fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 38 - CZERWIEC/LIPIEC 2002

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Fiat Stilo: 6 poduszek powietrznych + 2 nowe tylne poduszki boczne.*

Fiat Stilo wyprzedza myślą. Nigdzie nie będziesz czuł się bezpieczniej: 6 poduszek powietrznych – 2 przednie, 2 przednie boczne oraz 2 kurtyny chroniące głowy. ABS z EBD, system kontroli trakcji w czasie przyspieszania ASR, system kontroli przeciwpoślizgowej MSR. System redukujący drogę hamowania BAS, system kontroli stabilności ESP oraz niespotykane dotąd w kategorii 2 tylne poduszki boczne.* Zastanawiasz się pewnie, czy możesz sobie na niego pozwolić? Wersja podstawowa już od 45 600 zł. Informacje o opcjach i wyposażeniu dostępne u dealerów.

* - dostępne od wersji Active

Dostępny już od 45 600 zł.
Rewelacyjny kredyt już od 599 zł miesięcznie.

Szczegóły u dealerów Fiata – przyjdź i sprawdź inne możliwości kredytowe.

2+ 2 lata gwarancji bez limitu kilometrów

Fiat Bank Polska S.A.

☎ 0 801 – 191919

Koszt połączenia – jedna jednostka taryfikacyjna TP S.A.

www.fiatstilo.pl

FIAT

fot. M. Buffa/EOS Poland

w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 38 – czerwiec/lipiec 2002

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

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

Dyrektor Wydawniczy: Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny: Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego: Francesco Novo

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat: Ettore Gregoriani

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

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

Dyrektor Artystyczny: Maciek Feodorów

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

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

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

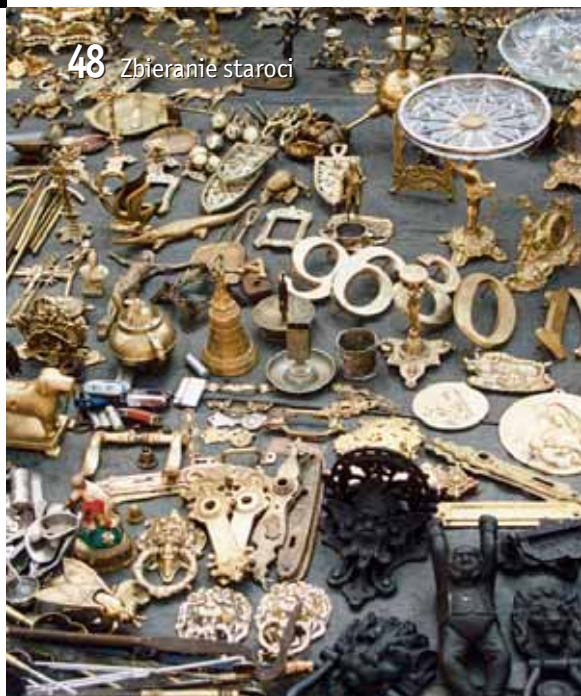
4 O tym się mówi
6 Ze świata Fiata
8 Chwila refleksji: Antoni Szymanowski
10 Spotkanie akcjonariuszy Fiata
14 10 lat Fiat Auto Poland
16 Fiat Stilo dla Małysza
18 O inwestycjach w FA Powertrain Polska mówi T. Świerczek

12 Wywiad z prezesem FAP, Enrico Pavoni

28 Ciężarówka Stralis w Polsce

20 Silnik JTS z Pratola Serra
32 Rolnictwo i satelity
34 Comau wyprzedza myślą
36 Iveco na szlaku faraonów
43 Dojrzeli w Piemoncie
46 12 Rodzinny Rajd Rowerowy
54 Ekonomia: Globalne ryzyko na stole

56 Video: Miłość i batalistyka
57 Książki: Fantazja, kuchnia i zgorszenie
58 Podróże: Australia
60 Osobliwości: Wody zdrowia
62 Cennik samochodów


48 Zbieranie staroci

O tym się mówi

Cantarella żegna się z Fiatem

Dyrektor Generalny i Pełnomocny Fiata, Paolo Cantarella, 10 czerwca spotkał się z Honorowym Prezesem Giovanni Agnelli oraz z Prezesem Paolo Fresco, których powiadomił o zamiarze złożenia dymisji z zajmowanego stanowiska oraz z funkcji doradcy spółki. Giovanni Agnelli oraz Paolo Fresco przyjęli dymisję Cantarelli, dziękując mu jednocześnie za 25 lat pracy dla spółki. Tego samego dnia Zarząd Fiata przyjął dymisję Paolo Cantarelli i zwrócił się do Prezesa Fresco o objęcie obowiązków Dyrektora Generalnego i Pełnomocnego.

Giovanni Agnelli powiedział: „Decyzja Paolo Cantarelli bardzo mnie zasmuca, ponieważ z jego osobą związane są jedne z najpiękniejszych chwil naszego przedsiębiorstwa w ostatnim dziesięcioleciu: rozwój Fiata Auto na początku lat 90., a także ekspansja przedsiębiorstwa na rynki całego świata. Decyzja o odejściu powzięta w tak przełomowym okresie jest godna pochwały. Pragnę mu podziękować za pracę, profesjonalizm i za jego szlachetność, także w imieniu wszystkich pracowników Fiata".

Dolce Vita magazyn sympatyków Fiata

Do niniejszego numeru FWN dołączono pierwszy numer magazynu sympatyków Fiata – *Dolce Vita*. Kwartalnik ten wysyłany jest bezpośrednio do wszystkich klientów Fiata, z pewnością więc wielu z Państwa otrzymało już go do domu w połowie maja. Poprzez *Dolce Vita* Fiat Auto Poland pragnie nawiązać bardziej bezpośredni kontakt z właścicielami samochodów marki Fiat, prezentując wszelkie nowinki ze świata Fiata oraz przygotowując atrakcyjne oferty, skierowane wyłącznie do obecnych klientów.

Następny numer już na początku września br.

4 kwietnia 2002 r. prezydentowi RP, Aleksandrowi Kwaśniewskiemu, zaprezentowano Lancię Thesis.
Od lewej: José Ramón Soriano Rouco (Dyr. Handlowy FAP), Enrico Pavoni (Prezes Zarządu Fiat Polska), Aleksander Kwaśniewski (Prezydent RP), Gianni Coda (Szef Business Unit Fiat/Lancia/samochody dostawcze), Massimo Gentilini (Dyr. Generalny FAP), Giovanni Fresia (Business Unit Fiat and Lancia Production), Giorgio Corelli (Business Unit Fiat and Lancia Sales).
W drugim rzędzie, od lewej: Bartłomiej Lorek (Brand Manager Lancia), Wojciech Ponicki (Dyrekcja Handlowa FAP)

konkurs

Wyprzedź myślą czas – zaprojektuj Fiata przyszłości

przedłużony

Daj się ponieść fantazji na temat Fiata przyszłości

Nie przejmuj się, ze Twojej fantazji zabrakło skrzydeł. Jeszcze jest czas. Wakacje przed nami.
Może one ożywią wyobraźnię, co zaowocuje lawinowym udziałem w naszym konkursie.
Chcąc dać szanse większej liczbie przyszłych posiadaczy nagród, przedłużamy termin nadsyłania prac do **16 września** *!*
Naprawdę warto! Przypominamy, że chodzi tylko o przedstawienie w dowolnej formie plastycznej swojego wyobrażenia o samochodzie Fiata za dziesięć lat? Jak będzie wyglądał, chcąc być nowocześniejszy niż Fiat Stilo i przestronniejszy niż nowy Fiat Palio Weekend. Do tego rysunku lub obrazka dołączyć należy również opis tego, co nie każdy potrafi ująć w formie plastycznej. Komuś po prostu będzie łatwiej wyrazić słowami swoją fantazję. Zadanie jest takie samo: „wyprzedzamy myślą czas" opisując, jak będzie wyglądał w przyszłości samochód Fiata. Nadesłane prace ocenią jurorzy, których opinia zadecyduje o przyznaniu nagród w obu etapach konkursu.

Przypominamy zasady uczestnictwa:

1. Konkurs przeznaczony jest dla pracowników Grupy Fiat i Worldwide Purchasing oraz ich rodzin;

2. Konkurs obejmuje dwie kategorie wiekowe:
   – I. dzieci do lat 14
   – II. młodzież powyżej 14 lat i dorośli;

3. Praca powinna być opatrzona imieniem i nazwiskiem autora, adresem, telefonem oraz miejscem pracy (w przypadku rodzin pracowników – miejscem pracy rodzica).

O kolejności miejsc zajętych w konkursie, będzie decydowała suma punktów, jaką uczestnik uzyska za swoje prace.
W tym konkursie zwracać będziemy uwagę przede wszystkim na wyobraźnię i kreatywność.

Prace z obu etapów konkursu należy nadsyłać do 16 września br. na adres redakcji:

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

konkurs

Nagrody, które wymieniamy poniżej powinny was przekonać, że warto ruszyć głową:

W I kategorii wiekowej:

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

W II kategorii wiekowej:

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

Ponadto czapeczki, breloczki i akcesoria Fiata Stilo i Palio Weekend.

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

1

2

LaPresse/M. Rosi

1. MULTIPLA PODOBA SIĘ ANGLIKOM

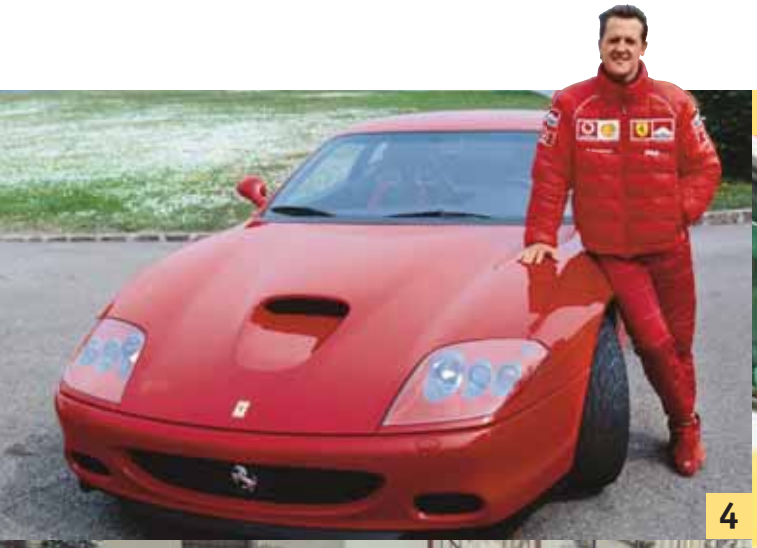
Trzeci rok z rzędu Fiat Multipla zdobywa w Wielkiej Brytanii tytuł *Best Family Car* (Najlepszy samochód rodzinny), w ramach *Top Gear Award*. Samochód Fiata otrzymał największą ilość głosów i pokonał najbardziej bojowo nastawionych przeciwników. Pamiętajmy, że branża MPV (Multi Purpose Vehicle) charakteryzuje się szczególnie bogatą ofertą. „Oskar" dla Fiata Multipla przyznany został przez prestiżowy angielski magazyn motoryzacyjny *Top Gear Magazine*, a także przez odpowiadający mu program telewizji BBC, poświęcony silnikom.

