
Moja znajomość polskiego jest bardzo ograniczona. W każdym razie więcej rozumiem, niż mówię tym językiem. W wakacje trochę zaniedbałem naukę, ale obiecuję, że zimą nadrobię zaległości.

Jest Pan już w Polsce ponad rok. Czy zdążył Pan choć trochę poznać nasz kraj?

Weekendy zwykle spędzam z rodziną, która mieszka we Włoszech, a więc nie miałem możliwości zwiedzenia Polski. Bielsko-Biała jest bardzo ładnym miastem, ale najładniejszy jest Kraków i Warszawa, zwłaszcza Stare Miasto.

Jak Pan spędza czas wolny?

Lubię sport, ale nie jestem fanatykiem żadnej dyscypliny sportowej. Dużą przyjemność sprawia mi jazda na motorze. ■



Trzy w jednym

Tomasz Libich
fot. I. Kaźmierczak

Jakość, ochrona środowiska i BHP – czyli trzy w jednym. Tyski Fiat Auto Poland po wielu miesiącach żmudnych przygotowań uzyskał certyfikat zintegrowanego systemu zarządzania. System przygotowano perfekcyjnie.

Przez wiele lat jakość, ochrona środowiska i bhp istniały w zakładzie jako trzy odrębne systemy, przenikające się jedynie tam, gdzie było to nieuniknione.

„System zarządzania jakością ma w tyskim zakładzie tradycję sięgającą lat '70 – mówi Józef Kosek, kierownik Quality Engineering. – Przez wiele lat istniał Kompleksowy System Sterowania Jakością, który zawierał procedury regulujące funkcje służby jakości. W roku 1996 dostosowaliśmy istniejący system do wymogów normy ISO 9001 i otrzymaliśmy pierwszy certyfikat TÜV oraz PCBC".

W 2001 roku pojawiła się nowa wersja normy ISO 9001:2000, która wprowadziła tak zwane „podejście procesowe" do zarządzania firmą. Poprzednie rozwiązania dzieliły działalność przedsiębiorstwa na pewne fragmenty, z których każdy traktowany był jako samodzielna całość. Odtąd działalność firmy postrzegać zaczęto jako zbiór procesów – a więc zjawisk, które mają określone „wejścia", „przekształcenia" i „wyjścia", przy czym każdy proces winien wnosić jakąś wartość dodaną.

„Poprzedni system był bardzo rozbudowany dokumentacyjnie – podkreśla Józef Kosek. – Pracując nad wprowadzeniem nowego, duży nacisk położyliśmy na jego uproszczenie. W efekcie zdefiniowaliśmy siedem głównych procesów, które następnie dzieliły się na dwadzieścia siedem składowych. Zespół roboczy składający się z pracowników reprezentujących wszystkie służby zakładu przygotował dokumentację nowego jakościowo systemu, opartego ▶

Tadeusz Przybylski

Wiesław Białoń

Józef Kosek

Zdzisław Jankowski

▶ na cytowanej już normie ISO 9001:2000. Akumulatory całej grupy ładował dyrektor Arlet występujący tu w roli Pełnomocnika Zarządu Spółki ds. ZSZ, a nadzór metodologiczny sprawował koordynator systemu zarządzania jakością, Antoni Greń.

W nowy, przyjazny dla użytkowników sposób, napisana została Księga Jakości oraz 27 nowych procedur opisujących zdefiniowane procesy. System ten uzyskał bardzo pozytywną ocenę audytorów TÜV i PCBC, którzy w marcu br. przyznali nam stosowny certyfikat".

System Zarządzania Środowiskowego również istniał już wcześniej. Powołana w 2000 roku grupa robocza kierowała wdrażeniem systemu opartego o normę ISO 14001, czego efektem było przyznanie w kwietniu 2001 r. certyfikatów TÜV i PCBC. Dokładnie zanalizowany stan ochrony środowiska pozwolił na wyłonienie celów do realizacji.

„Wśród najważniejszych – mówi Tadeusz Przybylski, koordynator systemu zarządzania środowiskowego – znalazło się zmniejszenie zużycia sprężonego powietrza na spawalni, zużycia energii cieplnej, ilości odpadów niebezpiecznych w lakierni oraz zmniejszenie ilości odpadów komunalnych. Program realizacji owych celów przyjęty został na dwa lata – i zrealizowano go w stu procentach.

Nie wszystko przebiegało jak z płatka – przez długi czas nie udawało się uzyskać wymaganych wartości, jeśli chodzi o zmniejszenie ilości odpadów polakierniczych. Dopiero zmiany w podejściu do całego zagadnienia pozwoliły podczas drugiej próby w pełni zrealizować założenia. „Wcześniej szlamy polakiernicze posiadały ponad 90% wody – zwraca uwagę Tadeusz Przybylski. – Nam po wielu próbach udało się w końcu obniżyć tę wartość do 50%."

Realizacja celów takich, jak np. zmniejszenie ilości odpadów polakierniczych powoduje, iż w znacznym stopniu zwracają się poniesione nakłady. Wcześniej spalanie odpadów przy współpracy ze specjalistyczną firmą kosztowało zakład 100 tys. złotych miesięcznie. Równocześnie budowane było składowisko lakiernicze, którego pojemność wystarczyć miała na osiem lat. Teraz, dzięki znacznemu zmniejszeniu objętości produkowanych odpadów, okres składowania ich na tym samym obszarze wydłużył się do 14 lat. Z obliczeń wynika, że 6,5 mln złotych wydanych jednorazowo na ochronę środowiska przyniesie oszczędności rzędu 2,5 mln złotych rocznie.

Trzeci z filarów zintegrowanego systemu zarządzania – bezpieczeństwo i higiena pracy rozpoczął swoje przygotowania do certyfikacji na zgodność z normą PN-N-18001 najpóźniej. Specjalna grupa robocza przygotowała w ubiegłym roku harmonogram, który przewidywał wdrożenie systemu przed końcem 2002 roku. Zakres prowadzonych prac obejmował, między innymi, opracowanie narzędzi do oceny ryzyka zawodowego, szkolenie pracowników, zaangażowanie dostawców oraz opracowanie dokumentacji systemu. „W prace zaangażowany był cały sztab ludzi – stwierdza Wiesław Białoń, koordynator systemu zarządzania BHP. – Poczynając od kierowników zespołów technologicznych, inspektorów BHP i lekarzy przemysłowych, po przedstawicieli załogi. Ocenę ryzyka przeprowadzono na wszystkich stanowiskach, a zakończenie prac zbiegło się z podjęciem decyzji o integracji trzech omawianych systemów." Tym samym zrezygnowano z pierwotnej wersji, która zakładała równorzędne funkcjonowanie trzech systemów i trzech certyfikatów. Powód był właściwie jeden – niektóre

procesy funkcjonują w identycznej formie we wszystkich systemach.

„Wszystkich pracowników oraz firmy współpracujące zaznajomiono z polityką ZSZ Fiata Auto Poland i zasadami systemu – zapewnia Józef Kosek. – Procedury z obszaru zarządzania środowiskowego i BHP zostały na nowo opracowane w oparciu o filozofię podejścia procesowego."

„Niektóre z procedur w ogóle „wyrzucaliśmy do kosza" . – Były bowiem identyczne z funkcjonującymi w innym systemie, a więc ich powtarzanie mijało się z celem." – mówi Zdzisław Jankowski, kierownik BHP i Ochrony Środowiska w FAP.

W wyniku prowadzonych prac udało się uzyskać trzy procedury wspólne dla wszystkich trzech systemów oraz sześć procedur wspólnych dla ochrony środowiska i BHP. Zdecydowana większość dokumentów przechowywana jest w systemie informatycznym, co ułatwia ich zarządzanie oraz udostępnienie poprzez Intranet.

„Do istotnych efektów ekonomicznych wprowadzenia integracji systemowej – podkreśla Wiesław Białoń – zaliczyć należy także koszty audytów, które przeprowadzane będą raz, a nie trzy razy w ciągu roku".

Ocena ryzyka zawodowego na poszczególnych stanowiskach przygotowana została w oparciu o własną, wypracowaną przez grupę roboczą metodologię, a zastosowane rozwiązania są bardziej precyzyjne, niż wymogi normy. Na uwagę zasługuje też fakt, że cały zintegrowany system zarządzania wdrożony został od razu, bez zwyczajowego audytu wstępnego – co oznacza, że przygotowany był naprawdę perfekcyjnie.

„Obecnie opracowujemy nowe cele na lata 2003-2004 – informuje Tadeusz Przybylski. – Gromadzimy poszczególne tematy, analizujemy ekonomiczne koszty i szacujemy efekty, jakie ich realizacja może przynieść. Jednocześnie przez cały czas monitorujemy na bieżąco realizację wszystkich dotychczas założonych celów".

Integracja będzie miała swój ciąg dalszy. Powstaną procedury opisujące procesy prowadzone we wszystkich obszarach – np. autonomiczne utrzymanie – co spowoduje, że system stanie się kompletny na wzór stosowanego w krajach rozwiniętych TPM i być może pozwoli ubiegać się o światową nagrodę PM Preis.

Zdrowy rozsądek zdecyduje, co można jeszcze łączyć, a co, jako enklawy specjalistyczne, pozostanie odrębne.

Najważniejsze, by sprawne zarządzanie w ramach ZSZ powodowało eliminację strat i przynosiło korzyści wszystkim zainteresowanym. ■

warto wiedzieć

Wyzwanie organizacyjne

Z organizacyjnego punktu widzenia wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania przedsiębiorstwem to ciekawe doświadczenie i jednocześnie wyzwanie zawodowe. Wymagało ono szerokiego spojrzenia i kompleksowego zrozumienia funkcjonowania wszystkich składowych elementów zarządzania tak złożonym i różnorodnym organizmem Spółki (także w powiązaniu z jej partnerami). Przyjęty kierunek zarządzania przedsiębiorstwem, oparty na integracji systemów zarządzania jakością, środowiskiem i bezpieczeństwem pracy, koncentruje się na prewencji tj. przewidywaniu i przeciwdziałaniu nieprawidłowościom, oraz przyjmuje jako podstawę działania model ciągłego doskonalenia – zawsze można i trzeba robić lepiej. Zintegrowany system zarządzania to zaangażowanie, świadomość, kultura i kompetencje pracowników, a także strategia wyrażona poprzez cele i zdefiniowana w planach rozwoju organizacji. To również struktura, metoda, narzędzia i środki techniki informacyjnej, które dopiero łącznie wykorzystywane i stosowane, gwarantują wyniki w sferze jakości i kosztów, dają satysfakcję klientowi i są akceptowane przez akcjonariusza.

Krystyna Gordon, Kierownik Działu Organizacji

Systemy ISO ciągle ewoluują, normy ukierunkowane są na zadania i ocenę wykonania tych zadań.
To, co najcenniejsze w nowo uzyskanym certyfikacie, to coraz szerszy zakres zarządzania przedsiębiorstwem, włączony w logikę zarządzania procesowego. Dzięki temu koncentrujemy się na zadaniach, a nie na cyfrach, czy zarządzaniu wskaźnikami – które przecież można uzyskać różnymi metodami. Najlepszą z nich jest świadomość skutków podejmowanych działań. Było łatwiej dzięki temu, że systemy ISO żyją w naszej świadomości i kulturze już od kilku lat – pierwszy certyfikat ISO 9001 uzyskaliśmy przecież w roku 1996.
Zintegrowany system zarządzania wdrożony w obecnej formie, to niewątpliwy sukces – integracja jego składowych nadal może i powinna postępować, z zachowaniem jednak wynikającej z ich specyfiki odrębności.

Nowy wizerunek Bizona

Tomasz Libich

Trwa modernizacja płockiej fabryki New Holland Bizon. Unowocześniane są poszczególne sekcje, sprowadzane nowe maszyny i urządzenia. Dzień Kluczowego Klienta pozwolił na szerszą prezentację zmian w fabryce.

Zwiedzanie hali produkcyjnej rozpoczyna się od działu obróbki plastycznej. Dalej przewodnik prowadzi zaproszonych gości przez spawalnię, linie montażu kombajnów i prasy kompleks, laboratoriów problemowych...

„Nowe rozwiązania dotyczą właściwie całej powierzchni produkcyjnej, która została gruntownie zmodernizowana – mówi Andrzej Latarski, dyrektor produkcji CNH w Płocku. – Przebudowaliśmy wszystkie ciągi technologiczne, co w dużej części wynikało z konieczności dostosowania się do nowych wyrobów transferowanych z innych krajów."

Wśród wymienianych przez dyrektora Latarskiego urządzeń znajduje się header do zbioru kukurydzy, prasa rolująca z Włoch oraz kombajn TC54-56 z Belgii.

Władze spółki zwracają szczególną uwagę zwłaszcza na nowy nabytek – wycinarkę laserową, której zakup przyniósł rozwiązanie szeregu problemów, z jakimi wcześniej borykał się zakład. Wyeliminowana została potrzeba wykorzystywania wielu przyrządów, wzrosła jakość produktów, a jednocześnie istotnemu obniżeniu uległy koszty produkcji i koszty pracy. Wycinarka pracuje dwadzieścia cztery godziny na dobę. Podłączona jest do sieci komputerowej w dziale technicznym, co umożliwia stałą obserwację jej działania. Urządzenie pełni niezwykle odpowiedzialne zadanie – obróbka laserowa to bowiem pierwszy etap prac nad produktem. Maszyna kosztowała ponad dwa i pół miliona złotych.

„W naszej pracy wytwórczej skoncentrowaliśmy się na czterech głównych procesach – podkreśla Janusz Majchrzak, dyrektor generalny i prezes zarządu spółki – poczynając od obróbki plastycznej, poprzez spawanie i malowanie, aż po montaż. Takie podejście pozwala na wydajniejsze zarządzanie produkcją, a jednocześnie ułatwia jej ciągłą modernizację i ulepszanie."

Spośród etapów przygotowawczych wyeliminowany został proces mechanicznej obróbki skrawaniem, firma „przestawiła" się na zakup gotowych elementów

z zewnątrz. Prócz nowej wycinarki laserowej, zainwestowano także w sterowane numerycznie prasy krawędziowe do wykonywania procesów gięcia.

Modernizacje nie ominęły etapu malowania – to niezwykle ważny moment produkcji, powłoka malarska często decyduje bowiem o wytrzymałości i trwałości elementów. A także o estetyce, która nie pozostaje przecież bez znaczenia. Teraz możliwe jest malowanie elementów o wiele dłuższych, niż dotąd – sięgających nawet dziesięciu metrów. Ma to szczególne znaczenie w przypadku kombajnów nowego typu, które są zwykle większe, niż dotychczasowe modele. Przykładem może być tutaj header zbożowy z Belgii – na razie jeszcze sprowadzany, ale najprawdopodobniej przed końcem tego roku produkowany już w całości w Płocku.

Linię produkcyjną zorganizowano w fabryce w układzie prostopadłym. Główny ciąg technologiczny prowadzi przez całą halę, a prostopadle do niego ulokowane są ciągi poboczne, na których trwa produkcja elementów dodatkowych. Te ostatnie nadbudowywane są następnie modułowo na składane w ciągu głównym urządzenie. Co istotne, że każdy moduł (np. młockarnia) testowany jest lokalnie, na swoim obszarze, a nie dopiero po zbudowaniu całego kombajnu. Proces kończy się badaniami w kabinach audytu jakościowego wyrobów. Sprawdzane są wszystkie elementy i parametry produktu. W kolejnej kabinie następują badania diagnostyczne, a więc sprawdzanie hamulców i mechanizmów sterowania. Takie rozwiązanie pozwala na eliminowanie wad produktu na każdym etapie produkcji.

„Fabryka stanowi część globalnego koncernu CNH – mówi Andreas Klauser, dyrektor handlowy firmy – i widoczne gołym okiem zmiany, jakie w niej zachodzą, stanowią potwierdzenie, że w Polsce zainwestowane zostały przez ów koncern duże pieniądze. Jednocześnie oznacza to, że jesteśmy zainteresowani nie tylko klientami, ale i odpowiednio wysoką jakością naszych wyrobów."

W latach 1999-2002 wyniki finansowe płockiej firmy znacznie się poprawiły. W tym roku spółka planuje sprzedaż 540 ciągników i 250 kombajnów (co da odpowiednio 26 i 43% udziału w rynku).

