fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 41 - GRUDZIEŃ 2002

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Teksid Iron Poland

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.

SATIZmsx 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

fot. M. Feodorów/SATIZ Poland

w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 41 – grudzień 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: 12 500 egz.

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

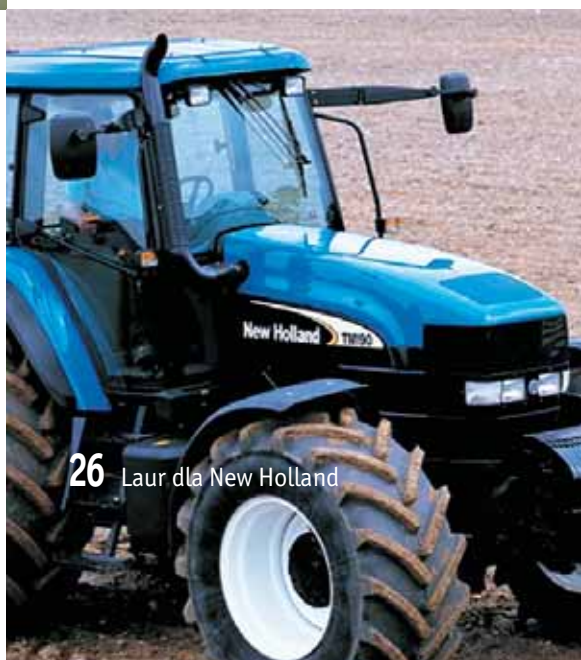
Sekretariat: Gabriela Kolonko
e-mail: satizpolska@fiat.com

4 O tym się mówi
6 Ze świata Fiata
8 Chwila refleksji: Janina Ochojska
10 Rozstrzygnięcie konkursu
12 Jak zostać przywódcą
15 Wyzwania Teksid Iron w Skoczowie
24 Pojazdy dostawcze Fiata

18 Szkolenie – model 169

22 Finał Pucharu Alfa Romeo

28 Plany Denso Thermal Systems Polska
30 CRF pomaga w renowacji Davida Michała Anioła
32 Fabryka Ferrari w Maranello
40 Faraonowie w Palazzo Grassi
46 Włoskie smaki Roberta Makłowicza
50 Ekonomia: Giełda jak bańka mydlana
52 Podróże: Indie
54 Video: Kawałek dobrego kina
55 Książki: W stronę kryminału
56 Osobliwości: Magia podarunku, magia słowa...
58 Internet: Renesans pamiętników
60 Zdrowie: Ostrożność nie boli
62 Cennik samochodów



26 Laur dla New Holland

O tym się mówi

Dyrektor Gianni Coda w Tychach

– Przybyłem do Tych, aby przedstawić Państwu miejsce produkcji nowego samochodu Fiat – mówił do dziennikarzy przebywający 2 grudnia w zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach, Gianni Coda. Wizyta dyrektora jednostki Business Unit Fiat/Lancia/Samochody Dostawcze to wynik zamieszania wywołanego pojawiającymi się ostatnio w środkach masowego przekazu informacjami o naciskach przedstawicieli włoskiego rządu oraz związków zawodowych na przeniesienie produkcji nowego modelu Fiata o roboczej nazwie „new small" z Polski do Włoch. Gianni Coda poinformował, że już w styczniu przyszłego roku rozpocznie się montaż preserii w liczbie 300 egzemplarzy. Produkcja seryjna przewidywana jest w maju 2003 roku. Początkowo produkowana będzie wersja pięciodrzwiowa, we wrześniu 2004 roku także trzydrzwiowa oraz van i 4 x 4.
W 2003 roku fabrykę opuści ok. 70 tys. egzemplarzy nowego modelu, w następnych latach docelowo ponad 200 tys. sztuk rocznie.
W nowym modelu, oprócz dwóch zespołów napędowych benzynowych, montowany będzie silnik diesla najnowszej generacji 1,3 JTD 16-zaworowy, którego produkcja rozpocznie się w przyszłym roku w spółce Fiat-GM Powertrain w Bielsku-Białej.
Dyrektor Coda zapewnił także, że w Tychach w dalszym ciągu produkowany będzie model Seicento.

Uznanie dla FAP

28 listopada, w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy w Warszawie, prezes Zarządu Fiat Auto Poland – Enrico Pavoni otrzymał z rąk ministra pracy i polityki społecznej, Jerzego Hausnera, statuetkę PRO LABORE SECURO. Wyróżnienie jest dowodem uznania za osiągnięcia Fiat Auto Poland na rzecz ochrony człowieka w środowisku pracy. „W sposób szczególny honoruje także wieloletnie wysiłki naszego zakładu w eliminowaniu zagrożeń zdrowotnych występujących na stanowiskach pracy" – mówi Zdzisław Jankowski, kierownik BHP i Ochrony Środowiska.
Wyrazem tego było przyznanie Fiat Auto Poland Certyfikatu Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością, Środowiskiem oraz Bezpieczeństwem i Higieną Pracy.
W br. spółkę wyróżniono Złotą Kartą Lidera Bezpiecznej Pracy.

Iveco Poland News

Spółka Iveco dostarczyła Państwowej Straży Pożarnej 33 lekkie specjalistyczne samochody ratowniczo-gaśnicze. Ich zabudowę, na podwoziach Iveco 65C15D, w większości wykonała firma Szczęśniak z Bielska-Białej.
Drugi kontrakt zawarto na dostawę 9 chłodni dla firmy Danone, w tym dwóch na bazie Iveco Daily 65C15, a siedem na Iveco EuroCargo 100E17. Zabudowę wszystkich pojazdów wykonała firma Lamberet, wyposażając je w agregaty chłodnicze typu Carrier.
W taborze Danone znajduje się ponad 100 samochodów dostawczych z rodziny Iveco.

Puchar Fiata SEICENTO

Fiat Auto Poland angażuje się w rajdy samochodowe niemal od początku swojego istnienia, koncentrując się szczególnie na rozgrywkach pucharowych. Do jednej z najpopularniejszych należy Puchar Fiat Seicento, który w sezonie obejmował sześć eliminacji. O zwycięstwo w nim rywalizowało osiem załóg. W klasyfikacji generalnej zwyciężył Paweł Stefaniuk ze swoim pilotem, Piotrem Ziarko.
Zwycięzca, oprócz tytułu Mistrza Polski, otrzymał główną nagrodę – Fiata Seicento Sporting Abarth.

ISO dla Fenice Poland

Certyfikat na Zarządzanie Jakością zgodnie z normą ISO 9001 otrzymała firma Fenice Poland. Spółka wchodzi w skład międzynarodowego koncernu energetycznego Electricity de France. Działalność Fenice Poland obejmuje produkcję, przesyłanie i dystrybucję energii elektrycznej, gazu i wody zdemineralizowanej oraz składowanie odpadów.
Szerzej o tym w następnym numerze „FWN".

Sprostowanie

W poprzednim wydaniu naszego pisma, w artykule o Zintegrowanym Systemie Zarządzania w tyskim zakładzie Fiat Auto Poland, przedstawiliśmy panią Krystynę Gordon jako Kierownika Działu Organizacji zamiast Kierownika Służby Organizacji. Serdecznie przepraszamy.

Ciężarówka Roku 2003

Ten prestiżowy międzynarodowy tytuł, przyznany samochodowi ciężarowemu Iveco Stralis przez jury złożone z 19 dziennikarzy z branży, jest ukoronowaniem roku w sektorze pojazdów przemysłowych Grupy Fiat. Spółka podwyższyła także swój udział w rynku we wszystkich segmentach potwierdzając swoją drugą pozycję w Europie.

Spokojnych, rodzinnych i wolnych od codziennych kłopotów Świąt Bożego Narodzenia, oraz powodów do optymizmu w Nowym Roku życzy Czytelnikom FWN
Redakcja

1

2

3

1. OLBRZYMY IVECO WŚRÓD KANGURÓW

Spółka Tri-Tanker Services w Geelong, w stanie Victoria (Australia), zajmująca się transportem substancji ropopochodnych, powiększyła swoją flotę (liczącą już siedem pojazdów) o Iveco PowerStar 6700 z silnikiem Cursor 13 o mocy 540 KM. Ciężarówka, którą wybrano ze względu na doskonałą relację waga/moc, służyć będzie do transportu na południe kraju. Nowy model „B-Double" ma 19 metrów, waży 55 ton i będzie mógł przewozić 54 tys. litrów paliwa. „B-Double" to najlepsze zestawienie: jeden człon napędowy i dwie przyczepy – autentyczny road train, przypominający prawdziwy pociąg.

2. MASZYNY CASE IH LUBIĄ KAWĘ

Luis Turati, producent kawy, sam sprawdza dojrzałość roślin w swoim gospodarstwie w Patrocinio (Minas Gerais, Brazylia) o powierzchni ponad tysiąca hektarów. Od szybkości zbioru zależy jakość wyrobu – przede wszystkim jeśli chodzi o prestiżową kawę „Cafe do Corrado".

Dlatego plantatorzy z tego regionu inwestują w badania i mechanizację. Turati posiada siedem maszyn do zbioru Case IH, które pracują 24 godziny na dobę, oddzielając nasiona dojrzałe od niedojrzałych. Maszyny te wybrano ze względu na sprawne i lekkie poruszanie się po plantacji.

3. FIAT AUTO IRLANDA SPONSOREM PIŁKI NOŻNEJ

Spółka Fiat Auto Irlanda została oficjalnym sponsorem Krajowego Zrzeszenia Piłki Nożnej, udostępniając całemu zespołowi i jego kierownictwu park samochodowy złożony z Doblò Cargo i limuzyn Alfa Romeo. Umowa ta, w ocenie Michaela Howa, dyrektora firmy (na zdjęciu po lewej stronie przekazuje Mickowi McCarthyemu, szefowi drużyny irlandzkiej, klucze do nowej Alfy 166), daje wielkie możliwości. Celem sponsoringu jest zachęcenie coraz większej liczby osób do gry w piłkę nożną – szczególnie młodzieży, gdyż w ten właśnie sposób powstają zespoły przyszłych mistrzów.

4

5

6

4. LANCIA THESIS I PHEDRA OD TURYNU DO NORDKAPP

Dziesięć tysięcy kilometrów w obie strony trzeba przebyć z Turynu do najdalej wysuniętego na północ przylądka Europy, Nordkap w Norwegii. Trasę ową pokonała karawana Torinordkapp podczas rajdu organizowanego przez Klub Lancii z okazji trzydziestej rocznicy powstania. W kolumnie pojawiły się najpiękniejsze Lancie – wraz z modelem Lambda z 1925 roku, eskortowanym przez Lancię Thesis i Lancię Phedra, spadkobierczynie tradycji Marki. Na te dwa najnowsze i jednocześnie najbardziej awangardowe modele złożono już w Europie odpowiednio 3500 i 4500 zamówień.

5. WIELKIE CIĘŻARÓWKI W WIELKIEJ FLOCIE

Zapewnienie sprawnego przepływu towarów w sieci handlowej obejmującej całą Europę wymaga zorganizowanej i wydajnej struktury logistycznej. Wiedzą o tym pracownicy Ferri, włoskiej firmy specjalizującej się w dystrybucji wszystkiego, co potrzebne w domach (od proszków przez sztućce po artykuły gospodarstwa domowego) i dysponującej 500 punktami sprzedaży. Aby stawić czoła tym wymaganiom, firma zakupiła 80 pojazdów Iveco (50 średnich EuroCargo Tector i 30 ciężkich Eurostar Cursor 13), wszystkie w niebieskim kolorze. Niedawno podpisała także zamówienie na kolejnych 30 modeli Stralis.

6. NOWI KLIENCI DLA COMAU ARGENTINA

Wiedzę na temat metodologii pozwalającej na redukcję kosztów i poprawę łańcucha produkcyjnego, Comau Argentina udostępniła również klientom nie związanym z przemysłem samochodowym. W firmie Embotelladora del Atlantico (Edasa) pracującej w Cordobie na licencji Coca-Coli, Comau odpowiada za zarządzanie Ekologiczną Wyspą, gdzie odzyskiwane są butelki ze szkła i plastiku. Owa współpraca zapewniła już Edasie certyfikat jakości ISO 14000. Natomiast w Rafaela fiatowska spółka zarządza magazynem firmy Molfino, która produkuje wyroby mleczarskie dla grupy Perez Companc.

Chwila refleksji

Janina Ochojska

Akcja najbliższa ludziom

Trzeba dostrzegać ludzi, którzy są ofiarami wojny. Którzy stracili swoich najbliższych. I co najgorsze - są zapomniani. Ja ich widziałam. Znam ich imiona, ich dzieci i wiem, w jakim żyją ubóstwie, jak bardzo są pokrzywdzeni.

Czy przestałam myśleć o gwiazdach? Czy mam tę ulubioną? Nie, nie mam. Choć nie ukrywam, że zawsze marzyłam o tym, aby zostać astronomem. I zostałam. Dziś umiejętność patrzenia na gwiazdy z oddalenia przekładam na dozowanie moich emocji. Z jednej strony jestem bardzo blisko nieszczęśliwych ludzi, często mam łzy pod powiekami, gdy z nimi rozmawiam – z drugiej wiem, że aby pomagać, muszę na ich trudną życiowo sytuację patrzeć z dystansem. Właśnie z oddalenia. Po to, by zaplanować taką pomoc, która będzie najbardziej skuteczna.

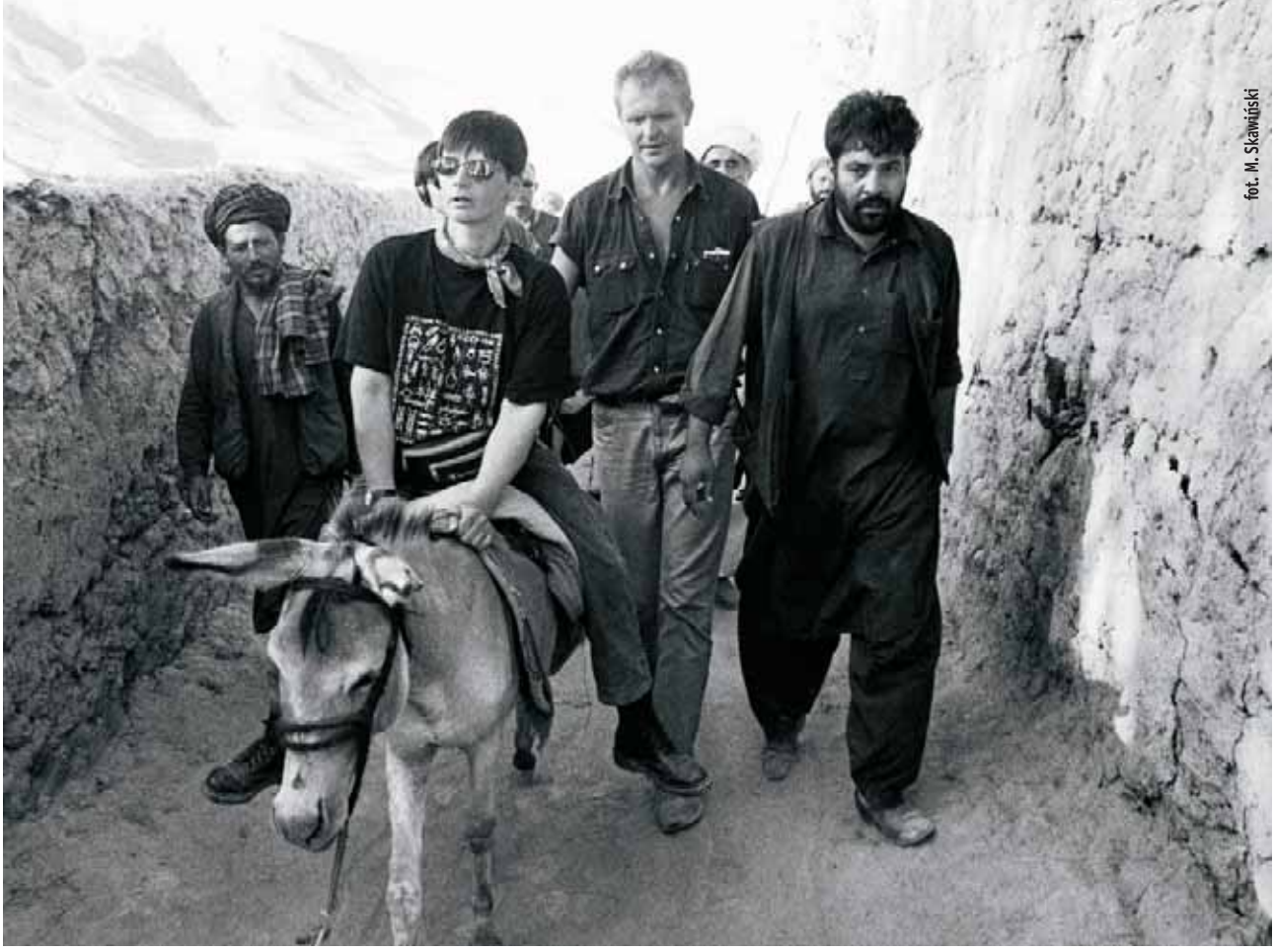
Marzenia wiążą się z Polską Akcją Humanitarną. To przecież moje życie! Na dodatek akurat teraz jest szczególna okazja do podsumowań, do robienia nowych planów. Akcja obchodzi swoje dziesięciolecie. Nie będzie jubileuszowej gali ani rautów. Nie jestem ich zwolenniczką. Liczbę „10" chciałabym uczcić m. in. pomocą dla jak największej ilości dzieci żyjących w biedzie, w rodzinach często cierpiących głód. W roku 1998 PAH zainicjowała program „Pajacyk" – chcemy niedożywionym dzieciom zapewnić w szkole ciepłe, bezpłatne posiłki. Czy mam tu mówić o tym, jak bardzo liczymy na wspomożenie akcji „Pajacyk", na hojność firm czy ludzi dobrej woli?

fot. arch. PAH

Janina Ochojska – absolwentka Wydziału Astronomii Uniwersytetu Toruńskiego, od 10 lat kieruje Polską Akcją Humanitarną. Wcześniej, w 1989, założyła polski oddział Equilibre. Tytułem Kobiety Europy została uhonorowana w 1993 r.

Humanitarnej pomocy jest zawsze za mało, a wciąż ktoś na nią czeka. Ubolewam, że z powodu braku pieniędzy musieliśmy zakończyć misję w Kosowie. Teraz nasze misje są tylko w Afganistanie, Inguszetii, Czeczenii. Właśnie wróciłam zza Kaukazu. Czy dramat, jaki miał miejsce w moskiewskim teatrze odmienił plany Akcji wobec tego kraju? Odmienił moje widzenie jego mieszkańców? Nie. Ani ja, ani PAH nie angażujemy się politycznie, nie oceniamy konfliktu. Skupiamy się wyłącznie na pomocy ludności cywilnej, która jest ofiarą wojen, żyje w niewyobrażalnej nędzy, w potwornym upokorzeniu i braku nadziei. Dlatego nic nie zmieniło nam planów. Nadal jesteśmy jedynymi dostarczycielami wody pitnej dla Groznego, nadal prowadzimy ogromny program sanitarny i zatrudniamy w nim też miejscowych ludzi. Warto podkreślić, że ten wodny program, to program wyłącznie polski (wodę techniczną rozwozi międzynarodowy Czerwony Krzyż) – choć w większości finansowany przez UNICEF i UNHAR, i że trwa od października 2000 roku. Codziennie rozwozimy ok. 600 tys. litrów czystej wody. Ta pomoc pozwala miastu trwać. Mówię o tym, bo podczas pobytu w Czeczenii wielu ludzi ze łzami w oczach zapewniało mnie, że Akcja daje im życie.

Jak ważna jest woda, tak ważna jest czystość. Stąd program sanitarny, który realizujemy od roku w Groznym, mieście pozbawionym kanalizacji oraz w ośrodkach tymczasowego przemieszczania, gdzie z jednej ubikacji korzysta 120 ludzi. Budowa toalet to sprawa nr 1. Ma zapobiec epidemii. Tak zresztą, jak stawianie przy szpitalach spalarni odpadów medycznych. I my to właśnie robimy. Ponadto PAH zajmuje się wywożeniem śmieci. Dlatego w mieście nie ma już ogromnych hałd. Znikają one spod


fot. M. Skawiński

szpitali i szkół. Ale np. potrzebna nam jest jeszcze jedna śmieciarka, którą by można kupić za ok. 40 tys. złotych. Może ktoś wyłoży pieniądze, zrzuci się na ów dar...

Sama nie wiem ile razy byłam w Czeczenii. PAH jest tam obecna od 1995 roku, od czasu gdy granicę przekroczył pierwszy konwój z żywnością, środkami czystości. Konwoje już nie jeżdżą. Starania o rozmaite pozwolenia zajmowały moc czasu, a przejazdy stawały się coraz niebezpieczniejsze. Zdecydowaliśmy się na akcje. Jedna z nich to „Piecyki dla Groznego". Takie „kozy", które wielu ludziom pomogły przetrwać zimy i teraz pewnie znów się przydadzą. Było też organizowanie przedszkoli, którymi dziś opiekują się Czesi – pierwsze utworzyliśmy na terenie Inguszetii, potem kolejne. Mało kto sobie zdaje sprawę jak te przedszkola są ważne, bo mało kto widział 3-4 letnie straumatyzowane dzieci, które godzinami siedzą nieruchomo. Ale te dzieci w Czeczenii na co dzień żyją wśród bomb, strzelaniny, błota i gruzu. Nie wiedzą co to dom, nie znają smaku mleka, są często przywiązywane do łóżek, aby nie przeszkadzały starszym, gdy idą ustawiać się w kolejki po chleb, wodę, leki które od czasu do czasu ktoś „rzuci". Przedszkola to jedyne ładne, kolorowe miejsca na tej zniszczonej wojną ziemi.