2. KOMBAJN CNH NA POLACH BAWEŁNY

Spółka Case New Holland wypuściła na brazylijski rynek kombajn do zbioru bawełny o nazwie Case Cotton Express 2555, który po serii ulepszeń wychodzących naprzeciw potrzebom brazylijskiego rolnictwa, zwiększył wydajność i jakość zbiorów. Maszyna została przystosowana do pracy na polach „cerrado" (sawanny), gdzie znajduje się większość krajowych upraw. Zaawansowany technologicznie i bardzo wydajny kombajn, posiada wysoki wskaźnik trwałości poszczególnych komponentów. Wszystkie te cechy odpowiadają oczekiwaniom i potrzebom lokalnych producentów.

3. TOTTI I FIAT STILO WYMARZENI MISTRZOWIE

Fiat Stilo oraz piłkarski mistrz, Francesco Totti, którego zazdrości Włochom cały świat, są bohaterami nowej telewizyjnej reklamy, przygotowanej przez agencję Armanda Testa. W spocie reklamowym pokazywanym w tych dniach na telewizyjnych ekranach, zapał i siłę mistrza ekstraklasy, zestawiono z techniką i oryginalnością samochodu. Ta nieskrępowana i ironiczna kampania reklamowa opiera się na niestosowanej dotąd przez przedsiębiorstwo formule: piłkarski świat ze swym bohaterem, skojarzony w sympatyczny sposób z indywidualnym i błyskotliwym stylem Fiata Stilo.



4

5

6

4. FERRARI 575M MARANELLO, SAMOCHÓD MARZEŃ

Michael Schumacher użyczył swojej twarzy na potrzebę kampanii reklamowej nowego Ferrari 575M Maranello. Kierowca wypróbowywał samochód wraz z dziennikarzami uczestniczącymi w teście ostatniego produktu firmy. Ten sportowy, dwuosobowy pojazd z przednim napędem, jest esencją myśli technologicznej. Skrót w nazwie wskazuje na pojemność cylindrów silnika (zwiększoną z 5500 cc do 5750), która pozwala na uzyskanie wysokiej mocy i momentu obrotowego. „M." oznacza modyfikację polegającą m. in. na wprowadzeniu do 12 cylindrowego użytkowego modelu Ferrari, skrzyni biegów F1.

5. AGENCJA POMAGAJĄCA MŁODYM ARTYSTOM

Społeczeństwo i sztuka to temat Międzynarodowego Biennale Młodej Sztuki 2002, które trwało w Turynie od 19 kwietnia do 19 maja. Również w tym roku organizatorzy współpracowali z Fiatem, który, jako główny sponsor imprezy, przekazał Fiata Doblò burmistrzowi Turynu (na zdjęciu), Sergio Chiamparino. Firma weźmie także udział w niektórych przedsięwzięciach Ponad 300 uczestników biennale, młodych artystów pochodzących z całego świata, reprezentuje różne dziedziny sztuki, między innymi: film, muzykę, taniec, teatr, literaturę, a nawet gastronomię.

6. PROGRAM „AUTONOMY" W BRAZYLII

Fiatowski program na rzecz niepełnosprawnych „Autonomy", po raz pierwszy przekroczył granice europejskie i pojawił się w Brazylii. Inicjatywę Grupy przedstawiono na konferencji w San Paolo. Przy tej okazji Fiat podarował rządowi brazylijskiemu trzy specjalnie przystosowane symulatory jazdy, przeznaczone dla służb publicznych w San Paolo, Brasile i Belo Horizonte. Gama proponowanych samochodów rozciąga się od pojazdów użytkowych po Doblo, od samochodów dostawczych, poprzez autobusy, traktory New Holland, aż po specjalne polisy ubezpieczeniowe.

Chwila refleksji

Szesnaście lat suchych

Antoni Szymanowski

Jako kraj nie jesteśmy potentatem finansowym i chociaż staramy się deptać po piętach najbogatszym krajom Europy, wciąż nam do nich daleko. To ma bezpośrednie i znaczące przełożenie również na sport.

Kiedy byłem piłkarzem, największym celem każdego z nas była gra w reprezentacji, ale chodziło także o to, aby grać na liczących się turniejach, a takim najważniejszym dla piłkarzy są niewątpliwie Mistrzostwa Świata. Olimpiada też jest czymś ważnym, ale w futbolu najbardziej liczą się Mistrzostwa. Za moich czasów uczestniczyło w nich 16 zespołów, dziś jest ich 32. To jest skala zmian, jakie dokonały się w międzyczasie. Dziś piłka nożna to wielkie inwestycje i wielkie pieniądze. Wokół futbolu kręcą się znamienici ludzie, politycy pokazują się na stadionach, bo to jest im potrzebne do popularności. Jest to jeden wielki show biznes.

W piłkę nożną pompowane są ogromne pieniądze, a ci, którzy inwestują, oczekują szybkiego zwrotu poniesionych kosztów. Dla uatrakcyjnienia gry w piłkę zmieniono przepisy. Przepisy spowodowały, ze zmienił się sposób gry. Nie wyobrażałem sobie, mając dwadzieścia kilka lat, że kiedy będę miał dwadzieścia kilka lat więcej i skończę grać, dojdzie to do takiego stopnia. Kiedyś zachwycaliśmy się bajecznym przejęciem piłki, prowadzeniem, zwodami, dryblingi były na porządku dziennym, więc zawodnik, chcąc być dobrze odebranym, musiał pokazać, co potrafi.

fot. Arch. własne

Antoni Szymanowski – piłkarz z „jedenastki Górskiego", zawodnik Wisły Kraków, Gwardii Warszawa i FC Brugge. 87 meczów w reprezentacji Polski. Aktualnie trener reprezentacji Polski juniorów rocznika 83.

Dziś on to musi umieć. W tamtych latach nie było takiej agresji, choć już były zaczątki futbolu totalnego. Byliśmy zespołem, który jako drużyna przybliżał Polskę do Europy i świata, ale indywidualnie każdy z nas był w głębokim cieniu nawet tych średnich piłkarzy europejskich, którzy zarabiali bardzo duże pieniądze. Prawda, że żyło nam się lepiej niż przeciętnemu mieszkańcowi Polski, ale to nie była ta skala zarobków, co na Zachodzie. Dziś, nawet nie grający w reprezentacji przeciętny piłkarz, żyje o wiele dostatniej. Dlatego trudno jest porównywać umiejętności i zarobki, które mieliśmy, z dzisiejszymi.

W 1974 r. byliśmy trzecią drużyną świata, ex aequo piąte i szóste miejsce w Argentynie, w 1972 roku zdobyliśmy złoty medal olimpijski, cztery lata później – srebrny. To się ma nijak do sytuacji dzisiejszej reprezentacji. Być może po niej przyjdzie jakieś ciekawe pokolenie piłkarskie. Być może kiedyś, ale to jeszcze nie ten moment, nie ta chwila. Piłkarzom płaci się za to, że są gwiazdami, i płaci się im dobrze. Z drugiej strony jednak nasuwa się pytanie, czy za dobrymi zarobkami nadążają wyniki sportowe – i tutaj sprawa jest problematyczna. Na razie cieszymy się bardzo, że po 16 latach polska reprezentacja znowu pojawi się na Mistrzostwach Świata. W tej reprezentacji praktycznie wszyscy zawodnicy podstawowej jedenastki grają w zachodnioeuropejskich klubach. Za granicą spotykają się z różnymi stylami gry, o tyle łatwiej im grać. Słynne kiedyś „banki", w których gromadziło się informacje o poszczególnych zawodnikach czy całych drużynach, dziś są dostępne w Internecie. Po prostu zmienił się świat. To wszystko przemawia za osiąganiem jak najlepszych wyników. Zarobki i premie są już porównywalne z zagranicą. Tylko czy jakość jest ta sama? – mam wątpliwości.

fot. FORUM

Mistrzostwa Świata to jest turniej, do którego trzeba się inaczej przygotowywać. Najważniejsze są jednak zawsze umiejętności typowo piłkarskie; przygotowanie fizyczne, taktyczne, psychiczne i motywacyjne. Są ludzie, którzy nie patrzą na pieniądze, gdyż nimi kieruje wielka chęć osiągnięcia czegoś. Przypuszczam, że dla wielu piłkarzy, którzy zdołali się już ustawić materialnie, pieniądz przestał być tą najważniejszą motywacją. Dla niektórych – być może jest, ale nie dla wszystkich. Sądzę, że niejeden wielki sportowiec, oddałby część swoich pieniędzy za to, żeby być pierwszym, bo w sporcie mówi się tylko o zwycięzcach.

Piłka nożna wyzwala emocje. Zawsze wyzwalała. Kiedyś po zdobyciu bramki cieszono się spontanicznie, ale to nie był ten szał, który obserwujemy dziś. Wystarczy spojrzeć na ławkę rezerwowych, na trenerów, spokojnych w życiu codziennym, którzy na meczu tracą panowanie nad sobą. Zmienili się kibice i ich obyczaje. Nie powiem, że na lepsze. Czy możliwy jest powrót do sytuacji, w której widowisko piłkarskie odbierane było tylko w kategoriach sportowych, bez tych przejawów chamstwa na trybunach i bójek? Nie wiem.