„Z dotychczasowych wyników i prognoz na kolejne lata jesteśmy bardzo zadowoleni – potwierdza Andreas Klauser. – Nie mamy wątpliwości, że jest to przede wszystkim zasługa kredytu zaufania, jakim obdarzyli nas klienci. To właśnie dzięki niemu zajmujemy czołową pozycję i już teraz jesteśmy numerem 1 na polskim rynku."

warto wiedzieć

Trochę historii...

W 1998 roku sprywatyzowana Fabryka Maszyn Żniwnych, już jako spółka Bizon, przejęta została przez wchodzącą w skład koncernu Fiat firmę New Holland – światowego lidera w produkcji i sprzedaży maszyn rolniczych i budowlanych. W 1999 roku nastąpiła fuzja kapitałowa New Holland i amerykańskiej Case IH, drugiego potentata działającego w tej samej branży. Od 15 listopada 1999 roku połączone firmy działają w międzynarodowych strukturach Grupy Fiat pod nazwą CNH Global.

Produkty

W ofercie handlowej spółki NH Bizon znajdują się maszyny i urządzenia rolnicze produkowane w Płocku oraz pochodzące z innych fabryk na świecie:

- kombajny zbożowe Bizon
- pełna gama kombajnów New Holland
- adaptacje do kombajnów do zbioru: kukurydzy, rzepaku, słonecznika, ryżu, soi
- adaptacje do zbioru kukurydzy do kombajnów NH, podzespoły i oprzyrządowanie
- ciągniki rolnicze o zakresie mocy od 14 do 425 KM
- sieczkarnie samobieżne, prasy kostkujące i zwijające, maszyny do zbioru siana i zielonek
- ładowarki teleskopowe i kompaktowe oraz inne lekkie maszyny budowlane i przemysłowe.

Ewolucja modelu

Paola Ravizza

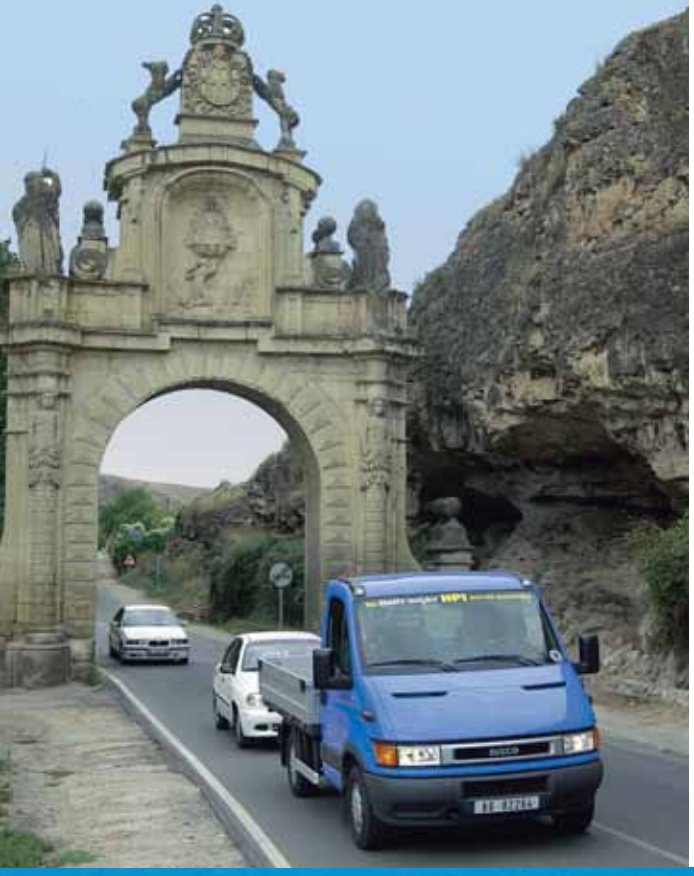
Zaprezentowana w Segovii ostatnia wersja modelu Daily z nowym silnikiem 2,3 Unijet o mocy 96 lub 116 KM, uzupełnia ofertę modeli z silnikiem 2,8. Prezentujemy nowości, które wpłynęły na sukces rynkowy marki Iveco.

Milion egzemplarzy na świecie. Taka jest statystyka sprzedaży Daily Iveco od kiedy model wszedł na rynek w 1978 roku. Produkt, który odniósł jeden z największych sukcesów handlowych w tym sektorze, został obecnie poddany modernizacji: przede wszystkim wprowadzono nowy silnik Unijet HPI o pojemności 2,3 litrów obok silnika 2,8. Nowe jest także wyposażenie wnętrza i system teleinformatyczny.

Poprzednia wersja, Daily City Camion z 1999 roku, pozwoliła marce Iveco na osiągnięcie w ciągu trzech lat najwyższej pozycji w sektorze lekkich pojazdów dostawczych (do 3,5 ton), zabierając konkurencji dodatkowe 1,5% rynku europejskiego i uzyskując 12% udział w rynku. W roku ubiegłym sprzedano 105 tysięcy egzemplarzy modelu Daily. Wobec nowego modelu oczekiwania są następujące: sprzedaż do 2005 roku na poziomie 130 tysięcy sztuk.

Na rynek wchodzi teraz Daily Unijet HPI 2.3 zaprezentowany we wrześniu w Segovii, w Hiszpanii. Jedną z jego mocnych stron jest właśnie silnik: turbodiesel z czterema cylindrami w linii, 16 zaworami i podwójnym wałkiem rozrządu w głowicy cylindrów, oferowany w dwóch wersjach o mocy 96 i 116 KM. System Common-rail drugiej generacji umożliwia tworzenie drobniejszej mgły oleju napędowego, co pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa o ponad 10% w stosunku do wcześniejszych silników.

Nowy pojazd prezentuje cały szereg innych nowości: waży 30 kilogramów mniej na korzyść ładowności, jest mniej hałaśliwy (o 40 %). Niższe są także koszty



eksploatacji w stosunku do poprzednich modeli: na przykład trwałość paska rozrządu przewidziana jest na 240 tysięcy kilometrów, natomiast olej i filtr wymagają wymiany co 40 tysięcy kilometrów.

Nowemu silnikowi towarzyszy skrzynia S5-200, lepsza w manewrowaniu, gdyż zmiana biegów jest bardziej miękka i precyzyjna, a bieg wsteczny – zsynchronizowany. W Daily HPI wprowadzone zostały także odpowiednie modyfikacje zawieszeń, które gwarantują większy komfort jazdy i zwiększoną przyczepność do drogi.

Inne nowości opracowane zostały z myślą o ułatwieniu pracy kierowcy. System teleinformatyczny CompuDaily składa się z komputera laptop, który służy jako telefon, czytnik kodów kreskowych i nawigator wytyczający trasę podczas podróży. W ostatnim przypadku CompuDaily łączy się z centralką elektroniczną silnika i pozwala na odczytanie zużycia paliwa.

Nowości dotyczą także wyposażenia i komfortu wnętrza: prestiżowe tkaniny obiciowe w nowych kolorach; dodatkowy schowek na okulary i telefon komórkowy.

Przewidziana jest także wersja Combi do przewożenia ośmiu pasażerów i kierowcy. Wersja ta wyposażona w silnik o mocy 116 KM, dysponować będzie możliwością wyboru jednego z dwóch rodzajów parametrów wysokości wewnętrznej i długości komory bagażowej.

W Polsce Daily HPI dostępne będzie w sieci sprzedaży Iveco Poland od stycznia 2003. ■

Spadkobiercy Teksidu Poland

Tomasz Libich, fot. M. Feodorów

Kilka tygodni temu Teksid Poland SA podzielił się na dwa odrębne podmioty prawno-gospodarcze. Władze spółki, przeprowadzając ów proces, dokonały swoistego eksperymentu w polskiej rzeczywistości prawnej.

Proces podziału spółki był niezwykle skomplikowany. Tym bardziej, że Kodeks Spółek Handlowych reguluje przepisy w tej sprawie dopiero od 1 stycznia 2001 roku. Zaledwie kilka firm w skali kraju zdecydowało się dotąd podjąć to formalno-prawne i organizacyjne wyzwanie. Wyjątkowym w Teksidzie Poland był również znaczący udział kapitału zagranicznego.

Przygotowania rozpoczęły się we wrześniu 2001 roku. Rozważane były różne aspekty i różne możliwości przeprowadzenia podziału. W efekcie powstały dwie niezależne spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – Teksid Aluminium Poland w Bielsku-Białej i Teksid Iron Poland w Skoczowie.

„W podziale spółki uczestniczyło całe przedsiębiorstwo – mówi Pasquale Battalini, dyrektor administracji i finansów Teksidu. – Utworzonych zostało osiem zespołów, z których każdy zajmował się odrębnymi zagadnieniami. Mam na myśli zasoby ludzkie, systemy informatyczne, umowy sprzedaży i zakupu, oficjalne pozwolenia czy kontrakty z bankami, i drobne sprawy, jak pieczątki, papier firmowy i inne detale wymagały nieustannej uwagi."

Moment, w którym po Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy podpisał dokumenty u notariusza, Pasquale Battalini porównuje do aktu narodzin – w tym przypadku narodzin dwóch nowych, pełnosprawnych organizmów.

Nad właściwym przygotowaniem procesu pod względem formalnym czuwali radcy prawni firmy – Aleksander Polak i Jacek Konior. Ze względów fiskalnych starali się doprowadzić do podziału spółki i powstania nowych na przełomie dwóch miesięcy. Dzięki temu udało się uniknąć podwójnej księgowości i dokumentacji – za poprzedni miesiąc pracownicy otrzymali wynagrodzenie z Teksidu, a w kolejnym rozliczały ich już nowe spółki.

„Plan podziału sporządzony został na dzień 31 X 2001 – tłumaczy Jacek Konior. – Najpierw zaakceptował go Zarząd Teksidu Poland SA, następnie całość została przeanalizowana przez biegłego rewidenta, wyznaczonego przez tutejszy Sąd Rejonowy. Realizacja wszystkich wstępnych formalności dała podstawy do zwołania 23 IV 2002 Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy, które podjęło uchwałę o podziale spółki. Cały majątek Teksidu Poland przejęty został przez dwie nowo powstałe firmy, które stały się jego pełnoprawnymi następcami."

Bielski sąd 31 VII 2002 wpisał do rejestru nowe spółki, a dzień później wykreślił z niego Teksid Poland, umożliwiając tym samym rozpoczęcie działalności jego spadkobiercom oraz przejęcie majątku i zobowiązań drogą sukcesji uniwersalnej.

„Chcę z pełną satysfakcją podkreślić – mówi Battalini – że 1 VIII dwie nowe spółki rozpoczęły pracę w sposób autonomiczny, samodzielny – jakby od zawsze funkcjonowały w takiej formule."

„Przedsięwzięcie wymagało wystąpienia o nowe NIP-y i REGON-y, wymusiło też formalności w Urzędzie Skarbowym – zwraca uwagę Aleksander Polak – a wszystko przypominało trochę balansowanie na cienkiej linie. Był to bowiem jeden z pierwszych takich podziałów w Polsce i nawet sądy nie mają jeszcze w tej kwestii doświadczenia."

W trakcie realizacji procedury podziału wykorzystana została nowa instytucja prawna – „spółka w organizacji". Działając pod takim szyldem, firmy w Bielsku – Białej i Skoczowie, mimo iż jeszcze formalnie nie zarejestrowane, mogły rozpocząć działalność i zawierać umowy, a ich zarząd otrzymał pewne ograniczone kompetencje. Gdy nastąpiła rejestracja nowych spółek, działalność ruszyła pełną parą.

Pasquale Battalini

Aleksander Polak

Jacek Konior

Fizyczny podział Teksidu nie musiał na szczęście przebiegać sztucznie – istniejąca odrębność oraz duża autonomia bielskiego i skoczowskiego zakładu znacznie ułatwiły całe zadanie.

Nie było także komplikacji przy rozstrzyganiu kwestii umów zawartych wcześniej przez Teksid Poland SA. Większość zmieściła się w planie podziału i przypisana została do nowej spółki w Skoczowie lub Bielsku-Białej. W niektórych przypadkach lepszym rozwiązaniem okazało się zawarcie z kontrahentami zupełnie nowych umów – aktualizacja poprzednich wiązałaby się bowiem ze zbyt dużą ilością aneksów.

Kapitały zakładowe obu powstałych spółek różnią się między sobą w stosunku 3/5 – 2/5. Majątek Teksidu Aluminium Poland wyceniono na 92 mln 351 tys., a Teksidu Iron Poland na 65 mln 678 tys. 500 złotych.

Cały majątek spółki dzielonej przeszedł na jej „spadkobierców". Nie zmieniła się jednak struktura kapitałowa podzielonego Teksidu. W dalszym ciągu właścicielem 98,5% kapitału jest Teksid SpA, a 1,5% należy do Skarbu Państwa.

A jakie różnice wynikają ze zmiany statusu spółki akcyjnej na dwie spółki z o. o.? „Przede wszystkim spółka akcyjna jest podmiotem o wiele bardziej sformalizowanym – mówi Aleksander Polak. – Istota spółek z o. o. pozwala na uproszczenie działalności firmy pod względem formalno-prawnym i fiskalnym. Przykładowo – nie ma już obowiązku funkcjonowania rady nadzorczej, a pierwsze Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników mogło się odbyć bez udziału notariusza (co obniża koszty)."

Obyło się bez jakichkolwiek zmian dla załogi. Pracownicy automatycznie przeszli pod skrzydła nowych spółek i całego przeobrażenia organizacyjnego i prawnego właściwie nie odczuli. Zarząd Teksidu Poland SA został podzielony, a jego członkowie rozpoczęli pracę w Bielsku – Białej lub Skoczowie – w zależności od tego, z którym zakładem byli wcześniej związani.

Sukces przedsięwzięcia, to zdaniem dyrektora Battaliniego, przede wszystkim zasługa ogromnego nakładu pracy, zarówno w zakresie planowania działań, jak koordynowania ich przez profesjonalnie przygotowanych do tego zadania pracowników.

„Regularnie, dwa razy w miesiącu prowadziliśmy wideokonferencje ze służbami centralnymi w Turynie. Co tydzień uaktualnialiśmy dokumenty (time-table, analizy wykonalności itd.), które w czasie trwania projektu, stanowiąc tak ważny instrument naszej pracy, były dla nas niczym Ewangelia. Osiągnięte rezultaty uznać należy za bardzo pozytywne – wręcz doskonałe. Będąc odpowiedzialnym za projekt oddzielenia obu zakładów, pragnę również przy tej okazji podziękować wszystkim współpracownikom, którzy przyczynili się do osiągnięcia tych rezultatów."

Dyrektor Battalini potwierdza informacje o daleko posuniętych pracach nad procedurami, które doprowadzą amerykańską spółkę inwestycyjną Questor do przejęcia akcjonariatu własnościowego Teksidu Aluminium Poland i przejęcia spółki spod skrzydeł Fiata.

30 września 2002 nowy akcjonariusz przejął akcje wszystkich pozostałych spółek grupy Teksid na świecie. Zakończenie procedury przejęcia Teksid Aluminium Poland przewidywane jest natomiast na koniec listopada.

Skoczowski Teksid Iron Poland pozostanie w strukturach Grupy Fiat. ■

Satiz LaPresse/Lercara

Lingotto wrota do sztuki

Andrea Griva,
Francesaca Rech

Od Matisse'a po Picassa, od Tiepolo po Severiniego. Także Canaletto, Modigliani i Renoir. Autorzy bezcennych płócien zebranych w Pinakotece Giovanniego i Marelli Agnellich. Wszyscy w historycznej fabryce Lingotto.

Pablo Picasso. *Kurtyzana*, 1901. W wieku 20 lat Picasso namalował ten piękny, zmysłowy portret. Styl przypomina Tolouse-Lautreca.

Gino Severuini. *Włoscy lansjerzy w galopie*, 1915. Siła, dynamika, tworzenie objętości: futuryzm łączy się tu z tradycją malarską XV wieku.

Auguste Renoir. *Kąpiąca się*, 1882. Akt przedstawia Aline Charigot, towarzyszkę, modelkę, przyszłą żonę i matkę dzieci artysty.