Wojna trwa. Nic nie wskazuje, że szybko się skończy. Dlatego uważam, że gdyby zwiększyć pomoc humanitarną dla Czeczenii, to w dużej mierze – w sposób pośredni – rozwiązałyby się i problemy polityczne. Wielu Czeczenów, głównie mężczyzn zwyczajowo odpowiedzialnych za rodzinę, w objęcia terrorystów może popchnąć beznadzieja. Gdy mają do wyboru chleb dla chorego dziecka, albo podsunięty karabin... Jestem absolutnie przeciwna wszelkim aktom terrorystycznym. Nic ich nie usprawiedliwia, nawet jeśli za nimi stoi rozpacz. Terroryzm to odgrywanie się na niewinnych ludziach, on nic nie rozwiązuje. Ale nie stawiajmy znaku równości pomiędzy Czeczenami a terrorystami, jak to od wydarzeń moskiewskich się słyszy. Konflikt czeczeński nie może być pokazywany tylko od strony militarnej i politycznej. Trzeba dostrzegać ludzi, którzy są ofiarami wojny. Wiem w jakim ubóstwie mieszkają, czym się żywią, jak bardzo są pokrzywdzeni. Dlatego pomagam, choć nie wszystkim się to podoba. Czasem słyszę: dlaczego ta Ochojska nie martwi się o naszą, rodzimą biedotę. Otóż martwię się. PAH jest zawsze tam, gdzie ludziom dzieje się krzywda. ■

Notowała Teresa Bętkowska

Polska Akcja Humanitarna.
Nr konta: PBK IV o/W-wa 11101109-401100001906.
NIP: 525-14-41-253
(należy dopisać nazwę akcji, którą chce się wspierać)

Chodź pojedźmy tam, gdzie zachodzą słońca
Zapalmy światła ludziom, którym mrok knebluje usta
Otwórzmy drzwi tym, którzy jeszcze nie zapukali
Uchylmy okna ptakom i świerszczom
Wpuśćmy księżyc przez dach, niech nie czeka
Wpuśćmy słońce, niech nie narzeka
Przetnijmy powietrze, jak skalpelem ciało
Czy w dół, czy w górę zawsze tak samo.

Arleta Kowalczuk

Praca Arlety Kowalczuk

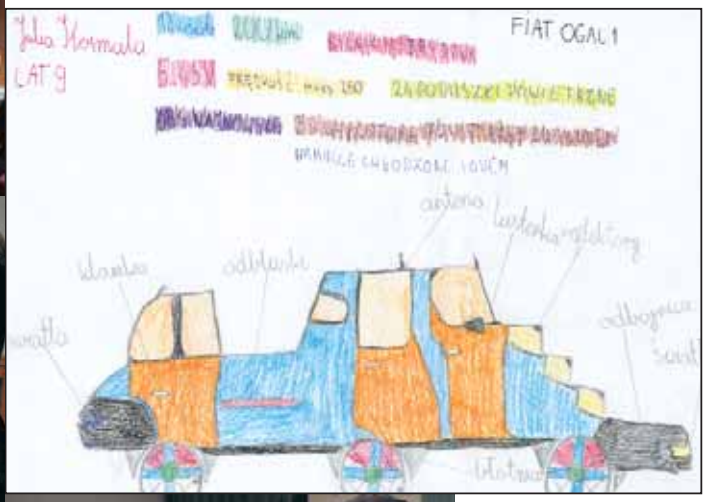
Nareszcie!

Rozstrzygnięty został konkurs na „Fiata przyszłości", którego każdy z uczestników miał sobie wykreować sam. Poznajmy laureatów.

Łatwo nie było. Wiemy to dobrze sami i wiedzą uczestnicy konkursu ogłoszonego na naszych łamach jeszcze wiosną. „Wyprzedź myślą czas – zaprojektuj Fiata przyszłości" – hasło wydawało się proste, nagrody – atrakcyjne. Należało tylko uruchomić wyobraźnię, ale wyobraźnia to nie jest coś, co się włącza jak kluczyk w stacyjce. Tym bardziej, że warunki konkursu wymagały od jego uczestników także wyobraźni plastycznej, która miała wykreować samochód – fantazję, samochód – marzenie. Nie ukrywamy, że z niecierpliwością otwieraliśmy koperty, bo mijał kolejny termin i nie widać było prac, które mogły spełnić warunki konkursu.

Nie wiemy, w którym momencie nastąpił przełom. W każdym razie tak się stało i już nie musimy się zastanawiać, komu jaką przyznać nagrodę, bowiem spośród nadesłanych prac można było już wybrać te, których autorzy, nie popadając w dosłowność, starali się dać wyraz swojej wyobraźni. Bo przecież samochód, jaki narysowała 9-letnia Julka nie ma konkurować z włoskimi stylistami, tylko świadczyć o dziecięcej wyobraźni pochłoniętej motoryzacją. Co zadecydowało o pierwszej nagrodzie w kategorii dorosłych? Powiedzmy to tak:

Projektowanie jest sztuką – produkcja, mechanizacja, to wszystko zaczyna się dopiero potem. Na początku musi być ta iskra talentu, wizja, zamykająca się czasami w kilku kreskach, która potem rozwija się na deskach kreślarskich czy monitorze komputera. Historia samochodu jest doskonaleniem formy, która nas urzeka, ona przykuwa naszą uwagę, zanim jeszcze zaczniemy porównywać techniczne parametry. Samochód ma się podobać – o tym wiedzą styliści, musi mieć w sobie coś, co nie zawsze potrafimy ująć słowami. Autorka nagrodzonej pracy, swój szkic połączyła z wierszem, jakby zwracając nam uwagę, że bez poezji, która pobudza wyobraźnię, nie byłoby zapewne geniuszu Pininfariny, Giugiaro czy innych znakomitych stylistów, którzy



▶ Julia Kosmala i jej praca
▼ Mirosława Panasiuk, Szefowa Personelu Automotive Lighting Polska wręcza nagrodę Katarzynie Relidze, poniżej: nagrody konkursowe

◀ Arleta Kowalczuk otrzymuje komputer multimedialny z rąk Ampelio Corrado Ventura – kierownika Rozwoju i Zarządzania Personelem FAP

Arleta Kowalczuk i Mirosław Daniluk

z niejednego samochodu potrafili zrobić dzieło sztuki.

Laureatom gratulujemy, wszystkim uczestnikom dziękujemy za udział w konkursie, w którym są nagrodzeni, ale nie ma przegranych, bo każdy, kto wziął w nim udział zasłużył na uznanie za chęć zmierzenia się z własną fantazją. ■

Zwycięzcami konkursu „Zaprojektuj Fiata przyszłości" zostali:

W I kategorii wiekowej (dzieci do 14 lat)

1. nagroda (komputer multimedialny) – **Julia Kosmala**
2. nagroda (hulajnoga elektryczna i okulary słoneczne z gamy akcesoriów Fiata Stilo) – **Wiktor Grados**
3. nagroda (zegarek sportowy z akcesoriów Fiata Stilo i torba Palio Weekend) – **Mirosław Daniluk**.

W II kategorii wiekowej (młodzież powyżej 14 lat i dorośli)

1. nagroda (komputer multimedialny), – **Arleta Kowalczuk**
2. nagroda (zegarek z aparatem cyfrowym i sweter z akcesoriów Fiata Stilo oraz torba Palio Weekend) – **Katarzyna Religa**
3. nagroda (długopis Cross i kurtka-wiatrówka z akcesoriów Fiata Stilo) – **Lucjan Stano**.

Jak zostać przywódcą

Tomasz Libich
fot. I. Kaźmierczak

Były góry, deszcz, kilkukilometrowe dystanse oraz zadania do wykonania – jedne trudniejsze, inne trochę mniej. ISVOR Fiat zorganizował w Szczyrku Salmopolu nietypowe szkolenie dla Professional Expert.

Były to zajęcia wyjątkowe i od bazowego kursu dla Professional różniły się nie tylko tematyką, na którą położono największy nacisk, ale i formułą. Trwający dwa tygodnie, dostosowany do polskich uwarunkowań program szkoleniowy, realizowany był przez sześcioosobową grupę polskich wykładowców – starannie wyselekcjonowaną i przygotowaną do przeprowadzenia zajęć.

Znalazły się w owym programie cztery główne zakresy tematyczne – dotyczące strategii organizacji, procesów w przedsiębiorstwie, finansów, a przede wszystkim – wpływu przywództwa na efektywność pracy zespołowej.

„Przywództwo rozpatrywaliśmy w odniesieniu do fiatowskiego modelu „leadership", który opiera się na czterech podstawowych zasadach: empowering, coaching, stretching i sharing – mówi Anna Bobet, koordynator projektu. Przywództwo to nie tylko wrodzone cechy charakteru, tego naprawdę można się nauczyć. Jest pewnego rodzaju postawą, opartą na otwartości, budowaniu zaufania, inspirowaniu, stymulowaniu zespołu, konstruktywności i umiejętności pociągania za sobą pracowników."

Zachowania uczestników kursu w trakcie ćwiczeń nagrywane były na wideo i to oni sami dokonywali później wstępnej oceny swoich działań. Podsumowaniem była dyskusja, podczas której wskazywano na potknięcia, których należy unikać. Uczestnicy dokonali też, na początku i końcu kursu, autodiagnozy zdolności przywódczych.

„Istotne znaczenie miała tutaj forma zajęć – podkreśla Mirosław Jękot, jeden z trenerów – nie było to szkolenie, w którym jedni coś wykładają, inni notują. Bliżej mu było raczej do warsztatów – przez cały czas pracował jeden zespół, bez sztywnego podziału na „my" i „wy".

Istotny trzon zajęć opierał się na idei „outdoor" – a więc specyficznych zajęć w terenie. Uczestnicy szkolenia brali udział w dokładnie zaplanowanych ćwiczeniach – tak, by angażowały umiejętności komunikacyjne, kreatywność i konstruktywną postawę. A o tę ostatnią wcale nie było łatwo – w górskich warunkach, podczas marszu i przy nieustannie padającym deszczu. „Nie stworzyliśmy programu typu survival – mówi Rafał Żabiński, konsultant zajęć „outdoor" – ale dokonaliśmy przełożenia modelu leadership na sytuacje determinujące określone zachowania. Kursanci mieli wyznaczone cele i zadania do wykonania, ale metody realizacji należały już wyłącznie do nich. Oczywiście w oparciu o ustalone reguły gry."

Jednym z ostatnich zadań grupy było na przykład przygotowanie kolacji przy budżecie na poziomie nie wyższym

niż 1,50 zł na osobę. To co z pozoru wydawało się bardzo trudne, dzięki pomysłowości uczestników zostało zrealizowane w taki sposób, że z powodzeniem można było przyjąć jeszcze niższy budżet, aby utrudnić zadanie.

W przypadku szkolenia bazowego dla Professional ostatnia tegoroczna edycja kursu była jednocześnie dziewiątą z kolei, a więc poprzednie pozwoliły „od podszewki" poznać wszystkie mechanizmy, którymi rządzą się tego typu przedsięwzięcia. Najważniejszą różnicą w porównaniu do kursu dla Professional Expert był nacisk położony nie na kwestie związane z „leadership", lecz na efektywność pracy zespołowej i wszystkie jej uwarunkowania – co było podstawą pierwszego tygodnia zajęć. Kiedy zespół jest już zbudowany i zintegrowany, pojawiają się kolejne zagadnienia – strategia, procesy w przedsiębiorstwie, finanse.

Organizatorzy podkreślają, że podobnie jak w przypadku Professional Expert, tak i w kursie bazowym niezwykle istotna jest jego formuła – czyli warsztaty. Duża interaktywność zajęć i zaangażowanie uczestników powodują, że przekazywane w czasie szkolenia treści zdecydowanie łatwiej i na dłużej zapadają w pamięć.

„Generalna ocena przeprowadzonych do tej pory edycji kursów dla Professional i Professional Expert jest pozytywna, mimo dużej intensywności zajęć i wymaganego znaczącego zaangażowania uczestników – mówi Jan Drapała, kierownik Kształcenia i Komunikacji FAP. – Zarówno sposób prowadzenia zajęć, ich tematyczna zawartość, jak i przydatność w pracy zawodowej są wysoko oceniane przez kursantów. Pojawiają się opinie, iż kurs jest zbyt długi i dwutygodniowa nieobecność w pracy może powodować utrudnienia w funkcjonowaniu poszczególnych działów – sądzę jednak, że wiedza i umiejętności nabywane przez uczestników warte są chwilowego poświęcenia". ►

Kolacja za 1,50 zł?!

warto wiedzieć

Kim są Professionals?

Ampelio Corrado Ventura, kierownik Rozwoju i Zarządzania Personelem FAP:
„O znaczeniu zasobów osobowych dla konkurencyjności przedsiębiorstwa nie trzeba nikogo przekonywać. Wiedza pracowników – właściwie przez nich stosowana, ciągle doskonalona i rozwijana – decyduje o sukcesie firmy.
Nowa polityka zarządzania i rozwoju osób, której fundamentem są Wartości i Polityki Grupy, określa

Professionals jako pracowników zajmujących stanowiska wymagające szerokich kompetencji zawodowych – rozumianych nie tylko jako czysta wiedza, ale również jako umiejętność jej praktycznego wykorzystania w codziennej działalności zawodowej i ciągłego jej uzupełniania. Celowi temu służy bazujący na modelu kompetencji, a zaprojektowany w połowie 2000 roku przez ISVOR Fiat cykl kursów instytucjonalnych – jednorodnych dla całej Grupy Fiat i skierowanych do Professionals na całym świecie, jednak uwarunkowany lokalnymi obyczajami i kulturą. Kanwą wspólną owych szkoleń są bloki tematyczne odnoszące się do umiejętności indywidualnych (w aspektach jasności i skuteczności komunikacji, efektywności pracy w grupie, umiejętnego wykorzystania czasu, leadership) oraz strategii organizacji, zarządzania procesami i ich re-engineeringu, czy zarządzania finansami. Uczestnicy mają również możliwość wysłuchania relacji menedżerów bezpośrednio zaangażowanych w zagadnienia poruszane w trakcie kursu oraz wymiany poglądów z kolegami z innych firm – zgodnie z przyjętymi zasadami każda edycja skupiać powinna przedstawicieli różnych spółek Grupy Fiat. Kursy bazowe Professional (CPB) i kursy Professional Expert (CPE), których realizację rozpoczęto w Polsce z początkiem bieżącego roku w wyspecjalizowanych zewnętrznych ośrodkach szkoleniowych na terenie Szczyrku, objęły dotychczas grupę 122 osób (Professional i Professional Expert) z prawie wszystkich spółek Grupy Fiat działających w Polsce."

O kursie Professional Expert powiedzieli:

Włodzimierz Galas, specjalista ds. Kontaktów ze Związkami Zawodowymi (FAP):

„Wyróżnikiem tego szkolenia były niewątpliwie wszystkie elementy outdoor. Zajęcia w plenerze i zadania do wykonania o różnym stopniu trudności determinowały konieczność odmiennego niż zwykle podejścia do omawianych problemów. Dla mnie, ze względu na zadania, którymi się zajmuję, bodaj najważniejsze były kwestie dotyczące autoprezentacji, mowy ciała."

Krystyna Usidus, kierownik Działu Kontrola Inwestycji i Zarządzania Majątkiem (Business Solutions)

„Dotąd przyzwyczajona byłam do typowych szkoleń o profilu zawodowym, ukierunkowanych na wiedzę fachową. Tym razem uwagę zwracały kwestie dotyczące autoprezentacji – na co dzień nie zastanawiamy się bowiem nad tym, kiedy i jak przekazujemy informacje naszej załodze. Bardzo ważna, ze względu na specjalizację BS, była dla mnie duża partia wiedzy na temat strategii i finansów w przedsiębiorstwie oraz informacje o zasadach postępowania w przypadku występowania przed dużą grupą ludzi."

Paweł Tomaszewski, kierownik ds. Rozwoju i Komunikacji (Case New Holland)

„Szkolenie trwało 14 dni – a tym samym przez dwa tygodnie nie było mnie w firmie. Z tego punktu widzenia to długo, ale biorąc pod uwagę ilość przygotowanego materiału, okazało się, że jednak krótko. Niektóre rzeczy musieliśmy niestety traktować pobieżnie. Bardzo podobało mi się, że przy pomocy kamery mogliśmy zarejestrować, a następnie zanalizować swoje zachowanie. Mogłem poszerzyć swoją wiedzę na temat bilansu, cashflow i na tej podstawie stworzyć sprawozdanie z przepływu. Połączenie wiedzy teoretycznej z praktyczną, schematy, slajdy, a jednocześnie wiele ćwiczeń angażujących naszą uwagę oraz kształtujących postawy i cechy liderów – z całą pewnością przyniesie konkretne efekty."

Na temat kursu bazowego Professional powiedzieli:

Ryszard Kadłuczka, kierownik Utrzymania Ruchu (Comau)

„Formuła warsztatowa dla tego typu szkoleń to doskonały pomysł – możliwość aktywnego uczestniczenia w dyskusji, zadawania pytań sprawia, że przyswojenie sobie przekazywanych przez konsultantów treści staje się dużo łatwiejsze. Niezwykle ciekawe były dla mnie zagadnienia związane z umiejętnościami znajdowania siebie i swojej roli w przedsiębiorstwie."

Dariusz Szindler, technolog odp. za Projekt Sei/Sigma (Teksid Iron Poland:)

„Na uwagę zasługuje fakt, że w szkoleniu brały udział osoby z różnych firm. Na początku oczywiście było nieco trudniej, bo musieliśmy się poznać – a zanim to nastąpiło pojawiała się pewna rezerwa i powściągliwość w wypowiedziach. Ale były to zaledwie pierwsze godziny, co wyraźnie wskazuje, że kurs, prócz przedstawianych przez wykładowcę zagadnień, miał także na celu nauczenie każdego z nas współpracy z nieznaną wcześniej grupą ludzi. A to – prócz umiejętności nawiązywania dialogu, pertraktacji, negocjacji – zawsze przynosi pozytywne efekty. Zwłaszcza, że połączenie doświadczenia kilku osób pozwala oczekiwać szybszych i lepszych efektów pracy – satysfakcjonujące wyniki, jakie uzyskiwaliśmy podczas trwania warsztatów, były na to najlepszym dowodem."

Katarzyna Kania, kierownik Strefy (Fiat Bank Polska)

„W pierwszym tygodniu, kiedy znaliśmy się wszyscy nieco mniej, praca w grupie wymuszała konieczność pewnego rodzaju zaufania wobec innych, wzajemnego polegania na sobie – mimo, iż nie wiedzieliśmy czego się po tej, czy innej osobie spodziewać. Szkolenie nie było stresujące – nawet wtedy, gdy przyszedł moment samodzielnego prezentowania jakiegoś temat na forum grupy. A taka zespołowa praca z jednej strony zmusza do większej koncentracji i większego wysiłku, z drugiej większa ilość osób dostrzega podczas pracy większą ilość błędów, które na bieżąco mogą być korygowane." ■

Najważniejsza jest jakość

Tomasz Libich
fot. M. Feodorów

Rozmowa z Faustino Travagliati, dyrektorem nowo powstałej spółki Teksid Iron Poland w Skoczowie.

„Fiat Wokół Nas": Po podziale Teksidu S.A. na dwie odrębne spółki, przed skoczowską odlewnią pojawiły się nowe perspektywy i nowe wyzwania. Jaki jest obecnie status prawny i profil produkcyjny firmy?

Faustino Travagliati: Od lipca ubiegłego roku funkcjonujemy jako spółka z o. o. i w przeciwieństwie do bielskiego zakładu, pozostajemy w strukturach Grupy Teksid. Zgodnie z przyjętymi założeniami, zadaniem odlewni jest produkcja szeroko rozumianych komponentów samochodowych – takich, jak wałki rozrządu, zwrotnice, czy obudowy mechanizmów różnicowych. Wytwarzamy dwa rodzaje żeliwa – szare i sferoidalne. Co niezwykle istotne dla naszych odbiorców i dla nas samych, naszą prace cechuje bardzo wysoki poziom specjalizacji.

Kto zalicza się do grona najważniejszych odbiorców Waszych produktów?

Nasz najważniejszy klient to oczywiście Fiat Auto, do największych należą także Mercedes i Toyota. A prócz tego cały szereg innych, drobniejszych, ale równie ważnych partnerów biznesowych.

Usamodzielnioną spółkę czeka zapewne niemało ważnych zmian – dotyczących zarówno wachlarza produktów, jak i struktury klientów. Na czym przede wszystkim będą one polegały?

Nie ma wątpliwości, że główne zmiany i największa uwaga dotyczyć teraz powinna jakości naszych produktów. To, co liczy się przecież najbardziej, to satysfakcja klienta, a tę uzyskać można przede wszystkim poprzez stałe zwiększanie jakości wyrobu. Droga ku temu, zwłaszcza w przypadku firmy takiej jak nasza (wysoko wyspecjalizowanej), nie jest łatwa – i zależy głównie od zaangażowania ludzi w efektywność produkcji.

W jaki sposób można to osiągnąć mając do czynienia z doświadczonymi pracownikami – często już ekspertami w swojej dziedzinie?

Najważniejsze jest wypracowanie zmiany modelu myślenia z indywidualnego na grupowy. W chwili, kiedy ludzie zaczynają pracować zespołowo, wyniki zawsze idą w górę. Właśnie dlatego z początkiem roku ruszył w naszym zakładzie projekt Maxima Sei Sigma – program poprawy jakości wytwarzanych produktów i wykorzystywanych technologii. Głównym zadaniem pracowników biorących udział w tym przedsięwzięciu było wypracowanie konkretnych oszczędności – i to udało się znakomicie. ►

► Przy okazji jednak praca w grupie uświadomiła wszystkim, jak wiele można osiągnąć stosując właśnie tę metodę. Ludzie prowadzeni przez lidera, zobowiązani do comiesięcznego sprawozdania z postępu prac i porównania wyników, bardzo szybko wypracowali konkretne efekty finansowe.

Działania te oznaczają w istocie bardzo szerokie uprawomocnienie tych ludzi, którzy dzięki temu jeszcze pełniej uczestniczą w działalności przemysłowej zakładu. Ale korzyści widać i są to przede wszystkim korzyści, na których zyskuje klient. A o to przecież chodzi.

Jaka jest rola wysoko wyspecjalizowanych pracowników w całym procesie produkcyjnym?

Bardzo zależy nam na tym, aby w każdym niemal segmencie zakładu znaleźli się dobrze wyszkoleni i doświadczeni fachowcy. Bo prócz doraźnych efektów takiego rozwiązania, wkrótce zauważyć można i inne – własne, indywidualne doświadczenie szybko staje się doświadczeniem całego zespołu.

W założeniach polityki przedsiębiorstwa nie może więc również braknąć kursów i szkoleń...?

Oczywiście. Nieustannie staramy się organizować specjalistyczne kursy, których wachlarz, mogę zapewnić, będzie sukcesywnie rozszerzany. A to, na co chciałbym zwrócić szczególną uwagę, to nacisk na rozwój fachowości wśród młodych pracowników. Zadbanie o to już teraz bez wątpienia przyniesie pozytywne skutki w przyszłości.

Czy skoczowski Teksid planuje w najbliższym czasie zakrojone na szerszą skalę inwestycje?

Rodzaj i skala inwestycji bezpośrednio uzależnione są zawsze od tego, jak zachowuje się rynek. Trzeba zwrócić uwagę, że jesteśmy obecnie w dość delikatnym momencie – należy precyzyjnie rozważyć wszystkie możliwości, a przede wszystkim efekty wydatkowania środków finansowych. Chcę jednak wyraźnie podkreślić, że wszystkie urządzenia i maszyny, które posiada odlewnia, są w stanie zapewnić produktom taką jakość, jakiej wymagają klienci. Łącząc to z fachowością naszych pracowników, możemy bez przeszkód skupić się na ciągłym podwyższaniu owej jakości. Przez cały czas pracujemy na rzecz stworzenia pełnej listy naszych kluczowych produktów, w których zakład będzie się coraz bardziej specjalizował. Kiedy lista owa powstanie – ruszymy z inwestycjami na dużą skalę.