Piłka jest najpopularniejszym sportem świata, wnika nawet w te kraje, które kiedyś były na nią obojętne. To jest fenomen, którego rozszerzaniu nie widać końca.

Skąd się u nas wzięło te 16 lat posuchy w piłce? Nad tym zastanawiają się fachowcy. Myślę, że jednym z powodów jest to, że jako kraj nie jesteśmy potentatem finansowym i chociaż staramy się deptać po piętach najbogatszym krajom Europy, wciąż nam do nich daleko. To ma przełożenie również na sport. Zdarzają się u nas autentyczne talenty, ale sito ma zbyt duże oka, i te talenty przelatują przez nie niezauważone.

Osiem lat byłem nauczycielem w szkole i wiem jakie są realia jeśli chodzi o wychowanie fizyczne młodzieży. W szkołach powinna następować pierwsza selekcja, potem ci chłopcy powinni znaleźć się w klubach, ale jak młodzież ma doskonalić technikę, skoro uwarunkowania geograficzne stawiają nas w zupełnie innej sytuacji niż południowców, którzy mogą trenować cały rok. Nie ma już u nas tej biedy, która w krajach latynoskich sprawia, że mali chłopcy kopią piłkę, widząc w niej szansę wyrwania się do innego świata.

Perfekcyjni są Niemcy. Jest zima – trenują w halach, gdy u nas zaplecze sportowe jakie jest, każdy widzi. Dla nas, porównywanie się z Niemcami zdaje się absurdalne, a przecież w kategorii drużyn młodzieżowych aż tak im nie ustępujemy. Ale ich zaplecze i nasze – to jest niebo i ziemia.

Nasz wynik sprzed lat przerósł naszą organizację. Ludzie z Zachodu przyjeżdżali do Polski, aby się dowiedzieć, co takiego się tutaj stało, że mamy takie wyniki piłkarskie i chyba byli mocno rozczarowani tym, co zobaczyli. Do dziś tamten sukces nie został zdiagnozowany. Do dziś nie wiadomo, co się takiego stało, że po dwóch dekadach piłkarskich, nastało szesnaście lat posuchy.

Spotkanie akcjonariuszy Fiata
Ostra kuracja

Pomimo niepomyślnego początku roku, szefowie przedsiębiorstwa mają nadzieję na wyrównanie rachunku ekonomicznego oraz zmniejszenie o połowę zadłużenia firmy w ciągu I półrocza. Kuracja uzdrawiająca zakłada pozbycie się części własności oraz odzyskanie rentowności w sektorze motoryzacyjnym.

W pierwszym kwartale tego roku Fiat zanotował wyraźny spadek obrotów oraz stratę w rachunku ekonomicznym. Pierwszy ze wskaźników osiągnął wartość 14,1 miliarda euro, z czteroprocentowym spadkiem w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego, zaś strata drugiego ze wskaźników wyniosła 299 milionów (+ 125 milionów). Wszystko to w sytuacji, gdy pozycja finansowa netto przedsiębiorstwa na 31 marca wykazuje zadłużenie sięgające 6,6 miliarda euro.

Paolo Fresco zapewnił jednak Zgromadzenie Akcjonariuszy, że w ciągu 2002 roku ma zamiar przynajmniej wyrównać rachunek ekonomiczny oraz zmniejszyć o połowę zadłużenie przedsiębiorstwa.

„Cele te z pewnością osiągniemy, przywracając równowagę w przedsiębiorstwie – oświadczył prezes Fiata – ażeby, począwszy od przyszłego roku, wejść na drogę wzrostu".

Ostra kuracja uzdrawiająca polega na sprzedaży

części własności oraz na szeregu działań zmierzających do odzyskania rentowności Fiata Auto. Mowa między innymi o restrukturyzacji sektora z podziałem na cztery business unit, racjonalizacji rozmieszczenia zakładów produkcyjnych i redukcji kosztów struktury.

Na kondycję Grupy znacząco wpłynęło załamanie się rynku motoryzacyjnego, który zanotował czteroprocentowy spadek w Europie i aż 13-procentowy we Włoszech, w stosunku do tego samego okresu w roku 2001. Należy także pamiętać, że nadal odczuwane są skutki kryzysu w Argentynie, Brazylii i w Polsce. Dlatego też obroty Fiata Auto zmniejszyły się o 11,2 % w stosunku do pierwszego kwartału roku ubiegłego, przy spadku sprzedaży rzędu 14,9 %.

W tej trudnej sytuacji, w Sektorze Auto przeprowadzono szereg działań zmierzających do restrukturyzacji organizacyjnej oraz odnowienia gamy wyrobów. Poza tym, w ramach sojuszu z General Motors, uruchomiono w Turynie wspólny ośrodek projektowy, gdzie opracowuje się komponenty do przyszłych pojazdów małolitrażowych.

Niewielki wzrost obrotów (o 3,3%) zanotowała natomiast Case New Holland, co w ujęciu wartościowym oznacza 2.720 mln euro. Przyczyniła się do tego wyniku sprzedaż maszyn rolniczych na rynku amerykańskim. Niezależnie od spadku wielkości sprzedaży maszyn budowlanych, CNH poprawiła swoją pozycję wobec konkurencji, zyskując dodatkowe udziały w rynku. I to dosyć wyraźnie, biorąc pod uwagę zwolnienie dynamiki popytu, odczuwalne także przez IVECO, która całkowicie przecież odnowiła gamę wyrobów.

Jeśli idzie o inne sektory działalności, to prócz negatywnej dynamiki rozwoju branży komponentów (Magneti Marelli, Teksid i Comau), należy podkreślić pozytywny rozwój FiataAvio (spółka ta zanotowała czternastoprocentowy zysk) oraz rozwój Toro Assicurazioni i Business Solutions.

„Miniony rok i początki 2002 – powiedział Fresco – były okresem szczególnie dla nas trudnym. Niemal równocześnie dały o sobie znać pewne nasze słabe punkty oraz gwałtowne pogorszenie się sytuacji zewnętrznej. Wiemy jednak, gdzie tkwią nasze problemy. Zaczęliśmy je rozwiązywać, aby wyjść na prostą, ze świadomością, że pierwsze miesiące okażą się szczególnie męczące. Mamy wystarczająco dużo energii, aby przezwyciężyć trudności, również dzięki inicjatywom podjętym w ciągu ostatnich lat, zmierzającym do odbudowy solidnych podstaw wizerunku Grupy”.

Tworzymy świetną drużynę

Francesco Novo
fot. I. Kaźmierczak

Jesteśmy przekonani, że po dwóch i pół latach spadku produkcji i popytu, sytuacja wreszcie powinna się zmienić – mówi nowy prezes zarządu Fiat Auto Poland, Enrico Pavoni.

Minęło dokładnie dziesięć lat od przejęcia przez Fiat Auto polskich zakładów. Było to dokładnie 28 maja 1992 roku; podstawę produkcji stanowił wtedy Fiat 126. Potem pojawiły się kolejno Cinquecento, Seicento i Palio. Dzisiaj znajdujemy się w przededniu premiery samochodu, którego ambicją jest zdobycie rynku europejskiego w przedziale segmentów A i B. Będzie to pojazd o kluczowym znaczeniu dla rozwoju firmy w Polsce. Kto go widział, nie ma wątpliwości, że osiągnie sukces.

Enrico Pavoni, który od 25 lat jest „ambasadorem" Fiata w Polsce, a od dwóch miesięcy prezesem zarządu Fiat Auto Poland, tak wspomina minioną dekadę: „To było dziesięć lat pełnych wydarzeń, zaangażowania, trudności i sukcesów. Przedsiębiorstwo rozwinęło się, przyczyniając się do wzrostu dobrobytu i rozwoju motoryzacji. Z dumą możemy powiedzieć, że pomogło zbliżyć Polskę do Europy. Kryzys, który od jakiegoś czasu odczuwamy na rynku, jest zjawiskiem, do którego należy podchodzić rozumnie i z zimną krwią. Fiat Auto, wspierany przez całą Grupę, stara się jak najlepiej przetrwać ten kryzys".

Chcąc lepiej zilustrować stopień zaangażowania przedsiębiorstwa, E. Pavoni przytacza kilka faktów: W Bielsku-Białej spółka Fiat-GM Powertrain inwestuje w nowy zakład ponad 300 milionów euro. Będzie produkowała

Enrico Pavoni

rocznie pół miliona silników, które mało palą i jeszcze mniej zanieczyszczają środowisko. Także w Bielsku (w tym roku mija 130 lat od chwili, gdy powstała fabryka produkująca pompy hydrauliczne, Fiat umieścił na terenie zakładu sześć spółek usługowych, które działają dziś pełną parą. Gesco z Polo Europa, zarządzająca większością faktur Grupy, zatrudniła 150 osób i przymierza się do kolejnych 200.

Wśród narzędzi stosowanych przez Fiat Auto Poland w walce z niekorzystną sytuacją na rynku, są także przestoje produkcyjne. „Wybraliśmy to rozwiązanie by uniknąć zwolnień – wyjaśnia Pavoni. – Jesteśmy przekonani, że po dwóch i pół latach ciągłego spadku, sytuacja wreszcie powinna się odmienić. Dlatego intensywnie pracujemy nad siecią handlową trzech Marek. Chcemy ją zmodernizować i sprawić, aby była bardziej efektywna i niezawodna.

To delikatna praca, wymagająca zaangażowania, ale w dalszej perspektywie powinna przynieść znaczące korzyści".

Wizja Pavoniego zatacza pełny krąg. Począwszy od spraw technicznych, poprzez handlowe, aż do czysto ludzkich. „Wszystko mogłoby wydawać się bezużyteczne – mówi – gdybyśmy równocześnie nie oddziaływali na ludzi. Wyróżnia nas praca zespołowa, wzajemne zrozumienie i motywacja pracowników. Tworzymy świetną drużynę, zdolną stawić czoła nawet najbardziej ostrej konkurencji".

W ciągu wielu lat Grupa zaznaczyła swoją obecność w Polsce również działaniami w sferze socjalnej, gospodarczej, terytorialnej. Powstało wiele inicjatyw sponsorowanych lub wspieranych przez przedsiębiorstwa Fiata. „Nawet w tak trudnych chwilach, jak obecna, przedsiębiorstwo nie zaniechało stypendiów naukowych dla dzieci pracowników, których co roku jest coraz więcej, sponsorowania Tour de Pologne, czy współpracy między Politechniką Śląską a Ośrodkiem Badawczym Fiata. W tym roku wreszcie, zdecydowaliśmy się zrezygnować z tradycyjnego Family Day, przeznaczając zaoszczędzone w ten sposób środki, na potrzeby ośrodka rehabilitacji w Tychach".