Prezydent Republiki Włoskiej Carlo Azeglio Ciampi 20 września dokonał otwarcia Pinakoteki w byłym kompleksie przemysłowym. Od lat ‘60. Giovanni i Marella Agnelli marzyli o takim muzeum, lecz projekt ten urzeczywistnił się dopiero w trakcie restrukturyzacji Lingotto. Nowe muzeum znajduje się nad torem, na którym kiedyś odbywały się próby samochodów. Mieści się w metalowym kontenerze lekko wznoszącym się ponad dachem. Na powierzchni 450 metrów kwadratowych wyeksponowanych zostało 25 dzieł sztuki, które Giovanni i Marella Agnelli udostępnili miastu.

LaPresse

Realizacja tego przedsięwzięcia rozpoczęła się w 1982 roku wraz z zamknięciem linii produkcyjnych i zaangażowaniem do prac światowej sławy architekta Renzo Piano, wybranego spośród dwudziestu kandydatów. ►

Warto wiedzieć

Skarbczyk na dachu

„Lekki duszek unoszący się nad Lingotto” – tak Renzo Piano opisuje swoje ostatnie dzieło – Pinakotekę Giovanniego i Marelli Agnellich. Z zewnątrz mocna metalowa struktura, wewnątrz przestrzeń natchniona pięknem. „Wraz z avvocato Agnelli – wspomina Renzo – analizowaliśmy pojęcia siły i lekkości, techniki i marzeń”. Z tej wymiany myśli narodził się metalowy Skarbczyk ważący 400 ton, wsparty na cienkich wspornikach – niczym czterech igłach.

„Architekt – kontynuuje Piano – spędza swoje życie pracując wokół reguł grawitacji, co w przypadku Pinakoteki było bardzo zobowiązującym wyzwaniem: należało unieść dzieło ze stali”. W jaki sposób? Poprzez wykorzystanie horyzontalnej powierzchni jako dachu, latającego dywanu ze stali i szkła, które filtruje naturalne światło przez przyciemnione płytki, łagodzi je, eliminując cienie i promienie, które mogłyby uszkodzić płótna. „Dywan” stał się zatem bardzo ważnym elementem struktury architektonicznej: w dzień dostarcza naturalnego światła; w nocy, podświetlony, sprawia wrażenie wyjątkowo lekkiego. O ile z zewnątrz budynek jawi się jak prawdziwy ufortyfikowany skarbiec, to wewnątrz otacza zwiedzających atmosferą wyciszenia i spokoju. Zwiedzanie Pinakoteki odbywa się „z dołu do góry”. To odwołanie do pojęcia pracy w byłej fabryce, gdzie produkcja zorganizowana była w sposób pionowy i każdy samochód nabierał kształtu z piętra na piętro, aż docierał do toru na dachu. „Z psychologicznego punktu widzenia – mówi Renzo Piano – to trochę tak, jakby unosić się w pomieszczeniu wypełnionym rozrzedzonym powietrzem, otoczonym i chronionym światłem kontemplacji, piękna i sztuki”.

**Bernardo Bellotto. *Dworski kościół w Dreźnie*.
W połowie 1700 roku Bellotto, wnuk Canaletta, został malarzem nadwornym Augusta II, króla Polski i elekta Saksonii.**

**Antonio Canal zwany Canaletto.
Ceremonia zaślubin Wenecji z morzem, która do dzisiaj obchodzona jest podczas święta Wniebowstąpienia.**

Safiz LaPresse/Lercara

▶ Dzisiaj fabryka, która niegdyś zauroczyła sławnego architekta Le Corbusiera, jest wielofunkcyjnym kompleksem przemysłowym. Swoistym miasteczkiem muzyki i kina, kongresów i wystaw, mieści się tu wydział uniwersytetu i politechniki oraz akademik dla studentów i centrum handlowe. Teraz stała się także ośrodkiem sztuki. Ten prawdziwy „Skarbczyk", jak ochrzczono nową Pinakotekę, wznosi się nad torem próbnym i doskonale komponuje ze szklaną kulą, zaprojektowaną przez Renzo Piano.

Architekt Renzo Piano w Pinakotece Lingotto. Za nim wspaniałe obrazy Henri Matisse'a.

Podróż po Pinakotece, jej 23 obrazach i rzeźbach Canovy, rozpoczyna się od dzieła Giacomo Bella, zatytułowanego *Abstrakcja prędkości* (z 1913 roku). Wielkie płótno przedstawia mknący drogami samochód, w którym dostrzec można twarz prowadzącego.

Kolejna sala poświęcona jest dziełom Matisse'a

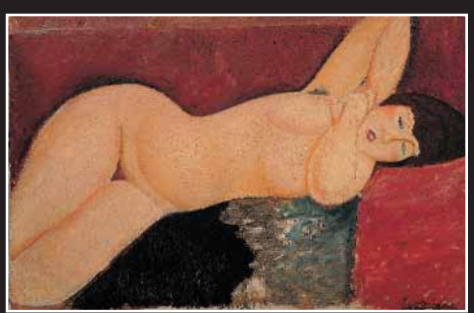
GIACOMO BALLA.
***Abstrakcja prędkości*, 1913.**
Dzieło należy do nasłynniejszych prób na temat pędzącego samochodu, tematu tak ulubionego przez futurystów.

ÉDOUARD MANET.
***Murzynka*, 1862-63.**
Ta „femme de chambre" miała na imię Laura. Tą samą postać znajdziemy także na bardziej znanym obrazie Maneta: Olympia.

Paolo Fresco przemawia podczas inauguracji nowej siedziby akademickiej, w której uczestniczył także prezydent Włoch Carlo Azeglio Ciampi

i stanowi niepowtarzalną kolekcję we Włoszech: od *Femme et anémones* z 1937 roku, po *Tabac Royal* z 1943 roku. Są to dzieła, których widok natchnąć może radością i pełnią życia. Miniony wiek oddają dwa wspaniałe dzieła Picassa, będące symbolem XX wieku. Pierwsze to portret z okresu „niebieskiego", noszący datę 1901, który przedstawia piękną Otero. Drugim jest dzieło z okresu kubizmu, zatytułowane *Mężczyzna wsparty o stół* z 1915-16 roku. Na przeciwległej ścianie znajduje się akt autorstwa Modiglianiego i dziewczyna Renoira. W kolejnej sali *Halabardnik* Giovanniego Battisty Tiepolo i sześć pięknych obrazów Wenecji uwiecznionej przez Canaletta oraz dwa duże obrazy przedstawiające Drezno z 1740 roku wykonane przez jego wnuka, Bellotto. Następnie rzadkie dzieło Gino Severiniego, W*łoscy lansjerzy w galopie*, portret Maneta – *La Négresse* i dwie klasyczne rzeźby Canovy. ■

HENRI MATISSE.
***Kobiety z anemonami*, 1920.**
To ekspansja kolorów śródziemnomorskich. Obraz ten wyraża spokój i radość życia.



AMEDEO MODIGLIANI. *Leżąca naga*, 1917.
Obraz interpretuje akademicki temat nagości na podstawie oryginalnego i zmysłowego stylu.

ANTONIO CANOVA.
***Tancerka*.**
Rzeźba wykonana zgodnie z proporcjami klasycznej piękności.

Błękitny krąg

Francesco Novo fot. M. Dalla Palma

Uczestnicy tegorocznej wyprawy Iveco przemierzali kraje basenu Morza Śródziemnego. „Fiat Wokół Nas" uczestniczył w kilku etapach tej podróży: z Hammanu przez Jordanię, Izrael, Egipt, aż na Górę Synaj. Dzisiaj przedstawiamy bohaterów szóstej edycji Overlandu.

Po 167 dniach podróży i 30 tysiącach kilometrów szósta edycja Overlandu dotarła do mety. Karawana czterech ciężarówek Iveco 330,30 ANW, jednego Torpedo i dwóch wozów Combi wyruszyła z Rzymu 3 maja pod kierownictwem Beppe Tentiego. Po przejechaniu trasy wiodącej przez 22 kraje dotarła w końcu do Włoch, zataczając błękitny krąg wokół Morza Śródziemnego.

Zorganizowana przez Iveco szósta edycja rajdu, która wzbudziła niezwykłe zainteresowanie widzów (głównie dzięki reportażom we włoskiej telewizji RAI), miała na celu uczczenie Międzynarodowego Roku Gór. Po wcześniejszych wyprawach przez tundrę syberyjską, stepy Ameryki Północnej, sawanny afrykańskie oraz dżunglę amazońską, w tym roku przyszedł czas na łańcuchy górskie okalające basen Morza Śródziemnego. Trasa rajdu zahaczała o leżące na trzech różnych kontynentach miejsca, które uważane są za kolebkę cywilizacji: Ateny, Istambuł, Petra, Góra Synaj, Dolina Nilu, oazy na Saharze, Granada, Le Puy, czy Genua. Ideą przewodnią rajdu, autorstwa geografa i redaktora naczelnego pisma Magazyn Trekkingowy, było rozpowszechnianie przesłania pokoju i przyjaźni wśród społeczności odwiedzanych krajów.

Uczestników wyprawy, a było ich łącznie 70 (12 osób w każdym pojeździe), łączyła wspólna pasja do przygód i zamiłowanie do wielkich ciężarówek o napędzie na sześć kół, które z łatwością przemierzały góry, pustynie i bagna. Po raz pierwszy w wyprawie uczestniczyły kobiety. Wszyscy na zmianę, przez 20-30 dni siadali za kierownicą, zajmowali się konserwacją pojazdu, organizacją i logistyką, kręceniem filmów i robieniem zdjęć, a nawet gotowaniem. Mechanicy także tym razem mogli zebrać cenne informacje na temat wytrzymałości pojazdów w trudnych i nietypowych warunkach. Posłużą one później konstruktorom pojazdów nowej generacji.

Nie jest łatwo poruszać się trasami, na których często brakuje punktów serwisowych, a nawet dróg. Beppe ▶

► Tenti dobrze o tym wie i zawsze radzi nowym uczestnikom: „Nigdy nie pytajcie, o której przyjedziemy – tylko ile jeszcze zostało kilometrów”.

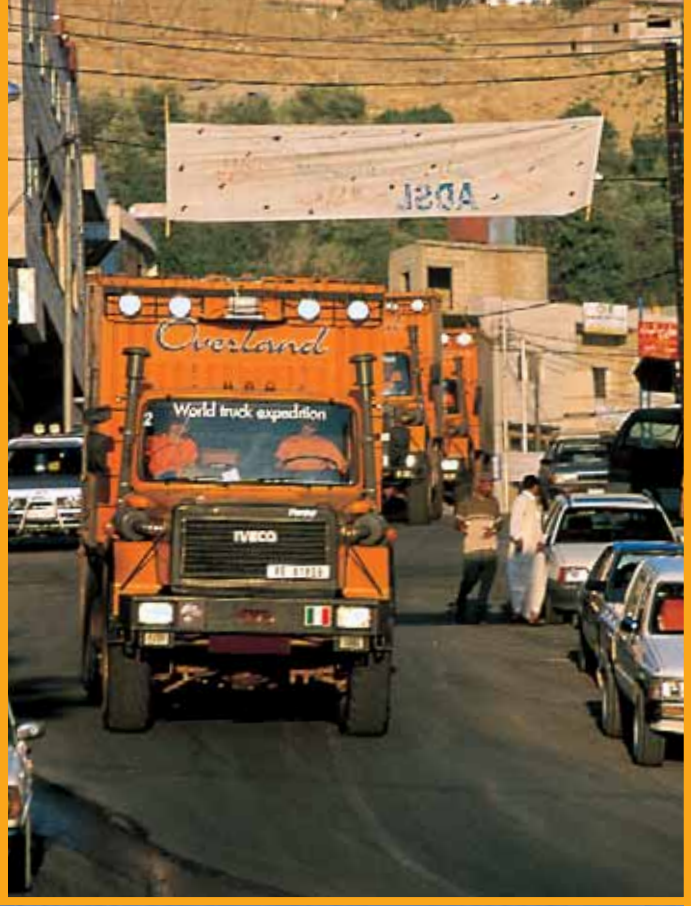
Ekspedycja miała do pokonania trasę nietypową, obfitującą w trudności i niespodzianki (by wspomnieć tylko o sytuacji na Bliskim Wschodzie). Aby sprostać zadaniu trzeba było wiele cierpliwości i odwagi. W dolinach Albanii nie ma dróg i nie obowiązuje prawo, co wielokrotnie wystawiało na ciężką próbę ciężarówki i nerwy członków wyprawy. Na granicy syryjskiej z kolei przyszło czekać dwadzieścia trzy godziny w pełnym lipcowym słońcu, bez możliwości opuszczenia pojazdu.

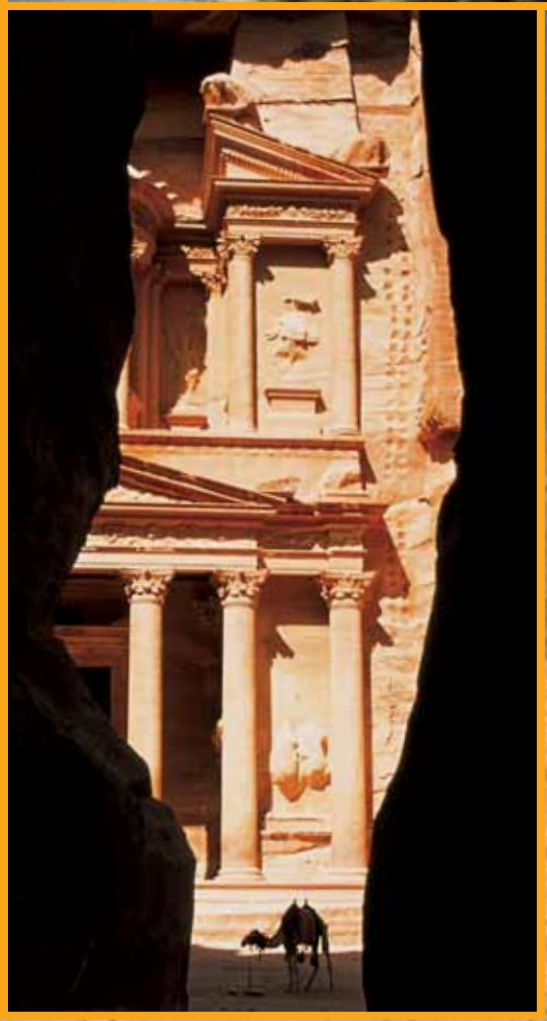
„Fiat Wokół Nas” towarzyszył uczestnikom rajdu Overland 6 przez kilka dni w Jordanii, Izraelu i Egipcie: od Hammanu do Petry i Aquaby, aż po Górę Synaj. Oto fragmenty dziennika tej podróży.