Jednym z elementów pracy nad stworzeniem tejże listy jest zapewne poszukiwanie nowych odbiorców...?

Naturalnie. Ciągłe poszukiwanie nowych klientów, to dzisiaj niemalże zasadniczy wymóg właściwego prosperowania firmy. Bez tego nie tylko coraz trudniej byłoby sprzedawać swoje wyroby, ale w ogóle przetrwać na rynku.

Czy pojawiają się już na horyzoncie jacyś nowi, poważni kontrahenci?

Owszem, ale o konkretach nie czas jeszcze mówić. Najważniejsze jest to, aby właściwie określić, jaka jest nasza

zdolność penetracji rynku. A jest to rynek globalny, pojawiają się więc na nim nowe siły – takie, jak Turcja, Chiny, Korea, które szybko umacniają swoje pozycje. My chcemy i musimy być lepsi niż oni. Ryzyko jest oczywiście duże, trzeba mieć oczy i uszy szeroko otwarte – ta swoista „wojna" o rynek ogarnia powoli cały świat. I tutaj znów powracamy do punktu wyjścia – aby funkcjonować, musimy być najlepsi. A bycie najlepszym oznacza najlepszą jakość wyrobu.

Jakie są obecnie moce przerobowe Teksidu Iron Poland?

Wytwarzamy teraz dla potrzeb naszych klientów około 4000 ton produktów żeliwnych miesięcznie – w czym największy udział mają Fiat Auto i Magneti Marelli. Jeśli zajdzie potrzeba, jesteśmy w stanie zwiększyć produkcję jeszcze o 1500-1600 ton.

Jaka jest pozycja rynkowa odlewni?

Teksid w Polsce ma naprawdę bardzo dużą wartość, przede wszystkim ze względu na swoich wykształconych, wyspecjalizowanych i doświadczonych pracowników – ich rolę naprawdę trudno przecenić. Niezwykle istotne jest także geograficzne umiejscowienie Polski w Europie – możemy działać i otwierać się zarówno na rynek zachodni, jak i wschodni. Po trzecie zaś – ciągle stosunkowo mniejsze, niż w Europie Zachodniej, są tutaj koszty produkcji...

...które, nie od razu, ale jednak systematycznie będą wzrastać po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku.

Zgadza się – niestety. Ale zanim to nastąpi, mamy trochę czasu, by znaleźć się na poziomie najlepszych firm konkurujących w tej branży. Fabryka musi nauczyć się ciągłego dążenia do doskonałości. Albo, po wejściu do wspólnoty europejskiej, już od pierwszego podejścia działać na najwyższym poziomie i oferować jak najlepszą jakość. A przy tym utrzymywać jednocześnie jak najwyższą efektywność – jeśli nie da rady, wkrótce okaże się, że inni również zaoferują wysoką jakość, ale przy niższych cenach. Wtedy nie będzie już w stanie utrzymać się na rynku. Nie możemy do tego dopuścić.

Kim jest człowiek, który stoi teraz na czele firmy? Jak podoba mu się w Polsce?

Mam trzydziestodwuletnie doświadczenie. Lata te spędziłem pracując we wszystkich włoskich zakładach Teksidu, później w Brazylii, a następnie w Meksyku. Stamtąd trafiłem do Polski. Nie jest to może ten sam klimat, do którego jestem przyzwyczajony, ale jest wyraźnie odczuwalne ciepło żyjących tu ludzi. A to chyba najcenniejsze, co można znaleźć. ■

warto wiedzieć

Program Maxima/Sei Sigma

Głównym założeniem owego programu jest poprawa jakości wytwarzanych przez zakład produktów (także poprzez korzystanie z coraz bardziej zaawansowanych technologii) oraz wypracowanie oszczędności. Sam program powstał przed kilku laty w Stanach Zjednoczonych i coraz powszechniej wykorzystywany jest w branży motoryzacyjnej na całym świecie. W Grupie Teksid pojawił się dwa lata temu, do Skoczowa trafił w tym roku.

W tym roku realizacja programu opierała się na powołaniu pięciu kilkuosobowych grup roboczych, którym przydzielono pięć zakresów tematycznych – każda otrzymała swoje indywidualne cele i terminy ich realizacji. Wśród nich znalazły się: redukcja braków wewnętrznych na wałku rozrządu; redukcja braków wewnętrznych na zwrotnicach; redukcja postojów na linii A; redukcja kosztów uzyskania żeliwa ciekłego; zmniejszenie zużycia energii elektrycznej podczas topienia i zalewania. Ludzie wchodzący w skład grup roboczych wywodzili się z różnych szczebli i różnych działów w strukturze zakładu – tak by podczas pracy uzyskać jak najszerszą ocenę omawianych zagadnień.

Najważniejsze są jednak w tym przypadku efekty, które udało się dzięki Maxima Sei Sigma osiągnąć. Zakładano, iż realizacja programu przyniesie w ciągu roku około 395 tys. euro oszczędności. Tymczasem już w pierwszej połowie roku oszczędności sięgnęły około 1 mln euro. Przebieg prac i ich efekty udostępnione są w sieci intranet – tak, by pewne zbliżone mechanizmy i podobieństwa mogły być wykorzystane przez inne zakłady.

Carola Popaiz

Załoga Mini 169

W przyszłym roku w Tychach zostanie uruchomiona produkcja nowego modelu samochodu. Spotkaliśmy się z przebywającymi we Włoszech inżynierami i załogą, by odkryć sekrety nowego auta, które ich pasjonuje.

Pracownicy zaangażowani w realizację nowego modelu, który wejdzie na rynek w przyszłym roku, określają go mianem „mini 169". Pięciodrzwiowe auto, także z silnikiem JTD, będzie w całości produkowane w zakładzie w Tychach.

Wacław Rabczuk Andrzej Tokarz i Stanisław Paliwoda wprawdzie nie wiedzą jeszcze, jaką nazwę handlową nosić będzie nowy samochód, ale dokładnie już nauczyli się go montować. Wraz z 300 kolegami zostali wytypowani do uczestnictwa w projekcie „Szkolenie – model 169" – prowadzonym przez Isvor, w Ośrodku Pilotażowym w Beinasco we Włoszech. Szkolenie to jest pewnego rodzaju stażem zawodowym, którego celem jest poznanie metodologii konstrukcji i technologii nowego malucha Fiata. Na przebywającej we Włoszech załodze spoczywa ogromna odpowiedzialność, ponieważ później będą musieli przekazać swoją wiedzę kolegom w Polsce.

Chcieliśmy lepiej poznać pracowników Fiata Auto Poland, dlatego złożyliśmy im wizytę w Ośrodku. Z ich opowiadań wynika wielki entuzjazm, z jakim zapoznają się z procesem produkcyjnym „mini". Model będzie bogato wyposażony. Janusz Mikotowicz, koordynator projektu, wyjaśnia: „Od sprawności ich rąk, od ich inteligencji, zależy przyszłość tego samochodu. Każdy z pracowników z zaangażowaniem myśli o nadchodzących miesiącach i sukcesie, jaki ten model osiągnie". Przedsiębiorstwo, inwestując w nowy samochód, pragnie wyprodukować model, który z powodzeniem może konkurować z najlepszymi w tym segmencie". Chce osiągnąć ten cel inwestując w zasoby ludzkie i przemysłowe. Janusz Mikotowicz: „Niczego nie można zostawić przypadkowi, gdyż to auto ma być wyzwaniem dla rynku europejskiego, gdzie jak wiadomo, konkurencja jest szalenie ostra. Mini 169 został bardzo skrupulatnie zaprojektowany i jego produkcja musi odbywać się na najwyższym poziomie. Dlatego włożyliśmy wiele wysiłku, aby zmodernizować zakład w Tychach. Ale nawet najlepsza i najnowocześniejsza maszyna nie będzie prawidłowo działała bez kompetentnych i zaangażowanych pracowników". Przyjrzyjmy się im bliżej.

Janusz Mikotowicz

Wacław Rabczuk, który zajmuje się zarządzaniem operacyjnym Jednostki Montażu mówi: „Uczestniczyłem od początku w powstawaniu tego auta. Mój pobyt we Włoszech dobiega już końca. Wiem, że kiedy wrócę do Tychów, czeka mnie zadanie chyba najtrudniejsze: przekazanie kolegom, najlepiej jak to możliwe, wszystkiego, czego się nauczyłem. Mogę jednak liczyć na ich pełną współpracę, bo wszyscy zdajemy sobie dobrze sprawę, że sukces tego auta zależy w dużej mierze od nas". W wolnym czasie Wacław z kolegami ▶

Mają wszelkie dane ku temu, aby osiągnąć sukces

▶ zwiedzili część Włoch. Opowiada: „Zwiedziliśmy liczne muzea w Turynie, byliśmy w Ligurii, w Cinque Terre, a Portofino jest po prostu przepiękne. Zaprzyjaźniliśmy się z Włochami, którzy, trzeba przyznać, próbowali zrozumieć nasz język, ale w rezultacie i tak najlepiej porozumiewali się z nami na gesty". Andrzej Tokarz dodaje: „Nauczyli nas przyrządzać makaron. To dobrze i źle zarazem, bo kiedy wrócimy do domu, nasze żony od razu zagonią nas do kuchni".

Wróćmy jednak do wrażeń z kursu szkoleniowego w Beinasco. Andrzej, który jest technologiem, mówi: „Tych kilka miesięcy szkolenia to coś fantastycznego: codziennie musiałem uczyć się czegoś nowego, ale wiedziałem równocześnie, że w każdej chwili mogę liczyć na wsparcie kolegów, którzy gotowi są mi pomóc". Stanisław Paliwoda, kierownik Jednostki Technologicznej, wspomina pobyt jako bardzo pracowity okres: „Na początku były trudności, chociażby z językiem. Poza tym tęskni się za domem. Ale niezależnie od tego, było to dla mnie bardzo ważne doświadczenie, procentujące na przyszłość. Chętnie bym je powtórzył".

Cała „załoga 169" tworzy bardzo zgrany zespół, doskonale przygotowany i pełen motywacji. Wiedzą, że przyszłość zakładu w Tychach spoczywa w ich rękach. Janusz Mikotowicz ujmuje to w kilku słowach: „Mamy wszelkie dane ku temu, by osiągnąć sukces. Dlatego postawiliśmy na to, co najważniejsze w tym nowym aucie, czyli na ludzi, którzy będą je produkować". ■

Szkoła Podstawowa nr 4

43-300 Bielsko-Biała, ul. Gen. W. Sikorskiego 4a/4b
tel. (33) 812-44-97

- zajęcia prowadzone przez młodą, wykwalifikowaną kadrę
- nauczanie języka angielskiego od pierwszej klasy
- różnorodne zajęcia w świetlicy szkolnej, czynnej od 7.00 - 16.00
- bezpłatne zajęcia gimnastyki korekcyjnej
- możliwość żywienia w stołówce szkolnej
- opieka pedagoga szkolnego
- możliwość korzystania z biblioteki i czytelni szkolnej

tekst reklamowy

Andrzej Martynkin
fot. M. Rutkowski

Walka o ostatni punkt

Puchar Alfy Romeo powrócił do Poznania. Po wyjątkowo emocjonującym wyścigu, zdobywcą głównej nagrody w tegorocznym sezonie został Artur Czyż z Automobilklubu Wielkopolskiego. Początkowo nic nie zapowiadało tego wyniku.

Kto przed sezonem 2002 mógł przypuszczać, że do końcowych metrów ostatniego wyścigu, a nawet po jego zakończeniu nie będzie wiadomo, kto zdobył Puchar i tytuł mistrza Polski? I że o wygranej zdecyduje zaledwie 1 punkt?

Zwycięzcą został kierowca Automobilklubu Wielkopolskiego Artur Czyż. „Rzutem na taśmę" wyprzedził ubiegłorocznego triumfatora, Roberta Kisiela z Warszawy.

Podczas ostatniego treningu na Torze Poznań (poprzedzającego ostatnią rundę Pucharu) Artur Czyż, największy rywal prowadzącego po pięciu rundach Roberta Kisiela z Warszawy, uzyskał dopiero czternasty czas treningu, a więc tym samym czternaste pole startowe w sprincie. Znalazł się więc daleko – kilkadziesiąt metrów za trzecią pozycją, na której stanął Kisiel.

Czyż miał zadanie niełatwe – przedrzeć się z odległego miejsca znacznie bliżej czoła. Wówczas w wyścigu głównym mógł jeszcze powalczyć o zwycięstwo. Ostatni wyścig stanowił jakby równanie z wieloma niewiadomymi.

Dodatkowe trudności stwarzała pogoda – deszcz, silny wiatr, zimno. Na śliskiej nawierzchni trudniej panować nad samochodem i łatwiej popełnić błąd.

Po rozpoczęciu sprintu szybko utworzyła się czołówka: Szwagierczak, Golec, Kisiel. Ten ostatni nie wdawał się w żadne potyczki, trzecie miejsce w pełni go satysfakcjonowało. Mimo to udało mu się wyprzedzić Golca. Tymczasem Czyż przesuwał się coraz bliżej z każdym okrążeniem toru – a jest ich w sprincie zaledwie sześć. Do mety dotarł jako czwarty! A to oznaczało, że wszystko jest jeszcze możliwe...

Tor był mokry, ale deszcz przestał padać. Niektórzy ryzykowali *slicki*, czyli opony bez bieżnika – odpowiednie na suchą nawierzchnię. Golec wybrał na przód slicki, na tył deszczowe. Kisiel pojechał na czterech deszczówkach.

▼ Od lewej: Jakub Golec, Artur Czyż, Robert Kisiel
Poniżej: Brand Manager Alfa Romeo – Lucyna Bogusz

Wkrótce po starcie trójka Czyż, Bartkowiak, Kisiel wyraźnie odskoczyła od reszty. Mniej więcej w połowie dystansu, gdy tor już przesychał, Kisiel zaczął tracić dystans do prowadzącej dwójki. Wszystko wydawało się jasne – jeżeli nawet wygra Czyż, a Kisiel zajmie trzecie miejsce, to i tak utrzyma jednopunktową przewagę. Kisiela wyprzedził Golec, potem Tomaszewski. Ten ostatni jednak przed metą zwolnił – potem tłumaczył, że „wysiadł" przepływomierz – i Kisiel dojechał trzeci.

Zamieszanie na mecie było ogromne. Jedni składali gratulacje Kisielowi, inni Czyżowi, który twierdził, że chyba przegrał o... jeden punkt. Po dokładnych obliczeniach okazało się, że różnicą jednego punktu wygrał jednak Czyż. Radość poznaniaka była równie ogromna jak gorycz przegranej warszawiaka. ■

Klasyfikacja Pucharu Alfy Romeo 2002
(pierwsza dziesiątka)

1.	Artur Czyż, Automobilklub Wielkopolski	277 pkt.
2.	Robert Kisiel, Automobilklub Polski, Idea Meritum Racing Team	276 pkt.
3.	Jakub Golec, Automobilklub Wielkopolski	246 pkt.
4.	Marcin Bartkowiak, Automobilklub Wielkopolski	241 pkt.
5.	Zbigniew Szwagierczak, Automobilklub Wielkopolski	213 pkt.
6.	Maciej Garstecki, Automobilklub Wielkopolski	148 pkt.
7.	Jakub Wysocki, Automobilklub Radomski, MSZ Racing Team	124 pkt.
8.	Cezary Czub, Automobilklub Polski	110 pkt.
9.	Rafał Rulski, Automobilklub Polski	109 pkt.
10.	Maciej Tomaszewski, Automobilklub Polski	107 pkt.

Alfa najlepsza w Europie

Alfa Romeo kolejny raz zwyciężyła podczas Europejskich Mistrzostw Samochodów Turystycznych, pokonując najgroźniejszego konkurenta – BMW 320. W kategorii kierowców pierwsze miejsce zajął Fabrizio Giovanardi na Alfie 156, drugie Jorg Muller, a trzecie Nicola Larini. Dla włoskiego zespołu był to niezwykle emocjonujący sezon.
Podczas dziesięciu zawodów, podczas których rozegrano po dwa wyścigi, Alfa Romeo stawała na pole position ośmio-, a wygrywała trzynastokrotnie. Kierowcy Alfy 156 GTA Racing Team Nordauto w sumie dwadzieścia cztery razy stawali na podium.
Zespół po raz trzeci zdobył także najlepszy tytuł w kategorii konstruktorów.

Carola Popaiz, Tomasz Libich

Czas pojazdów dostawczych

Nowy Fiat Ducato i Doblò Cargo to jedne z najlepiej sprzedających się samochodów w Europie. Jest to zasługa pełnej gamy wszechstronnych produktów spełniających wymagania każdego rodzaju transportu.

W tym roku modele Fiata również potwierdzają swoje drugie miejsce w klasyfikacji najlepiej sprzedających się pojazdów dostawczych w Europie. Zwiększenie udziału w rynku z 11,3% do 12,2% jest ukoronowaniem starań firmy o tworzenie kompletnej gamy wyrobów, dysponujących różnorodnym wyposażeniem i rozwiązaniami oraz pojemnością przestrzeni ładunkowej od 0,8 m^3 w modelu Seicento van do 14 m^3 w Ducato Maxi. Za przykład niech posłuży Ducato, który poszczycić się może 600 wersjami i możliwością wybierania wśród 130 opcji. Pojazdy dostawcze Fiata sprzedawane są w ponad 80 krajach świata. We Włoszech osiągnęły 44,1% udziału w rynku (w pierwszych ośmiu miesiącach 2002 roku sprzedano 63.000 pojazdów). Drugim pod względem ważności rynkiem są Niemcy (około 22.000 samochodów w okresie styczeń – sierpień 2002), następnie Francja (ponad 20.000) i Hiszpania (10.500). Cyfry te świadczą o doskonałym przyjęciu samochodów dostawczych Fiata także poza granicami Włoch.

Z danych wynika, że od stycznia do sierpnia 2002 r. najlepiej sprzedającymi się modelami były nowy Ducato (ponad 65.000 sztuk w Europie) i Doblò Cargo z ponad 31.000 sztuk.

W Polsce sytuacja rynkowa samochodów dostawczych przedstawia się nieco inaczej – wielki boom na tego typu pojazdy mamy już najwyraźniej za sobą. Z drugiej jednak strony systematycznie wzrasta roczna wielkość sprzedaży Doblò i Ducato, co oznacza przejmowanie przez Fiata rynku zdominowanego dotąd przez tańsze Polonezy Trucki, czy Lubliny.

Jeszcze kilka lat temu sprzedawano kilkanaście tysięcy tych samochodów rocznie, a obecnie prawie zniknęły z rynku – mówi Marek Kisz, menedżer Działu Samochodów Dostawczych FAP. – Ich miejsce sukcesywnie zastępują pojazdy nowszych konstrukcji, ale też o znacznie wyższej cenie. Nasz udział konsekwentnie wzrastał z poziomu 4,3% w roku 1998 do 11,2% w roku 2001. Wyniki sprzedaży Fiat Auto Poland są więc zgodne z ogólnoświatowym wzrostem sprzedaży samochodów dostawczych".

Doblò i Ducato sprzedają się w Polsce właściwie we wszystkich segmentach rynkowych – zarówno jeśli chodzi o małe firmy, jak i duże przedsiębiorstwa flotowe. „Są to przede wszystkim firmy handlowe, usługowe, budowlane, kurierskie oraz przedsiębiorcy indywidualni – mówi Sławomir Dudziak, dyrektor Sprzedaży Specjalnej FAP. – Do naszych największych sukcesów należy sprzedaż ponad 200 Doblò Cargo dla Poczty Polskiej. W październiku 2002 dostarczyliśmy natomiast Ducato z napędem 4x4 do Straży Pożarnej."

Doblò Cargo miał swoją premierę rynkową w lutym ubiegłego roku i od samego początku cieszył się dużym zainteresowaniem, dystansując swoich bezpośrednich konkurentów. W pierwszych dziewięciu miesiącach bieżącego roku udział Doblò Cargo w segmencie lekkich samochodów dostawczych wyniósł 16,0%. W tym samym czasie Peugeot Partner osiągnął 7,2%, Renault Kangoo Express 5,2%, a Citroën Berlingo 4,0%.

Cieszący się dużym zainteresowaniem Ducato zajmuje silną pozycję wśród średnich samochodów dostawczych do 3,5 tony – z udziałem w rynku na poziomie 8,2%. Model ten wyprzedza takich konkurentów, jak Mercedes Vito, Renault Master, Peugeot Boxer, czy Citroën Jumper.

Czy należy przewidywać dalszy wzrost popularności aut dostawczych? Marek Kisz uważa, że tak. „We wrześniu i październiku zanotowaliśmy wzrost sprzedaży na rynku samochodów dostawczych w stosunku do tych samych miesięcy roku ubiegłego – podkreśla. – Może to oznaczać wzrost optymizmu wśród przedsiębiorców, a tym samym ich większą skłonność do inwestowania. Może to być również pierwszym symptomem ożywienia gospodarczego. Jeśli tak, należy przewidywać, iż w przededniu wstąpienia Polski do struktur europejskich, ów korzystny trend raczej nie powinien się odwrócić." ■

Powyżej: jedna z wersji nowego Ducato, obok: samochody dostawcze Fiata

(W artykule wykorzystane zostały dane statystyczne Centrum Analiz Rynku Motoryzacyjnego SAMAR.)

Tomasz Libich
Fot: Jerzy Wróbel

Laur dla New Holland

Tytuł „Tractor of the Year 2003" dla ciągnika TM 190 produkowanego przez New Holland to duże, prestiżowe i zobowiązujące wyróżnienie.

Nagroda przyznawana była przez międzynarodowe jury, w szeregach którego znaleźli się dziennikarze z redakcji najważniejszych i największych czasopism o tematyce rolniczej w Europie. Ciągnik New Holland TM 190 zdobywając pierwsze miejsce, potwierdził wysoką pozycję marki w sondażach i znakomitą jakość produktów CNH.

Podczas konkursu ocenie specjalistów podlegały wszystkie najważniejsze parametry eksploatacyjne pojazdów. TM 190 otrzymał najwięcej punktów i pozostawił w tyle trzynaście innych ciągników pochodzących z konkurencyjnych firm.

Ciągniki serii TM produkowane są w fabryce CNH w Basildon w Wielkiej Brytanii. Obecnie zakład wytwarza około siedemdziesięciu sztuk tych ciągników dziennie. Model TM 190 jest największym pod względem mocy w swojej serii.