Są to wszystko działania i inicjatywy, które umacniają pozycję firmy jako lidera wśród inwestorów zagranicznych. Jest to rola zobowiązująca, niemniej jednak podstawowa dla samego państwa oraz strategiczna, w kontekście obecności Grupy na arenie międzynarodowej.

Dekada aktywnej obecności

Dziesięć lat istnienia Fiata Auto Poland na polskim rynku motoryzacyjnym to rezultat jednej z najsprawniej przeprowadzonych prywatyzacji dużego państwowego przedsiębiorstwa w Europie Wschodniej.

Dnia 28 maja 2002 roku mija dziesięć lat od podpisania umowy między Fiatem a Skarbem Państwa o powołaniu włosko-polskich spółek: Fiat Auto Poland, Magneti Marelli Poland i Teksid Poland. Do nowej spółki Fiat Auto Poland z siedzibą w Bielsku-Białej, FSM wniósł swoją produkcję samochodową, natomiast Fiat Auto objął 90% kapitału zakładowego.

Spółka Fiat Auto Poland wywiązała się ze wszystkich zadań, które były zawarte w umowie pomiędzy Rządem RP a koncernem Fiat Auto.

Zadłużenie spółki, które 10 lat temu wynosiło ponad 1.000 mln PLN, zostało spłacone i pomimo dużych wydatków ponoszonych w tym okresie na inwestycje, spółka wykazuje dziś dodatnią pozycję finansową na poziomie 300 mln PLN. Ponadto z 8 letnim wyprzedzeniem firma spłaciła zadłużenia FSM w bankach polskich, wynoszące ponad 600 mln PLN.

W okresie 10 lat spółka nie wypłacała dywidendy swoim akcjonariuszom, a wygospodarowane środki przeznaczała i przeznacza na inwestycje w Bielsku-Białej i Tychach.

Poza inwestycjami związanymi z konkretnymi wyrobami (Cinquecento, Uno, Seicento, Siena, Palio Weekend, nowe Palio Weekend, przygotowania do nowego modelu), znaczną cześć funduszy przeznaczano na poprawę warunków pracy, ochronę środowiska, realizację programów szkoleniowych oraz dostosowanie produkcji i działalności firmy do międzynarodowych wymogów jakości.

Całkowite inwestycje Grupy Fiat w Polsce na koniec 2001 r. wyniosły ponad 2.150 milionów USD, z czego inwestycje zagraniczne 1.698,8 milionów USD.

Fiat Auto Poland wywarła ogromny wpływ na kulturę przemysłową regionu oraz całej branży motoryzacyjnej w Polsce. Jej powstanie spowodowało bowiem napływ do Polski najnowocześniejszych technologii i przyciągnęło czołowe firmy światowe z wielu branż. Są to spółki zarówno usługowe jak i finansowe i produkcyjne, świadczące swoje usługi obecnie nie tylko dla FAP.

Przez pierwsze trzy lata w Fiat Auto Poland produkowano dwa modele najmniejszych w Polsce samochodów – 126 i Cinquecento, stale wprowadzając nowe wersje tych pojazdów. W roku 1994 rozpoczęto montowanie samochodu Uno szybko zastąpione pełnym cyklem technologicznym. W roku 1995 z Zakładu Karoserii w Tychach wyjechało 500-tysięczne Cinquecento, a dwa lata później milionowe.

Od roku 1994 wielkość produkcji samochodów systematycznie rosła, osiągając rekordowy poziom w 1999 roku – 344.000 sztuk samochodów.

Od początku istnienia firmy, wzrostowi produkcji

i zmianom proporcji rynkowych asortymentu pojazdów towarzyszy ewolucja w zakresie gabarytów oferowanych samochodów. Już w czerwcu 1997 w Zakładzie Karoserii w Bielsku-Białej uruchomiono produkcję światowego samochodu Fiata – Sieny. Kilka miesięcy później pojawił się kolejny model world car Fiata – Palio Weekend. Wiosną 1998 roku, z linii produkcyjnych bielsko-tyskiej spółki, zjechał następca „Pięćsetki" – Seicento. W międzyczasie uruchomiono w fabryce montaż Fiatów Punto, Bravo i Brava, Marea i Marea Weekend oraz dostawczych furgonów Ducato. W 2001 do produkcji weszła nowa odnowiona wersja modelu Fiat Palio Weekend.

Niezwykle ważnym elementem działalności gospodarczej spółki jest eksport samochodów. Od kilku lat ok. 3% polskiego eksportu to sprzedaż zagraniczna samochodów wyprodukowanych w zakładzie w Tychach. W kwietniu 1999 roku Fiat Auto Poland wyeksportował milionowy samochód, a Prezydent RP uhonorował spółkę Nagrodą Gospodarczą dla „Najlepszego Eksportera". ■

Kalendarium Fiat Auto Poland

Rok 1993
- Fiat Cinquecento zdobywa II miejsce w konkursie Car of the Year '93

Rok 1994
- Rozpoczęcie produkcji Fiata Uno. Całkowita produkcja tego modelu wyniosła ponad 182 tysiące sztuk.

Rok 1995
- Wyprodukowanie półmilionowego Cinquecento.

Rok 1996
- FAP jako pierwsze w Europie przedsiębiorstwo motoryzacyjne rozumiane jako całość, otrzymuje Certyfikat Zapewnienia Jakości ISO 9001.

Rok 1997
- Prezentacja Fiata Siena. Całkowita jego produkcja od 1997 r. do 2001 r. wyniosła ponad 50.000 samochodów.
- Wyprodukowanie milionowego Fiata Cinquecento
- Prezentacja Fiata Palio Weekend. Całkowita produkcja tego modelu od 1997 roku do dziś wyniosła ponad 31.000 sztuk

Rok 1998
- Wprowadzenie na rynek Fiata Seicento. Całkowita produkcja tego modelu od 1998 roku do dziś wyniosła ponad 873 tysiące sztuk, z czego na eksport przeznaczono ponad 656 tysięcy
- Zakończenie produkcji Fiata Cinquecento. Całkowita produkcja tego modelu od 1991 roku wyniosła ponad 1.164.000, w tym eksport ponad 863 tysiące sztuk.

Rok 1999
- Wyprodukowanie na eksport milionowego samochodu – był to model Seicento
- Wyprodukowanie 500.000 modelu Seicento
- Zakończenie produkcji Fiata 126. Łącznie wyprodukowano ponad 3.318.000 sztuk tego modelu, z czego w latach 1972-92 wyeksportowano ponad 897 tysięcy sztuk

Rok 2000
- Certyfikat ISO 14001 dla Zakładu Mechaniki FAP w Bielsku-Białej
- Platynowy Laur Umiejętności i Kompetencji, przyznany przez Kapitułę Laurów w Katowicach.
- Statuetka Kobuza dla najważniejszej dla Podbeskidzia firmy dekady lat 90.
- Statuetka Eurolidera i tytuł Wybitnego Polskiego Eksportera

Rok 2001
- Certyfikat ISO 14001 dla Zakładu Karoserii FAP w Tychach związany z ochroną środowiska
- Rozpoczęcie produkcji Nowego Palio Weekend

W ciągu 10 lat działalności Fiat Auto Poland:

- Wyprodukował ponad 2.800 tysięcy samochodów
- Wyeksportował ponad 1.568 tysięcy samochodów
- Sprzedał na polskim rynku ponad 1.383 tysiące samochodów w tym:
  - FIAT 1.345.308
  - Alfa Romeo 12.429
  - Lancia 2.512
  - Samochody dostawcze 23.152

Prezes Enrico Pavoni wręcza kluczyki polskiemu mistrzowi

Skok na Małysza

Marek Kowalski, fot. I. Kaźmierczak

Na pytanie, jaką cenę płaci za swój sukces, Adam Małysz odpowiedział bardzo krótko: „Sam pan tego doświadczył, próbując się ze mną umówić na krótka rozmowę". Jej termin uzgadniano prawie trzy tygodnie.

Adam Małysz po odniesionych sukcesach, na pewno pragnie żyć z dala od fleszów i dziennikarzy. Stąd też biorą się utrudnienia w kontaktach ze znakomitym skoczkiem z Wisły. Dla Fiata Wokół Nas znalazł jednak chwilę czasu. Zaznaczył jednak z góry, żebym nie pytał go o sprawy osobiste, bo niechętnie odpowiada na takie pytania, choć zdaje sobie sprawę, że jest to między innymi cena, jaką przyszło mu płacić za popularność.

Wszystkie działania związane z treningami i harmonogramem zajęć Adama Małysza przygotowane są już z myślą o nowym sezonie, który nasz skoczek powinien powitać w znakomitej formie. Program każdego dnia układa dla niego sztab osób. Po wizycie (29 kwietnia br.) prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego w Wiśle zwiększyły się szanse budowy nowoczesnej skoczni narciarskiej, który to zamiar Adam wspiera od początku swoim autorytetem.

„Nad programem budowy skoczni czuwa zespół kompetentnych ludzi, ale budowa zależy od pieniędzy, których wciąż nie ma tyle, ile powinno być” – mówi wierząc jednak, że przy pomocy sponsorów z naszego regionu i nie tylko, uda się zbudować w Wiśle – Malince obiekt, który przyciągnie na Podbeskidzie wielu znakomitych sportowców, a organizowane tutaj zawody zdobędą rangę mistrzostw świata.

– *Narciarstwo jest Pana pasją od młodzieńczych lat.*

– Nie tylko narciarstwo, interesowałem się samochodami, piłką nożną.

– *Czy coś pozostało z tych zainteresowań?*

– Tak, przetestowałem już wszystkie trzy samochody, które otrzymałem w nagrodę za swoje osiągnięcia. Fiata Stilo porównałbym, na przykład, z samochodem niemieckim. W środku wygodny i ładnie stylizowany. Wydaje mi

się, że jest najlepszym samochodem Fiata, trudno mi jednak wyrokować, skoro jest to pierwszy samochód Fiata, którym mam możliwość jeździć.