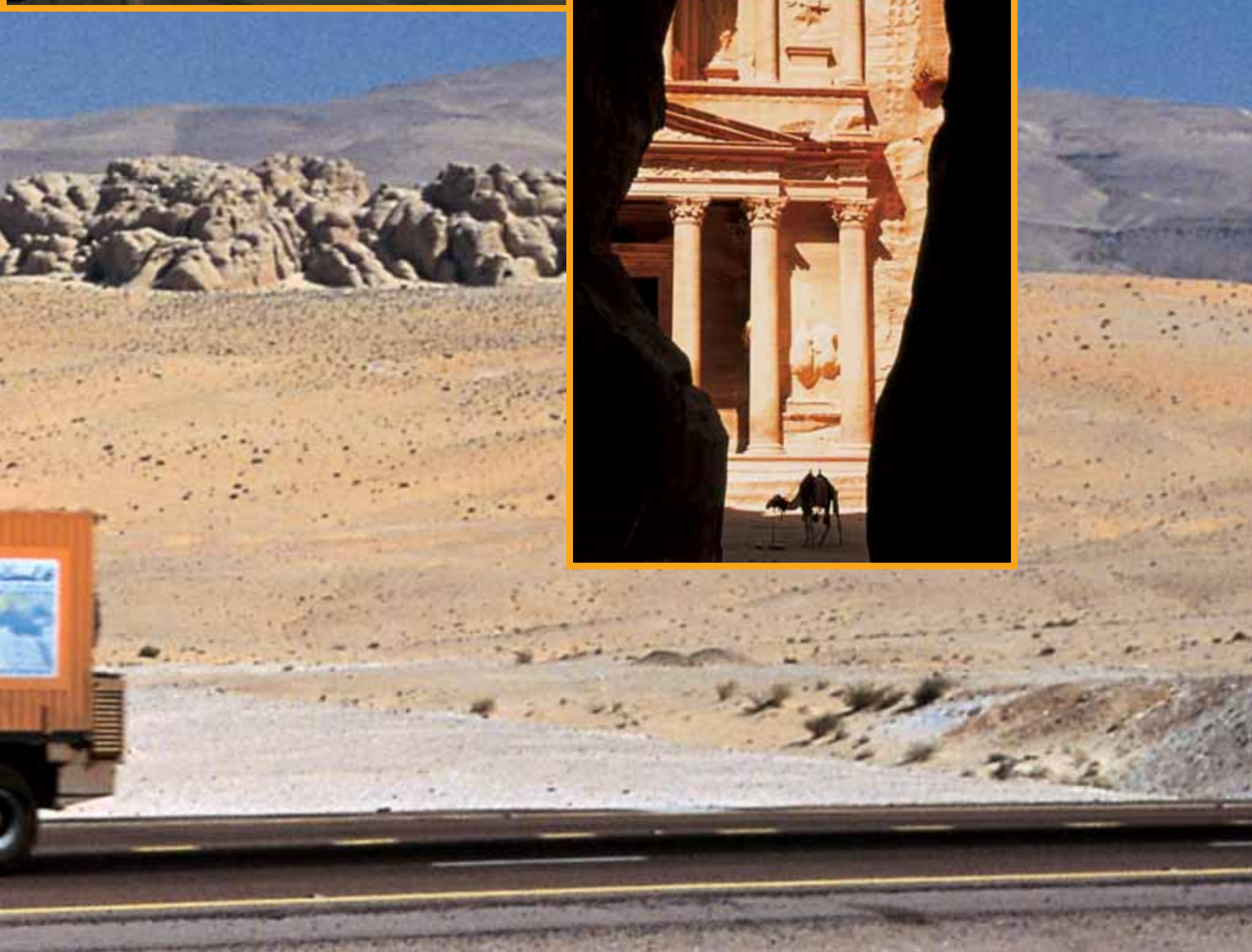
23 lipca. W Centrum Hammanu zaplanowaliśmy spotkanie z kolumną przybywającą z Damaszku. O 13: 00 powinniśmy wyruszyć w kierunku Południowej Jordanii. Temperatura powietrza sięga 40 stopni, a nasze pojazdy, przystosowane do jazdy w każdych warunkach (przede wszystkim jednak w zimnym klimacie), nie mają klimatyzacji. Przez cały czas mamy otwarte okna. Po tutejszych drogach nie wolno jeździć szybciej, niż 65 km/h. Wyjazd opóźnił się o godzinę, ponieważ musieliśmy czekać na policyjny radiowóz, który eskortował nas aż do granic stolicy. W tym hałaśliwym i chaotycznym „białym mieście” – a żyje tu ponad milion mieszkańców, jedna szósta całej jordańskiej ludności – pomarańczowa karawana sześciu ciężarówek wyróżnia się złożonym i zwartym, prawie wojskowym szykiem. Być może to zasługa podróżujących z nami czterech karabinierów – spadochroniarzy z Tuscanii.

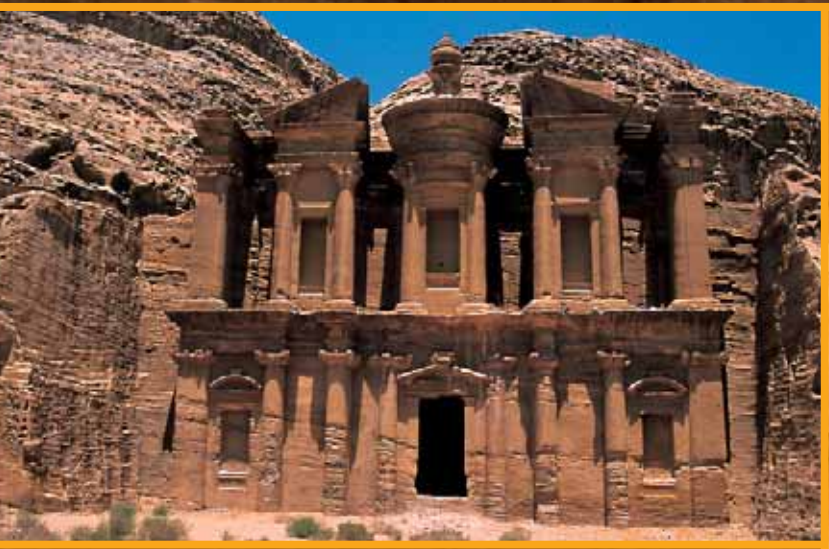
Zostawiliśmy za plecami Hamman. Droga prowadzi przez Pustynię Arabską do Morza Czerwonego. To bardzo stary szlak, transportowano nim przyprawy, przemierzały go legiony rzymskie oraz chrześcijańscy i muzułmańscy pielgrzymi. Biegnie obok góry Nebo, skąd Mojżesz spoglądał na Ziemię Obiecaną i gdzie został ścięty Jan Chrzciciel. Wzdłuż szlaku, którym obecnie podróżują prawie wyłącznie stare i przeładowane ciężarówki, zarysowują się ►

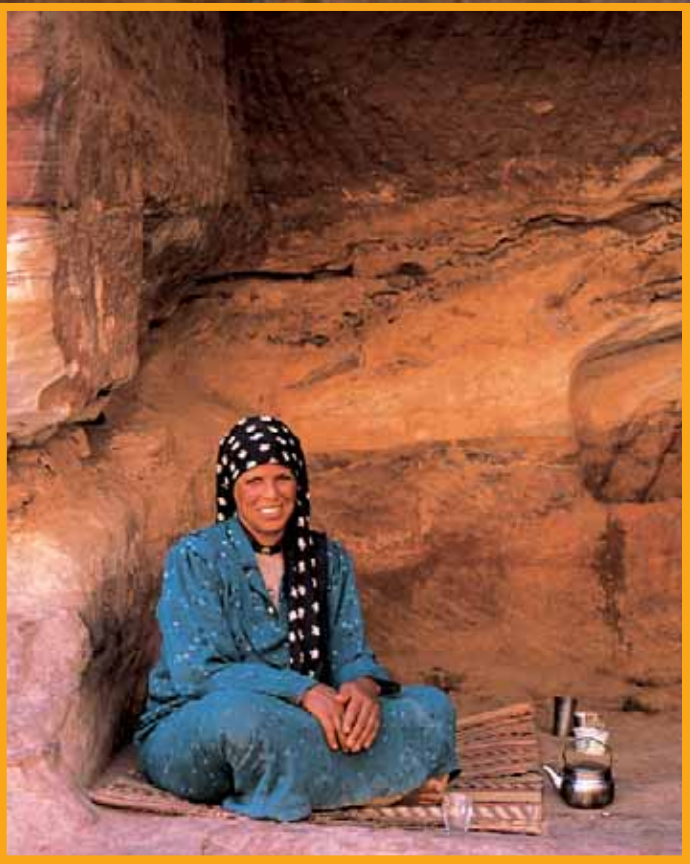
Zdjęcia z przejazdu przez Syrię i Jordanię. Po lewej: Sara, policjantka z Genui za kierownicą Combi. Po prawej: Widok na Petrę


Everland
World truck expedition
IVECO









Powyżej:
Petra, archeologiczny skarb Jordanii.
Na sąsiedniej stronie:
Uczestnicy wyprawy na tle ciężarówek Iveco.

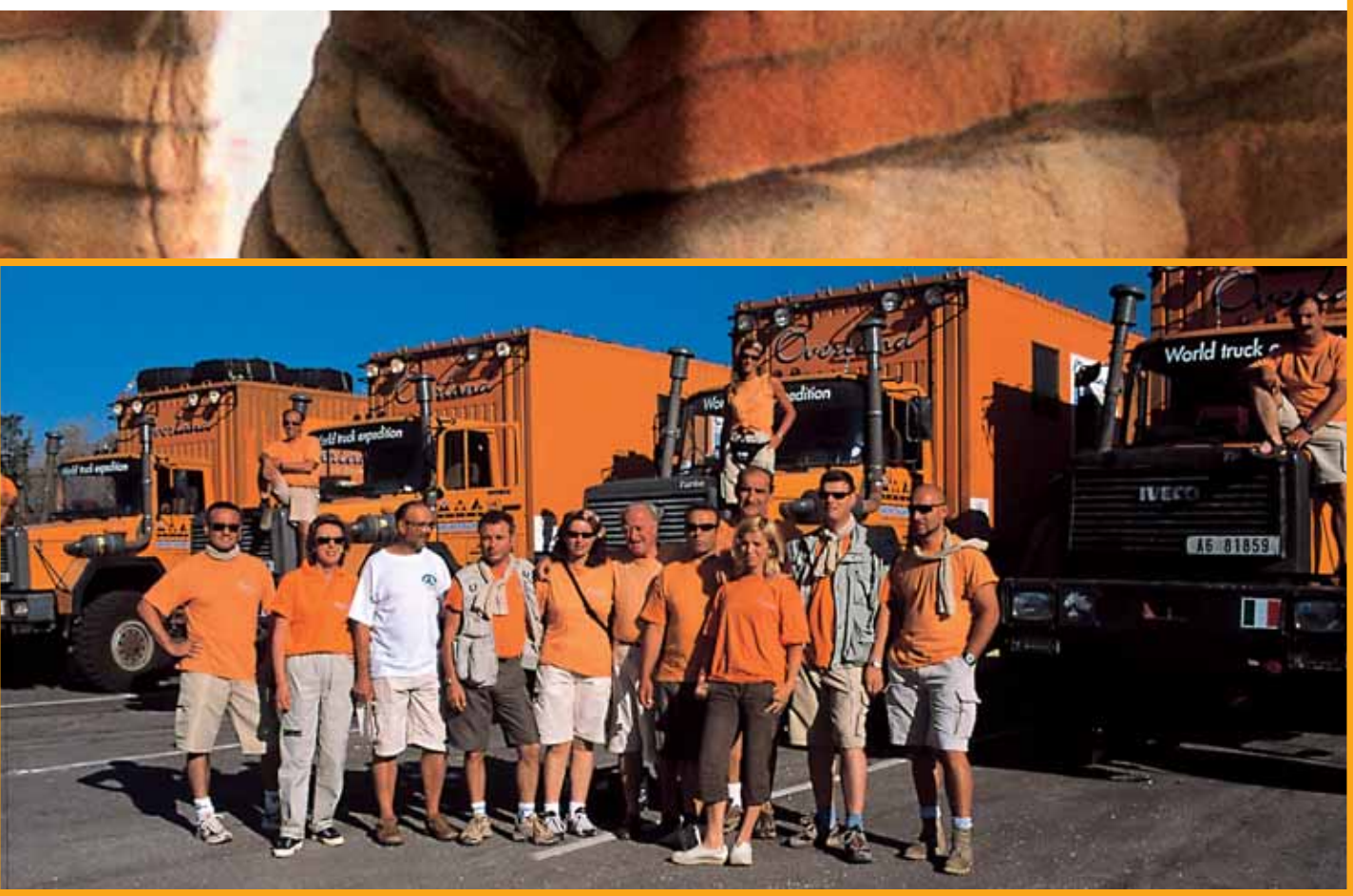
► pierwsze beduińskie namioty – połowa ludności Jordanii żyje w tradycyjnych beduińskich wioskach.

Siedzimy w combi prowadzonym przez Sarę, policjantkę z Genui, zafascynowaną niebezpiecznymi podróżami. Żeby wziąć udział w wyprawie puściła się w pościg za kolumną Overland wyruszającą z jej rodzinnego miasta, po czym zatrzymała ją w pól drogi. Dzięki temu jedzie teraz z nami i spędza miesiąc wakacji na pustyni. Jest tutaj także pochodząca z Toskanii Patrycja – dorównująca mężczyznom siłą kierowca ciężarówki. Ma w sobie jednak sporo gracji i pewnie właśnie dlatego wzięła udział w konkursie Miss Italia. Zakwalifikowała się do wyprawy wygrywając telewizyjny konkurs zorganizowany w ramach programu „Quelli che il calcio". Teraz prowadzi pierwszą ciężarówkę w kolumnie. To ona powiadamia wszystkich przez radio o zbliżających się przeszkodach na drodze; od czasu do czasu „puszcza" piosenki ABBY z kasety cudem ocalałej z Overlandu 1. Na początku lat osiemdziesiątych właśnie ta muzyka towarzyszyła naszej podróży.

O zachodzie słońca zjeżdżamy z głównej drogi, aby rozpocząć wspinaczkę serpentynami prowadzącymi do Petry. Silniki pracują pełną parą, samochód z napędem na cztery koła z łatwością wgryza się w teren. Żadna nierówność, ani garb na drodze nas nie powstrzymają. Może i nie ma klimatyzacji, ale za to wspomaganie kierownicy ogranicza do minimum wysiłek kierowców i niewygodę pasażerów. Nadchodzi najlepszy moment na robienie zdjęć i kręcenie filmów – wieczorne słońce przybiera pomarańczowe, różowe i czerwone odcienie, gdy ciężarówki przejeżdżają przed kamerami telewizji.

Kiedy dojeżdżamy do Petry jest już prawie ciemno, ale nim położymy się spać, robimy jeszcze krótkie podsumowanie minionego dnia i zapoznajemy się z zadaniami na następny. Mamy przecież zwiedzać legendarną Petrę, starożytne miasto przez długi czas uważane za zaginione, a odnalezione dopiero w 1812 roku.. Pułkownik Lawrence, który na tej pustyni spędził najlepszy okres swojego życia, mówił, że to „najpiękniejsze miejsce na ziemi". Spielberg rozsławił je filmem o Indiana Jonesie. Zwiedzanie ruin Petry trwa cały dzień, ale wspomnienia pozostają do końca życia.

25 lipca. Następnego ranka o siódmej stoimy na parkingu hotelowym gotowi do drogi. Wszystkie pojazdy tankują benzynę z cysterny mieszczącej 4000 litrów. Pozostałe ►



► auta pełnią funkcje sypialni, biura i stołówki. Planujemy dotrzeć do Akaby, miasta nad Morzem Czerwonym, leżącego na granicy między Izraelem, a Egiptem. Akaba za sprawą płk Lawrence'a przeszła spod tureckiej dominacji we władanie brytyjskie w 1917 roku.

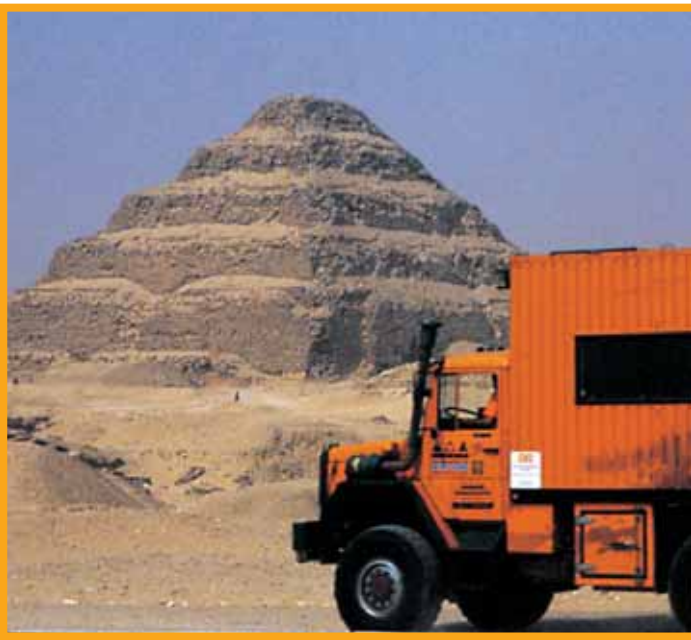
Kamienista pustynia powoli przechodzi w piaszczystą, ruch ciężarówek zmierzających do jedynego portu w Jordanii wyraźnie się wzmaga. Była to niegdyś portowa baza króla Salomona i tu właśnie, zgodnie z legendą, przybyła do niego królowa Saby. Przyjeżdżamy do miasta koło południa. Temperatura wynosi 44 stopnie.