Jak podkreślali jurorzy uzasadniając swój werdykt, nabywca ciągnika TM 190 ma do dyspozycji maszynę o najwyższych parametrach technicznych – bez konieczności inwestowania w ciągniki większe i cięższe, a przez to jednocześnie droższe.

Po raz pierwszy ów 194-konny model zaprezentowany został podczas międzynarodowej konferencji w Madrycie, w czerwcu 2002 roku. Rynki zbytu na te wyspecjalizowane ciągniki gwałtownie rosną w całej Europie. W Polsce seria TM również wzbudza duże zainteresowanie klientów.

Do wszystkich ciągników serii TM zamontowane mogą być urządzenia przeznaczone do prac komunalnych. Stąd decyzja firmy o uczestnictwie w Targach Poleko, odbywających się w listopadzie w Poznaniu, które przyciągnęły zarówno użytkowników, jak i potencjalnych nabywców tych ciągników. Targi Poleko prezentują maszyny i urządzenia oraz technologie dla prac związanych z szeroko pojmowaną ekologią. Ważną częścią wystawy jest dział techniki komunalnej, w ramach którego prezentowane są maszyny i pojazdy przeznaczone do utrzymania czystości ulic w lecie i zimie oraz pielęgnacji terenów zielonych.

CNH Płock (przy współudziale dealerów: Pol-Agra Płońsk i Rolserwis Płock) zaprezentował ciągniki 70-56 bis Komunal i TM 135, obydwa z zamontowanym osprzętem do utrzymania dróg w okresie zimowym. Ponadto zwiedzający zapoznać się mogli z szeregiem urządzeń uzupełniających, które przeznaczone są dla celów gospodarki komunalnej. Uczestnictwo w Targach było dla CNH próbą dotarcia do nowej grupy nabywców. W ocenie obecnych na targach przedstawicieli płockiej firmy plany te zostały zrealizowane. Wyniki rozmów przeprowadzonych z przedstawicielami samorządów miast i gmin oraz szefami zakładów gospodarki komunalnej z całej Polski, a także duże zainteresowanie przedstawioną ofertą, pozwalają liczyć na dalszy wzrost sprzedaży produktów z oferty handlowej CNH.

Tyskie klimatyzacje

Tomasz Libich
fot. I. Kaźmierczak

Specjalizująca się głównie w produkcji systemów grzewczych, klimatyzacji i podzespołów elektronicznych Denso Thermal Systems Polska przygotowuje się do przewidywanych na najbliższe lata inwestycji.

Rozmowa z Antonio Fabbri, członkiem Zarządu Denso Thermal Systems Polska

„Fiat Wokół Nas": Jakie zadania stoją przed polską spółką Denso Thermal Systems?

Antonio Fabbri: Jako Magneti Marelli byliśmy właściwie jedynie zakładem montażowym. Odkąd staliśmy się samodzielną spółką, mamy inne perspektywy rozwoju. Na razie staramy się w pełni wykorzystywać możliwości nowej, powstałej w tym roku jednostki produkcyjnej – chodzi o sprowadzoną niedawno z Włoch produkcję małych wkładów grzewczych i wymienników ciepła montowanych na nagrzewnicach i klimatyzatorach.

Jaki wpływ na tyski zakład miały te zmiany?

Niektóre widoczne są gołym okiem – pracujemy bowiem obecnie nad restrukturyzacją zakładu, a to oznacza między innymi duże inwestycje, przebudowę biur, czy nawet zmiany strukturalne. Wszystko przez to, że z niecierpliwością oczekujemy rozpoczęcia produkcji nowego samochodu i to właśnie do niej przez cały czas się przygotowujemy.

Antonio Fabbri

W jaki sposób osiągnąć najwyższą jakość, której nie będzie mogła zaoferować konkurencja?

Nieustannie pracujemy nad jakością produktów w naszych laboratoriach – wykonywane są w nich stałe kontrole oraz weryfikacje wszystkich etapów procesu produkcyjnego. Efektem, prócz jakości, o którą tak bardzo staramy się dbać, są także rozliczne certyfikaty – m. in. ISO 9002, ISO/TS 16949 i QS 9000.

Jaka jest obecnie pozycja i rola Denso Thermal Systems na europejskim rynku?

Naszymi największymi konkurentami w Europie są Valeo (41%), Behr, Visteon i Delphi. Denso posiada w tej chwili 18,5% udziału w rynku. Mamy nadzieję, że stałe polepszanie jakości, redukcja czasu rozwoju nowego wyrobu oraz zagwarantowanie najwyższej elastyczności i najkrótszego czasu dostaw będą powodować jego systematyczny i stały wzrost – tak jak dotąd.

Inwestycji na jaką skalę można się zatem spodziewać w najbliższym czasie w Tychach?

W 2003 oku zainwestujemy w obróbkę desek rozdzielczych prawie 3,5 mln euro, natomiast w produkcję zespołów klimatyzacyjnych i nagrzewnic około 5 mln euro. Efektem będzie m. in. prawie dwukrotny wzrost zatrudnienia – z obecnych 130 do ponad 200 osób.

Tak duże środki finansowe wskazują najwyraźniej, że Polskę nadal ocenia się w kategoriach rynku, na którym warto inwestować...

Myślę, że czarne scenariusze przedstawiane przez niektórych sceptyków naprawdę są przesadzone. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej niewątpliwie da się zauważyć tendencję wzrostową kosztów produkcji. Ale patrząc z perspektywy inwestora zagranicznego nie należy zapominać, że znikną przecież niektóre koszty związane

z transportem, odprawami celnymi itd. Uważam, że jedno z drugim wzajemnie się zrównoważy. Polska jest i będzie nadal krajem opłacalnym dla inwestorów.

Kim jest człowiek, który kieruje obecnie Denso Thermal Systems Polska?

Od trzydziestu lat związany jestem z Grupą Fiat. Pracowałem w strukturach produkcyjnych Zakładu Karoserii Fiata Auto w Neapolu, następnie w dziale komponentów Fiata Componenti. Z chwilą, gdy Fiat przesunął produkcję komponentów do Magneti Marelli – przeniosłem się tam. Przez cały czas dane mi było pracować przy produkcji systemów grzewczych. Od 4 lat jestem tutaj, w Polsce.

Czego po tych czterech latach spędzonych w Polsce najbardziej panu brakuje?

Rozmawia pan z neapolitańczykiem, a to oznacza, że prócz rodziny, najbardziej brakuje mi morza i włoskiego gwaru. Ale mimo tego jestem naprawdę bardzo zadowolony, że mogłem przyjechać do Polski, gdzie wspólnie z pracownikami przebudowaliśmy nasz zakład, który nieustannie ulepszamy. To wspaniałe doświadczenie i wspaniali ludzie. I praca, która przynosi ogromną satysfakcję. ■

zbliżenia

Denso Corporation z Japonii do Europy

Japońska Denso Corporation jest światowym liderem w dziedzinie układów klimatyzacyjnych, posiada łącznie 80 spółek i 71 zakładów produkcyjnych – z czego 12 w Japonii i 10 w Europie. Na Starym Kontynencie pojawiła się z chwilą nawiązania współpracy z Magneti Marelli Climatizzazione. Już w 1990 roku powstała silna joint-venture między wymienionymi spółkami, a w kwietniu ubiegłego roku Denso Corporation kupiła 100% udziałów w MMCL. Nowo utworzona spółka Denso Thermal Systems posiada w sumie osiem zakładów przemysłowych, w tym trzy we Włoszech.

Do największych klientów DNTS należą m. in. Volkswagen, Opel, Audi, Fiat, Lancia, Iveco, Ferrari, Alfa Romeo, Renault V. I., Lamborghini, Maserati i Scania. Gama wyrobów Denso obejmuje elementy kontroli trakcji i kontroli elektronicznej, systemy grzewcze, Electric System Group oraz inne komponenty samochodowe.

Denso Thermal Systems Polska z siedzibą w Tychach zajmuje się obecnie przede wszystkim produkcją i montażem deski rozdzielczej do Seicento, którą dostarcza bezpośrednio na linię produkcyjną Fiata Auto Poland. Prócz tego wytwarza również deski rozdzielcze do Nowego Palio Weekend, moduły kondensatorów do Seicento w wersji z klimatyzacją oraz kompletne zespoły nagrzewnic i klimatyzatorów.

W ubiegłym roku uruchomiona została w Tychach nowa Jednostka Operacyjna Tworzyw Sztucznych. Koszt całej inwestycji wyniósł 1.600.000 euro – zakład zakupił 12 pras wtryskowych od 80 do 1200 ton. W najbliższych latach, jak zapewniają przedstawiciele spółki, spodziewać się można inwestycji na kwoty dwu-, trzykrotnie wyższe.

W ostatnim czasie, we współpracy z codesignerami Fiata, Denso stworzyło projekt deski rozdzielczej do tzw. „New Smalla". Jak tajemniczo zapewniają przedstawiciele DNTS, będzie ona o wiele bardziej skomplikowana i bogatsza od montowanych dotąd na liniach fiatowskich. Dzięki temu będzie jednak dużo bardziej przyjazna dla kierowcy, przekaże mu więcej informacji oraz pomoże szybciej i dokładniej zlokalizować ewentualne problemy.

Zwiedzający Galerię Akademii we Florencji będą mogli śledzić wszystkie etapy prac prowadzonych na specjalnej platformie zaprojektowanej i skonstruowanej przez Centrum Badań Fiata.

Stefania Castano

Prace restauratorskie nad Davidem

Prace restauratorskie nad Davidem Michała Anioła rozpoczęły się 16 września i potrwają do Świąt Wielkiej Nocy. Jest to jedno z najbardziej podziwianych dzieł sztuki na świecie. Zwiedzający Galerię Akademii we Florencji (ponad milion rocznie) nie powinni się jednak martwić prowadzonymi pracami. Nie przewiduje się bowiem rusztowań, a dzieło sztuki będzie doskonale widoczne podczas prowadzonych prac. Ruchoma platforma skonstruowana przez Centrum Badań Fiata pozwala restauratorom na pewną i bezpieczną pracę nad każdym elementem rzeźby. Ten lekki elektryczny pojazd wyposażony został w system antyzderzeniowy, tak opracowany, aby nawet przez nieuwagę czy błąd nie było możliwe potrącenie czy uszkodzenie dzieła sztuki. Wyłączniki są proste w obsłudze: platforma porusza się do przodu, tyłu lub wykonuje skręt za pomocą joysticka, inne przyciski natomiast służą do podnoszenia kosza unoszącego pracownika.

Przygotowywane od 11 lat i poprzedzone licznymi badaniami i opracowaniami diagnostycznymi prace restauratorskie koordynowane przez Frankę Falletti, dyrektor Galerii Akademii, powierzone zostały Agnese Parronchi, absolwentce wydziału kamieni i jednocześnie specjalistce od dzieł Michała Anioła.

Od 1873 roku (kiedy dzieło zostało przeniesione z Piazza della Signoria do muzeum), David nie był poddawany żadnym zabiegom renowacyjnym. Choć jest on nieco zabrudzony nagromadzonym przez lata kurzem, całość rzeźby jest zachowana w doskonałym stanie.

Michał Anioł rzeźbił Davida na placu Duomo w bloku marmuru, który wcześniej przygotowali mu Agostino di Duccio i Antonio Rossellino. Dzieło, wystawione w Palazzo della Signoria przed Palazzo Vecchio, zostało odsłonięte i pokazane mieszkańcom Florencji 8 września 1504 roku. ■

Prace restauratorskie na platformie Centrum Badań Fiata (CRF).

tekst reklamowy

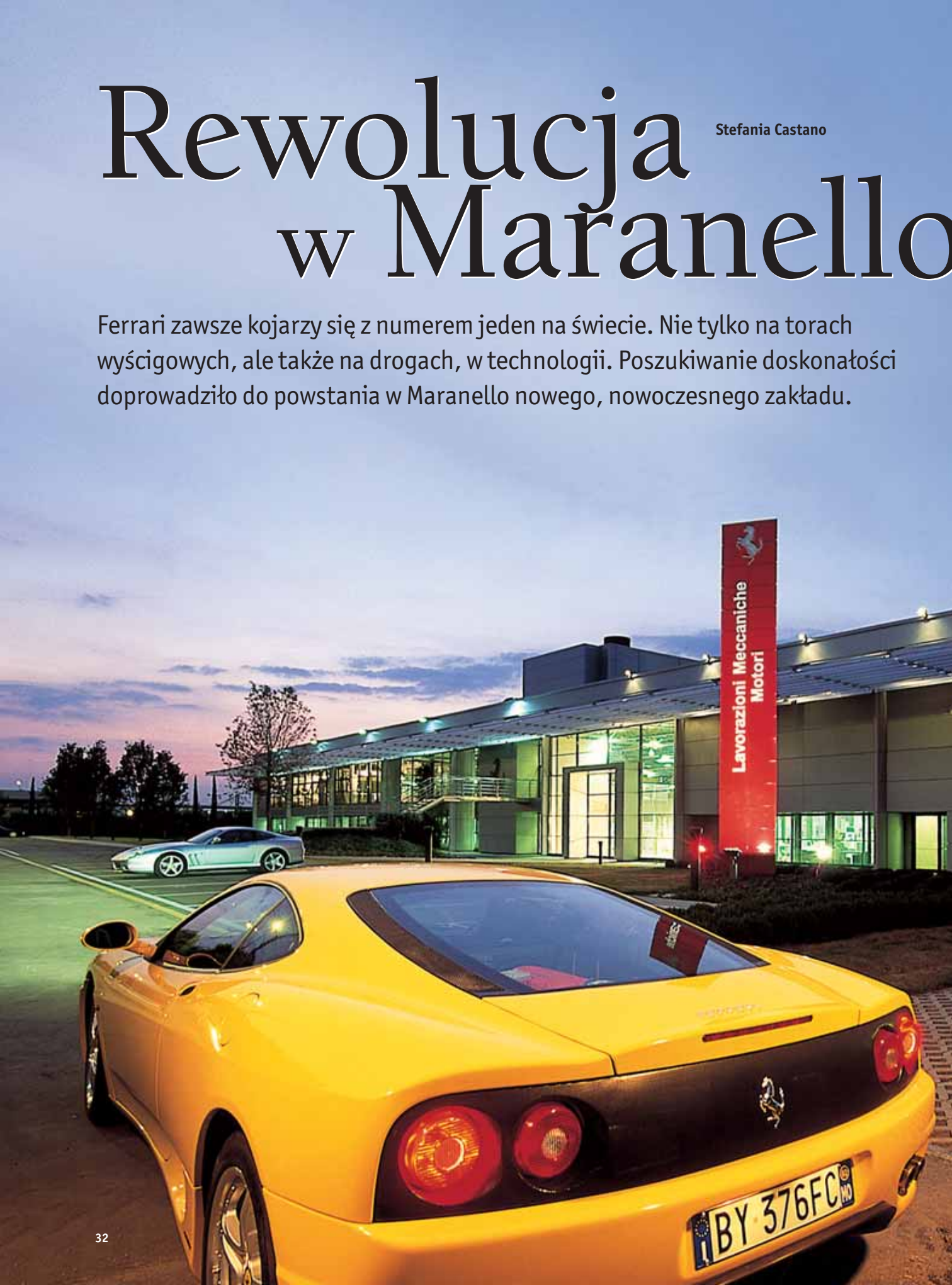
Wesołych i pogodnych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz Szczęśliwego Nowego Roku
życzy swoim obecnym i przyszłym klientom

INTERMOT Sp. z o.o. FIAT DEALER
41-914 Bytom, ul. Strzelców Bytomskich 60, tel. (32) 387 37 61, fax (32) 389 00 66

Rewolucja w Maranello

Stefania Castano

Ferrari zawsze kojarzy się z numerem jeden na świecie. Nie tylko na torach wyścigowych, ale także na drogach, w technologii. Poszukiwanie doskonałości doprowadziło do powstania w Maranello nowego, nowoczesnego zakładu.



Satiz La Presse/Lobera

Wejście do nowego zakładu mechaniki w Maranello. Powyżej: wewnątrz zakładu.

Triumf Schumachera, który, po 140 dniach absolutnej dominacji na torach wyścigowych, zdobył piąte mistrzostwa świata, pozwolił na doścignięcie rekordu Juana Manuela Fangio. To w skrócie bilans wspaniałego sezonu sportowego, który wejdzie do historii wyścigów o Grand Prix. Do sukcesu tego przyczynił się wielki mistrz kierownicy, wielki samochód i doskonały zespół.

Ludzie i technologia stanowią o sukcesie marki czarnego konika. I to nie tylko na torach wyścigowych. Ferrari nie jest bowiem zespołem uczestniczącym wyłącznie w Formule 1. Jest to także wyraz pewnej filozofii życia, myślenia i działania. Firma, która od 1947 roku produkuje mityczne samochody, zatrudnia dwa tysiące pracowników, ma pozytywny bilans i stale rosnącą sprzedaż. Dla Ferrari pojęcie technologii wiąże się ze stawianiem sobie coraz to ambitniejszych celów, także za sprawą prawdziwego „badawczego laboratorium", jakim jest Formuła 1. Wykorzystanie najnowocześniejszej aparatury i systemów projektowych, szerokiej wiedzy, know-how w dziedzinie materiałów, procesów produkcyjnych i informatyki – wszystko to bez rezygnowania z wykreowanej przez firmę kultury rzemiosła i przy jak najlepszym wykorzystaniu umiejętności człowieka.

„Fabryki rozwijają się w pierwszej kolejności dzięki ludziom, a potem za sprawą maszyn" – mawiał Enzo Ferrari. Firma z logo czarnego konika po dziś dzień hołduje tej tradycji. Potwierdzeniem tego jest nowa fabryka w Maranello, gdzie produkowane będą wszystkie silniki do Ferrari i Maserati. Ze względu na zastosowaną technologię oraz warunki pracy i otoczenia, obiekt ten można zaliczyć do najnowocześniejszych na świecie.

Nowa fabryka zaprojektowana została przez Marco Viscontiego, ucznia Renzo Piano, odpowiedzialnego za dział architektury Fiat Engineering. Wygląda jak nowoczesne centrum handlowe lub też elegancki pałac kongresów: struktura ze stali cynkowanej, częściowo lakierowana, aluminium naturalne i przede wszystkim duże przeszklone powierzchnie, które łączą świat wnętrza z otoczeniem zewnętrznym, środowisko pracy z zielenią, troskliwie pielęgnowaną wokół całego zakładu. Budynek, znajdujący się obok tunelu aerodynamicznego zaprojektowanego przez Renzo Piano w 1997 roku, będzie prawdziwą wizytówką nowego Ferrari; znajduje się od strony wschodniej, gdzie w przyszłości przewiduje się zlokalizowanie wejścia dla pracowników i osób zwiedzających zakład. ▶

▶ Wchodząc po schodach, nad którymi króluje znak firmowy, dochodzi się do obszernego balkonu, z której widać panoramę całej fabryki. Nie przypomina to wydziału montażu silników. Choć przeminęły już czasy zadymionych i brudnych fabryk, tu wszystko jawi się naprawdę futurystycznie. Najbardziej uderza światło: naturalne, intensywne, rozproszone, bez cieni. Jest to zasługa 4650 m. kw. powierzchni przeszklonych i okien w dachu zaprojektowanych tak, aby maksymalnie wykorzystać przenikające do wnętrza światło słoneczne, chroniąc jednocześnie przed jego działaniem maszyny i urządzenia. Bogactwo zieleni sprawia, że budynek przypomina szklarnię lub ogród zimowy. Wśród urządzeń – pomalowanych na biało, aby wszelkie nieczystości były widoczne i natychmiast usuwane – wyłaniają się dwa ogródki, w jednym rośnie nawet drzewo bananowca.

Na komfort, zdecydowanie przewyższający standardy, wpływa wiele innych czynników. W duszne, letnie dni, kiedy temperatura w Modenie przekracza 30 st. C, wewnątrz fabryki utrzymuje się ona na stałym poziomie pomiędzy 20-26 st. z wahaniami dziennymi nie przekraczającymi dwóch stopni. Wilgotność powietrza oscyluje pomiędzy 40 i 60%. Wykorzystanie klimatyzacji ograniczone zostało do minimum. Zastosowanie całego szeregu rozwiązań bioklimatycznych, opracowanych przez zespół roboczy z udziałem najbardziej wykwalifikowanych specjalistów z dziedziny architektury ekologicznej (Roger Preston i ECD z Londynu, przedstawiciele z Uniwersytetu w Michigan i architekt Benedetto Camerana – autor pionierskiego projektu Environment Park w Turynie) sprawia, że nasłonecznienie zewnętrzne kontroluje w dużej mierze temperaturę wnętrza. Strona południowa, na przykład, jest chroniona przez portyk skonstruowany z perforowanych łopat aluminiowych załamujących promienie słoneczne. Od strony wschodniej natomiast, znajdują się szklarnie bioklimatyczne kontrolujące światło słoneczne, które są silnie wentylowane dzięki odpowiednio umieszczonym szczelinom: ich rola polega na osłonie termicznej wnętrza budynku poprzez gromadzenie w zimie ciepła w najcieplejszych godzinach i rozprowadzanie ochłodzonego powietrza latem. Od strony północnej umieszczone zostały izolujące powierzchnie przeszklone, a od strony zachodniej, węższe pasy okienne i ściany obite aluminium odbijającym promienie słoneczne, co chroni je przed nadmiernym nagrzaniem. Dwanaście kominów na dachu pozwala na wyprowadzenie na zewnątrz pary wytwarzanej

Satiz La Presse/Lobera

Powyżej: montaż 8 cylidrowego silnika w układzie V.
Poniżej: widok na zakład.

Nowe centrum logistyczne teamu Formuły 1 zwane „sterowcem”.

podczas pracy maszyn, która zbierana jest selektywnie przez system filtrów. Nie występuje tu hałas tradycyjnej fabryki. Na „nowym wydziale mechaniki”, w trakcie pracy wszystkich urządzeń, maksymalny poziom hałasu sięga 73 decybeli.