Mistrz otrzymał srebrnego, pięciodrzwiowego Fiata Stilo 1.6, 22 kwietnia br. podczas Gali Olimpijskiej w Warszawie. Symbolicznie kluczyki przekazał mu wtedy prezes FAP, Enrico Pavoni (fot. na stronie obok).

Fiat Auto Poland, jako oficjalny sponsor polskiej reprezentacji olimpijskiej, funduje swoje samochody każdemu złotemu medaliście zimowych i letnich igrzysk olimpijskich. Mimo, że polscy sportowcy nie przywieźli z Salt Lake City złotego medalu, podjęto decyzję o przekazaniu Adamowi Małyszowi Fiata Stilo, jako wyraz uznania dla jego osiągnięć w sporcie. Mój rozmówca wyznaje, że miał okazję przejechać się z Łukaszem Sztuką, znanym kierowcą rajdowym z Wisły. Zaznacza jednak, że chcąc dobrze poznać samochód, należy przejechać nim podczas rajdu odcinek specjalny, czyli na trasie zamkniętej dla ruchu drogowego. Dopiero w takich warunkach jego zdaniem można dobrze przetestować samochód.

▲ **Adam Małysz z dyr. finansów FAP Czesławem Świstakiem**

◄ **Nareszcie na pokładzie nowego Stilo**

„Chętnie wystartowałbym w rajdzie samochodowym – mówi Adam Małysz – ale brak czasu związany z dyscypliną sportową, którą uprawiam, przekreśla obecnie moje starty w tego typu imprezach. Może kiedyś....”.

Nasza rozmowa nie trwa długo, bo Adam wyjeżdża na zgrupowanie do Francji. Powróci z końcem maja na organizowane w Wiśle „Dni z Małyszem”, które są jedną z niewielu okazji spotkania się z mistrzem świata. Potem kolejne zgrupowania i treningi.

– *Czy w uzyskaniu sukcesu pomaga panu, znana już wszystkim, bułka z bananem?*

– Wymyślił ją dr Żołądź, ja tylko jem i mnie to „pobudza do sportowej walki”.

Adam Małysz spełnia nadzieje swoich rodaków. Jest kimś, komu się udało. Wygrywa z najlepszymi, realizuje zapotrzebowanie na sukces, o który tak trudno nie tylko w innych dyscyplinach sportowych. Dlatego życzymy mu takich właśnie sukcesów. ■

Podróż do fabryki przyszłości

Francesco Novo
fot. M. Feodorów

Osiągnięte wyniki i planowane rezultaty zapowiadają obiecującą przyszłość dla spółki FIAT-GM Powertrain Polska. Spotkaliśmy się z jej dyrektorem generalnym, Tadeuszem Świerczkiem, aby porozmawiać o „narodzinach" nowego produktu w zakładzie w Bielsku-Białej.

Tadeusz Świerczek

FIAT-GM Powertrain Polska funkcjonuje od 1 grudnia 2000 roku. Joint venture Fiata i GM łączy w sobie wieloletnie tradycje w produkcji samochodów i zespołów napędowych z nowoczesnością. „Nowa spółka, jak też wielkie wyzwania, które stoją przed nami – mówi Tadeusz Świerczek – kreują w nas nowe zachowania, mające niejednokrotnie wpływ na zmianę postawy, czy też nawet mentalności".

Zakład z Bielska-Białej miał tą niepowtarzalną szansę, że mógł poprzez stosowany benchmarking poznać inne organizacje i dokonać wyboru najlepszych praktyk, metod i technik na świecie, aby móc je dalej zastosować wewnątrz własnej organizacji. Zostały ponadto określone nowe wizje, misje i wartości, którym podporządkowano działalność firmy, a wszystko po to, by nowy produkt, jakim jest mały turbodiesel, uzyskał optymalnie najlepsze parametry techniczne. Wiadomym bowiem jest, że w zakładzie realizowana jest kosztem ponad 1 miliarda złotych inwestycja, pod kątem uruchomienia właśnie tego wysokoprężnego silnika z bezpośrednim wtryskiem paliwa, który montowany będzie do samochodów z Grupy Fiat Auto i Grupy GM oraz innych odbiorców spoza wymienionych grup.

Tadeusz Świerczek wyjaśnia: „Stare instalacje i urządzenia Zakładu Mechaniki rozmontowano, imponujące prace budowlane, które dostosowały zakład do nowej produkcji, są już prawie za nami. Od kilku miesięcy instalowane są tutaj nowoczesne linie produkcyjne silnika diesel. Pod koniec kwietnia zbudowaliśmy pierwszy prototyp nowej rodziny silników – rezultat współpracy dwóch producentów z branży motoryzacyjnej". Brak jakichkolwiek danych technicznych i parametrów tego wyrobu, które pilnie strzeżone są przez producenta, mogą tylko świadczyć, że chodzi tutaj naprawdę o coś wyjątkowego.

Początek produkcji przewidziany jest w marcu 2003, a jej wielkość docelowa powinna osiągnąć poziom 550 tys. sztuk rocznie. Wówczas fabryka pracować będzie na trzy zmiany, zatrudniając około 1000 osób.

Nowa produkcja rodzi za sobą nowe potrzeby. Obecnie zakład posiada certyfikaty: ISO 9002 oraz ISO 14001. Zakład jednak rozwija się, dlatego też realizowane są aktualnie prace nad uzyskaniem najwyższego z istniejących certyfikatów jakości, czyli ISO TS 16949 (2002). „Aby go otrzymać, nie tylko my, ale i naszych 154 dostawców musiało dostosować się do jego surowych norm" – podkreśla Tadeusz Świerczek.

Nowa fabryka jest zautomatyzowana. Wszystkie procesy i cykle produkcyjne zostały przeanalizowane pod kątem jakości. Nowości nie ominęły również logistyki. Takie zasadnicze zmiany wymagały odpowiedniego przygotowania i dlatego cały personel uczestniczył w szkoleniach z zakresu technologii. W przygotowania te zainwestowano wiele milionów euro. „Cały czas kierowaliśmy się wytycznymi polityki Przedsiębiorstwa, które obok jakości wyrobu, ograniczenia kosztów i produktywności, mówią również o ochronie środowiska miejsca pracy i satysfakcji pracowników" – dodaje Tadeusz Świerczek.

Chcąc wytłumaczyć, na czym polega jego praca – mowa rzecz jasna o dyrektorze – Tadeusz Świerczek porównuje ją do ubierania choinki. „Fabryka po robotach restrukturyzacyjnych była jak gołe drzewko, teraz stroimy je w maszyny

▲ Na ukończeniu są już prace budowlane, które dostosowały zakład do produkcji nowego silnika.
◀ Tadeusz Świerczek i Francesco Novo

i urządzenia. Przede wszystkim jednak przygotowujemy naszym ludziom możliwie najlepsze warunki pracy tak, aby przyniosła jak najlepsze rezultaty. Ponieważ my chcemy tego, co najlepsze. Rozpoczynamy budowę silnika, który może być dla nas powodem dumy. Wkładając weń naszą pracę, własne umiejętności i zaangażowanie, przyczyniamy się do sukcesu wyrobu, który stanie się również naszym osobistym sukcesem, i naszą przyszłością".

Tadeusz Świerczek to entuzjasta swojej pracy. Potrafi, co jest rzadkością, zarazić pracowników swoją energią. Dlatego jego zespół to zgrana grupa ludzi, która obecnie przyswaja nowe zasady pracy. Po co? „Po to – odpowiada dyrektor – by w niedalekiej przyszłości, kiedy zostanie uruchomiona produkcja małego diesla, wyrób ten spełniał nie tylko wymagania, ale również oczekiwania naszych klientów. Nasze motto to: NIGDY DRUDZY!" ■

W sercu nowego silnika

Francesca Rech
fot.Satiz-LaPresse/Lobera

Awangardowa technologia i wyraźna osobowość – to cechy wspólne zarówno nowego modelu Alfa Romeo, jak i całego zakładu produkcyjnego w Pratola Serra, gdzie spółka joint venture Fiat-GM Powertrain wyznacza sobie nowe cele.

Maska nowego modelu Alfy 156 kryje innowacyjny silnik JTS 2.0 (Jet Thrust Stoichiometric), pierwszy tego typu benzynowy zespół napędowy z bezpośrednim wtryskiem paliwa, zaprojektowany przez Alfę Romeo. Cała rodzina tychże silników stanie się wkrótce częścią wyposażenia modeli tej marki.

Giovanni Turone

Nowy silnik, zaprojektowany przez Fiat-GM Powertrain we współpracy z Alfa Romeo, produkowany jest w zakładzie w Pratola Serra, 20 kilometrów od Avellino, wśród gór Irpinia. Patrząc z zewnątrz na zakład, który tak, jak fabryka w Lingotto składa się z dwóch kondygnacji, trudno oprzeć się skojarzeniu z paryskim Beaubourg: niebieski budynek otoczony jest kolorowymi rurami, stanowiącymi przewody wentylacyjne. Zakład o powierzchni 55 tys. km2 wprost tonie w zieleni. Wybudowano go zgodnie z wszelkimi obowiązującymi przepisami ochrony środowiska naturalnego, czego dowodem jest przyznany w 2000 roku Certyfikat Jakości ISO 14001 za funkcjonujący w zakładzie zintegrowany system zarządzania środowiskiem.

Fabryka Fiat-GM Powetrain w Pratola Serra nie tylko przyjazna jest środowisku naturalnemu, ale i wyróżnia się estetycznym wyglądem. Wyposażona została ponadto w całkowicie zautomatyzowane linie produkcyjne i zaawansowane technologicznie urządzenia przystosowane do elastycznej produkcji, posiada wykwalifikowaną i dynamiczną załogę. Rocznie wytwarza się tutaj 750 tys. silników benzynowych i diesla, które montowane są w większości modelów Fiata, Lancii i Alfy Romeo: od 1,6 T. Spark poprzez 2.4 JTD, do benzynowego 2.4 150 KM. Obecnie nadszedł czas uruchomienia produkcji silnika JTS.