Mamy kilka godzin postoju, podczas których nasz dyżurny lekarz, Maria Antonietta Grasso, robi badanie elektrokardiograficzne kilku członkom ekipy. Wyniki wysłane do Włoch posłużą badaniom naukowym prowadzonym przez klinikę w Monzy. Lisa Lotti, dziennikarka Radia 24, łączy się, jak co dzień z redakcją, by przesłać najświeższą korespondencję. „Cztery panie nie tylko bardzo szybko zżyły się z zespołem – mówi Beppe Tenti – ale dzięki swemu praktycznemu i zdroworozsądkowemu zmysłowi, wprowadziły wyczuwalny element stabilizacji."

Akaba jest miastem granicznym. Kilkaset metrów stąd, na plaży szczelnie wypełnionej turystami (głównie z Arabii Saudyjskiej), znajdują się izraelskie bazy wojskowe: radary i wieże strażnicze. Kilka kilometrów dalej widać podobne bazy egipskie. W powietrzu czuje się napięcie. Być może udzieliło się ono jednej z naszych ciężarówek, bo zepsuł się przewód wspomagania kierownicy i wyciekł olej. Ale mechanicy Iveco pod kierownictwem Luciano Rossetti natychmiast interweniują. Po niecałej godzinie usterka jest naprawiona.

„Wielokrotnie zdarzały się nam tego rodzaju naprawy – mówi Luciano Rossetti. – W końcu pojazdy, którymi jeździmy, brały udział już w poprzednich rajdach i niezależnie od ich wytrzymałości podczas podróży mogą przytrafić się drobne problemy. Ale w końcu ich niezawodność została potwierdzona przez prawie 180 tysięcy przejechanych kilometrów w ekstremalnych warunkach."

Nareszcie możemy się położyć. Jutro, 26 lipca, musimy wstać o piątej. Mamy do przejechania jeszcze dwie granice państwowe zanim dotrzemy na metę wyprawy, czyli do klasztoru świętej Katarzyny na Górze Synaj. Niestety, nasze obawy co do biurokratycznych trudności (związanych ze środkami bezpieczeństwa) okazały się słuszne. Musimy spędzić na przejściu granicznym prawie cały dzień. Dopiero późno w nocy możemy udać się w dalszą podróż. Po świcie wjeżdżamy w pierwszy zakręt na drodze prowadzącej ku Górze Synaj. Nie spaliśmy od 24 godzin, ale nikt nie czuje zmęczenia. Przygoda z Overlandem trwa. ■



Powyżej:
Przejazd przez pustynię Synaj.
Piramidy w Sakkara.

Overland w liczbach

Liczba krajów przejechanych podczas sześciu edycji rajdu:	103
Przekroczone granice:	260
Najkrótszy postój na granicy (w Afganistanie):	7 minut
Najdłuższy czas spędzony na granicy (izraelsko-egipskiej):	23 godziny
Ilość przejechanych kilometrów:	180 tysięcy
Ilość zużytego paliwa:	320 tysiące litrów
Rekordowe temperatury powietrza: – 53°C na Syberii,	+50 na Saharze

Dane techniczne czterech ciężarówek Iveco 330.30 ANW

Pojemność cylindrów silnika	12.673 cm^3
Ilość cylindrów:	8 V
Moc maksymalna przy 2300 obrotach:	225 KW/360 CV

Dane techniczne Torpedo 40.10 WM

Pojemność cylindrów 2500 cm^3	
Ilość cylindrów	4 ułożone liniowo
Moc 103 CV	

Dane techniczne dwóch combi

Pojemność cylindrów 2500 cm^3	
Ilość cylindrów	4 pionowe ułożone liniowo
Moc	110 CV

Beata Stekla,
fot. M. Feodorów

Początek dał Szczerbiec

Rozkrzyczane grupki kibiców w klubowych szalikach, słoneczna pogoda i dobry humor. W takiej atmosferze odbyły się na stadionie klubowym obchody osiemdziesięciolecia Bialskiego Klubu Sportowego „Stal".

Historia Bialskiego Klubu Sportowego i Towarzystwa Sportowego Szczerbiec, z którego się wywodzi sięga 1922 . Pierwszym prezesem był Rudolf Kobiela, koronną dyscypliną sportu – piłka nożna. W 1927 bialscy piłkarze doczekali się własnego boiska, wcześniej grali na okolicznych łąkach i placach. Stąd wzięło się ich przezwisko – plackorze. Istnienie klubu przerwał wybuch wojny, ale już w 1945 BKS wznowił działalność.

W latach pięćdziesiątych patronat nad klubem objęła bielska Befama. Dzięki pomocy fabryki przebudowano stadion i stworzono nowoczesny obiekt sportowy. W tym okresie w klubie działały aż dwadzieścia dwie sekcje sportowe.

W latach siedemdziesiątych patronem klubu została Fabryka Samochodów Małolitrażowych. Późniejsza dekada to czas rozbudowy obiektu – powstaje hala sportowa i hotel. Unowocześniono też gabinety odnowy biologicznej i sposoby zarządzania klubem. Pracami kierował obecny dyrektor klubu Ryszard Bortliczek.

Największe sukcesy sportowe klubu należały i należą do bielskich siatkarek: pięciokrotnie zdobyły mistrzostwo Polski i puchar Polski, czterokrotnie były wicemistrzyniami Polski, trzykrotnie zdobywały brązowy medal na mistrzostwach Polski. Od 1976 roku nieprzerwanie grają w pierwszej lidze. Jeżeli chodzi o piłkę nożną, bielskiej drużynie udało się dwukrotnie awansować do drugiej ligi w latach 1973-1978 i 1981-1983. Obecnie klub posiada cztery sekcje: siatkówkę kobiet, piłkę nożną, tenis ziemny oraz podnoszenie ciężarów i trójbój siłowy. W planach jest awans piłkarskiej drużyny BKS-u do trzeciej ligi.

Na obchody jubileuszu zaplanowano turniej piłkarski z udziałem gospodarzy oraz Zagłębia Sosnowiec, Ruchu Chorzów i drużyny serii A – AC Torino. Włochom towarzyszył znakomity, były piłkarz Alessandro Mazzola, dziś

dyrektor techniczny klubu. Obecny był także prezes klubu Attilio Romero oraz właściciel Francesco Cimminelli. Na trybunach pojawił się Antoni Piechniczek.

Pierwszy mecz turnieju rozegrany pomiędzy Zagłębiem Sosnowiec a Ruchem Chorzów, przyniósł dużą niespodziankę. Oczekiwano zwycięstwa Ruchu, tymczasem trzecioligowe Zagłębie pokonało rywala w rzutach karnych 3:1. Nawet organizator imprezy, prezes Czesław Świstak przewidywał, że w spotkaniu finałowym zmierzą się goście z Włoch i drużyna Ruchu: „Sądzę, że najciekawszy mecz, jaki zobaczymy, to mecz między Ruchem Chorzów a AC Torino. Jest on ważny z punktu widzenia szkoleniowego dla obu zespołów, które mają aktualnie przerwę w lidze. AC Torino przyjechał specjalnie po to, aby rozegrać

▼ **Właściciel AC Torino – F. Cimminelli i prezes BKS – Cz. Świstak**

sparing z drużyną pierwszoligową". Los postanowił jednak sprawić wszystkim niespodziankę.

Drugie spotkanie pomiędzy AC Torino a drużyną BKS zakończyło się, zgodnie z przewidywaniami, przegraną gospodarzy 0:3. Mecz o trzecie miejsce między Ruchem Chorzów, a BKS-em zakończył się również porażką gospodarzy – 0:3. Finałowe spotkanie Torino – Zagłębie, to wygrana Włochów 2:0. „Mecz mógł spokojnie zakończyć się remisem. Uważam, że Zagłębie na ten remis zasłużyło" – powiedział prezes AC Torino, Romero Attilio.

Obchody osiemdziesięciolecia BKS-u stały się okazją do odświeżenia starej piłkarskiej tradycji – w drzewcu klubowego sztandaru umieszczono gwoździe z wygrawerowanymi nazwiskami osób zasłużonych dla klubu. „To stara, polska tradycja, która została przez niektórych zaniechana, ale my chcieliśmy ją odnowić, przypomnieć" – mówił prezes Świstak. ■

warto wiedzieć

Z piwiarni na stadion

Jedna z najbardziej sławnych drużyn piłkarskich „Football Club Torino", dziś „Torino Calcio", powstała w 1906 roku w turyńskiej piwiarni.
Pierwsze Mistrzostwa Włoch zdobyli w 1927-28 roku, następne dopiero po 15 latach.
Najlepszy swój okres „Toro" miał tuż po II wojnie światowej, kiedy wygrał 5 kolejnych Mistrzostw Włoch i posiadał w swojej drużynie takie sławy jak Valentino Mazzola (ojciec Sandro Mazzola, były światowej sławy piłkarz, obecnie dyrektor techniczny Torino), Maroso, Loik, Ossola, Gabetto i Ferraris.
Drużyna piłkarska, nie mająca sobie równych, zginęła tragicznie 4 maja 1949 roku.
Samolot, którym wracali po meczu towarzyskim rozegranym w Lizbonie z Benficą, rozbił się we mgle o bazylikę na Superdze, kilka kilometrów od lotniska w Turynie.
Nikt nie przeżył.
Tytuł Mistrza Włoch wręczony został Turynowi, który w ostatnich meczach wystawił drużynę młodzieżową.
Ostatnie, siódme mistrzostwa, Turyn wygrał w roku 1975/76 dzięki bramkom strzelonym przez duet Francesco Graziani i Paolino Pulici (tzw. bliźniacy gola). „Toro" poszczycić się może także pięcioma Pucharami Ligi Włoskiej i finałem Pucharu UEFA, przegranym z Ajaxem Amsterdam.

Szczęśliwa siódemka

Tomasz Libich

fot. I. Kaźmierczak

Siódma edycja bielskiego Festiwalu Kompozytorów Polskich cieszyła się, jak zwykle, dużym zainteresowaniem nie tylko wśród melomanów. Tym razem festiwal poświęcony został twórczości Mieczysława Karłowicza.

Bielskie Centrum Kultury wypełniło się niemal po brzegi. Patronat nad imprezą po raz kolejny objął Henryk Mikołaj Górecki. Przez trzy dni w Domu Muzyki publiczność miała okazję wysłuchać koncertów, w których uczestniczyli wirtuozi znani nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Z orkiestrą Filharmonii Śląskiej pod dyrekcją Mirosława Błaszczyka grał znakomity skrzypek, Konstanty Andrzej Kulka (na zdjęciu). Podczas Salonu Muzycznego śpiewał Wiesław Ochman, prezentujący w BCK-u także kolekcję piętnastu obrazów swojego autorstwa. W koncercie finałowym publiczność oklaskiwała wiolonczelistę Petera Wispelweya, któremu towarzyszyła Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia w Katowicach pod dyrekcją Gabriela Chmury.

Wykonano najsłynniejsze utwory Mieczysława Karłowicza, wśród nich „Odwieczne pieśni", „Epizod na maskaradzie" i koncert skrzypcowy A-dur. Znawcy podkreślają, że obok Góreckiego i Kilara, jest to jeszcze jeden kompozytor, którego twórczość tak silnie nacechowana jest charakterystycznym stylem – „muzyką gór". Chociaż ta przepiękna muzyka do łatwych nie należy, mimo to, na niektóre koncerty zabrakło biletów.

Zdaniem Władysława Szczotki, dyrektora Bielskiego Centrum Kultury, popularność festiwalu związana jest ze znakomitymi nazwiskami wykonawców. Nie bez znaczenia jest też fakt, iż Festiwal Kompozytorów Polskich to największa impreza muzyczna w Bielsku-Białej.

Przy organizacji wydarzeń na taką skalę zawsze pojawia się niepewność, jak zachowają się sponsorzy, ale i tym razem Fiat Auto Poland oraz Fiat GM-Powertrain okazały się niezastąpionymi filarami imprezy. Dyrekcja BCK-u podkreśla natomiast, że traktuje festiwal jako jedno ze swoich najważniejszych osiągnięć i w przypadku słabszej kondycji finansowej, „okrojony" będzie raczej budżet innych organizowanych przez Dom Muzyki imprez.

„Program Festiwalu Kompozytorów Polskich przygotowujemy zawsze z dużym wyprzedzeniem – mówi dyrektor Szczotka – Bohaterami następnej edycji będą, według naszych planów, Henryk Mikołaj Górecki i Krzysztof Penderecki – obaj obchodzący w przyszłym roku 70-te urodziny. Towarzyszyć im będą naprawdę znakomici artyści, szykuje się więc wydarzenie na skalę ogólnopolską. Mamy też bardzo ciekawe plany względem jubileuszowej, dziesiątej edycji, ale szczegółów na ten temat nie chciałbym na razie ujawniać." ■

Gitarowe rytmy

Mirosława Malich
fot. I. Kaźmierczak

Francuz Jeremy Jouve zwyciężył w Konkursie Gitarowym im. Jana Edmunda Jurkowskiego, imprezie towarzyszącej odbywającemu się co dwa lata Międzynarodowemu Festiwalowi „Śląska Jesień Gitarowa".

Na początku października Tychy gościły po raz dziewiąty wirtuozów, młodych adeptów i miłośników gitary klasycznej z kilku kontynentów. Międzynarodowy Festiwal „Śląska Jesień Gitarowa" uważany jest za jedno z najbardziej renomowanych wydarzeń muzycznych na świecie. Do Tych przyjeżdżają znani mistrzowie muzyki gitarowej. Ich koncerty gromadzą w Teatrze Małym komplet publiczności.

W tym roku festiwal rozpoczęto koncertem na orkiestrę Grażyny Bacewicz, w wykonaniu Orkiestry Kameralnej Miasta Tychy AUKSO, pod dyrekcją Marka Mosia. Orkiestra towarzyszyła także pierwszej gwieździe festiwalu, Hiszpanowi Ricardo Gallenowi. Jego znakomita gra, która zachwyciła publiczność, potwierdziła celowość zapraszania do Tych wirtuozów prezentujących najwyższy poziom. W tegorocznym festiwalu należeli do nich: Hopkinson Smith i Dusan Bogdanovic z USA, Susana Pietro z Hiszpanii, Joaquin Clerch z Kuby, Roland Dyens z Francji, Beata Będkowska-Huang i Dawid Bonk z Polski, Carlo Marchione z Włoch i Tilman Hoppstock z Niemiec. Tyskiej publiczności bardzo podobał się również koncert flamenco w wykonaniu Gerardo Nuneza.

Jeremy Jouve – zwycięzca konkursu

Festiwalowi Śląska Jesień Gitarowa, tradycyjnie wspieranemu finansowo przez Fiat Auto Poland, od początku towarzyszy Konkurs Gitarowy im. Jana Edmunda Jurkowskiego. W tym roku zamiar uczestniczenia w nim zgłosiło 25 młodych gitarzystów, ostatecznie udział wzięło 19. Przyjechali z Ukrainy, Francji, Słowacji, Białorusi, Danii, Finlandii i – oczywiście – z Polski. Ich grze przysłuchiwało się międzynarodowe jury złożone z pedagogów i wirtuozów gitary klasycznej. Do finału konkursu, który składał się z trzech etapów, przeszło troje uczestników. Zwyciężył Francuz Jeremy Jouve, Polka Anna Pietrzak i Fin Otto Tolonen zdobyli równorzędną drugą nagrodę, trzeciej nie przyznano. Laureat otrzymał 12 tys. złotych oraz dwie gitary. Jedną koncertową, o wartości 5 tys. dolarów, a drugą za najlepsze wykonanie utworu polskiego kompozytora, Zdzisława Szostaka.

Renoma tyskiego festiwalu w świecie muzycznym otwiera młodemu Francuzowi także drogę do najznakomitszych sal koncertowych. Na początek Jeremy Jouve zaprezentował się z orkiestrą AUKSO w koncercie finałowym. Ale został już zaproszony m.in. na festiwale do Grecji i Czech.

fot. I. Kaźmierczak

Kolarskie zmagania

Tomasz Libich

W pięćdziesiątej dziewiątej edycji Tour de Pologne startowało 144 kolarzy z 23 państw. Wśród nich medaliści mistrzostw świata i etapowi zwycięzcy najważniejszych europejskich imprez kolarskich.