Na podłodze nie ma żadnych plam po oleju. Nie zdąży się bowiem przejść przez lśniący korytarz, a zaraz uruchamia się urządzenie do czyszczenia podłóg i usuwania wszelkich śladów zabrudzeń. Pracownicy noszą nienagannie czystą czerwoną odzież roboczą i zakładają białe rękawiczki do polerowania głowic, wałków i korpusów także w tych miejscach, które z reguły pozostawiane są w stanie surowym. Są niczym klejnoty, gdyż przeznaczono je do nie więcej niż 14.000 silników rocznie, z czego 10 tysięcy pod maską Maserami, a 4 tysiące dla Ferrari. Popyt na samochody spod znaku czarnego konika jest znaczenie większy, ale firma świadomie zdecydowała nie produkować ich w większej liczbie. ▶

Schumi dorównał Fangio

Po 45 latach został osiągnięty rekord Juana Manuela Fangio. Michael Schumacher, podobnie jak Argentyńczyk, zdobył pięć mistrzostw świata: w 1994 i 1995 na Benettonie, a następnie trzy lata pod rząd (2000, 2001, 2002) za kierownicą Ferrari. Osiągnął także wszystkie pozostałe rekordy: zwycięstwa (62), punkty (907), najszybsze okrążenia (48), wejścia na podium (109). Tylko rekord Ayrtona Senny w liczbie pole position pozostał niepokonany: 65 wobec 47. Lecz Schumi nie lubi porównań. „Legendą jest Ferrari” – mówi dumny, że reprezentuje legendarną firmę, która pół wieku panuje nad marzeniami milionów fanów, i która poszczycić się może 12 mistrzostwami producentów (tegoroczne zwycięstwo jest czwartym z rzędu), 12 mistrzostwami kierowców i 155 zwycięstwami w F1.

Projekty architektoniczne zakładu Ferrari

Sterowiec dla F1

Nowe centrum logistyczne znajduje się obok toru w Fiorano. Garaż o powierzchni 4 tysięcy m. kw. przeznaczony jest dla ciężarówek, opon, części zamiennych i wszystkiego, co wyrusza wraz z Ferrari na wyścigi. Zaokrąglony kształt struktury przypomina sterowiec Zeppelin. Przed budynkiem znajduje się obszerny plac manewrowy dla największych pojazdów.

Zawieszony nad wodą

Woda, bambusy i przeźroczyste powierzchnie – dominujące elementy budynku zaprojektowanego przez Massimiliano Fuksasa na siedzibę ośrodka projektowego Ferrari. Budynek będzie dwupiętrowy: drugie piętro wystawać będzie nad pierwszym. W tym ostatnim znajduje się ogromny basen z wodą i bambusami. Promienie słoneczne, przechodząc przez wodę, tworzą grę świateł i mikroklimatów. Budynek jest doskonałym przykładem architektury bioklimatycznej.

Fabryka kolorów

Do 2003 roku zakończone zostaną prace związane z przygotowaniem 20.000 m. kw. powierzchni i urządzeń przeznaczonych pod lakiernię. Budynek, zaprojektowany przez Marco Viscontiego, zaliczyć można do awangardy pod względem technologii i poszanowania środowiska. Składać się będzie z całej serii równoległościanów nałożonych jeden na drugi i częściowo przeszklonych. Ich kształt odpowiadać będzie wymogom przewidzianych prac. Wielokolorowa ściana południowa zwrócona jest w stronę alei Enzo Ferrari. Będzie ją osłaniać seria wachlarzy słonecznych w kolorach, jakich używa się do lakierowania samochodów.

Restauracja jak pojazd kosmiczny

Zaprojektowana przez Luigi Sturchio restauracja ukończona zostanie pod koniec 2003 roku. Pomieści 1800 osób. Kształtem przypomina pojazd kosmiczny. Restauracja przeznaczona jest na miejsce spotkań i relaksu. Na parterze, pod kryształowym portykiem, znajdować się będzie kawiarnia, punkt informacyjny, lerning point, centrum odnowy biologicznej, przychodnia, laboratoria medyczne i analityczne oraz mały sklepik. Na pierwszym piętrze będą biura, centra rekreacyjne, na drugim – sala restauracyjna i kuchnie.

Budynek naturalny

„Budynek pełen światła, o dużych powierzchniach przeszklonych, opracowany w harmonii z otaczającym środowiskiem i naturą. Ponadto bardzo komfortowy: miejsce, gdzie praca jest przyjemnością. Takie zadanie powierzyła nam firma Ferrari" – wyjaśnia Marco Visconti, odpowiedzialny za dział architektury Fiat Engineering. Dzięki kreatywności zespołu kierowanego przez architekta (na zdjęciu poniżej) i współpracy specjalistów z całego świata, powstał budynek, który nie tylko jest świadectwem doskonałości technologicznej Ferrari, ale także przykładem „bioarchitektury". Większość zastosowanych materiałów (szkło, stal, aluminium) powstała z odzysku. Do izolacji wnętrza zastosowano panele drewniane. Do oświetlenia, ogrzania i chłodzenia budynku wykorzystano zasady bioklimatyki. Oznaczają one maksymalne wykorzystanie energii naturalnej, szczególnie tej zewnętrznej, przy jednoczesnym ograniczeniu wykorzystania energii wytwarzanej wewnątrz budynku. Nowy Wydział Mechaniki miał harmonijnie komponować się z pozostałymi budynkami zewnętrznymi, szczególnie z Tunelem

Aerodynamicznym Renzo Piano. „Budynek ten, podobny do ogromnej rury – wyjaśnia Visconti – kreśli w przestrzeni prostokąt. Wykorzystano ten pomysł i zaprojektowano front budynku na kształt trzech prostokątów ułożonych jak schody na trzech różnych poziomach, z których ostatni przypomina rozmiarami Tunel Aerodynamiczny. Wszystko tak pomyślano, aby całemu kompleksowi nadać harmonii i lekkości".

▶ Decyzja ta gwarantuje najwyższą jakość choć nie zadawala niektórych klientów, zmuszonych do dłuższego oczekiwania na samochód.

Materiał do produkcji komponentów dociera do „Nowego Wydziału Mechaniki" z pobliskiej odlewni bądź od dostawców zewnętrznych. Organizacja jest typu „wyspowego" (nie wzdłuż linii montażowej), z obszarami wydzielonymi dla części aluminiowych i części stalowych. Rozwiązanie to pozwala na zredukowanie do minimum przemieszczania osób i materiałów. W zakresie logistyki Ferrari skorzystała ze specjalistycznej konsultacji uniwersytetu w Bolonii. W prawej części budynku, tuż przy wejściu, znajduje się sala meteorologiczna, gdzie utrzymywane są stałe warunki środowiska: tu technicy w białych fartuchach wykonują pomiary dokładności i kalibrują narzędzia, także te z działu Formuły 1.

Skoncentrowanie się wokół pracowników wiąże się w Ferrari z wieloma innymi kwestiami. Stworzony został, na przykład, program „Grand Prix" przewidujący nagradzanie pracowników za najlepsze rozwiązania techniczne. Albo „Projekt mój dom", który zachęca pracowników do większego udziału w życiu przedsiębiorstwa: każdy sektor monitorowany jest w zakresie czystości, porządku, utrzymania założonych celów. Z końcem roku w każdym sektorze nagradzane są grupy osiągające najlepsze rezultaty.

Na nowym wydziale wszystko zostało tak pomyślane, aby zapewnić najbardziej optymalne warunki pracy 160-180 osobom, które na trzech zmianach gwarantują ciągłą pracę urządzeń. W Ferrari mówi się o Formule Człowieka, dla podkreślenia wagi, jaką przywiązuje się do dobrego samopoczucia osób, uważanych za element kluczowy do osiągania sukcesu, tak na torach wyścigowych, jak i na rynku samochodowym.

W najbliższych latach oblicze historycznego zakładu w Maranello ulegnie całkowicie zmianie. Powstał już wydział Logistyki, ogromny „sterowiec", w którym mieści się dział części zmiennych sektora sportowego. Potem nadejdzie czas na Lakiernię, restaurację w kształcie pojazdu kosmicznego i Ośrodek Rozwoju zawieszony nad wodą wśród kryształów i bambusów. Awangardowa architektura i ultraekologiczne środowisko czynią z Ferrari fabrykę przyszłości, numer jeden na świecie pod względem technologii, jakości produkcji i troski o środowisko. Na zakończenie wszystkich prac trzeba będzie poczekać do 2005 roku. Lecz już teraz w Maranello trwa prawdziwa rewolucja. ■

W nowym zakładzie mechaniki pracuje się w otoczeniu zieleni i w idealnych warunkach klimatycznych.

warto wiedzieć

Iveco Irisbus umila czas mistrzom kierownicy

Jego zadaniem będzie uprzyjemnić pobyt Schumachera i Barrichello na europejskich torach wyścigowych. Nowy motorhome Iveco Irisbus, z nadwoziem Orlandi, to Dominio HDH Granturismo z silnikiem o mocy 380 KM i automatyczną skrzynią biegów ZF o ośmiu biegach. Prawdziwy olbrzym, który ma 12 m. długości, 2,55 m. szerokości i 3,90 m. wysokości. Znajdują się w nim dwa minimieszkania oraz biuro i pomieszczenie kierowcy. W sypialniach są szafy i składane łóżka dla kierowców wyścigowych oraz łóżko do masażu. W pomieszczeniu dziennym znajduje się trzyosobowa wersalka, stolik, barek-lodówka, 20 calowy telewizor z anteną satelitarną DVD i VHS. Pomiędzy dwoma mieszkaniami znajduje się małe pomieszczenie biurowe z biurkiem oraz łazienka z prysznicem. Przestrzeń przeznaczana dla kierowcy może gościć dodatkowo dwie osoby. Automatycznie kontrolowane urządzenie klimatyzacyjne (dzięki generatorowi działa także, gdy pojazd nie jest w ruchu) gwarantuje optymalną temperaturę w każdym pomieszczeniu. Motorhome jest potwierdzeniem stałej współpracy pomiędzy Ferrari a Irisbus Iveco. Związek ten trwa od końca lat 20. Wtedy właśnie firma dostarczyła Ferrari wyposażony pojazd do transportu samochodów, służący także jako warsztat. Współpraca rozwijała się w latach następnych poprzez kolejne dostawy motorhome'ów produkowanych na bazie gamy Orlandi: w 1983 roku, 1988 i 1992. Ostatni pojazd przekazany Ferrari, wzbogaca kolekcję autobusów wyposażonych przez Irisbus Iveco dla świata sportowego i artystycznego. Dominio zakupiony został bowiem także przez Juventus, Chievo Verona Calcio i orkiestrę Casadei.

Powyżej: młody pracownik Ferrari.
Poniżej: nowe wejście do modeńskiego zakładu.

Spektakularna wystawa prezentująca po raz pierwszy świetność i życie codzienne władców starożytnego Egiptu gości w Palazzo Grassi. Zgromadzono ponad trzysta eksponatów pochodzących z kolekcji i muzeów całego świata.

Wenecja stolicą faraonów

Emanuela Chiappero

Głowa posągu przedstawiającego faraona Amasi, epoka wczesna, XXVI dynastia

Po Etruskach, Fenicjanach i Grekach do weneckiej laguny dotarli najznamienitsi przedstawiciele cywilizacji egipskiej: faraonowie. Im poświęcona jest wielka wystawa w Palazzo Grassi, która potrwa do 25 maja 2003 roku. Eksponaty pochodzące z największych muzeów świata pokazują różne strony życia potężnych i tajemniczych władców starożytnego Egiptu.

Większość dzieł pochodzi z czasów Nowego Państwa, pomiędzy 1550, a 1069 r. p.n.e., uznanego za okres szczytowy egipskiej cywilizacji. Misterne przedmioty, wspaniałe rzeźby i płaskorzeźby dobrane zostały tak, aby opowiedzieć o czasach faraonów i ich wyobrażeniu o świecie.

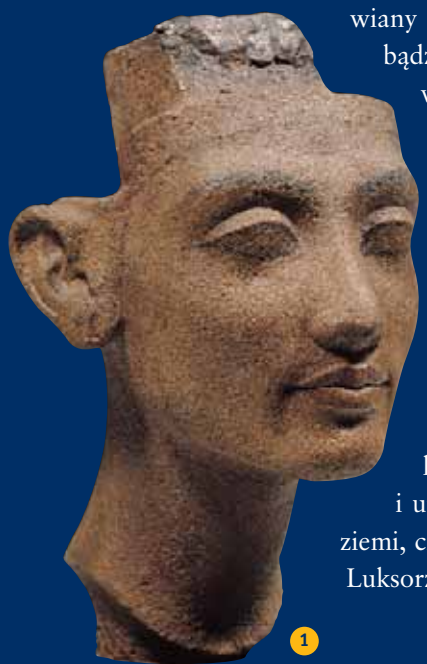
Kim zatem byli ci wielcy władcy i co reprezentowali w społeczności egipskiej? Faraon – kapłan, wojownik, potomek bogów (nazwa pochodzi od słowa „per-aa", czyli „wielki dom") był władcą absolutnym. Wokół niego toczyło się życie dworskie. „Król był symbolem cywilizacji egipskiej" – wyjaśnia Christiane Ziegler, kurator wystawy i dyrektor departamentu zabytków starożytności egipskiej w Luwrze. „Sprowadzony na ziemię z woli boga-twórcy, aby wypędzić zło i chaos, faraon był w samym środku kosmosu, miejscu komunikacji pomiędzy niebem, a ziemią, gdzie stapiały się ze sobą natura i kultura, religia i polityka". Boska i ludzka zarazem postać władcy zawsze oscylowała wokół tej pozornej sprzeczności. I to właśnie podwójnej natury faraonów dotyczy tematyka wystawy. ►

Władcy historii

Wystawa podzielona jest na osiem rozdziałów i rozpoczyna się na dziedzińcu centralnym Palazzo Grassi, gdzie zaprezentowany został monumentalny aspekt potęgi faraonów: kolos Tutanchamona, obelisk Tutmosisa III, sfinks z głową barana. Nieco dalej, w galerii portretów, widnieją wizerunki tych, którzy rządzili Egiptem przez trzy tysiące lat. Te osobliwe twarze świadczą o stałym odnawianiu się sztuki pomimo zachowania ciągłości tradycji. Po raz pierwszy w bezpośredniej konfrontacji znalazła się pogodna twarz Chefrena i zadręczone obliczem Sesostri III, ekspresyjna twarz Akeenatona i imperialne oblicze Ramzesa II, uśmiech młodzieńczy królowej Hatszepsut i napięty profil Nefretete.

Trzeci rozdział poświęcony jest świetności władców i symbolice, która czyniła z faraonów potomków bogów. Wiele elementów tej symboliki, upowszechnionych przez literaturę i filmy, weszło do powszechnej wyobraźni człowieka. Faraon mógł być wyobrażany w postaci lwa, którego agresywność wspierała władcę w bitwach. Ciało lwa połączone z ludzką twarzą tworzy wizerunek sfinksa: symbol króla Egiptu. Mógł też być przedstawiany jako orzeł (król nieba), bądź jako byk o legendarnej wręcz płodności czy też dziecko karmione przez boginie, symbol wiecznej odnowy.

Kolejny etap wystawy prezentuje postać króla w roli pośrednika między ludźmi, a bogami, kiedy odprawia rytuały i wznosi świątynie. Jako najwyższy władca królestwa miał za zadanie budowanie i utrzymywanie rezydencji bogów na ziemi, czyli świątyń takich, jak w Karnaku, Luksorze, Abu Simbel. Przepiękne posągi,



1

2

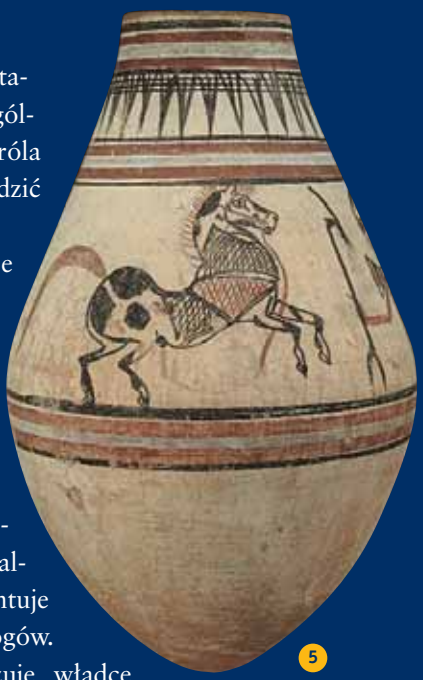
płaskorzeźby i cenne przedmioty przedstawiają kluczowe aspekty kultu. Na szczególną uwagę zasługuje kolosalna głowa króla Akenatona, który próbował wprowadzić kult jedynego boga: Atona.

Broń, sceny wojenne i dekoracje o charakterze militarnym, oddają w piątym rozdziale wystawy wizerunek faraona zwycięzcy, orędownika równowagi na świecie i gwaranta pokoju wszechświata. Fasady świątyń przedstawiają jego groźny wizerunek wojownika pędzącego w sam środek gorącej walki. Zwycięstwo władcy gwarantuje porządek ustanowiony przez bogów.

Szósta część wystawy ukazuje władcę w roli głowy państwa. Egipt uważany jest za najlepiej zorganizowane państwo starożytności. Piśmiennictwo odgrywało ważną rolę w biurokracji. Egipcjanie pozostawili też pełne archiwa papirusów. „Pałac królewski" jest kolejnym tematem wystawy i prezentuje szereg nowości, jak niedawno odkryte okno z pałacu Merenptah w Melfi i makietę tegoż pałacu. Elementy dekoracyjne pochodzące z pałacu Ramzesa II w Quantir, obrazują wielki prestiż monarchii.

Lecz faraon był przede wszystkim postacią ludzką. Mamy zatem życie codzienne władcy. Przepych życia dworskiego obrazują skarby, które ujrzały światło dzienne dopiero za sprawą niedawnych odkryć archeologicznych. Pojawiają się tu postaci członków rodziny, liczne żony i zastępy dzieci (Ramzes II miał 50 synów i 50 córek). Wystawę zamyka rozdział poświęcony śmierci faraona. W dwóch salach zobaczyć można tajemnicze grobowce z Doliny Królów. W środku znajduje się niesamowity sarkofag Ahmosi – pierwszego władcy z XVIII dynastii. Wokoło szereg dewocjonalii pogrzebowych i wizerunki bóstw protektorów: płaskorzeźby i kolorowe papirusy prezentujące ostatnią podróż króla. ▶

3



5

4

1 • Głowa Nefretete
2 • Statuetka władcy klęczącego
3 • Popiersie faraona Amenemhata III
4 • Puchar, Nowe Imperium, XVIII dynastia
5 • Wazon z koniem, Nowe Imperium, XVIII dynastia

Kobieta władczyni

Nazywała się Hatszepsut. Czas jej panowania, około dwudziestu lat pomiędzy 1479 a 1458 rokiem p. n. e., uznany jest za jeden z najważniejszych okresów Nowego Państwa. Portretowała się w męskich strojach, niekiedy nawet z brodą. Nie dlatego, żeby była osobą ekscentryczną, lecz dlatego, że były to obowiązkowe atrybuty władzy, niezależnie czy był on mężczyzną, czy kobietą.

Hatszepsut miała twardy charakter. Była córką Tutmosisa I, poślubiła swojego brata przyrodniego (powszechny zwyczaj wśród faraonów) Tutmosisa II i wraz z nim panowała przez 10 lat. Po śmierci męża, przejęła władzę i sprawowała ją niepodzielnie, gdyż jej syn był za mały, aby rządzić. W odróżnieniu od innych, nie zadawalała ją pozycja regentki: kazała się koronować w całym majestacie oficjalnej ceremonii. Hatszepsut nie była jedyną kobietą – faraonem, aczkolwiek na pewno najważniejszą. W dokumentach przedstawiana jest jako władczyni doskonała: czasy jej panowania to czasy pokoju i wznoszenia wielkich dzieł. Hatszepsut powierzyła swojemu ulubieńcowi, ministrowi Semnut, wzniesienie wielkiej świątyni-mauzoleum z tarasami – Deir el-Bahari naprzeciw Doliny Królów, jednej z najciekawszych w sztuce egipskiej. Wykształcona, inteligentna i – mówi się również – piękna, Hatszepsut miała owalną twarz, wysokie czoło i skośne oczy. Niestety, wiele jej portretów – malowanych i rzeźbionych poza mauzoleum w Deir el-Bahari – zaginęło, lecz w Wenecji zgotowano władczyni wspaniałe przyjęcie.

2

3

1

Spisek na dworze

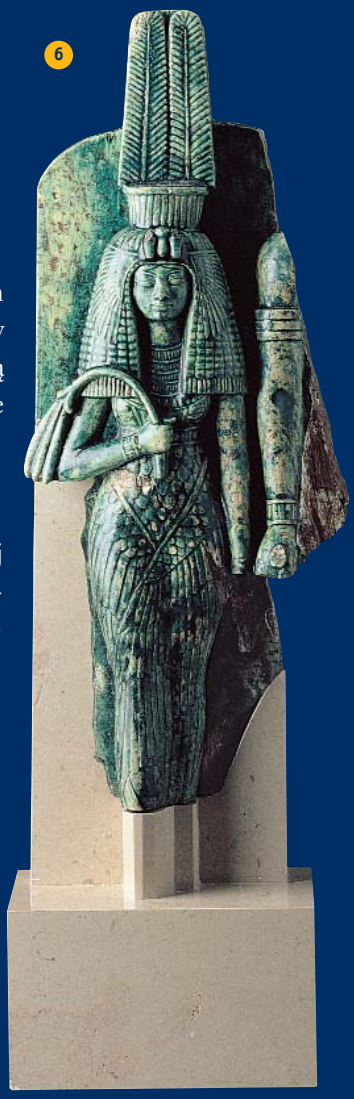
4

Egipcjanie byli miłośnikami piśmiennictwa. Nie ograniczali się do napisów na ścianach grobowców i hieroglifów na obeliskach czy świątyniach. Naukowcy odkryli bogatą i zróżnicowaną literaturę: piękne wiersze i opowiadania o życiu codziennym.

Odnalezione papirusy są prawdziwą kopalnią informacji. Odsłaniają odmienną rzeczywistość od tej prezentowanej w podręcznikach historii. Papirusy Rollin i Harris na przykład zawierają fragmenty procesu wytyczonego autorom „Spisku w haremie", uknutemu przeciwko Ramzesowi III (1184-1153) p.n.e. Królowa Teye, jedna z drugorzędnych żon władcy, zdecydowała o usunięciu zarówno męża jak i jego następcy, aby wprowadzić na tron własnego syna, Pentaura. Termin „harem" zasługuje na wyjaśnienie. Teye żyła z innymi żonami faraona, królową matką i licznymi książętami w bogatej rezydencji, która nie miał nic wspólnego z pozłacanymi więzieniami, w których zamknięte były konkubiny świata arabskiego.