„W produkcji nowego silnika benzynowego z bezpośrednim wtryskiem paliwa – mówi Giovanni Turone, nowy dyrektor zakładu, trzydziestosześcioletni turyńczyk – na funkcjonujących już liniach produkujących silniki, zainstalowaliśmy nowe elementy obróbki. Zmiana ta okazała się możliwa dzięki dużej elastyczności technologicznej urządzeń, przystosowanych do różnorodnej produkcji. Nasze maszyny pozwalają na montaż zarówno silników benzynowych, jak i diesli, cztero- lub pięciocylindrowych, o dwu lub czterech zaworach w każdym cylindrze i to bez przerywania pracy na tej samej linii".

Jednak nie sama tylko elastyczność urządzeń świadczy o awangardowym charakterze zakładu w Pratola Serra. ►

► „Podstawą naszych zasobów są ludzie pracujący w naszej fabryce. – ciągnie dyrektor Turone – Od ich umiejętności i entuzjazmu zależy właściwe wykorzystanie dostępnych technologii, i to właśnie dzięki nim byliśmy w stanie tak szybko się rozwijać. A wszystko zaczęło się od zastosowania nowej metodologii rozwoju wyrobu, wprowadzonej w styczniu 2000: GPDP (Global Product Developement Process). Jest to złożona i precyzyjna metodologia projektowania i wprowadzania na rynek każdego nowego silnika. Zawsze zwracaliśmy szczególną uwagę na jakość, ale co istotne w przypadku JTS, śledziliśmy ten aspekt już na etapie projektu."

Oznacza to, że jeszcze przed uruchomieniem produkcji analizuje się sposoby realizacji założeń oraz sprawdza się, czy wszystkie cele zostały osiągnięte – w ten sposób możliwe jest uprzedzenie wszelkich nieprawidłowości, które mogłyby pojawić się w trakcie produkcji. „Fabryka uczestniczy dziś we wszystkich etapach rozwoju wyrobu – podsumowuje Turone – począwszy od realizacji modeli prototypowych. W zakładzie w Pratola zaszła więc głęboka zmiana filozofii pracy, która daje doskonałe wyniki." A wyniki owe nie są gorsze, niż osiągane w ramach projektu autonomicznego utrzymania ruchu, zainicjowanego w 2001 roku.

Carlo Santo, inżynier mechanik odpowiedzialny za projekt TPM, wspomina: „Naszym podstawowym zadaniem jest uważne wdrażanie Total Productive Maintenance – innymi słowy wprowadzenie działań, które na co dzień leżałyby w gestii każdego pracownika, a które byłyby w stanie zapewnić odpowiednią wydajność maszyny. Stawiając na jakość i niezawodność, a także starając się zachować konkurencyjny poziom kosztów oraz wysoką wydajność, chcemy osiągnąć najlepszą klasę".

Projekt TPM najwyraźniej pomaga w realizacji powyższych celów. „Do końca 2003 powinniśmy otrzymać Certyfikat, ale już teraz, w rok po wdrożeniu projektu, efekty są obiecujące."

Swój sposób pracy zdołali również zmodyfikować pracownicy. „Wychodząc od struktur zarządzania i kierując się sukcesywnie w dół – podsumowuje Canto – zaangażowaliśmy około 120 liderów, którzy szkolą kierowników procesu bezpośrednio na etapie produkcji. Wkrótce każdy z 1450 pracowników pozna szczegółowo swój cykl pracy i będzie umiał utrzymać maszynę w warunkach maksymalnej efektywności. Dzięki temu pracować będzie w sposób bardziej bezpieczny i z dobrym skutkiem dla jakości wyrobu, od której zależy przecież ostatecznie zadowolenie kierowcy samochodu."

DWA LATA PÓŹNIEJ

Spółka joint venture Fiat-GM Powertrain, powstała 24 lipca 2000 roku z myślą o projektowaniu oraz produkcji silników i skrzyń biegów; zanotowała już na swym koncie znaczące sukcesy. Firma jest międzynarodowym gigantem, składającym się z siedmiu ośrodków badawczo-rozwojowych i 17 zakładów grup Fiata i General Motors w Europie i w Ameryce Łacińskiej. 23 tys. pracowników produkuje pięć milionów systemów napędowych rocznie. Przedsiębiorstwo stara się ograniczyć liczbę rodzin silników i skrzyń biegów, pragnie jednak zwiększyć ich różnorodność w obrębie poszczególnych rodzin, aby lepiej sprostać potrzebom każdej marki. Podstawowymi odbiorcami spółki Fiat-GM Powertrain są dziś Alfa Romeo, Buick, Cadillac, Chevrolet, Fiat, Lancia, Opel, Saab, Saturn i Vauxhall. W przyszłości firma zaoferuje swoje wyroby także innym konstruktorom.

Na poprzedniej stronie: linia montażowa silnika.
Poniżej: Cristina Ghigo, operator urządzeń.
Po prawej: Mauro Cucciniello pokazuje kolegom stworzony przez siebie praktyczny przewodnik TPM.

Grupa robocza projektu TPM. Od lewej: Giovanni De Rosa, Santo Carlo i Marco Carbonatto. Poniżej: członkowie zespołu technologicznego obróbki mechanicznej nad tabelą kontroli jakości. W środku Vittorio D'Arienzo

Świadkowie sukcesu TMP

Tysiąc czterysta pięćdziesięciu pracowników, pięciuset specjalistów utrzymania ruchu i transportu wewnętrznego (średnia wieku 30 lat, ponad sześćdziesiąt procent ze średnim wykształceniem) – w zakładzie Fiat-GM Powetrain w Pratola Verde pracownicy są naprawdę wyjątkowi. „W naszym wypadku rozwiązanie „zacząć wszystko od zera" naprawdę zdało egzamin – mówi Massimo Boccaccio, szef personalny. Począwszy od 1991 roku, kiedy fabryka rozpoczęła działalność, nasi pracownicy doskonalili się, stając się jednocześnie wzorem dla innych firm."

Massimo Boccaccio

Zakład powstał na obszarze geograficznym zdominowanym przez rolnictwo, nie posiadającym kultury przemysłowej. Ale przygotowanie nowej produkcji w oparciu o zaawansowane technologie, przyjęcie młodych ludzi i organizacja pracy zgodna z zasadami fabryki zintegrowanej okazały się właściwym wyborem.

Obecnie zakład charakteryzuje się wysoką wydajnością i elastycznością urządzeń, pozwalających na równoczesną produkcję obydwu rodzin silników – benzynowych i diesli. „Nasza organizacja pracy – wyjaśnia dalej Boccacio – opiera się na potrzebach chwili. Rozwój kompetencji poprzez szkolenie oraz angażowanie pracowników w życie przedsiębiorstwa jest naszym prawdziwym atutem. W 2001 poświęciliśmy ponad sto tysięcy godzin na teoretyczne i praktyczne zajęcia w celu poprawienia procesu produkcyjnego. Należy do tego dodać kursy języka angielskiego dla 195 pracowników, którzy mogą korzystać online z sali działającej na zasadach *learning center*, a także pięć dni wykładów dla kierowników zespołów technologicznych na temat leadership."

Nie zapominajmy też o szkoleniu praktycznym *on the job*, poświęconym stosowaniu TPM. Inicjatywa ta zakłada przyznawanie nagród dla pracowników, którzy wykazali szczególną inicjatywę i aktywność.

„Odkąd wprowadziliśmy TPM – wyjaśnia szef personalny – liczba propozycji lepszego użytkowania maszyn, a co za tym idzie poprawy efektywności systemu, wzrosła z jednego do dziesięciu na jednego pracownika." ▶

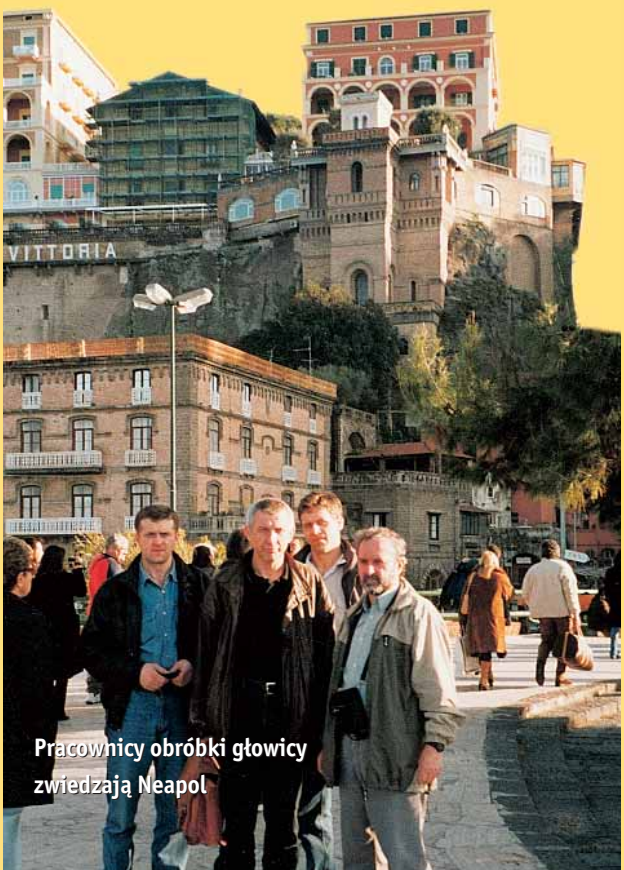
Powyżej: obszar picking, gdzie przygotowywane są zestawy komponentów. Flota 70 wózków sterowanych liniowo po magnetycznym torze zaopatruje stanowiska pracy w silniki przeznaczone do montażu oraz zabiera gotowe.
Poniżej: Stanowisko kontrolne silnika. Tutaj operator sprawdza jakość JTS – silnik zostaje uruchomiony i pracuje przez 200 godzin.
Poniżej: Sala metrologiczna do kontroli wymiarów technicznych silnika.

Powyżej: Tutaj dostarczane są nieobrobione części oraz komponenty od dostawców zewnętrznych. Obróbka oraz dokładna kontrola poprzedzają przekazanie ich na linię montażu.

Automatyczny system przygotowuje podzespoły. W tym czasie na równoległej linii montowana jest głowica cylindrów z innymi komponentami.