W wyścigu znalazło się aż 13 zawodników z pierwszej setki rankingu Międzynarodowej Unii Kolarskiej, medaliści mistrzostw świata i etapowi zwycięzcy: Tour de France, Giro d'Italia i Vuelta a España.

Trasę o długości 1249 km podzielono na osiem etapów. Po raz pierwszy impreza uzyskała w kalendarzu Międzynarodowej Federacji Kolarskiej ranking 2.2. – wyższy nawet, niż Wyścig Dookoła Portugalii, czy Wyścig Dookoła Niemiec. Tym samym Tour de Pologne dołączył do dwudziestu największych na świecie imprez kolarskich. To właśnie wyższa pozycja w rankingu sprawiła, że w wyścigu wystartowała tak duża liczba słynnych zawodników – za zwycięstwa kolarze otrzymują w takim przypadku więcej punktów, a pula naród wzrasta do 150 tys. dolarów. Co ciekawe – równolegle z Tour de Pologne rozgrywana była Vuelta a España, a mimo to światowa czołówka przyjechała do Polski. „To dlatego, że to my jesteśmy konkurencją dla nich, a nie oni dla nas – uważa Czesław Lang, dyrektor wyścigu. – Większość kolarzy miała już za sobą Tour de France i Giro d'Italia, czyli 40 tys. kilometrów – dlatego wolała startować u nas, niż w Hiszpanii.".

Przy organizacji imprezy pracuje co roku ponad tysiąc osób. Oznacza to oczywiście ogromne koszty – tegoroczny budżet przekroczył milion dolarów. Koncern Fiata od wielu lat sponsoruje największe na świecie imprezy kolarskie, od kilku lat także zyskujący na prestiżu Tour de Pologne. Tym razem Fiat Auto Poland był w peletonie doskonale widoczny. Bezpośrednio przed motocyklami policji i pilota jechały trzy Fiaty Stilo, a w samej kolumnie wyścigowej w sumie czterdzieści samochodów Fiata, którymi jechali sędziowie, organizatorzy, pomoc techniczna i dziennikarze. Ponadto, wspólnie z siedmioma dealerami, FAP zorganizował z okazji wyścigu konkurs z atrakcyjnymi nagrodami.

Najtrudniejszym odcinkiem były okolice Orlinka w Karpaczu – podjazdu o dwunastoprocentowym stopniu nachylenia. Dwudziestu dziewięciu zawodników nie poradziło sobie na tym etapie i podjęło decyzję o wycofaniu się z dalszych zmagań.

Zwyciężył Francuz Laurent Brochard z grupy Jean Delatour. Mistrz świata z 1997 r. otrzymał nagrodę główną – Fiata Stilo Active. Drugi w klasyfikacji był Polak Tomasz Brożyna, który stracił do zwycięzcy 19 sekund. ■

fot. I. Kaźmierczak

Tomasz Libich

Seicento dla Czecha

Zakończył się IX Międzynarodowy Wyścig Kolarski 4 Asy Fiata Auto Poland – Tychy Tour 2002. W tym sezonie był to ostatni wieloetapowy polski wyścig. Wyniki rywalizacji nie sprawiły nikomu niespodzianek.

Pierwotny termin rozpoczęcia wyścigu przesunięty został o tydzień, aby pozwolić najlepszym polskim zawodnikom na odpoczynek po Tour de Pologne. W imprezie uczestniczyli zawodnicy z polskich i czeskich grup zawodowych oraz reprezentacje Słowacji, Ukrainy, Estonii i Białorusi.

Walkę o nagrodę główną, Fiata Seicento ufundowanego przez Fiat Auto Poland, rozpoczęło kryterium uliczne, w którym kolarze podzielili między sobą cztery koszulki – lidera klasyfikacji generalnej, punktowej, górskiej i sprinterskiej. Łączna pula nagród wyniosła 59 tys. zł. Zaplanowano pięć etapów – o jeden więcej, niż w ubiegłym roku. Wyścig ruszył z Zawiercia do Sławkowa, następnie z Jaworzna do Bukowna, Mysłowic do Olkusza, Bielska-Białej na górę Żar i z Bojszów do Tychów. Najtrudniejszy był czwarty, z trasą rozpoczynającą się w Porąbce, trzykrotnie prowadzącą przez Wielką Puszczę, Przełęcz Kocierską i kończącą się podjazdem na Żar.

Niekorzystna aura sprawiła, że spośród 129 zawodników, którzy stanęli na starcie, do mety dojechało zaledwie 48. Ostatni etap skrócono z 200 do 150 km, bo o wynikach zdecydował już poprzedni – kolarze dojechali więc do mety prawie godzinę wcześniej, niż zakładano.

Wygrał, podobnie jak przed rokiem, Czech Ondrej Sosenka z grupy CCC Polsat. Na podium stanęli także dwaj jego koledzy z grupy.

„Rok temu o zwycięstwie zdecydowała „czasówka", tym razem etap górski – mówił po zakończeniu wyścigu Sosenka. – Był to dla mnie kolejny ważny etap przygotowań do mistrzostw świata." Samochód zwycięzca zamierza sprzedać, a uzyskaną kwotę rozdzielić pomiedzy kolegów z grupy. „Wszyscy, także mechanicy i masażyści, pracowali na ten sukces, dlatego wszyscy zostaną uhonorowani" – zapewniał.

„To już ostatni tak poważny wyścig na krajowych szosach w tym sezonie. Warto się pokazać, trochę zarobić i nabrać motywacji do pracy zimą" – przekonywał mistrz Polski, Grzegorz Gronkiewicz, sklasyfikowany poza pierwszą dziesiątką. Przed kolarzami ostatni akcent sezonu 2002 – belgijskie mistrzostwa świata. Ondrej Sosenka wystartuje w nich w barwach Czech i będzie rywalizował z polskimi zawodnikami.

Aleksander Surdej

Wymieszana Europa

Część społeczeństw Zachodniej Europy czuje się oblężona przez fale emigrantów i przypisuje im wszelkie zło, które nęka ich kraje: od bezrobocia, przez wzrost przestępczości do utraty tradycyjnych wartości i podmywania narodowej tożsamości. Nic dziwnego, że takie odczucia stają się paliwem dla ruchów nacjonalistycznych i faszyzujących partii politycznych.

Na jarmarku propagandowych haseł ginie jednak zdolność do obiektywnej oceny zjawiska i znajdowania racjonalnych rozwiązań.

Realistyczna analiza zjawiska emigracji wymaga odpowiedzi na następujące pytania: Czy obecna fala emigracyjna jest zjawiskiem nowym? Skąd bierze się emigracyjna atrakcyjność Europy? Jakie są przyczyny emigracji? Czy można nad emigracją zapanować? I wreszcie jakie są i jakie mogą być konsekwencje nasilania się emigracji?

W pewnym sensie Europa już od dawna była horyzontem, terenami, w kierunku których parły wędrowne ludy. Tereny obecnej Europy były zasiedlane od co najmniej 9 tysięcy lat przed Chrystusem przez ludność pochodzącą z Azji Środkowej, a od co najmniej 3 tysięcy lat przed Chrystusem do Europy zaczęła także napływać ze stepów azjatyckich ludność indoeuropejska. Na takiej etnicznej bazie od wczesnego średniowiecza kształtowały się narody stanowiące trzon współczesnej Europy.

W połowie XVII wieku obie Ameryki liczyły około 10,3 miliona ludności, w tym 8,5 miliona ludności tubylczej, milion murzynów i mulatów, 650 tysięcy ludności rasy czysto białej i około 350 tysięcy metysów. Oznacza to, że w tym okresie z Europy emigrowało rocznie około 6-8 tysięcy ludzi. Zjawisko to praktycznie ustało po II wojnie światowej, gdy Europa Zachodnia mogła się cieszyć z trwającego do połowy lat 70-tych nieprzerwanego wzrostu gospodarczego.

Równocześnie trwała emigracja wewnątrz Europy. Na początku XX wieku w Niemczech pracowało około 950 tysięcy, a we Francji 1,2 miliona robotników cudzoziemskich. Przyspieszenie takiej emigracji nastąpiło w okresie 1950-1972, kiedy to dwa miliony Hiszpanów i Włochów, półtora miliona Portugalczyków i Jugosłowian, pół miliona Greków, Finów i Irlandczyków opuściło swoje kraje, aby pracować w Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii, Belgii, Holandii i Szwecji. Ta emigracja, w przeważającej mierze z peryfe-

ryjnych wschodnich, południowo-wschodnich i południowych obszarów Europy, stosunkowo szybko wtapiała się w narodowe społeczeństwa wysoko rozwiniętych społeczeństw Europy.

Znacząca emigracja do Europy ludności spoza kontynentu europejskiego rozpoczęła się w latach 50-tych, gdy Wielka Brytania, Holandia i Francja przyjęły znaczącą liczbę ludności z obszarów swoich byłych kolonii zamorskich. Ponadto w okresie boomu gospodarczego wiele państw Zachodniej Europy odczuwało brak niskokwalifikowanej siły roboczej, niezbędnej do prac budowlanych lub porządkowych. Niemcy, które nie posiadały swoich kolonii, podpisały w 1961 roku

umowę imigracyjną z Turcją i dziesięć lat później na terenie RFN mieszkało już około miliona Turków. Z powodu braku siły roboczej post-kolonialna Francja przyciągała robotników z Algierii i Maroka, zaś Wielka Brytania z Pakistanu i Indii.

Migracje wewnątrz europejskie oraz trwający już ponad pół wieku napływ ludności etnicznie nieeuropejskiej, w tym głównie z Maghrebu i Karaibów, doprowadziły do wzrostu mniejszości narodowych w społeczeństwach Europy Zachodniej. Dane z połowy lat 90-tych pokazują, że mniejszości etniczne stanowią od 1% ludności Finlandii, 2% ludności Włoch, przez 6-10% ludności Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec do 18% ludności Szwajcarii. Wydawać więc by się mogło, że liczba emigrantów w krajach Europy Zachodniej nie stanowi jeszcze zagrożenia dla kulturowej i narodowej spójności tamtych społeczeństw. Skąd więc ten nastrój zagrożenia i głosy trwogi?

fot. Forum

Wydaje się, że główną przyczyną nie jest obecna wielkość emigracji, lecz przewidywania dotyczące przyszłych jej skutków. Futurolodzy przewidują, że w 2080 roku Francja będzie krajem muzułmańskim na skutek dynamicznego napływu imigrantów z Afryki Północnej i wysokiego przyrostu naturalnego wśród muzułmańskiej mniejszości. Przyszłe Niemcy opisują jako kraj tureckojęzyczny. Takie wizje mają niepokoić i pobudzać do działań zapobiegawczych.

Większość fal emigracyjnych przeszłości daje się dobrze opisać w kategoriach modelu „przyciągania/wypychania". Ludzie są przyciągani przez atrakcyjne warunki życia, a wypychani przez biedę, wojny, prześladowania i konflikty etniczne. Mimo spowolnienia dynamiki gospodarczej i wysokiego bezrobocia, większość państw Europy Zachodniej pozostaje atrakcyjnym miejscem dla osiedlania się: poziom życia mieszkańców jest kilku, kilkunastokrotnie wyższy, niż w wielu państwach Azji i Afryki, a polityka społeczna gwarantuje szeroki zakres darmowych lub tanich świadczeń socjalnych: opiekę zdrowotną, edukację i zabezpieczenie na starość. Po wielu wiekach wewnątrzeuropejskich wojen Stary Kontynent jest obszarem pokoju, a agresywne ideologie ustąpiły ideom tolerancji i praw człowieka. Pomimo wysokiego bezrobocia (średnia stopa bezrobocia w UE wynosi około 10%) kraje Europy Zachodniej cierpią na niedostatek siły roboczej w niektórych sektorach gospodarki. Na ogół są to stanowiska nie wymagające wysokich kwalifikacji, chociaż niektórym krajom (np. Niemcy) brakuje także informatyków. Niedobór siły roboczej będzie się pogłębiał w najbliższych latach, gdyż społeczeństwa Europy Zachodniej starzeją się wskutek spadku liczby urodzin i wydłużania się przeciętnego czasu życia. Szacuje się, że do roku 2025 kraje członkowskie Unii Europejskiej powinny przyjąć około 25 milionów imigrantów, aby utrzymać obecny poziom ludności i relację pomiędzy liczbą ludzi pracujących, a emerytów gwarantującą wypłacalność systemów emerytalnych.

Dlaczego więc kraje Unii Europejskiej zdają się bronić przed emigrantami, skoro bez nich demografia skazuje je na wyludnienie i brak pracowników do wykonywania wielu społecznie użytecznych prac? Wyjaśnienie jest stosunkowo proste: podaż emigrantów według rasy i kwalifikacji nie odpowiada oczekiwaniom społeczeństw Unii Europejskiej. Kraje Unii Europejskiej nie chcą przyjmować analfabetów z krajów o dużym dystansie kulturowym, których asymilacja jest trudna lub wręcz niemożliwa. Z drugiej strony, rodzaj dostępnych dla emigrantów miejsc pracy (głównie usługi socjalne i budowlane) sprawia, że emigracja nie jest rozwiązaniem atrakcyjnym dla młodych i wykwalifikowanych pracowników z peryferyjnych obszarów Europy. Kraje Unii Europejskiej próbują więc stosować politykę imigracyjną polegającą na filtrowaniu chętnych ze względu na ich potencjalny wkład w rozwój gospodarczy i harmonię społeczną swych społeczeństw. Kraje Europy chcą być otwarte dla tych, dla których niekoniecznie są atrakcyjnym celem emigracji.

Elżbieta i Andrzej Lisowscy, fot: Andrzej Lisowski

Perła nad Bosforem

Klaksony samochodów przenikają się z wyciem okrętowych syren, pomrukami lokalnych promów, piskiem mew, odgłosami silników samolotów, nawoływaniami do modlitwy zradiofonizowanych muezinów i okrzykami ulicznych sprzedawców...

Stambuł jest miastem dźwięków. Niezwykłość jego położenia można docenić zerkając w dół z wieży Galata, z Pałacu Topkapi, czy z wieży telewizyjnej ulokowanej na azjatyckim brzegu. Domy, pałace, meczety wypełniają przedzielone wstążkami turkusowej wody wysokie wzgórza. A przez środek miasta prują oceaniczne kolosy przeciskające się z Morza Czarnego do Morza Marmara i dalej w głąb Morza Śródziemnego.

Nie chce się wierzyć, ale najwspanialsze, najbardziej reprezentacyjne budowle osmańskie zawdzięcza Stambuł architektowi, który pochodził z rodziny chrześcijańskiej, z Kapadocji. O losie Sinana, zwanego później Starym, zadecydował przeprowadzony w 1512 roku przymusowy pobór do służby janczarskiej. W wojsku przyjął islam i zaczął pierwsze prace budowlane. Uczestnictwo w wyprawach wojennych umożliwiło mu kontakt z architekturą europejską. Nie czekał długo na stanowisko architekta na dworze Sulejmana Wspaniałego. Imię tego sułtana nosi najpiękniejszy chyba meczet Stambułu. Jest on jedną z trzystu autorskich budowli Sinana, jedną z jego osiemdziesięciu muzułmańskich świątyń. Wnętrze jest dość surowe, choć w oknach ściany wschodniej przetrwały do dziś wysokiej klasy witraże. Ale już samo położenie świątyni jest bardzo atrakcyjne. W bliskim sąsiedztwie uniwersytetu i malowniczych drewnianych domów z ubiegłego stulecia, a na dodatek z widokiem na kawał Złotego Rogu i Bosforu. A jednak znacznie mniej tu przybywa turystów, niż do Błękitnego Meczetu uznawanego w Turcji za symbol Stambułu. Właśnie wokół tej budowli gromadzą się w letnie wieczory turyści z całego świata, by poznać historię miasta nad Bosforem w scenerii imprezy światło – dźwięk. Przyciąga też nadwyżka minaretów. Jeśli wierzyć legendzie, dwa dodatkowe (prócz czterech przepisowych), zawdzięczamy nieporozumieniu językowemu. Sułtan Ahmed I zażyczył sobie bowiem wykonanie minaretów ze szczerego złota (w języku tureckim „altin"), ale budowniczy Mehmed Aga usłyszał „alti", czyli „sześć". I w ten sposób doszło właściwie do świętokradztwa, bo w świecie islamu jedynie Kaaba – najświętsze miejsce wyznawców Allaha w Mekce – miała sześć minaretów. Konflikt ostatecznie zażegnano dobudowując jej jeszcze jeden...