W starożytnym Egipcie miejsca przeznaczone dla żon faraona były ogromne: pałace, ogrody, warsztaty rzemieślnicze. Tu przebywały zastępy służby, damy dworu, urzędnicy i nauczyciele, którzy wpajali dzieciom królewskim zasady dobrego tonu. Walki o zdobycie panowania dla siebie, bądź swoich dzieci na pewno nie należały do rzadkości, lecz znana nam jest tylko historia Teye. W nocy straż Ramzesa III została uśpiona, lecz w chwili popełniania zbrodni, spisek został wykryty. ■

6



1 • Przedmiot służący do toalety z dekoracją przedstawiającą szakala
2 • Kolosalna głowa przedstawiająca królową Hatszepsut
3 • Naszyjnik ze skarabeuszem
4 • Reliefy skrybów
5 • Papirus Harris
6 • Królowa Teye

5

Z włoskiego stołu do Polski

Robert Makłowicz, fot. J. Zych

Patrzącym uważnie
na polską scenę kulinarną,
jedno zjawisko swymi rozmiarami
zdaje się inne przyćmiewać.
To miłość Polaków do kuchni
włoskiej. Już nie tylko pizzerie
i spagheterrie, lecz i całkiem
poważne lokale powstają, jak kraj
długi i szeroki, kąciki kulinarne
w periodykach pełne są przepisów
znad Padu i Tybru, a małe dzieci,
ledwo potrafiące werbalizować
swe pragnienia, domagają się
do makaronu świeżo startego
parmezanu i płaczą, gdy na deser
nie dostaną tiramisu.
Myli się jednak srodze ten,
kto przypuszcza, że ów afekt
to sprawa ostatnich kilkunastu lat.
Nie – bowiem Polacy miłość
do kuchni włoskiej mają
przekazywaną w genach.

Zdjęcia wykonano w restauracji „Amarone”
znajdującej się w Hotelu „Pod Różą” w Krakowie,
przy ulicy Floriańskiej 14, tel. do recepcji:
012 424 33 00, tel. do restauracji: 012 424 33 81.
Dziękujemy szefowi kuchni, Panu Krzysztofowi Żurkowi
za przygotowanie, widocznych na zdjęciach, włoskich potraw.

Fakt małżeństwa króla Zygmunta Starego z księżniczką z Bari, Boną z rodu Sforza, to jeden z lepiej znanych przez ogół szczegółów naszej historii. Uczeni do niedawna uważali, że to Bona po raz pierwszy wprowadziła na polskie stoły wiele jarzyn, dotychczas w kraju nie znanych. Badania ogrodów wawelskich, a zwłaszcza tych fragmentów, które zajmowały królewskie grządki, zdają się przeczyć tezie, jako byśmy przed przybyciem księżniczki jadali wyłącznie miód i kasze. Jedno jest pewne – przybycie Bony bogatszą dietę warzywną znacznie upowszechniło. Do dziś pęczek korzeniowych warzyw zwiemy włoszczyzną a zieloną kapustę „kapustą włoską" i jest to wyraźnie pokłosie jej panowania. Ale przecież nie sama Bona, niedostępna dla większości poddanych, stała się wzorem do naśladowania. Wraz z nią przybyły do Polski tysiące urzędników, polityków, artystów, przedsiębiorców, kucharzy oraz cukierników. Wielu zostawało na zawsze, a swymi zwyczajami jedzeniowymi zarażało polskich sąsiadów. Jak teraz, tak i wtedy rozlegały się głosy obrońców tradycji, stających w obronie zrazów i bigosu i wybrzydzających na bezustanną konsumpcję sałat z oliwą i octem czy też wyklinających żaby oraz ślimaki. Niektóre z takich pamfletów zachowały się do dziś, a wynikają z nich dwie, fundamentalne rzeczy. Po pierwsze – obce wpływy kuchenne jedynie wzbogacić mogą miejscową kuchnię, lecz nigdy jej nie zastąpią, po drugie – to Włosi, a nie Francuzi, nauczyli nas jeść zieloną sałatę w sosie vinaigrette, żabie udka i winniczki.

Robert Makłowicz

Jednak następne stulecia zdecydowanie należały do Francuzów. Ich język i kultura, również kulinarna, zdecydowanie wyparły z Polski wpływy włoskie. To pod wpływem francuskiego ukształtowało się nowoczesne polskie słownictwo kuchenne, król Stanisław Leszczyński nauczył Francuzów robić babę drożdżową i polewać jarzyny z wody zrumienioną na maśle bułką tartą, a wiele tamtejszych receptur, jak choćby ta na sos beszamelowy, weszło na stałe do naszego kanonu gotowania.

Jak się zdaje, oczy naszych smakoszy zwróciły się z powrotem w stronę Italii w dobie romantyzmu. Rękopis Mazurka Dąbrowskiego, pisanego w Reggio Emilia przez Henryka Wybickiego, nosi wyraźne ślady wina, co najlepiej świadczy o tym, że nawet w chwilach największych patriotycznych uniesień potrafiliśmy doceniać uroki włoskiego stołu. W wieku XIX masowo odbywano ▶

► podróże na Półwysep Apeniński, by pić wprost ze źródeł cywilizacji łacińskiej. Wyprawy do Włoch odbyła większość znaczniejszych rodaków, a na kulinarne skutki tych eskapad nie trzeba było długo czekać. Kuchnia włoska znów zagościła na naszych stołach, co wyraźnie widać, studiując książki kucharskie z tamtego okresu. Najpoczytniejsza autorka kulinarna w historii Polski, Lucyna Ćwierczakiewiczowa, proponowała nawet makaron z parmezanem jako jedno z dań wigilijnych. W jej dziełach znaleźć można wiele przepisów alla italiana. Trudno dziś nie cmokać z zachwytu, czytając niektóre z nich, trudno nie chylić czoła przed fachowością autorki i oryginalnością receptur. Dla przykładu przepis na risotto (zwane przez Ćwierczakiewiczową „risalto", pochodzący z kalendarza dla pań z roku 1879 (zachowano pisownię oryginału).

„Risalto włoskie z parmezanem. Że tylko we Włoszech umieją gotować ryż, jest rzeczą niezaprzeczoną. Włosi jedni zostawiają ryż w całości. Podaję przepis ryżu, który widziałam przyrządzany w Medyolanie.

Ćwierć funta masła przesmarzyć z jedną usiekaną cebulą, gdy ta się dobrze zrumieni, wsypać ćwierć funta ryżu najlepszego bez płókania nawet i mięszać na małym ogniu, aż go masło obejmie, wtedy wlać kwaterkę rozgotowanego mocnego bulionu i zostawić niech się wolno pruży. Osobno gdy się dusi pieczeń wołowa lub barania, a w braku tejże, kawałek mięsa dusić i uformowany z tego mięsa sok, wlać w ryż, gdy tenże już prawie miękki. W końcu wziąć jeszcze łyżkę młodego masła i łyżkę parmezanu włożyć w ryż, wymięszać i zaraz podawać, nie dając się masłu smarzyć w ryżu. Młode masło zawsze powinno być tak użyte, aby po włożeniu w potrawę zaraz ją podawać. To jest prawdziwe risalto włoskie".

Studiując przepisy z tamtych lat, śledząc ogłoszenia prasowe, reklamujące restauracje, delikatesy, składy kolonialne czy też zwykłe sklepy z żywnością, dojść można do fascynujących wniosków. Okazuje się bowiem, że większość z tych rzeczy, które pojawiły się w naszych sklepach ostatnimi laty, produktów, które Polacy często oglądają po raz pierwszy, otóż większość z nich do II wojny światowej była w kraju bez problemu dostępna. Włoskie wina, parmezan, kapary, oliwa – to wszystko były oczywiste składniki polskiej kuchni. Ich użyciu kres położył dopiero komunizm i zamknięcie kraju. Żelazna kurtyna również w garnkach poczyniła fundamentalne szkody.

Wracając jednak do czasów wcześniejszych, wskazać trzeba jeszcze jedne wrota, przez które włoskie

wpływy wlewały się w granice Rzeczpospolitej. To zabór austriacki, fragment wielkiego, kosmopolitycznego imperium Habsburgów, w którego skład wchodziły i niektóre z północnowłoskich prowincji. Był więc czas, gdy Kraków, Mediolan i Wenecja znajdowały się w jednym państwie, Kraków i Triest pozostały w nim do samego końca Austro-Węgier. Brak granic, swobodny przepływ ludzi, towarów i zwyczajów kulinarnych. Włoscy cukiernicy masowo jęli osiedlać się w Galicji, a lody czy kasztany jadalne, zwane z włoska maronami, stały się szybko ulubionymi przysmakami polskich poddanych cesarzy z Wiednia. Przyjął się również włoski sposób parzenia kawy, pierwszy ekspres ciśnieniowy zainstalowano w krakowskiej kawiarni „Noworolskiego" już na początku XX wieku. Znad Adriatyku słano pociągami świeże, na lodzie trzymane owoce morza. Krakowska restauracja „Secesya", położona na rogu ulic Wiślnej i św. Anny, specjalizowała się w podawaniu dalmatyńskich ostryg, muli i scampi.

Okres międzywojenny nie zerwał tradycyjnych polsko-włoskich związków. Kres położył im dopiero PRL. Bo trudno do poważnej kategorii kulinarnej zaliczyć lody carpigiani, które jęły masowo w całej Polsce pojawiać się za czasów Gierka, czy licznie powstające w tamtej dekadzie pizzerie – ich oferta polegała na podawaniu placków z pieczarkami zwanymi pizzą i rozgotowanego makaronu z keczupem i serem tylżyckim pod nazwą spaghetti bolognese. Lecz przyznać trzeba uczciwie, że kuchnia włoska, choćby tylko z nazwy, była jedyną zachodnioeuropejską kuchnią, funkcjonującą szeroko w ramach peerelowskiej gastronomii.

Oczywistym przełomem był rok 1989. Pieczarki zastąpiła mozarella i bazylia, placek pizzy stopniowo nabierał właściwej cienkości i chrupkości, spaghetti coraz częściej gotowano al dente, na stołach pojawił się świeżo starty parmezan. Jednak większość przybytków bardziej przypominała lokale w Nowym Jorku czy Chicago, niż w Bolonii czy Rzymie. Amerykanie podpatrzyli bowiem jedzeniowe zwyczaje włoskich emigrantów w USA, emigrantów pochodzących przeważnie z południa Italii, przetworzyli je po swojemu i zalali świat cały pizzą z ananasem, o której w ojczyźnie Dantego nikt nie słyszał. Lecz początki zostały zrobione. Z czasem pojawili się nad Wisłą dobrzy włoscy szefowie, powstały świetne restauracje. Na półkach naszych sklepów bez trudu znaleźć można włoskie produkty, a obecność choćby pomidorów w puszkach, zrewolucjonizowała polską kuchnię. Dziś w prawie każdym większym mieście znaleźć można poważną włoską restaurację. Królowa Bona płacze w zaświatach ze szczęścia. ■

Aleksander Surdej

Giełda jak bańka mydlana

Bańki mydlane, fale spekulacyjne, paniki, załamania, zachowania stadne – takie określenia pojawiają się w prasie gospodarczej wtedy, gdy ceny akcji na giełdzie nagle lecą w dół. Zachowania inwestorów nie są wynikiem rozważnego namysłu, lecz emocji i naśladownictwa. Na giełdzie jednak inwestują osoby i instytucje (takie jak m. in. fundusze emerytalne), które kierują się chłodną oceną szansy na osiągnięcie zysku.

Giełdy są sposobem na ustalanie cen oraz zawieranie transakcji kupna i sprzedaży towarów masowych. Ułatwiają obrót dobrami, na które jest wielu nabywców i które oferowane są przez wielu sprzedawców. To właśnie pozwala na ustalenie ceny rynkowej. Giełdy rządzą się podobnymi prawidłowościami niezależnie od tego czy przedmiotem transakcji na nich jest ropa naftowa, cukier, zboże, czy akcje przedsiębiorstw. Akcja jest tytułem własności przedsiębiorstwa, a ich ilość, pomnożona przez cenę jednej, świadczy o wartości rynkowej. Giełda dokonuje więc wyceny wartości danego przedsiębiorstwa poprzez złożenie (agregację) wycen poszczególnych nabywców i sprzedawców.

Słuchając komentarzy analityków giełdowych wyjaśniających na przykład spadek cen akcji Philips Electronics po tym jak firma ogłosiła 15 procentowy wzrost zysków, słyszymy zazwyczaj, że racjonalni inwestorzy już wcześniej przewidzieli (w żargonie analityków – zdyskontowali) wzrost zysków, a teraz sprzedają akcje, by zrealizować korzyści. Swoistą mantrą komentarzy giełdowych jest twierdzenie, że „racjonalny inwestor racjonalnie ocenia wartość akcji, gdyż przeprowadza analizę fundamentalną i perfekcyjnie przewiduje wzrost lub spadek zysków danej firmy". Tak oczywiście nie jest. Inwestorzy giełdowi różnią się informacjami o sytuacji gospodarczej i sytuacji firmy oraz różnie (bardziej lub mniej optymistycznie) oceniają przyszły stan gospodarki i przyszłe

wyniki firmy. Co więcej, decyzje o kupnie i sprzedaży nie są podejmowane przez jednostki w wyniku własnych przemyśleń, lecz pozostają pod wpływem decyzji innych.

Jądrem psychologii giełdy jest percepcja sytuacji rynkowej przez każdego uczestnika transakcji giełdowej – giełdowego inwestora. Łączy ich chęć osiągnięcia zysku. Realizacja zysku jest możliwa jedynie wtedy, gdy firma wypłaca dywidendę (zysk do podziału na jedną akcję) lub gdy wzrasta cena akcji. Każdy inwestor musi więc ocenić zachowanie cen akcji w przyszłości. Jeśli będą wzrastać, wtedy warto czekać ze sprzedażą na jeszcze bardziej korzystny moment. Jeśli inwestor przewiduje spadek cen, wie, że akcji należy się pozbyć jak najszybciej.

Ceny akcji podlegają codziennym wahaniom. Inwestor nastawiony na zysk w długim okresie nie bierze pod uwagę wahań krótkookresowych – traktuje je jako zakłócenia w oczekiwanym długookresowym wzroście cen. Inwestor nastawiony na zysk w krótkim okresie (czasami nazywa się go graczem giełdowym lub spekulantem) chce wykorzystać krótkookresowe wahania dla pomnażania swoich zysków. Ma więc nadzieję, że potrafi zarabiać zarówno wtedy, gdy giełda zwyżkuje, jak i wtedy, gdy indeksy giełdowe idą w dół. Inwestor krótkookresowy spekuluje więc, podobnie jak hazardzista, wykupując bilet w loterii dotyczącej kierunków i skali codziennych zmian cen akcji.

fot. Forum

Dla inwestora długookresowego, przekonanego o szansach rynkowych danego przedsiębiorstwa, racjonalną strategią jest bycie inwestorem pasywnym, który rzadko przeprowadza transakcje i cierpliwie czeka na docenienie przez rynek jego wyboru, co uwidoczni się wzrostem cen akcji, jakie posiada. Inwestorzy krótkookresowi ulegają giełdowej gorączce usiłując przewidzieć i wyprzedzać zachowania innych. Najsłynniejsi giełdowi gracze i spekulanci, a wśrod nich Amerykanin George Soros, podkreślają, że o ich sukcesie nie zadecydowała doskonałość matematycznych modeli giełdy, ani też zdolność obliczeniowa komputerów, lecz umiejętność przewidywania zachowań innych. Giełda bowiem pozostaje pod wpływem zdolności inwestorów do przewidywania we własnych działaniach zachowań innych. Sprzężenie zwrotne pomiędzy oczekiwaniami rożnych inwestorów giełdowych sprawia, że ceny akcji podatne są na nagłe i lawinowe zmiany. Jest tak, gdyż wielu inwestorów podejmuje decyzje obserwując decyzje innych ważnych grup inwestorów. Decyzja o sprzedaży akcji przez taką ważną grupę stanowi sygnał do sprzedaży akcji przez tych, którzy widzą w tym zapowiedź dalszego spadku cen akcji. Sukces w inwestowaniu na giełdzie przypomina w pewnym sensie sukces w konkursie polegającym na odgadnięciu, którą spośród kandydatek na Miss Polski wybierze w plebiscycie publiczność. Decyzja o zakupie (lub sprzedaży) danej firmy nie powinna wynikać z naszej oceny tej firmy, lecz z naszych przewidywań ocen, które danej firmie wystawią inni kupując lub sprzedając jej akcje.

Powiada się, że długookresowy inwestor powinien spokojnie czekać. Tak byłoby, gdyby miał pewność przyszłych zysków, a nie tylko obciążoną niepewnością nadzieję. Inwestor długookresowy buduje swoje wyobrażenia o zyskach obserwując krótkookresowe zmiany cen akcji, a ponieważ, jak zwykł mawiać słynny brytyjski ekonomista John Maynard Keynes, „w dłuższym okresie wszyscy są martwi", to i on może zdecydować o wcześniejszej sprzedaży akcji w obawie, że nastawienia innych inwestorów skutecznie podważą jego szanse na oczekiwany zysk.

Ceny pewnych akcji (jak na przykład firm sektora technologii informacyjnych w latach '90-tych) zdają się rosnąć bez końca przypominając rozszerzającą się bańkę mydlaną, aby potem – jak ta bańka – prysnąć.

Wzrost i spadek cen akcji mają oczywiście swój kres. Problem w tym, że nikt nie wie, na jakim poziomie nastąpi załamanie i z jakiego punktu nastąpi „odbicie" cen. Dlatego gra na giełdzie od wieków fascynuje tak wielu ludzi niezależnie od tego, czy przedmiotem spekulacji są, jak w XVII-wiecznej Holandii, przyszłe ceny cebulek tulipanów, czy – jak obecnie – przyszłe ceny akcji spółek internetowych.

tekst i zdjęcia: Elżbieta Lisowska

Drogi do Indii

Piszę list w kawiarence internetowej najświętszego miasta Indii – Varanasi. Od ulicy oddziela mnie wypłowiała szmata. Nagle zasłona unosi się i do wnętrza zagląda krowa. Stoi, kiwa wielkim łbem nad klawiaturą komputera. Wygląda jakby czytała e-maila. Chwilę później wbiega koza i zaczyna skubać zeszyt z notatkami. Poddaję się dopiero gdy pojawia się małpa. Zabiera mi mango i banany. Rezygnuję i wychodzę z internetu.

Dlaczego znowu wróciłam do Indii? Przecież wiedziałam, co tam zastanę. Te same smaki, nastroje, zapachy. Wszystkie odcienie wyrafinowania i luksusu. Wszystkie stadia szaleństwa, nędzy i upodlenia.

Pociąg Hyderabad – Bhubaneswar. Leżę pod sufitem i chwytam strużkę wiatru z dwóch potężnych wiatraków. Jest zbyt gorąco. Pociągi nie zmieniły się od lat – ten sam tłok, zapewniająca odrobinę prywatności górna prycza, herbata w glinianych czarkach, które potem wyrzuca się za okno. Naprzeciw trwa w popołudniowym letargu Michele. Fotografując przez kilka miesięcy świątynię Kali przejechała Indie wzdłuż i wszerz.

Bogini z wyciągniętym językiem, wysuszonymi piersiami i ustami pełnymi krwi ma w Indiach wielu wyznawców. Michele szukała potomków Thagów – czcicieli Kali, którzy praktykowali rytualne mordy przez uduszenie. Sekta powstała w XIII w. w okolicach Delhi, potem jej członków deportowano do Bengalu. Jeszcze w XIX wieku w lasach Bengalu i Orissy na ołtarzach Kali składano ofiary z ludzi. Michele twierdzi, że praktyki odradzają się dziś. Jedzie do Orissy by szukać kontynuatorów tradycji...

W taniej knajpce w Kalkucie próbuję uspokoić buntujący się od kilku dni żołądek. Zjedz trochę ryżu – doradza Anne – młoda Angielka, którą wyraźnie ucieszył fakt, że jestem Polką. Przyjechała do Kalkuty rok temu, bo chciała zobaczyć miasto oczami Stephana Kowalskiego, księdza spod Kraśnika – bohatera książki Domenique Lapierre „The city of Joy". Nie odważyła się zamieszkać, tak jak uczynił to ojciec Stephan w lepiance zrobionej z blachy i tektury wśród „najbiedniejszych z biednych". Odszukała jednak jeden z domów Matki Teresy i zaczęła pracować jako wolontariuszka.

Miejsce, w którym pracuje Anne, było pierwszym w Kalkucie schroniskiem dla umierających, tuż obok świątyni Kali – patronki miasta. Początki nie były łatwe. Najpierw siostry budziły zaciekawienie, zaraz potem wrogość. Rozeszła się bowiem pogłoska, że nawracają umierających. Wzburzeni ludzie zmusili szefa policji, aby zamknął umieralnię. Policjant zgodził się, wcześniej jednak osobiście odwiedził schronisko. Kiedy wszedł do środka zobaczył Matkę Teresę opatrującą rany umierającego mężczyzny. Z jej twarzy emanowała miłość i spokój. Ten spokój udzielił się umierającemu. Szef policji wyszedł na zewnątrz i powiedział do otaczającego go tłumu: „Zamknę ten dom, pod

warunkiem, że to wasze siostry i matki zajmą miejsce tej siostry w białym sari". Kilka miesięcy później uratowany przez Matkę Teresę bramin z pobliskiej świątyni powiedział: „Czcicie wizerunek Kali, a przecież ta kobieta, to żywa Kali". Od tej pory incydenty ustały.

Chris sam już nie pamięta ile lat mieszka w Indiach. Dziewięć, osiem? W Nowym Jorku grał na kontrabasie w jazzującej kapeli. Interesowała go muzyka etniczna. Do Varanasi przyjechał, aby nauczyć się grać na sarandze. Przez dwa lata uczył się pilnie w szkole, której okna wychodziły na Ganges. Za lekcję płacił nieco ponad dolara. Codziennie obserwował tłumy pielgrzymów dokonujący rytualnej kąpieli. Wsłuchiwał się w docierające znad wody dźwięki – bicie w gongi, dęcie w konchy. Wieczorem sam szedł nad rzekę, by przy ghacie Dashaswamedh wziąć udział w wielkim spektaklu – modlitwie do Gangi.

Sporo jeździł. Odwiedzał szkoły muzyczne i mistrzów. Dotarł nawet do Gwalioru na grób Tansena – ulubionego śpiewaka Akbara. Każdego roku w listopadzie gromadzą się tam muzycy. Ostatnio także z Europy i Ameryki. Ponoć rzucenie liści tamarynowca, rosnącego w pobliżu grobu, zapewnia wspaniały głos i obdarza muzycznym talentem.

Chris latem przed upałem ucieka na północ do Darjelingu, Assamu, Dharamsali: bo tam jest ciekawa tradycja muzyczna, duże wpływy Chin i Tybetu. Zimą przed chłodem chroni się na południu – w Kerali. Nikt nie gra na bębnach tak jak muzycy z południa. Po drodze zatrzymuje się w Goa: Cała filozofia bycia w Goa polega na trwaniu i nic nie robieniu. Cały dzień albo leżysz pod palmą na piachu, albo w hamaku. Wieczorem zagłębiasz się w wielkim trzcinowym fotelu i odpływasz w mgiełce dymu marihuany lub haszyszu...

Pytam kiedy pracuje? Raz na dwa lata odwiedza Nowy Jork – na trzy, cztery miesiące. Zarabia pieniądze grając po klubach i pubach. Poza tym, jeśli pracą nazwać naukę gry na sarandze – między połową lutego a początkiem kwietnia pojawia się w Varanasi.