Polacy w Pratola Serra

Pracownicy obróbki głowicy oraz wykonujący próby testowe silników, technicy z linii kabin, kierownicy zespołów technologicznych – łącznie 35 osób z bielskiej Fiat-GM Powertrain uczestniczyło w szkoleniach w zakładzie w Pratola Serra. „Pobyt we Włoszech umożliwił nam przede wszystkim zapoznanie się z nowoczesnym procesem produkcji – mówi inż. Zbigniew Cieślik, kierownik zarządzania operacyjnego. Było to dla nas nowe i zarazem bardzo ważne doświadczenie, zważywszy na wysoki stopień automatyzacji tego zakładu. Do tej pory bowiem pracowaliśmy w Bielsku na starych urządzeniach. Teraz, w związku ze zbliżającą się produkcją nowego silnika, także u nas instalowane są zautomatyzowane i zaawansowane technologicznie linie produkcyjne. Chcieliśmy zapoznać się z tym nowoczesnym systemem pracy, by jego zalety przenieść do naszego zakładu. Dzięki temu mamy nadzieję na uniknięcie błędów przy uruchomieniu nowego silnika. Poza całościowym obrazem funkcjonowania systemu mieliśmy także sposobność nauczenia się niektórych, nowych dla nas, elementów cyklu produkcyjnego. Chociaż nie jechaliśmy do Pratola Serra uczyć się pracować, tam bowiem produkuje się zupełnie inny silnik. Ale niektóre czynności wykonywane są na takich samych urządzeniach. Dotyczy to, na przykład, kabiny silnika, w której przeprowadzane są próby testowe silników, czy też obróbki głowicy cylindrów. Dlatego również – kończy inż. Cieślik, – szkolenia w naszych najnowocześniejszych zakładach na świecie są tak istotne, bo dzięki nim możemy właściwie wykorzystać nowoczesne technologie”. Dwutygodniowe pobyty we Włoszech umożliwiły uczestnikom także zwiedzenie okolic Pratola Serra. A stamtąd już niedaleko do Neapolu, Wezuwiusza czy też Capri.



Pracownicy obróbki głowicy zwiedzają Neapol

▶ Cristina Ghigo (29 lat) pochodzi z Turynu, ale mieszka w Neapolu; pracuje jako operator urządzeń na liniach montażowych, jest liderem swojego zespołu technologicznego w zakresie samodzielnego utrzymania. „Po wprowadzeniu TPM – opowiada – praca stała się ciekawsza, podniosłam także mój poziom profesjonalizmu. Szczegółowo poznałam maszynę na której pracuję, co pozwoliło mi na pełną kontrolę pracy, a także na inspekcję zapobiegającą awariom i anomaliom funkcjonowania, które w przeszłości często zmuszały mnie do zatrzymania maszyny i interwencji specjalistów. Dzisiaj, po roku, osiągnęłam trzeci etap programu i wraz z kolegami z ciekawością oczekuję czwartego."

Vittorio D'Ariezzo, dwudziestosiedmioletni inżynier mechanik z Aquili, przebywający w Pratola w ramach realizacji zadań interfunkcjonalnych Fiata Auto, jest również zadowolony z wyników. „Jako szef zespołu technologicznego mogę potwierdzić, że samodzielne utrzymanie jest szalenie cenną umiejętnością dla zakładu. Śledząc każdego dnia pracę zespołu nad wprowadzeniem TPM, mogłem z bliska podziwiać uzyskane rezultaty. Oczywiście na studiach uczyłem się o TPM z książek – wyjaśnia dalej – ale tylko w fabryce można rzeczywiście przekonać się, ile i jakie korzyści wynikają ze stosowania tego projektu w praktyce, głównie w zakresie ergonomii i bezpieczeństwa pracownika oraz jakości i efektywności produkcji." Właśnie dzięki TPM fabryka w regionie Campani poczyniła ogromny krok naprzód w dziedzinie bezpieczeństwa pracy. System ten – pozwalając na pracę w czystym, uporządkowanym środowisku i na stale kontrolowanych maszynach – przyczynił się do prawie całkowitego wyeliminowania wypadków przy pracy.

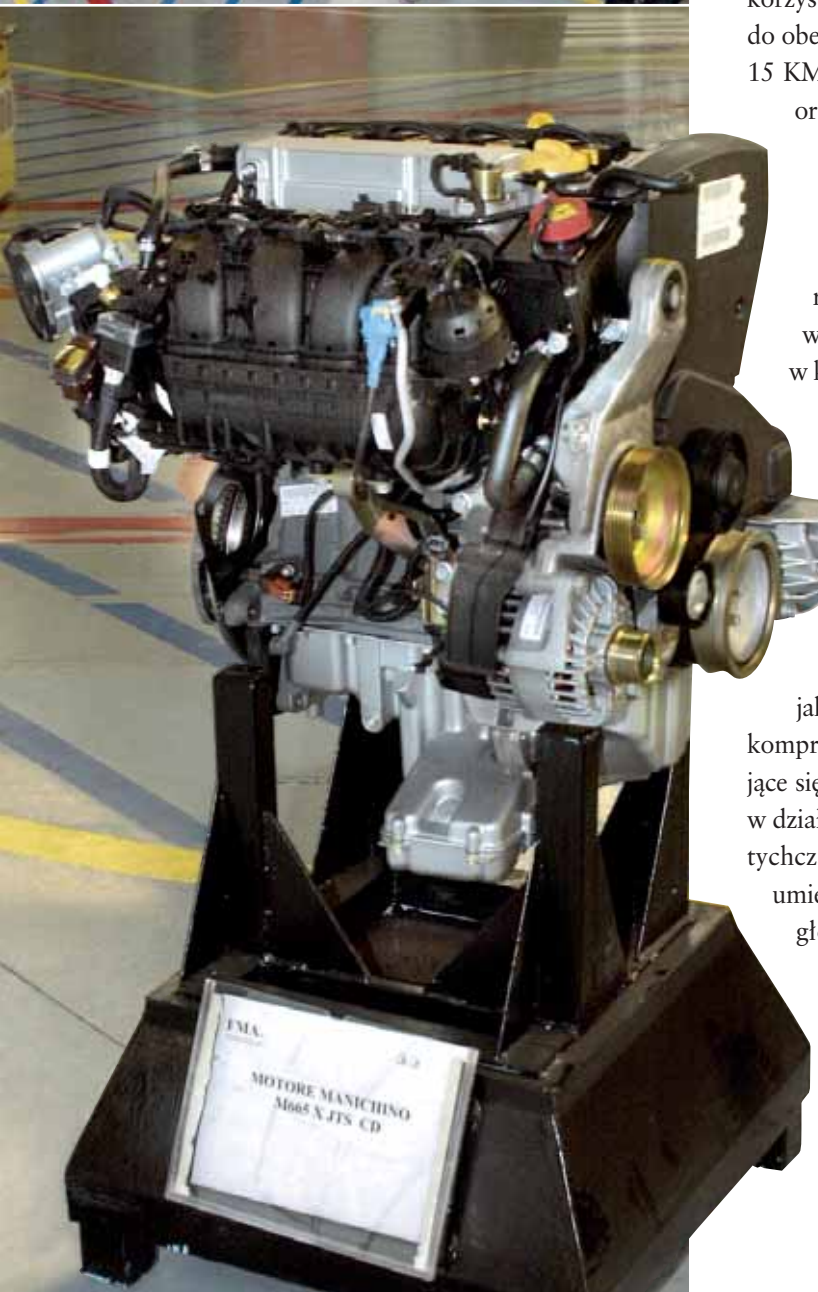
Mauro Cucciniello (31 lat) pochodzi z okolic Avellino i pracuje w zakładzie mechaniki od siedmiu lat. Jego urządzenie, jako pierwsze w zakładzie, doszło do czwartego etapu inspekcji generalnej TPM. „Poprzez szczegółową analizę – wyjaśnia – poznałem maszynę w każdym detalu. Później, aby ułatwić życie kolegom, spisałem swoje doświadczenia i sporządziłem coś w rodzaju vademecum zawierającego sugestie i opisy techniczne."

We wdrażaniu systemy samodzielnego utrzymania nie ma więc żadnych tajemnic. Zaangażowanie i entuzjazm to cechy, które wyróżniają pracowników zakładu w Pratola Serra spośród wszystkich pracujących w zakładach Fiat-GM Powertrain w Europie.

Widok z góry na jednostkę Montażu, ciche i szybkie wózki sterowane liniowo.
Poniżej: Nocne zdjęcie zakładu Fiat-GM Powertrain.
Po prawej: Nowy silnik JTS.

FABRYKA W LICZBACH

Całkowita powierzchnia	295 tys. m²
Tereny zielone	55 tys. m²
Stacja kolejowa	30 tys. m²
Pracownicy	1450
Maszyny	270
Systemy kontroli	102
Zautomatyzowane centra pracy	33



Lepsza technologia, większa moc

Taką formułę stosuje Alfa Romeo w odniesieniu do silnika benzynowego z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Silnik ten nazywa się JTS (Jet Trust Stoichiometric) i jest pierwszym benzynowym zespołem napędowym o mocy powyżej 60 Kw/litr (82 KM) i momencie obrotowym ponad 100 Nm/l. Oznacza to, że JTS zapewnia osiągi równe silnikom o pojemności 2.3 litra, zużywając o 10% paliwa mniej. Rewolucyjny w swoich rozwiązaniach technicznych silnik ogranicza zużycie paliwa poprzez system spalania ubogiej mieszanki „warstwowo" na poziomie obrotów do 1500/min. Po przekroczeniu tego progu wykorzystuje całą moc do zwiększenia osiągów, w stosunku do obecnego silnika o pojemności 2.0 T. Spark, do ponad 15 KM. Wszystko to możliwe było w oparciu o benzynę oraz katalizatory dostępne obecnie na rynku i z zachowaniem obowiązujących norm emisji spalin EURO 4. Nowy silnik jest więc światową premierą marki Alfa, która po raz kolejny wyprzedza konkurencję w zakresie systemów napędowych, realizując (wraz z Fiatem Auto) pierwszy benzynowy silnik z wtryskiem, który pracuje bezpośrednio w komorze spalania. Z technicznego punktu widzenia podstawowa zmiana w JTS 2.0 w stosunku do Twin Spark dotyczy głowicy cylindrów (z wtryskami Boscha zainstalowanymi w komorze), tłoków, wałów rozrządu i rury wydechowej. Wszystkie te elementy są zupełnie nowe. Rury dolotowe są bardzo wydajne: kolektor benzyny znajduje się pod wysokim ciśnieniem (podobnie jak „Common Rail"), tłoki mają wyższe przełożenie kompresji, a wylot jest „kaskadowy". Urządzenie zajmujące się przetwarzaniem spalin jest wprawdzie tradycyjne w działaniu, ale nie w ułożeniu. Nie składa się, tak jak dotychczas, z prekatalizatora i katalizatora głównego umieszczonych pod maską, ale z dwóch katalizatorów głównych zespolonych w kolektorze. Uzyskana w ten sposób przestrzeń w sam raz nadaje się na tłumik, który redukuje przeciwciśnienie, ułatwiając pełne wykorzystanie mocy. Obecnie silniki JTS montowane są tylko w Alfie 156, ale już wkrótce skrót ten wyróżniał będzie całą rodzinę silników Alfy Romeo.