Także Hagia Sophia nie może konkurować, jeśli chodzi o sylwetkę, z Meczetem Sulejmana. Wydaje się

przyciężka i to nie tylko z powodu szpecących ją dziś wsporników i dobudowanych w czasach osmańskich minaretów. Te ostatnie – dzięki albumom i plakatom – wpisały się w jej kształt do tego stopnia, że bez nich trudno sobie wyobrazić najsławniejszą bizantyjską bazylikę świata. Do czasów nowożytnych nigdzie nie zbudowano większej sali przykrytej jednym dachem. Do dziś jej ogrom działa na wszystkie zmysły. I nie przeraża nikogo niemała cena wstępu (równowartość 10 USD za wstęp i drugie tyle na krużganki na I piętrze z pięknymi mozaikami na ścianach). Hagia Sophia to czwarty co do wielkości kościół katedralny świata. Szkoda tylko, że w burzliwych dziejach świątyni poświeconej 26 grudnia 537 roku (w jej miejscu były już w IV i V stuleciu kościoły, które strawił ogień) mieli także swój udział krzyżowcy, których łupem padło (w 1204 roku) wiele zgromadzonych w bazylice dzieł sztuki i kosztowności. Później Turcy przerobili (w 1453 roku) katedrę na meczet, a ponad pół wieku temu Hagia Sophia zyskała status muzeum.

Najważniejszym sąsiadem zarówno Hagii Sophii, jak i Błękitnego Meczetu jest oczywiście ogromne założenie ogrodowo-pałacowe Topkapi, którego budowę rozpoczęto już sześć lat po wkroczeniu do miasta otomańskich Turków – w 1459 roku. Robią wrażenie wspaniały ogród, harem, zbiory japońskiej i chińskiej porcelany, meczet z przechowywanym w nim m. in. odciskiem stopy Proroka. Jednak to, co działa najbardziej na wyobraźnię turystów, mieści się w legendarnym skarbcu. Chronionym nie tylko przez elektroniczne systemy alarmowe, ale i przez samodzielny posterunek policji. Tutaj można podziwiać m. in. znany z filmu „Topkapi" sztylet wysadzany trzema ogromnymi szmaragdami, a także legendarny 84-karatowy diament, który znalazł podobno jakiś włóczęga i oddał za trzy łyżki wytwórcy łyżek. Nowy właściciel za symboliczną cenę odsprzedał bezcenny kamień jubilerowi. W II połowie XVII wieku olbrzymi diament trafił do sułtańskiego skarbca.

Warto odwiedzić także pełen wspaniałych mozaik bizantyjski kościół św. Zbawiciela na Chorze, czy Muzeum Adama Mickiewicza (w zrekonstruowanym domu, w którym zmarł poeta) przy ulicy Słodkich Migdałów. Trzeba zrobić zakupy na Targu Korzennym, oddać się przyjemnemu relaksowi w historycznej łaźni tureckiej, odbyć choćby krótki spacer po Wielkim Bazarze, zjeść faszerowane ziemniaki przy portowej przystani Kadikoy (po azjatyckiej stronie miasta), zjeść podawane wprost z łodzi smażone rybki (na brzegu pomiędzy mostem Galata a przystanią Eminou), poczuć siłę i światowość języka rosyjskiego nie tylko na Aksaraju, gdzie przed laty niepodzielnie panowali na rynku handlowym nasi rodacy.

Poczuć Stambuł to być jednocześnie na obu krańcach Złotego Rogu. W tureckiej „Częstochowie" – sanktuarium muzułmańskim w Eyup, gdzie spoczywa czczony przez tłumy pielgrzymów przyjaciel Proroka – Abu Ajjub. I u stóp Topkapi, gdzie Złoty Róg wpada do Bosforu. Tam właśnie zjeżdżają się zmęczeni pracą i codziennymi kłopotami mieszkańcy Stambułu. Pośród nich można jeszcze bardziej odczuć wyjątkowość tej perły nad Bosforem.

Joanna Polak

Filmy na dobry wieczór

Ponieważ jesienne ochłodzenie niezbyt sprzyja spacerom, można z czystym sumieniem zostać w domu i uzupełniać braki w filmowej edukacji. Jesień oznacza bowiem wysyp nowych premier video i dvd. Począwszy od klasyki, na nowościach skończywszy. Z tej pierwszej polecić można „Okno na podwórze" Alfreda Hitchcocka. Historia dziennikarza, unieruchomionego w malutkim pokoju z widokiem na podwórze i mieszkania sąsiadów, wreszcie ukazała się na kasetach video. Akcja filmu dzieje się w jednym miejscu (mieszkanie bohatera), a ciasnota i ograniczona do minimum przestrzeń podnoszą znacznie poziom adrenaliny u widza. Zgodnie z zasadą Hitchcocka napięcie rośnie powoli, aby w pewnym momencie eksplodować i nie dać odbiorcy odetchnąć. Świetna rola Jamesa Stewarta i pięknej Grace Kelly plus trzymający w napięciu scenariusz, to gwarancja doskonale spędzonego wieczoru.

„Legalna blondynka"

Po uderzeniowej dawce sensacji czas na coś lżejszego. Pozostając w klimacie przestępczym, warto obejrzeć „Sexy beast". Opowieść o byłym gangsterze, do którego nagle powraca przeszłość, pełna jest niesamowitych zwrotów akcji. Dotychczasowa sielanka zostaje przerwana, kiedy niespodziewanie zjawia się przyjaciel, który wie coś niecoś o kryminalnej działalności głównego bohatera. Ten, pod wpływem szantażu, postanawia wziąć udział w niebezpiecznym „skoku". Szantażysta tymczasem „przypadkiem" ginie. W głównej roli występuje Ben Kingsley, którego pamiętamy chociażby z „Listy Schindlera".

Na koniec seansu warto „zaaplikować sobie" komedię pod wiele mówiącym tytułem „Legalna blondynka". Opowieść o głupiutkiej dziewczynie z Kaliforni porzuconej przez swego ukochanego, to jeden z największych sukcesów kasowych ubiegłego roku w Stanach Zjednoczonych. Bohaterka dołącza do swego „byłego" i podobnie jak on, zaczyna studiować prawo. Producenci już planują nakręcenie następnej części. Mają nadzieję na równie entuzjastyczne reakcje widzów, jak w przypadku pierwszej. Po tak mile spędzonym wieczorze, pozostaje jedynie udać się spać i mieć kolorowe sny.

Premiery

„Zemsta". Długo oczekiwana ekranizacja komedii ulubionego przez Polaków Aleksandra Fredry. Obsada, jak zwykle u Wajdy, doskonała. Nasza czołówka aktorska zadbała, aby rozśmieszyć i zachwycić widzów. Grają Janusz Gajos, Andrzej Seweryn, Daniel Olbrychski, Katarzyna Figura, Rafał Królikowski, Agata Buzek i... Roman Polański. Reżyseria: Andrzej Wajda.

fot. P. Bujnowicz

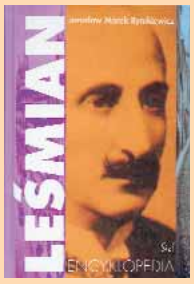
„K-19". Kolejny film z Harrisonem Fordem. Rzecz dotyczy radzieckiej atomowej łodzi podwodnej, która wypływa w morze i wkrótce zaczyna się dramatyczny bój o schłodzenie rozgrzewającego się reaktora. Reżyseria: Kathryn Bigelow, obsada: Harrison Ford, Liam Neeson.

„Catch me if you can". Steven Spielberg opowiada historię jednego z najbardziej poszukiwanych przez FBI przestępców. Frank Abagnale przez lata specjalizował się w oszukiwaniu wielkich korporacji. Udawał lekarza, profesora i wiele innych, fikcyjnych postaci. Wyłudził od banków kilkanaście mln dolarów.
Reżyseria: Steven Spielberg, obsada: Leonardo di Caprio, Tom Hanks.

Joanna Polak

Różne poziomy relaksu

Jarosław Marek Rymkiewicz „Leśmian. Encyklopedia”. Książka nominowana do tegorocznej nagrody Nike. Wszystko o Bolesławie Leśmianie, w przystępnej i ciekawej formie. Rymkiewicz z naukową dokładnością prześledził losy poety. Hasła obejmują wydarzenia, miejsca, ludzi i główne motywy twórczości Leśmiana. Przystępna forma sprawia, że „Encyklopedia” jest gratką nie tylko dla literaturoznawców, ale również dla przeciętnego czytelnika. Autor włożył w przygotowanie książki mnóstwo pracy, co zaowocowało wyjątkowo drobiazgowym opracowaniem haseł. Poznajemy rodzinę poety, jego przyzwyczajenia, życie prywatne, a także ulubione wątki literackie. „Encyklopedia” Rymkiewicza posiada dynamikę, której często nie udaje się zachować w książkach biograficznych. Dzięki temu, że w tekście można sobie swobodnie układać hierarchię czytania poszczególnych działów, satysfakcja po lekturze całości jest znacznie większa.



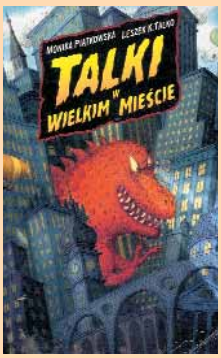
Jarosław Marek Rymkiewicz: Leśmian. Encyklopedia. Sic! Warszawa 2002.

Manfredo Kempff Suarez „Księżyc szaleńców”. Jedna z najciekawszych pozycji książkowych ostatnich lat. Kolejna interesująca „zdobycz” dla osób fascynujących się literaturą iberoamerykańską. Momentami przypomina „Sto lat samotności” (głównie za sprawą bohaterów powieści ziemiańskiej rodziny mieszkającej w małym miasteczku). Życie w „Księżycu szaleńców” płynie niespiesznie, ale nieubłaganie. Czas wyznaczany jest poprzez kolejne przypadki obłędu dotykające coraz to nowe osoby. Choroba nie oszczędza nawet dziedzica majątku, który dopuszcza się szokujących czynów. Spisana historia rodu Alguilera charakteryzuje się dosadnym językiem, jednak jest on adekwatny do treści. Nie można nazwać „Księżyca” łatwą ani relaksującą książka, ale zetknięcie z tą powieścią na pewno zapamięta się do końca życia. Każdy z bohaterów przeżywa swój prywatny dramat, który na długo zadomowi się w głowach czytelników.

Manfredo Kempff Suarez: Księżyc szaleńców. Wydawnictwo Philip Wilson. Warszawa 2002.

Monika Piątkowska, Leszek Talko „Talki w wielkim mieście”. Para świetnych felietonistów (nota bene małżeństwa w życiu prywatnym) Gazety Wyborczej zapewni odbiorcy taką dawkę humoru i dowcipu w dobrym stylu, że nie raz jeszcze wróci się do tej książki.

Zabawne perypetie Talków rozśmieszają do łez. Bohaterowie są tak naturalni w swoich pomyłkach i „nieszczęśliwych” przypadkach, że czytelnik naprawdę może uwierzyć w istnienie autentycznego, nieustającego pecha. Któż z nas nie przeżywał wizyt nudnych znajomych, nie odchudzał się, czy nie wyjeżdżał na „łono przyrody”, które okazywało się bardziej zatłoczone, niż główny miejski deptak?



Krótkie historyjki czyta się naprawdę świetnie i można zagwarantować, że z niecierpliwością będzie się oczekiwać dalszego ciągu przygód Talki i jego „najlepszej z żon”.

Monika Piątkowska, Leszek Talko: Talki w wielkim mieście. WAB. Warszawa 2002.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Głód to zdrowie

Mistrzowie makrobiotyki światowej z Michio Kushi z Bostonu i Rudolfem Breussem z Bludenz twierdzą, że nowotwór rozwija się, gdy znacznie przekroczymy zdolność organizmu do eliminacji nadmiarów energetycznych i toksyn. Nadmiary energetyczne odkładają się w naszym ciele w postaci złogów, toksyny zaś lokalizują się w niektórych narządach, co sprzyja powstawaniu raka.

Gdy porównamy czym odżywiali się nasi dziadkowie, stwierdzimy, że ponad 90% dawnych zwyczajów kulinarnych uległo całkowitej zmianie. Dawniej rzadko jadano mięso, spożywano więcej chleba, potraw z mąk razowych, kasz i ziarna roślin strączkowych. Nie było sztucznych napojów ani rafinowanego cukru. Nie stosowano dodatków chemicznych do produktów żywnościowych, a zwierzętom nie podawano hormonów, czy antybiotyków. W rolnictwie używano tylko naturalnych nawozów. W naszym stuleciu na coraz większą skalę zaczęto stosować syntetyczne środki konserwujące i wzbogacające smak, które powodują niedobory pokarmowe, zatrucia i choroby. Jeśli tego

zjadamy niewiele, nasz organizm dość łatwo pozbywa się zawartych w nich toksyn, produktów chemicznych i cukrów. Jeśli znacznie przekroczymy zdolność organizmu do eliminacji nadmiarów energetycznych i toksyn, zaczną się one odkładać – co jest jego naturalną samoobroną. Początkowo gromadzą się w częściach ciała, nie mających podstawowego znaczenia dla życia. Najczęściej jest to powierzchnia ciała lub narządy, z których toksyny te mogą być szybko usunięte. Nagromadzenie toksyn w tłustych śluzówkach powoduje mnożenie bakterii i wirusów. Tworzą się cysty.

Kiedy nadal dostarczamy organizmowi nadmiarów energetycznych i toksyn, a sposoby ich naturalnej eliminacji zostają wykorzystane do ostatnich granic, zaczyna działać ostatni, awaryjny mechanizm zabezpieczający przeżycie organizmu – zapada decyzja zgromadzenia toksyn w jednym organie ciała, który organizm poświęca dla ratowania ustroju. Jeśli do tego dołączymy działanie dowolnego czynnika rakotwórczego jak papierosy, szkodliwe promieniowanie, azbest, niektóre urazy czy długotrwały ucisk – pojawia się choroba nowotworowa.

Wspomniani makrobiotycy: Michio Kushi i Rudolf Breuss utrzymują, że całkowite zniknięcie choroby nowotworowej możliwe jest tylko przy wprowadzeniu odpowiedniego sposobu żywienia. Inne metody, jak np. niszczenie guza napromieniowywaniem lub chemioterapią,

mogą spowodować zniknięcie objawów choroby tylko na pewien czas. Jednocześnie osłabiają one nasz organizm, wywierając często szkodliwe działanie uboczne. Osobom, u których stwierdzono chorobę nowotworową, Rudolf Breuss proponuje poddanie się opracowanej przez siebie 42 dniowej kontrolowanej głodówce, którą on sam nazywa „operacją bez skalpela". Jest to bezbiałkowa dieta z soków jarzynowych, dostarczająca organizmowi niezbędnych do przeżycia i całkowicie pozbawionych toksyn pokarmów płynnych, zawierających witaminy, sole mineralne i konieczne mikroelementy. Niedobór białka w tej diecie prowadzi do autolizy, czyli samostrawienia guza i różnych złogów w organizmie. Pełne wyjaśnienie i uzasadnienie zjawiska znikania nowotworów w warunkach ściśle kontrolowanej głodówki dał w swoich książkach amerykański specjalista w zakresie higieny żywienia, dr Herbert M. Shelton. Utrzymuje on, że właśnie w ten sposób organizm ludzki potrafi sobie poradzić z chorobą nowotworową. Trzeba mu tylko stworzyć warunki. Organizm ludzki jest całkowicie zdolny do kontroli procesu samostrawienia i ogranicza go tylko do tkanek niepotrzebnych lub mało ważnych. Zjawisko autolizy jest dobrze znane fizjologom. U gorączkującego autoliza różnych tkanek przebiega bardzo intensywnie, dokonując wielkiej pracy oczyszczającej i usprawniającej.