Siedzę w knajpce zawieszonej wysoko nad dachami Varanasi. Wiatr niesie zapach sandałowego drzewa i obłok dymu, w którym znika moja coca-cola. Pode mną Manikarnika – największy kremacyjny ghat miasta. Ogień tu nigdy nie gaśnie. Widzę go rano i późną nocą. Rodziny zmarłych spokojnie czekają, aż płomienie strawią ciało. Siedzą na stercie drewna lub na ziemi, popijają herbatę, rozmawiają. Ale największe wrażenie robi nie stos kremalny i płynące Gangesem niedopalone resztki zwłok lecz zwykłość tego, co dla nas niecodzienne. Dla przybysza z zewnątrz granica między sacrum i profanum jest niejasna. Oszałamia też ilość drobnych, niezwykłych zdarzeń.

Patrząc z góry na Ganges myślę sobie, że Indie są jak mocno przyprawione danie, do którego dodano halucynogennych ziół. Oszałamiają, męczą, uzależniają. Nawet zupełnie nic nie robiąc ma się wrażenie, że przypadła nam główna rola w jakimś wspaniałym przygodo-romantycznym filmie. Można wędrować śladem mistrzów, joginów i świętych. Jechać szlakiem Beatlesów lub pogrążonych w ekstazie pielgrzymów. Podążać tropem filmów, erotycznych płaskorzeźb, lingamów albo liści, na których zapisano los.

Joanna Polak

Kawałek dobrego kina

Karnawał to czas nieustających balów, jednak prawdziwy fan dziesiątej muzy zawsze powinien znaleźć chwilkę dla srebrnego ekranu. Między jednym, a drugim toastem warto udać się do wypożyczalni i uzupełnić braki w filmowej edukacji. Pierwsza z propozycji to „Resident evil" z piękną Millą Jovovich. Obraz ten można polecić widzom gustującym w gatunku science fiction. Wielka korporacja tworzy podziemną cywilizację, w której przeprowadza eksperymenty. W „Resident evil" jest wszystko, czego można oczekiwać od obrazu tego rodzaju: tajni agenci, amnezja, wirusy. Nie można też niestety odmówić mu drastyczności. Tym, którzy poszukują czegoś bardziej subtelnego, lecz nadal osadzonego w klimacie naukowej fikcji, z czystym sumieniem polecić można kultową już dziś „Diunę" Davida Lyncha. Film jest bardzo długi (trwa około czterech godzin), ale wart tego czasu. Dramatyczna walka o władzę, tajemnicza „przyprawa", która zapewnia posiadaczowi potęgę, znakomite kostiumy, świetne zdjęcia i muzyka to gwarancja spędzenia kilku udanych godzin przed ekranem. W roli głównej występuje Kylie McLachan, którego pamiętamy z przejmujących kreacji w „Blue velvet", czy „Twin Peaks". Lynch, jak zwykle, zapewnia nam odpowiednią dozę abstrakcji i doznań wzrokowych. Jeśli natomiast chcemy obejrzeć prześmieszną, ale inteligentną komedię, nie możemy pominąć wczesnego filmu Milosa Formana „Pali się moja panno". To czeski odpowiednik naszego „Rejsu" – pełen gorzkiego humoru i ironii w spojrzeniu na socjalistyczną rzeczywistość. Cała akcja toczy się w remizie, gdzie grupa strażaków organizuje imprezę z loterią fantową i wyborami miss. Sprawę komplikuje fakt, że z każdą minutą ubywa nagród przeznaczonych na losowanie. Nikt też nie chce wziąć udziału w konkursie piękności. Film Formana ma jednak poważny wydźwięk – w czasie balu płonie chata samotnego staruszka, a żaden z uczestników imprezy nie jest w stanie pospieszyć z sensowną pomocą. Koło płonącego domu szybko ustawia się natomiast stragan z piwem.

„Resident evil"

Premiery

„Król tańczy". Film nagrodzony Złotą Żabą 2001 na festiwalu w Toruniu. Reżyser (twórca wybitnego obrazu „Farinelli. Ostatni kastrat") tym razem przenosi nas na XVII-wieczny dwór francuski. Mało kto wie, że sławny Król-Słońce (Ludwik XIV) był uznanym tancerzem. Balet pomógł mu nawet w marszu do tronu, bowiem wszystkich swoich popleczników zapraszał na przedstawienia ze swoim udziałem. Reżyseria: G. Corbiau, obsada: B. Magimel, B. Terral.

„Czerwony smok". Ekranizacja powieści Thomasa Harrisa o tym samym tytule. Kolejna mrożąca krew w żyłach rola Anthony'ego Hopkinsa jako Hannibala Lectera. Tym razem psychiatra pomaga w ujęciu seryjnego mordercy kobiet. Reżyseria: B. Ratner.

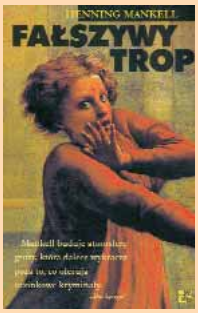
„No news from God". Kolejna historia walki dobra ze złem. Niebo przegrywa rywalizację z Piekłem i aby odwrócić złą passę, śle na Ziemię swego wysłannika. Niestety, Piekło nie czeka z założonymi rękami. W rolach rywalek zobaczymy dwie piękne kobiety – Penelopę Cruz i Victorię Abril. Reżyseria: A. Diaz Yanes.

„Król Tańczy"

Joanna Polak

W stronę kryminału

Henning Mankell „Fałszywy trop”. Wallander jest jedną z najpularniejszych osób w Szwecji. Postać charyzmatycznego stróża prawa pojawiła się w serii kryminałów, osiągalnych dopiero teraz na polskim rynku. „Fałszywy trop” klimatem przypomina trochę powieści Thomasa Harrisa. Zupełnie odbiega natomiast od „koronkowych” i wysmakowanych fabuł Agathy Christie. Główny bohater ma nieuporządkowane życie osobiste, często działa na granicy prawa i nie stroni od alkoholu. Ma jednak jedną, dominującą cechę – jako doświadczony śledczy jest nieustępliwy i bezlitosny. Tym razem jednak podejmuje tytułowy fałszywy trop. Daje się wyprowadzić na manowce, mimo że znajduje się bardzo blisko rozwiązania zagadki okrutnych morderstw. Styl Mankella to połączenie prozy psychologicznej i czarnego kryminału. Czytelnik niemal od początku wie, kto jest sprawcą serii zabójstw. Wzmacnia to jednak napięcie, a obserwowanie potknięć funkcjonariuszy policji znacznie podwyższa ciśnienie.



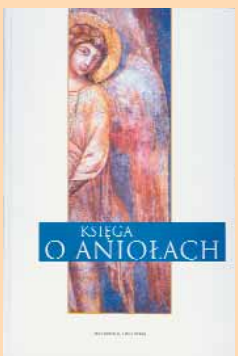
Henning Mankell: Fałszywy trop. WAB. Warszawa 2002.

Tomasz Piątek „Noc poza domem”. Autor jest jednym z najzdolniejszych pisarzy młodego pokolenia. Zadebiutował autobiograficzną powieścią „Heroina”. Książka stała się jedną z sensacji ostatniego sezonu wydawniczego. Nikt do tej pory nie odważył się na opisanie w tak bezpośredni sposób życia z uzależnieniem.

Piątek – obiecujący dziennikarz i cudowne dziecko (w wieku kilku lat czytał Dostojewskiego) dość szybko zdecydował się na wydanie następnej powieści. Trzeba przyznać, że jest bardzo dobra. Autor czerpie z tradycji Kafki, Mrożka, Konwickiego. Przedstawiony świat jest pomieszaniem absurdu i szarej rzeczywistości. Młody pracownik jednej z dużych redakcji bierze udział w rozwiązywaniu zagadki tajemniczych zgonów i porwań nękających miasto. Treść utrzymana jest w poetyce czarnego humoru i koszmaru sennego. Styl Piątka jest bardzo charakterystyczny – przejrzysty, ale nasycony onirycznem; wnosi do rodzimej literatury powiew świeżości.

Tomasz Piątek: Noc poza domem. Wydawnictwo Czarne. Wołowiec 2002.

„Księga o aniołach”. Ta książka jest efektem pierwszej polskiej, interdyscyplinarnej konferencji poświęconej tematyce anielskiej. Naukowcy różnych dziedzin przez dwa dni przedstawiali swoje referaty, których treść możemy dziś przeczytać w „Księdze”. Główną zaletą rozważań o aniołach jest ich uniwersalizm. Treść nie oscyluje jedynie wokół aspektu chrześcijańskiego. Przykładowe tematy poszczególnych rozdziałów to: „Aniołowie dobrzy i źli w doświadczeniu społecznym”, „Związki aniołów z magicznym znaczeniem kryształów”, „Anioły w »III części Dziadów« Adama Mickiewicza”, „Aniołowie i angelologia w Internecie”. Poruszana jest także rola tych niezi emskich i tajemniczych istot w innych religiach – na przykład w islamie. Książka jest bardzo obszerna i wnikliwa, a dzięki temu wystarczy na wiele jesiennych wieczorów.



Księga o aniołach. Wydawnictwo WAM. Kraków 2002.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Magia podarunku magia słowa

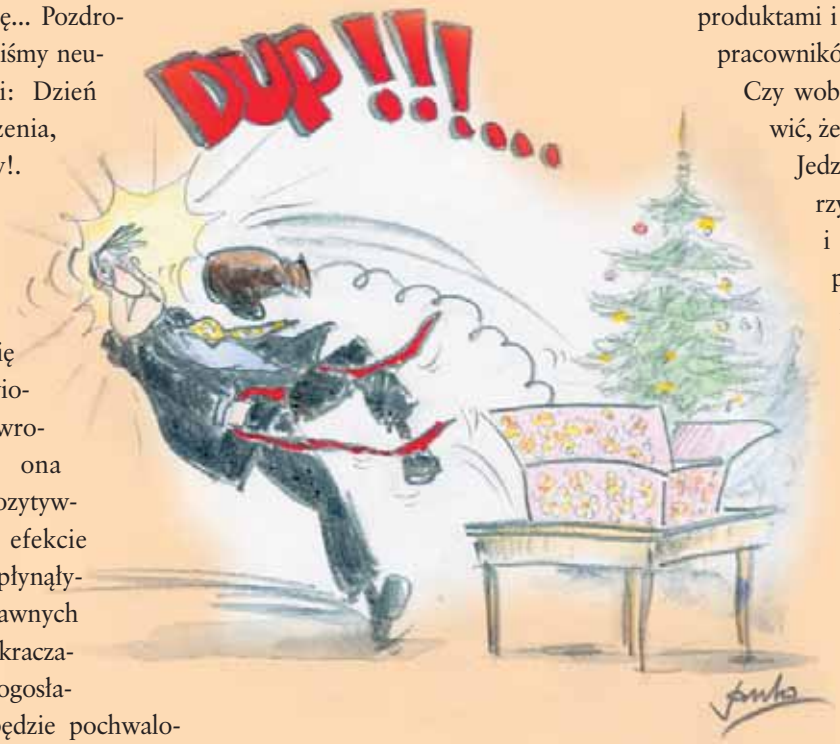
Atmosfera Wieczoru Wigilijnego, choinka, nastrojowe kolędy i pastorałki, zapach i widok potraw tylko na ten czas jeden raz w roku gotowanych... Stół, przy którym cała rodzina, nieraz ze sobą zwaśniona i poróżniona, teraz w blasku świec łamiąc się opłatkiem, wybacza dawne krzywdy i uprzedzenia, życząc sobie nawzajem szczęścia i wszystkiego dobrego...

Dzień ten świętujemy w okresie zimowego przesilenia. Gromadzimy się przy wigilijnym stole, dzielimy się opłatkiem – symbolem chleba powszedniego i eucharystycznego. Ciemnościom najdłuższej nocy przeciwstawiamy światło choinek – obrzędowych drzewek życia. Wtykamy pod obrus garść siana – wspomnienie betlejemskiej stajenki. Obdarowujemy się prezentami. Potem idziemy na Pasterkę. W Boże Narodzenie oglądamy Żłóbek ustawiony w parafialnym kościele. Po ulicach włóczą się kolędnicy z Gwiazdą: Herod, Śmierć, Anioł, pastuszkowie... Do naszych drzwi puka ksiądz chadzający po kolędzie. W dniu Objawienia Pańskiego wypisujemy na drzwiach pierwsze litery imion Trzech Magów: Kacpra, Melchiora i Baltazara. Bóg się rodzi.

Moc truchleje. Zwierzęta mówią ludzkim głosem. Chochliki wyłażą z kątów, by nasycić się resztkami strawy. Po świecie znów wędruje prorok Eliasz – boży tułacz, na którego czeka puste nakrycie. Ożywają skulone na polach chochoły. Pośród drzew pląsają czarownice. Baśń miesza się z mitem, mit z obrzędem, obrzęd z zabawą. Rytm czasu rządzi się teraz odmiennymi prawami. Wiąże widzialne z niewidzialnym, śnienie z jawą, ofiarując człowiekowi stan magicznego przebudzenia. W ten czas to – jak nigdy indziej, wszyscy wszystkim składamy życzenia, obdarowujemy się prezentami, ale czy zawsze szczerze?

Coraz częściej zapominamy, że przedmioty, które przekazujemy innym, oraz słowa, które do nich kierujemy, mają magiczną moc. Mogą działać jak balsam dla udręczonej duszy, amulet przynoszący szczęście czy ochronny talizman. Każde słowo czy podarunek zawiera też w sobie silny ładunek pozytywnej energii, ale tylko wtedy, kiedy przekazane zostały z miłością, ze szczerego serca. Zawsze wzmacniają one więź łączącą darczyńcę z osobą obdarowaną. Dlatego tak ważne są prezenty dawane spontanicznie, bez okazji – rysunek, jaki dziecko zrobi dla swojej matki, kwiatek, który chłopiec zerwie dla dziewczyny, czy ciastka upieczone przez panią domu tylko po to, by sprawić przyjemność domownikom. Życzenia składane z okazji świąt, imienin czy urodzin zamieniły się dzisiaj w schematyczne i puste sfor-

mułowania. Mówimy: „Zdrowia, szczęścia, powodzenia...", lecz banał tych słów niemal zgrzyta nam w ustach. Gdybyśmy zamiast tego utartego zwrotu powiedzieli z głębi duszy: „Chcę byś był szczęśliwy..." – solenizant czy jubilat rozjaśniłby się pod wpływem płynącego od nas ciepła. I w tym momencie byłby naprawdę szczęśliwy. Tymczasem obowiązujące obecnie rytuały nie mają głębszego znaczenia, a czasem nawet zawierają w sobie, zamiast życzliwości i miłości, ładunek złości czy zawiści. W efekcie, po uroczystym przyjęciu, nieszczęsny gospodarz odczuwa ból głowy, popada w przygnębienie lub łapie grypę... Pozdrowienia zaś zastąpiliśmy neutralnymi słowami: Dzień dobry, Do widzenia, Cześć! czy Hey!. Gdybyśmy naprawdę życzyli napotkanej osobie dobrego dnia, a nie posługiwali się utartymi, pozbawionym znaczenia zwrotami, poczułaby ona płynące od nas pozytywne wibracje. W efekcie dzień naprawdę upłynąłby jej dobrze. W dawnych czasach gość, przekraczając próg domu, błogosławił go: „Niech będzie pochwalony...". Imię Boga wymieniano, witając kogoś i żegnając. Na drogę wędrowcowi dawano kukiełkę, czyli pieczony w domu chleb. Nie tylko po to, by podróżnik zaspokoił swój głód, ale i żeby nie czuł się w drodze samotny. Takimi podarunkami obdarzali się nawet ludzie najbiedniejsi. Dzisiaj nikt nie piecze w domu chleba ani nie robi własnoręcznie prezentów. Przecież o wiele łatwiej kupić to wszystko w sklepie czy hipermarkecie. Nasze uczucia wyrażają się we wszystkim, co i w jaki sposób robimy z myślą o innych. Sweter, prezent dla dziecka, uchroni je przed chorobą, o ile matka wydziergała go z miłością. Malec jednak nie będzie chciał go nosić, jeżeli robiąc na drutach, rozmyślała o tym, jak źle układa jej się w małżeństwie. Dziecko intuicyjnie wyczuje, że pulower zawiera ładunek złych emocji, choć – oczywiście – nie będzie w stanie tego wytłumaczyć. Przestaliśmy wierzyć w magię do tego stopnia, że odrzucamy ją nawet wtedy, gdy jej siła oddziaływania jest bezsporna. Jesteśmy przekonani o tym, że posiłek zwłaszcza świąteczny, musi być efektowny, obfity i bogaty. To wydaje się nam najbardziej istotne. Nie zdajemy sobie jednak sprawy z tego, że jest on czymś o wiele ważniejszym – pokarmem nie tylko dla ciała, ale i dla duszy. Szykujemy go najczęściej mechanicznie, często będąc zmęczeni i zniechęceni. Tymczasem nasze emocje przenikają do przygotowanej w ten sposób potrawy, a każdy, kto ją zje poczuje to samo, co my – znużenie, apatię, zniechęcenie. Meksykanie wierzą, że gdy zakochana kobieta gotuje posiłek, biesiadników ogarnia namiętność, a gdy kucharka jest nieszczęśliwa – oni płaczą. Nie jest to tylko przesąd, bo naprawdę inaczej smakuje jedzenie przygotowane przez osobę zadowoloną z życie i radosną, a inaczej – przez kogoś przygnębionego lub zdenerwowanego. Prawdopodobnie spora część z tak powszechnych współcześnie chorób o podłożu nerwicowym wynika z tego, że odżywiamy się głównie półproduktami i pochłaniamy emocje... pracowników taśmy produkcyjnej. Czy wobec tego można się dziwić, że potem czujemy się źle? Jedzenie domowe zaś kojarzymy z ukochaną mamą i dzieciństwem – ciepłym, spokojnym, bezpiecznym. Dlatego posiłki – nie tylko świąteczne, przygotowujmy z radością i miłością, bez zbytniego pośpiechu tak, by przyniosły zdrowie, zadowolenie, rozkosz dla duszy i podniebienia nam i naszym bliskim.



Magicznym darem jest wszystko, co robimy dla drugiej osoby – nawet miłe słowo, a każdy prezent ofiarowany od serca ma w sobie dużą moc, która chroni obdarowanego niczym amulet. Na tym polega magia słów i podarunków, tak potężna i skuteczna zwłaszcza w okresie świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku. Bo prezenty i słowa są energią, ale zawsze taką jaką sami im przekażemy.

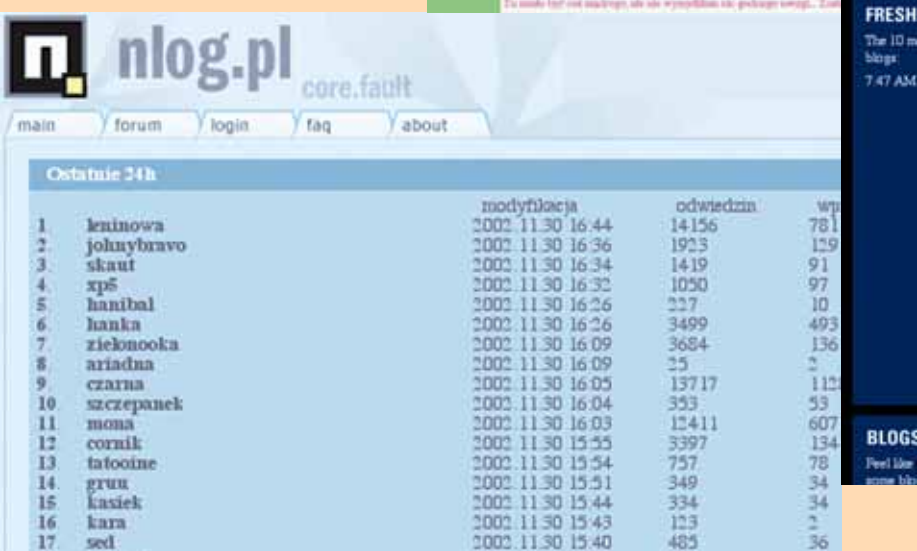
Marcin Matuzik

Renesans pamiętników

Dzięki Internetowi swój renesans w latach 90. przeżyła sztuka epistolarna. Elektroniczne listy i pocztówki mają, podobnie jak papierowe, swój niepowtarzalny charakter i urok. Teraz globalna sieć przypomina cywilizacji pamiętniki. I nie są to już zamknięte w szufladzie pożółkłe zeszyty, tylko dostępne dla wszystkich blogi. Blogowe notatki można komentować, a ponadto wygląd blogów można zmieniać codziennie, co stwarza je jeszcze bardziej atrakcyjnymi.

Nazwa blog pochodzi od angielskojęzycznej zbitki „weblog" co oznacza dosłownie rejestr sieciowy. Najsłynniejszą polską blogowiczką jest Krystyna Janda, która swój pamiętnik założyła około rok temu pod swoim oryginalnym adresem www.krystynajanda.com. Aktorka stara się codziennie napisać jedną notatkę, w której dzieli się ze swoimi wielbicielami przeżyciami i przemyśleniami. Na stronie możemy też przeczytać informację o aktorce i wysłać do niej maila. Krystyna Janda przedstawia się na stronie jako artystka multimedialna. Bloga można założyć także za darmo w jednym z oferujących taką usługę serwisów, ale wiąże się to z ryzykiem skasowania „martwego" jakiś czas pamiętnika. Ponadto właściciel serwisu może wprowadzić opłaty lub zrezygnować z przechowywania archiwum naszego bloga.

W najpopularniejszym polskim blogowym serwisie Blog.pl (www.blog.pl), można przeczytać przemyślenia zagorzałej fanki Legii Warszawa, feministek, antyfeministów, człowieka który uważa się za egzorcystę, nauczycielki, studentów, uczniów i ludzi ze złamanym sercem. Niekiedy w rubrykach z komentarzami do notek toczą się prawdziwe debaty i spory polityczne, dyskusje o obejrzanych filmach lub zwykłe przekomarzania kibiców. Częstym tematem blogów są żale uczniów związane z trudami nauki i opisy przemęczenia studentów w czasie sesji egzaminacyjnej. Blog jest dostępny w sieci dla wszystkich, ale ci którzy chcą, by był czymś bardziej osobistym, dostęp do strony mogą ograniczyć dla osób znających hasło. Ponadto można zablokować dostęp do bloga wybranym czytelnikom,



np. natrętnym komentatorom, na podstawie numeru komputera, na którym oglądają bloga, choć to półśrodek. Blogowicze dopieszczają swoje pamiętniki. Zmieniają ich układy graficzne, wklejają zdjęcia i dodają linki do blogów osób, które czytają.