W trakcie głodówki wszystkie nagromadzone zbywające tkanki, tzw. złogi, poddane są przez organizm szczegółowej analizie. Jeśli w jakiejkolwiek części organizmu proces rozkładu przeważa nad procesem tworzenia się materii organicznej, absorbcja substancji ulegającej rozkładowi obejmuje zawsze te tkanki, które są dla organizmu zbędne lub mało ważne. Dzięki temu w trakcie długiej i surowej głodówki, szkodliwe złogi ulegają całkowitej likwidacji. Jeśli nowotwór jest bardzo zaawansowany, chorzy w trakcie kuracji nie odczuwają potrzeby jedzenia, bo guz dostarcza ich organizmowi wystarczającej ilości białka. Jeśli natomiast nowotwór jest w stadium początkowym a guz niewielkich rozmiarów, chorzy źle znoszą dietę wyłącznie sokową. Wtedy Breuss zezwala im na jedzenie raz dziennie zupy cebulowej z razowym makaronem lub kremu z płatków owsianych. Odnosi się to także do osób, którym guz usunięto operacyjnie.

Dieta sokowa Breussa nigdy u nikogo nie spowodowała negatywnych skutków ubocznych. Jej autor gwarantuje jej skuteczność pod warunkiem ścisłego stosowania się do podanych przez niego wskazówek i niestosowania w tym samym czasie leczenia promieniowaniem, czy środkami chemicznymi.

Breuss zaleca też stosowanie tej samej kuracji w przypadkach otyłości, czy przedwczesnego starzenia się, a także w artretyzmie, tu w połączeniu z wodolecznictwem.

Przebieg kuracji, która jest rodzajem kontrolowanej głodówki, powinien zawsze nadzorować kompetentny lekarz! Wytrzymanie jej jest trudne. Po 10 dniach występuje kryzys psychiczny i chęć przerwania kuracji. Należy to przetrwać! W tym czasie następuje w nas głęboka przemiana psychiczna. Odzyskujemy nie tylko zdrowie, ale i zdrowy rozsądek. Mamy dość siły, aby oprzeć się pokusom powrotu do starych nawyków, które doprowadziły nas do choroby, czy otyłości, jak nieodpowiednie żywienie, palenie papierosów, alkoholizm, unikanie ruchu i pracy fizycznej itp. Pamiętajmy, że potężnym czynnikiem odnajdywanym najczęściej u źródeł choroby nowotworowej jest stres spowodowany konfliktem osoby chorej z najbliższym otoczeniem.

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)
Actual	**187.143.1**	**1108/54**	**145**	**6**	**3- drzwiowy**	**21.240,00**
Go*	**187.143.1**	**1108/54**	**145**	**6**	**3- drzwiowy**	**23.130,00**
Active	**187.243.1**	**1108/54**	**145**	**6**	**3- drzwiowy**	**23.130,00**
BRUSH	**187.741.1**	**1108/54**	**145**	**6**	**3- drzwiowy**	**23.130,00**

09 - ABS zł 1.890,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.150,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb zł 405,00 • 030 - Przyciemniane szyby aterm. zł 270,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 135,00 • 097 - Lampy p. mgielne zł 450,00 • 108 - Felgi alum. zł 1.125,00 • 112 - Wpomaganie elektryczne kierownicy zł 1440 • 174 - Szyby boczne odchyl. zł 180,00 • 195 - Siedz. tylne dzielone zł 360,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tyln. zł 45,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 922,50 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.790,00 • 213 - Autoalarm zł 900,00 • 228 - Elektr. blokada drzwi zł 315,00 • 313 - Autoradio zł 1.170,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 882,00 • 399 - Dach otwierany elektr. - długi zł 1.890,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.305,00 • 457- Zderzaki w kolorze nadwozia zł 450,00 • Poduszka powietrzna kierowcy zł 810,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.260,00 • 564 - Radio z CD zł 1.440,00 • 718 - System audio hi - fi zł 540,00 • 833 - Przystos. do telefonu zł 270,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 135

** w standardzie zawiera opcje: 380,457, 564, 718*

UNO

1,0 ie S FIRE	**158.905.2**	**1000/46**	**140**	**6,3**	**5-drzwiowy**	**23.130,00**
899	**158.930.2**	**899/39**	**135**	**6,3**	**3-drzwiowy**	**19.440,00**
899	**158.950.2**	**899/39**	**135**	**6,3**	**5-drzwiowy**	**20.790,00**

• 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 171,00* • 210 - Lakier metal. zł 891,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 1.305,00 • Wyposażenie inwalidzkie zł 3.717,00

**dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2*

PUNTO

nowa gama 2002						
1,2 S	**188.010.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**26.910,00**
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 CLASS	**188.270.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**33.030,00**
HGT	**188.718.2**	**1747/130**	**205**	**8,3**	**3-drzwiowy**	**50.130,00**
1,2 S	**188.040.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**27.810,00**
1,2 ACTIVE	**188.540.2**	**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	**188.240.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**33.930,00**

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zamyk. zł 405,00 • 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regul. układ kierow. + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dodat. reflektory p. mgielne zł 585,00 • 112 - Wspomag. elektr. kierownicy zł 1.710,00 • 195 - Tylna kanapa dzielona zł 360,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.485,00 • 315 - Radio z CD zł 1.620,00 • 386 - Wbud. nawigator zł 5.535,00 • 400 - Dach otwierany elektr. zł 1.980,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 1.080,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb boczn. drzwi przed. + zamek centralny zł 1.350,00 • 431 - Felgi alumin. + poszerz. opony zł 1.485,00 • 451 - Autoradio kasetowe Blaupunkt Hi-Fi zł 1.260,00 • 472 - System nawig. bazowy zł 4.950,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszki boczne zł 990,00 • 543 - Trzeci zagłówek i 3. pas bezp. zł 450,00 • 564 - Radio z CD zł 1.845,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.147,50 • 614 - Boczne poduszki pow. i chron. głowę zł 990,00 • 724 - Pack Sporting zł 1.890,00 • 751 - Kit Abarth zł 2.880,00 • 802 - Kolory sportowe zł 495,00 • 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 2 września 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**	**1243/80**	**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 1.305,00 • 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**	**32.310,00**
1,2 16v EL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.820,00**
1,2 16v EL	**172.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**4-drzwiowy**	**38.430,00**

• 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 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbud. 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 ze skóry 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**	**1910/100**	**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**	**1910/100**	**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 1.260,00 • 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 1.305,00 • 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 • 747 - Fartuchy p. błotne przed. zł 162,00 • 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**

• 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 1.035,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.880,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 269 - Nawigacja sateliterna zł 5.850,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio zł 1.620,00 • - 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 ACTUAL	192.300.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	41.040,00
1,6 16v ACTUAL	192.301.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	44.910,00
1,9 JTD 80 ACTUAL	192.307.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	49.410,00
1,2 16v ACTIVE	192.310.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	44.910,00
1,6 16v ACTIVE	192.311.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	47.250,00
1,9 JTD 80 ACTIVE	192.317.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	51.750,00
1,9 JTD 115 ACTIVE	192.318.0	1910/115	192	5,3	3-drzwiowy	55.350,00
1,6 16v DYNAMIC	192.321.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	49.050,00
1,8 16v DYNAMIC	192.322.0	1747/133	202	8,0	3-drzwiowy	52.650,00
1,9 JTD 115 DYNAMIC	192.328.0	1910/115	192	5,3	3-drzwiowy	58.140,00
2,4 20v ABARTH	192.334.0	2446/170	215	9,7	3-drzwiowy	75.870,00
1,2 16v ACTUAL	192.500.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	42.750,00
1,6 16v ACTUAL	192.501.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	46.620,00
1,9 JTD 80 ACTUAL	192.507.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	51.120,00
1,2 16v ACTIVE	192.510.0	1242/80	172	6,3	5-drzwiowy	46.620,00
1,6 16v ACTIVE	192.511.0	1596/103	183	7,5	5-drzwiowy	48.960,00
1,9 JTD 80 ACTIVE	192.517.0	1910/80	172	5,4	5-drzwiowy	53.460,00
1,9 JTD 115 ACTIVE	192.518.0	1910/115	190	5,4	5-drzwiowy	57.060,00
1,6 16v DYNAMIC	192.541.0	1596/103	183	7,5	5-drzwiowy	50.760,00
1,8 16v DYNAMIC	192.542.0	1747/133	200	8,1	5-drzwiowy	54.360,00
1,9 JTD 115 DYNAMIC	192.548.0	1910/ 115	190	5,4	5-drzwiowy	59.850,00
2,4 20v ABARTH	192.554.0	2446/170	213	9,8	5-drzwiowy	77.580,00

• 008 - Sterow. zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 023 - Klimatyzacja/ Szyby elektr. podnoszone tylne zł 630,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 108 - Felgi alum. 15" zł 900,00 • 140 - Atomat. klim. dwustrefowa zł 5.850,00 • 140 - Atomat. klim. dwustref. (dopłata do OPT 025) zł 1.800,00 • - Dodatkowy podgrzewacz temp. wnętrza /dla silnika diesla/ zł 360,00 • 205 - Autonom. ogrzewacz Webesto zł 2.340,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.400,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.700,00 • 245 - Skórzana kierow. z 6 przyciskami zł 540,00 • 256 - Pojemnik CARGO w bagażn.zł 135,00 • 278 - 2 zintegr. foteliki dziec. zł 900,00 • 295 - Sidzenie pasaż. składane w stolik zł 315,00 • 320 - Kierow. pokryta skórą zł 405,00 • 350 - Pakiet zimowy 1.080,00 • 392 - ESP – kontrola stabilności poj. zł 2.250,00 • 400 - Dach otwierany elektr. SKY WINDOW zł 3.600,00 • 412 - Tempomat radarowy CRUISE CONTROL zł 3.600,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 1.800,00 • 431 - Felgi alumin. i poszerzone opony 205/55/16 zł 1.800,00 • 435 - Felgi alum. i poszerz. opony 215/45/17 zł 2.700,00 • 454 - Regulacja wysok. siedzenia pasaż. zł 315,00 • 469 - Siedzenia tylne pochyl. i przesuw. niezal. zł 1.170,00 • 501 - Elektr. ster. siedzenia przednie z funkcją pamięci zł 3.240,00 • 510 - Tylne poduszki boczne zł 1.350,00 • 564 - Radio z CD/dopłata do radia kaset. zł 450,00 • 41A - Radio z CD i MP3/ dopłata do radia stand. zł 765,00 • 565 - Zmieniacz CD w schowku przed pasażerem zł 1.260,00 • 579 - Easy Go zł 1.530,00 • 711 - Sterowanie głosem systemem audio zł 900,00 • 718 - System Hi-Fi z subwooferem zł 1.350,00 • 802 - Lakier sportowy zł 540,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetl. kolorowym 7" zł 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

Weekend 100 16V SX	185.900.1	1581/103	185	8,2	5-drzwiowy	46.350,00
Weekend JTD 110 SX	185.904.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	54.450,00

• 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 metal.zł 1.620,00 • 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 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.125,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.260,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.340,00 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 360,00

PALIO WEEKEND VAN

1,2 8v	277.312.1	1242/			5-drzwiowy	35.910,00
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

SEICENTO VAN

	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1100 MPI	**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

1,2 Bz	**288.830.0**	**1242/60**	**155**	**5,7**		**30.690,00**
1,9 D	**288.831.0**	**1910/60**	**155**	**5,7**		**37.710,00**
1,9 JTD	**288.837.0**	**1910 /??**	**???**	**?,?**		**40.410,00**

• 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dod. reflektory p. mgielne zł 585,00 • 104 - Wspom. elektr. kierownicy zł 585,00 • 112 - Wspom. elektr. kierownicy 1.710,00 • 197 - Fartuchy przeciwbłotne tylne zł 45,00 • 210 - Lakier metaliz. 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 sam. zł 585,00 • 526 - Zaślepka okien bocz. zł 405,00 • 927 - Listwy ochr. 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**

* Combi 5 - miejsc. VAN z komologacją ciężarową i powyższoną ładownością do 675 kg

• 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 • 360 - Podwyższony dach zł 3.690,00 • 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

DUCATO

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
FURGON	2,0 BZ KRÓTKI 2850mm	243.3L1.0	1998/			4-drzwiowy	62 460,00
	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
	2,0 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	243.4G2.0	1997/			4-drzwiowy	72 900,00
	2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	243.4G3.0	2286/110	149		4-drzwiowy	76 950,00
	2,0 BZ ŚREDNI 3200mm	244.4L1.0	1998/			4-drzwiowy	68 220,00
	2,0 JTD ŚREDNI 3200mm	244.4L2.0	1997/			4-drzwiowy	72 270,00
	2,3 JTD ŚREDNI 3200mm	244.4L3.0	2286/110	149		4-drzwiowy	76 320,00
	2,0 BZ PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G1.0	1998/			4-drzwiowy	71 100,00
	2,0 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	244.4G1.0	1997/			4-drzwiowy	75 150,00
	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
	2,0 BZ PODW. DACH DŁUGI 3700mm	244.5G1.0	1998/			4-drzwiowy	73 800,00
	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
	2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	245.5G3.0	2800/127	152		4-drzwiowy	86 310,00
	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
OSOBOWY/AMBULANS	2,8 JTD MAXI PRZEDŁUZONY 4050 mm	245.6C5.0	2800/127	148		2-drzwiowy	78 750,00
	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
	2,3 JTD 15Q PODW. DACH 2850 mm 8/9 os.	243.4Q4.0	2286/110	149		4-drzwiowy	88 650,00
	2,8 JTD 15Q PODW. DACH 2850 mm 8/9 os.	243.4Q6.0	2800/127	152		4-drzwiowy	91 080,00
	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 PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9 os.	243.4J4.0	2286/110	149		4-drzwiowy	83 700,00
	2,8 JTD PODW.DACH ŚREDNI 3200 mm 8/9 os.	243.4J6.0	2800/127	152		4-drzwiowy	86 220,00
	2,3 JTD ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	244.4J4.0	2286/110	149		4-drzwiowy	83 700,00
BUSINESS	2,8 JTD MAXI 3700 mm 15 os.	245.5M6.0	2800/127	152		4-drzwiowy	103 770,00
	FURGON 2,0 JTD KRÓTKI 2850mm	243.3L2.0	1997/84	128		4-drzwiowy	59 310,00

Powyższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

• 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. 45,00 • 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. (lekkie) 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 405,00 • 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 15 października 2002 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Aluminium Poland Sp. z o.o.	Ul. Komorowicka 53, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135135, Fax (0-33) 8221450 Prezes: Francesco Rangoni	produkcja odlewów dla przemysłu samochodowego
4. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	Ul. Ciężarowa 49, Skoczów Tel. (0-33) 8538215, Fax (0-33) 8532964 Prezes: Riccardo Tarantini	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
5. CNH Polska Sp. z o.o.	Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak	produkcja maszyn rolniczych
6. Magneti Marelli Poland SA	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
7. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
10. Comau Poland Sp. z o.o.	Ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11. FiatAvio Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134012, Fax (0-33) 8132128 Prezes Zarządu: Leonardo Caroni	prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych
12. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Natale Rigano	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
13. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33)8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
14. ITS-GSA Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134044, Fax (0-33) 8134043 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	usługi softwarowe i hardwarowe
15. Ingest Segim Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134018, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
16. Sadi Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Carlo Gatto	usługi celne
17. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
18. Fiat Finance Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074825, Fax (0-22) 6074853-54 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
19. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia majątkowe
20. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia na życie
21. SIRIO Polska Sp. z o. o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Liberale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny
22. MIDAS Polska Sp. z o. o.	Ul. Żwirki i Wigury 81, 02-091 Warszawa Tel. (0-22) 6686431, Fax (0-22) 6686437 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 Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrektor Generalny: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. GM-Fiat Worldwide Purchasing Poland Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Giancarlo Motto	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów

Nasze zintegrowane metody w komunikacji:
TO TWOJA PRZEWAGA NAD KONKURENCJĄ

Produkty wydawnicze i reklamowe
Wydawnictwa techniczne i informacyjne
Fotografia, projektowanie graficzne
Studio DTP, naświetlanie, druk

SATIZ POLAND: TWOJA KOMUNIKACJA W BIZNESIE

Pełna gama usług
w zakresie komunikacji:
od pomysłu
do zarządzania,
od realizacji
do dystrybucji.

SATIZ msx INTERNATIONAL

An MSX International Company

Satiz Poland Sp. z o.o. - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała
Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176 - www.satiz.pl - e-mail: satizpolska@fiat.com