Blog, jako ogólnodostępny, często z czasem przestaje być dokładnym opisem osobistych przeżyć. Blogowicze, nie chcąc ujawniać szczegółów swojego życia, rezygnują z ich upubliczniania. Notki stają się powierzchowne, a niektóre blogi są z góry założoną mistyfikacją. Swojego bloga ma np. Stirlitz, bohater radzieckiego serialu szpiegowskiego. Zdarzają się blogi prowadzone przez kilka osób, lub dotyczy tylko hobby albo innego wycinku życia bohatera.

Blog, to tak naprawdę, krzywe zwierciadło naszej duszy. Wrażenie jakie sprawiamy na innych z jego pomocą, nie zawsze pokrywa się z tym, jacy jesteśmy naprawdę. Wiedzą o tym ci, którzy spotkali się naprawdę z osobami znanymi z blogów, telefonowały do znajomych lub dostały e-mailem ich zdjęcie. Niektórzy specjalnie wprowadzają odbiorców w błąd kreując się na osoby o innym wieku lub płci.

Blogowicze wymieniając się poglądami i komentując nawzajem swoje pamiętniki, tworzą grupy i wirtualne społeczności. Badaczka Internetu Patricia Wallace twierdzi, że w Internecie łatwiej wyrażamy poglądy i chętniej dyskutujemy, niż gdy stajemy z rozmówcą twarzą w twarz. A blog jest dobrą platformą do dyskusji i poddania swoich przemyśleń ocenie, dzięki możliwości komentowania notatek. Sieć spowodowała, że bliscy są nam ludzie, którzy mieszkają setki kilometrów od nas.

Każdy człowiek ma potrzebę podzielenia się swoimi przemyśleniami ze światem. Blog pozwala zwykłym ludziom uzewnętrznić swoje marzenia, przemyślenia i emocje. Jest królestwem, którego założenie nic nie kosztuje, a Internauta rządzi w nim niepodzielnie. Internauci lubią czytać blogi, bo ludzka ciekawość często prowadzi nas do podglądania bliźnich – a blog to coś w rodzaju namiastki Big Brother. Co zrobić jeśli chcemy przestać blogować, bo uważamy, że nasze przemyślenia i odczucia nie są na sprzedaż? W każdej chwili możemy skasować bloga lub ochronić go hasłem. Wadą bezpłatnych serwisów oferujących pamiętniki jest to, że właściciel oferującego pamiętnik serwisu, może w każdej chwili zrezygnować z oferowania usługi i skazować istniejące blogi. Ponadto blog nie używany przez jakiś czas jest kasowany automatycznie, by nie zajmował miejsca dla nowych chętnych do podzielenia się z innymi swoimi myślami.

Gdzie prowadzić pamiętnik:

http://blog.pl – najpopularniejszy serwis, ale twórcy grożą od czasu do czasu wprowadzeniem opłat

http://nlog.pl – serwis alternatywny i mniej popularny

http://blogger.com – amerykański serwis bez możliwości komentowania i niestety bez polskich znaków

Lek. med. Marek Wyporek, fot. I. Kaźmierczak

Ostrożność nie boli

Szczepienia ochronne nie są wymysłem lekarzy, którzy lubią kłóć igłami pacjentów. Do badań profilaktycznych nie nakłania się po to, aby ludziom przypominać, że zdrowie jest darem, który należy cenić. Tak przynajmniej doradza rozsądek.

Wirusowe zapalenie wątroby typu B (żółtaczka wszczepienna) jest chorobą, której nie można lekceważyć. Zakazić się nią można w każdym wieku. Nie istnieje w pełni skuteczne leczenie, a powrót do zdrowia jest bardzo długi i pełen wyrzeczeń. Wirusowe zapalenie wątroby może powodować poważne powikłania zdrowotne, może nawet zagrozić życiu. Szczepienie, niezależnie od wieku osoby, wywołuje długotrwałą odporność i jest dobrze tolerowane. Wśród osób ze sprawnie działającym układem immunologicznym, po siedmiu miesiącach od pierwszego szczepienia (schemat 0,1,6 miesięcy) u ponad 96% szczepionych stwierdza się ochronny poziom przeciwciał.

Szczepienia zaleca się szczególnie: osobom przygotowującym się do zabiegów chirurgicznych lub stomatologicznych, personelowi i pacjentom przewlekle chorym przebywającym w zamkniętych zakładach opieki zdrowotnej, osobom z przewlekłymi schorzeniami wątroby lub narażonym na jej przewlekłe schorzenia (np. nosiciele wirusa HCV – nosiciele żółtaczki typu C, osoby nadużywające alkoholu), pacjentom oczekującym na przeszczepienie narządu, osobom wyjeżdżającym do miejsc gdzie powszechnie występuje wirusowe zapalenie wątroby typu B, osobom pochodzącym z miejsc, w których powszechne jest HBV, członkom rodzin mieszkających z osobami należącymi do którejkolwiek z powyższych grup oraz z osobami cierpiącymi na ostre lub przewlekłe wirusowe zapalenie wątroby typu B.

O szczepieniach powinni pomyśleć także pracownicy policji, straży pożarnej, sił zbrojnych oraz osoby, których charakter pracy lub sposób życia może sprzyjać zakażeniu HBV.

Dla uzyskania optymalnej ochrony przed zakażeniem HBV konieczne jest podanie trzech kolejnych dawek szczepionki wg schematu:

- pierwsza dawka szczepionki – dzień 0,
- druga dawka po miesiącu od pierwszego szczepienia,
- trzecia dawka (kończąca szczepienie pierwotne) po 6 miesiącach od pierwszego szczepienia.

Poza szczepieniami niezwykle ważną rolę odgrywa profilaktyka, czyli

różnego rodzaju działania i środki stosowane w celu zapobiegania chorobom.

Mammografia jest obrazową metodą badania gruczołu piersiowego z użyciem promieni rentgenowskich. Wykonywana jest specjalnym aparatem rentgenowskim, i pozwala na odróżnienie poszczególnych struktur oraz zmian patologicznych w sutku.

Badanie to pozwala na wczesne rozpoznawanie i wykrywanie guzków o średnicy około 0,5 cm i zmian tzw. bezobjawowych. Skuteczność diagnostyczna mammografii, połączona z badaniem klinicznym, oceniana jest na 80-97%.

Mammografia pozwala ponadto na pobieranie materiału do badania mikroskopowego, właściwe ukierunkowanie biopsji, śródoperacyjną kontrolę wyciętego materiału, obiektywną kontrolę wyników leczenia chemicznego (chemioterapii) i/lub radiologicznego raka sutka. Badanie profilaktyczne należy przeprowadzać u kobiet od 40 roku życia (co 2 lata), po 50 roku życia (raz w roku), a także u kobiet poniżej 40 roku życia ze zwiększonym ryzykiem raka sutka (np. występowanie raka sutka w rodzinie, dysplazja gruczołu piersiowego), przed rozpoczęciem terapii hormonalnej, przy podejrzeniu zmiany w sutku (guz, wciągnięcie brodawki lub skóry, wyciek z brodawki, ograniczone bóle, torbiel, karcinofobia), po pneumocystografii, jak i po 6 tygodniach od nakłucia torbieli w sutku, po radio- lub chemioterapii do oceny stopnia regresji guza sutka, w przypadku niejednoznacznych objawów ropnia sutka, po amputacji sutka jako badanie kontrolne.

Badanie nie wymaga specjalnego przygotowania, jednakże zaleca się, aby przeprowadzać je w I fazie cyklu miesiączkowego.

Antygen CEA występuje w surowicy krwi u wszystkich ludzi, jednakże jego stężenie znacznie zwiększa się u chorych z nowotworami przewodu pokarmowego (wątroby, trzustki, jelit) zwłaszcza jelita grubego. Oznaczanie CEA ma nie tylko wartość diagnostyczną, ale może służyć również do oceny skuteczności leczenia nowotworów. Należy pamiętać, że badanie CEA stanowi jedynie pomocniczą metodę w rozpoznawaniu raka. Niestwierdzenie zwiększenia stężenia CEA nie wyklucza rozpoznania raka, a podwyższone wartości mogą występować również w innych chorobach.

Oznaczanie poziomu PSA w surowicy krwi służy do diagnostyki raka gruczołu krokowego, jednego z najczęściej stwierdzanych nowotworów u mężczyzn. Częstość występowania tego nowotworu rośnie z wiekiem, dlatego każdy mężczyzna po 50 roku życia powinien mieć oznaczony poziom tego antygenu.

Ryzyko wystąpienia miażdżycy i choroby wieńcowej serca potęguje z kolei stężenie cholesterolu w surowicy krwi (zwłaszcza ze stężeniem LDL i HDL). Obniżenie stężenia cholesterolu o 1% powoduje zmniejszenie ryzyka choroby wieńcowej o 2%. U osób z prawidłowym stężeniem cholesterolu, jego poziom należy badać przynajmniej co pięć lat, a przy wartościach pogranicznych – raz w roku.

U osób z podwyższonym stężeniem cholesterolu >240 mg% lub z wartościami pogranicznymi (200-240 mg%) i dwoma lub więcej czynnikami ryzyka (otyłość, siedzący tryb życia, palenie papierosów, nadciśnienie tętnicze, cukrzyca, płeć męska, stresy, hipertrójglicerydemia, kobiety po menopauzie), stężenie cholesterolu należy kontrolować dwa razy w roku oraz oznaczyć profil lipidów.

Stwierdzenie podwyższonego poziomu glukozy we krwi na czczo powyżej 120 mg% jest dowodem na występowanie u pacjenta cukrzycy. Schorzenie to nie leczone lub nieprawidłowo leczone, może doprowadzić do wielu powikłań (choroba wieńcowa, zmiany w naczyniach tętniczych, ślepota, polineuropatia). ■

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	150	6,0	3- drzwiowy	21.240,00
Go*	187.143.1	1108/54	150	6,0	3- drzwiowy	23.130,00
Active	187.243.1	1108/54	150	6,0	3- drzwiowy	23.130,00
BRUSH	187.741.1	1108/54	150	6,0	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 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 810,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 990,00 • 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 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 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.717,00

**dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2*

PUNTO

nowa gama 2002

1,2 ACTUAL	188.010.2	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	26.910,00
1,9 D ACTUAL	188.011.2	1910/60	155	5,7	3-drzwiowy	36.810,00
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	33.210,00
1,9 JTD ACTIVE	188.517.2	1910/85	173	4,9	3-drzwiowy	41.391,00
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	35.370,00
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	35.370,00
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 ACTUAL	188.040.2	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	28.071,00
1,9 D ACTUAL	188.041.2	1910/60	155	5,7	5-drzwiowy	37.971,00
1,2 ACTIVE	188.540.2	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	32.031,00
1,2 16v ACTIVE	188.543.2	1242/80	172	6,0	5-drzwiowy	34.371,00
1,9 JTD ACTIVE	188.547.2	1910/85	172	4,9	5-drzwiowy	42.552,00
1,2 8v DYNAMIC	188.240.2	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	34.191,00
1,2 16v DYNAMIC	188.243.2	1242/80	165	6,7	5-drzwiowy	36.531,00
1,2 CLASS	188.290.2	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	34.191,00

• 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 • 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

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

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)
ALBEA						
1,2 16v EL	**172.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
1,2 16v HL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.820,00**
1,6 16v HL	**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**	**1747/130**	**200**	**8,4**	**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**	**8,6**	**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. wysokość 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 (z wycieraczką szyby tylnej) 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						
ULYSSE						
ULYSSE 2.0 16v	**179.111.0**	**1997/136**	**185**	**9,1**	**5-drzwiowy**	**85.500,00**
ULYSSE 2,0 JTD 16v	**179.115.0**	**1997/109**	**174**	**7,0**	**5-drzwiowy**	**93.600,00**
ULYSSE DYNAMIC 2,2 JTD 16v	**179.317.0**	**2179/128**	**182**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**108.000,00**
ULYSSE EMOTION 2,2 JTD 16v	**179.617.0**	**2179/128**	**182**	**7,4**	**5-drzwiowy**	**116.910,00**
• 064 - Superblokada zł 270,00 • 070 - Zaciemniane tylne szyby zł 450,00 • 087 - 3 rząd siedzień (2+3+2 razem 7 miejsc) zł 2.340,00 • 102 - Spryskiwacze reflektorów zł 900,00 • 108 - Felgi aluminiowe 15" zł 1.350,00 • 119 - Siedzenie kierownicy el. regul. podgrzew. z pamięcią zł 1.440,00 • 131 - Sztywna półka z tyłu (dla 6,7 lub 8 miejsc) zł 450,00 • 140 - Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa zł 1.170,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.800,00 • 211 - Skórzane siedzenia - przed. obrotowe i podgrzewane zł 5.400,00 • 224 - Superblokada + system antynapadowy zł 990,00 • 230 - Reflektory ksenonowe i spryskiwacze reflektorów zł 2.610,00 • 320 - Kierownica i gałka zmiany biegów pkryta skórą zł 270,00 • 3559 - Relini dachwoe poprzeczne zł 630,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni bagażowej zł 450,00 • 392 - ESP - kontrola stabilności pojazdu + ASR + MSR zł 2.250,00 • 416 - Tempomat CRUISE CONTROL zł 720,00 • 433 - Felgi aluminowe 15" zł 2.250,00 • 440 - Fotele przednie obrotowe zł 990,00 • 447 - Czujnik ciśnienia powietrza (tylko z felgami aluminiowymi) zł 450,00 • 452 - Przednie fotele podgrzewane zł 540,00 • 493 - Elektrycznie regulowane drzwi boczne zł 2.700,00 • 508 - Czujnik parkowania zł 1.800,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.350,00 • 628 - Potrójne elektryczne okno dachowe zł 4.950,00 • 632 - Szyby elektryczne dla 2 rzędu, elektr. blokada drzwi zł 810,00 • 659 - Zasłona przeciwsłoneczna dla 3 rzędu i dla tylnej szyby zł 180,00 • 897 - Fotele lotnicze (2+2+2 razem 6 miejsc) zł 2.070,00 • 903 - System CONNECT NAV zł 4.050,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetlaczem kolorowym 7" zł 6.300,050 • 965 - Kanapa w 3 rzędzie siedzeń (2+3+3 razem 8 miejsc) zł 2.340,00 • 40E - Pakiet superwidoczność zł 1.350,00 • 40F - Pakiet skórzano - elektyczny zł 6.300,00						

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	192.3Q0.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	41.040,00
1,6 16v ACTUAL	192.3Q1.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	44.910,00
1,9 JTD 80 ACTUAL	192.3Q7.0	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	192.5Q0.0	1242/80	172	6,3	5-drzwiowy	42.750,00
1,6 16v ACTUAL	192.5Q1.0	1596/103	185	7,3	5-drzwiowy	46.620,00
1,9 JTD 80 ACTUAL	192.5Q7.0	1910/80	172	5,4	5-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 • 709 - Skórzana kierownica z 11 przyciskami zł 720,00 • 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 • 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

SEICENTO VAN

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	3-drzwiowy	30.690,00
1,9 D	288.831.0	1910/60	155	5,7	3-drzwiowy	37.710,00
1,9 JTD	288.837.0	1910 /85	173	4,9	3-drzwiowy	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

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND VAN							
	1,2 8v	**277.312.1**	**1242/60**	**153**	**7,0**	**5-drzwiowy**	**35.910,00**
	1,2 16v EL	**277.313.1**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**37.710,00**
	1,2 16v HL	**277.323.1**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**41.220,00**
	1,6 16v HL	**277.324.1**	**1596/103**	**186**	**8,1**	**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						
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**	**1596/103**	**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**	**1596/103**	**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 ***	**1596/103**	**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**	**8,0**	**10q furgone**	**62.550,00**
	FURGON 2,0 JTD	**222.284.0**	**1997/109**	**165**	**6,4**	**10q furgone**	**70.110,00**
	FURGON przeszkl. 2,0 16v EL	**222.415.0**	**1997/136**	**175**	**9,0**	**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							
	FURGON						
	2,0 BZ KRÓTKI 2850mm	**243.3L1.0**	**1998/110**	**144**	**12,8**	**4-drzwiowy**	**62 460,00**
	2,0 JTD KRÓTKI 2850mm	**243.3L2.0**	**1997/84**	**136**	**8,7**	**4-drzwiowy**	**66 510,00**
	2,3 JTD KRÓTKI 2850mm	**243.3L3.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**71 370,00**
	2,0 JTD ŚREDNI 3200mm	**243.4L2.0**	**1997/84**	**136**	**9,0**	**4-drzwiowy**	**70 020,00**
	2,3 JTD ŚREDNI 3200mm	**243.4L3.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**74 070,00**
	2,0 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**243.4G2.0**	**1997/84**	**136**	**9,0**	**4-drzwiowy**	**72 900,00**
	2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**243.4G3.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**76 950,00**
	2,0 BZ ŚREDNI 3200mm	**244.4L1.0**	**1998/110**	**144**	**12,8**	**4-drzwiowy**	**68 220,00**
	2,0 JTD ŚREDNI 3200mm	**244.4L2.0**	**1997/84**	**140**	**9,0**	**4-drzwiowy**	**72 270,00**
	2,3 JTD ŚREDNI 3200mm	**244.4L3.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**76 320,00**
	2,0 BZ PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G1.0**	**1998/110**	**144**	**12,8**	**4-drzwiowy**	**71 100,00**
	2,0 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G1.0**	**1997/84**	**136**	**9,0**	**4-drzwiowy**	**75 150,00**
	2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G3.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**79 200,00**
	2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**244.4G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**81 900,00**
	2,8 JTD POD. DACH 4x4 ŚREDNI 3200mm	**247.4G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,8**	**4-drzwiowy**	**107 460,00**

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 PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**244.5G1.0**	**1998/110**	**135**	**13,0**	**4-drzwiowy**	**73 800,00**
2,3 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**244.5G3.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**81 900,00**
2,8 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**244.5G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**84 600,00**
2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**245.4G3.0**	**2286/110**	**149**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**83 610,00**
2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**245.4G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**85 500,00**
2,8 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200mm	**245.5G3.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**86 310,00**
2,8 JTD PODW. DACH DŁUGI 3700mm	**245.5G5.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**88 200,00**
CABINATO						
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm	**243.3C2.0**	**1997/84**	**128**	**8,7**	**2-drzwiowy**	**60 120,00**
2,0 JTD 11Q KRÓTKI 3200 mm	**243.4C2.0**	**1997/84**	**128**	**8,7**	**2-drzwiowy**	**62 820,00**
2,0 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	**244.4C2.0**	**1997/84**	**128**	**9,0**	**2-drzwiowy**	**65 880,00**
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	**244.4C3.0**	**2286/110**	**143**	**8,1**	**2-drzwiowy**	**69 930,00**
2,3 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	**245.5C3.0**	**2286/110**	**143**	**-**	**2-drzwiowy**	**74 340,00**
2,8 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	**245.5C5.0**	**2800/127**	**148**	**-**	**2-drzwiowy**	**76 860,00**
2,8 JTD MAXI DŁUGI 3700 mm	**245.5D5.0**	**2800/127**	**148**	**-**	**2-drzwiowy**	**80 010,00**
2,8 JTD MAXI PRZEDŁUŻONY 4050 mm	**245.6C5.0**	**2800/127**	**148**	**9,6**	**2-drzwiowy**	**78 750,00**
OSOBOWY/AMBULANS						
2,3 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	**243.3P4.0**	**2286/110**	**149**	**7,8**	**4-drzwiowy**	**80 820,00**
2,8 JTD 11Q KRÓTKI 2850 mm 8/9 os.	**243.3P6.0**	**2800/127**	**152**	**9,3**	**4-drzwiowy**	**83 250,00**
2,3 JTD 15Q PODW. DACH 2850 mm 8/9 os.	**243.4Q4.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**88 650,00**
2,8 JTD 15Q PODW. DACH 2850 mm 8/9 os.	**243.4Q6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**91 080,00**
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm	**244.4Y6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**79 740,00**
2,3 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4K4.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**81 630,00**
2,8 JTD 15Q ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4K6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**84 150,00**
2,3 JTD PODW. DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4J4.0**	**2286/110**	**149**	**8,1**	**4-drzwiowy**	**83 700,00**
2,8 JTD PODW.DACH ŚREDNI 3200 mm 5/6 os.	**244.4J6.0**	**2800/127**	**152**	**9,6**	**4-drzwiowy**	**86 220,00**
2,8 JTD MAXI 3700 mm 15 os.	**245.5M6.0**	**2800/127**	**152**	**-**	**4-drzwiowy**	**103 770,00**
BUSINESS						
FURGON 2,0 JTD KRÓTKI 2850mm	**243.3L2.0**	**1997/84**	**128**	**8,7**	**4-drzwiowy**	**59 310,00**

• 007 Aut. skrz. bieg. zł 8.910,00 • 008 Ster. zdalne otw./zam. zł 405,00 • 015 ASR zł 540,00 • 016 ABS zł 2.160,00 • 025 Klimat. man. zł 4 500,00 • 025 Klimat. man. dla wers. osob. zł 9 000,00 • 028 Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 648,00 • 029 Szyba tylna ogrzew. zł 486,00 • 030 Szyby aterm. zł 315,00 • 033 Wskaź. poz. oleju silnik. zł 135,00 • 036 Zwięk. ramię lust. zewn. zł 180,00 • 041 Dwa lust. elektr. reg. zł 810,00 • 042 Kit mont. 2350 mm zł 180,00 • 055 Drzwi boczne przes. po stronie kier. zł 1.080,00 • 062 Zaw. tylne extra seria zł 540,00 • 072 Inst. do radia zł 0,00 • 077 Zaw. tylne z podw. resorami zł 720,00 • 078 Czujnik martwego pola w lust. bocz. zł 1.350,00 • 081 Przyst. do mont. dodatk. akumul. zł 225,00 • 082 Ins. do radia /kable+antena+głośnik/ zł 315,00 • 089 Alternator wzmoc. + HEAT FLANGE zł 630,00 • 097 Światła przeciwmg. zł 540,00 • 102 Wycier. refl. zł 540,00 • 133 Autom. ogrz. WEBASTO z progr. zł 2.295,00 • 141 Opony wzmoc./do trans. ciężk./ zł 360,00 • 143 Opony do CAMPING CAR zł 702,00 • 169 Red. biegów zł 7 200,00 • 197 Fart. przeciwbł. kół tyln. 45,00 • 200 Dod. ogrz. zł 675,00 • 204 Dod. klim. zł 4 500,00 • 205 Ogrz. WEBESTO 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

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.

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 30 listopada 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 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
4. 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
5. Magneti Marelli Poland SA	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. Comau Poland Sp. z o.o.	Ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
10. 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
11. 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
12. 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
13. 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
14. 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
15. 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
16. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
17. 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
18. 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
19. 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
20. 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
21. 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

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