Jerzy Piekarczyk

Droga bez granic

Prezentacja najnowszego produktu IVECO przypominała pokaz amerykańskiego iluzjonisty Dawida Cooperfielda, którego jednym z popisowych numerów jest znikająca ciężarówka. Tutaj akurat zamierzano osiągnąć efekt odwrotny.

Dymy, orgia świateł, narastająca muzyka, a potem zasłona opada i rozlegają się oklaski. Ciężarówka, a właściwie ciągnik bez naczepy, nie miał zniknąć. Miał się ukazać widzom niczym artysta, którego pojawienie się na estradzie zapowiada sztukę najwyższej próby. Nie da się ukryć, że ten samochód jest w pewnym sensie dziełem sztuki. Pokazanie Stralisa w krakowskim salonie BWR Podolscy, miało zatem charakter spektaklu. W tydzień po oficjalnej prezentacji w Warszawie, najnowszy produkt IVECO, pojawił się w salonie znanej krakowskiej firmy braci Podolskich, związanej z Fiatem od kilkunastu lat. Pamiętam jak otwierali w 1980 r. niewielki zakład mechaniki pojazdowej, w pięć lat później uzyskali autoryzację na obsługę produktów Fiata, w 1990 r. – już jako BWR Podolscy – otwierali pierwszy prywatny salon samochodowy Fiata w Krakowie. Wiosną 1996 r. podpisali umowę dealerską z IVECO S. A., jesienią 2000 r. działali już w nowym salonie samochodowym, w którym 20 kwietnia tego roku prezes Natale Antonio Rigano, mówił: „IVECO jest dumne mogąc przedstawić państwu Stralisa, nowy produkt z klasy ciężkiej pojazdów spełniający wymogi współczesnego rynku". Dalsze rekomendacje padły ze strony Grahama Donalda, który w Turynie zajmuje się marketingiem pojazdów ciężkich i Włodzimierza Jamskiego – szefa sprzedaży w Polsce. O tym wszystkim dowiedzieliśmy się zanim opadła zasłona skrywająca to, czym IVECO zamierza podbić rynek europejski.

Strategia działania jest prosta. Popyt na przewóz towarów wzrasta w całej Europie, i chociaż światowa gospodarka przechodzi trudny okres, trzeba myśleć o tym, co będzie za kilka lat. Drogami przewozi się 79 proc. towarów (koleją – 11 proc, transport rzeczny to zaledwie 6 proc.). Transport drogowy pozostaje wciąż na pierw-

szym miejscu pod względem ilości przewożonych towarów. Jest najbardziej elastyczny, najszybszy, najmniej kosztowny. Aktualnie nie widać dla niego alternatywy. Szczególnie gdy weźmie się pod uwagę, że 90 proc. towarów przewozi się na odległość mniejszą niż 500 km.

W ciągu 10 lat prognozy przewidują wzrost transportu drogowego o 50 proc. Należy z tego wyciągnąć wnioski, uprzedzając innych producentów, którzy również nie śpią.

Zbliżamy się coraz bardziej do swobodnego przepływu towarów sprowadzając je stąd, skąd się bardziej opłaca i produkując je tam, gdzie jest to najkorzystniejsze z ekonomicznego punktu widzenia. Przed transportem drogowym otwierają się granice.

Siedem firm liczy się obecnie w segmencie samochodów ciężkich w Europie. IVECO zamierza zdobyć 13.5-14% udziału w rynku europejskim w tym segmencie. Jego atutami są: przynależność do silnej grupy motoryzacyjnej, szeroka oferta pojazdów powyżej 2.8 tony masy całkowitej, dobra sieć serwisowa, a teraz także STRALIS, który ma się stać punktem zwrotnym wśród pojazdów ciężkich.

Wprowadzenie nowych silników Cursor, wdrożenie specyficznych programów dotyczących zużycia paliwa i zmiany w funkcjonowaniu i organizacji firmy, przeniosły produkty IVECO na poziom oczekiwań klientów. Stralis jest tego podsumowaniem. Trudno go pomylić z inną marką. Nowe rozwiązania, które w nim wprowadzono, wzięły się z dotychczasowych doświadczeń. Powstał samochód nowy, ale sprawdzony. Ta ciężarówka ma zwiększyć zyskowność o 10-20 proc. dzięki mniejszemu zużyciu paliwa, łatwiejszej obsłudze oraz swej dłuższej żywotności.

Dziś pojazd użytkowy musi być nie tylko komfortowy i funkcjonalny, również jego stylistyka powinna być atrakcyjna. Kabina odzwierciedla włoski styl uznawany na świecie jako elegancki. Takie wrażenie odnosi się patrząc na Stralisa z zewnątrz, i nie zmienia się zdania, siedząc w jego kabinie.

Iveco zaprojektowało przestrzeń wokół kierowcy kierując się funkcjonalnością, ergonomią i komfortem. Dla człowieka, który samotnie (a tak jest w 80 proc. przewozów) pokonuje w ciężarówce setki kilometrów, kabina jest nie tylko miejscem pracy; to ma być także „dom na kółkach", w którym kierowca spędza większość swego czasu. Siedząc przez wiele godzin za kierownicą ciężarówki na pewno nikt nie czuje się jak w raju. Jednak oglądając kabinę Stralisa można uwierzyć, że projektanci dobrze słuchali uwag kierowców, którzy wiedzą najlepiej, czego im w drodze potrzeba. ■

Kabina jest nie tylko miejscem pracy; to ma być także „dom na kółkach"

Patrzeć blisko, widzieć daleko

Rozmowa z Prezesem Zarządu IVECO Poland, Natale Antonio Rigano.

FWN: Na czym pan opiera swą głęboką wiarę w powodzenie IVECO na polskim rynku?

– Polska w strukturach IVECO postrzegana już jest jako kraj europejski i wierzymy, że w przyszłości będzie odgrywała kluczową rolę w Europie. Wiara jest wynikiem obserwacji tego, co się do tej pory tutaj działo.

Czy nie obawia się pan zatem trudności gospodarczych, jakie obecnie przeżywa nasz kraj?

– Dla nikogo nie jest tajemnicą, jak się kształtuje rynek w Polsce. Wystarczy spojrzeć do gazet. Nam jednak nie chodzi tylko o ilość sprzedanych ciężarówek, ale o poprawę naszego wizerunku i zwiększenie udziału IVECO na polskim rynku. Obecna sytuacja ekonomiczna jest rzeczywiście bardzo trudna, ale należy pamiętać, że nastąpiła po dziesięcioletnim nieustannym wzroście, a wobec perspektywy wejścia Polski do Unii Europejskiej, tworzą się tutaj interesujące możliwości.

Obejmując swe stanowisko jesienią ubiegłego roku powiedział pan, że jego zadaniem będzie reorganizacja waszej sieci dealerskiej i serwisowej w Polsce. Czy dotychczasowa była do niczego?

– Nie, to nie znaczy, że do tej pory ta sieć była zła, ale zmieniło się IVECO i trzeba dostosować organizację w Polsce do wymagań głównego rynku, w którego strukturach od niedawna znalazła się również Polska. Pociąga to za sobą również reorganizację całej sieci, którą należy dostosować do europejskich standardów.

Kogo na polskim rynku uważa pan za najpoważniejszego konkurenta dla swojej firmy?

– Trudno tutaj mówić o jakimś bezpośrednim konkurencie, ponieważ, jak pan wie, IVECO ma produkty w pełnej gamie, zarówno lżejszej jak i ciężkiej. Ale jeśli mam odpowiedzieć na to pytanie, to przyznam, że w gamie pojazdów średnich i ciężkich, zdecydowanie na dobrej pozycji są firmy szwedzkie. W samochodach lekkich sytuacja jest nieco bardziej skomplikowana, ale staramy się wpasować w te realia rynkowe. W porównaniu z rokiem ubiegłym zanotowaliśmy wzrost dwudziestopięcioprocentowy.

Jak najkrócej scharakteryzowałby pan filozofię IVECO?

– To nie jest trudne. Filozofia IVECO jest taka, aby nadążać za trendami panującymi na rynku. Ponieważ w obecnej sytuacji bardzo się to zmienia, chcemy wyjść naprzeciw wymaganiom i oczekiwaniom klienta oferując mu nie tylko pojazd, ale i wszystkie produkty z nim związane.

connection
in movement

Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.

Dzięki nam widzisz innych i sam jesteś lepiej widoczny

ROZWIĄZANIA DLA PRZEDSIĘBIORSTW

USŁUGI WYDAWNICZE I REKLAMOWE

WYDAWNICTWA TECHNICZNE

SYSTEMY BAZ DANYCH I DOKUMENTACJI

KOMUNIKACJA W PROMIENIU 360 STOPNI

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

SATIZ msx INTERNATIONAL

An MSX International Company

Rolnictwo i satelity

Lorenzo Bortolin, fot. Satiz-LaPresse/Lobera

Mechanizacja, satelity i informatyka zrewolucjonizowały uprawę pól, umożliwiając poprawę jakości i wydajności, przy równoczesnym zmniejszeniu kosztów. W gospodarstwie w Polesine trzy osoby oraz pięć maszyn New Holland, uprawiają ponad 400 hektarów ziemi.

Giampaolo Oliviero ustala rodzaj gleby za pomocą elektronicznej sondy, przesyłającej dane do komputera przez satelitę

Gospodarstwo San Basilio, na wyspie Ariano Polesine w delcie Padu. Dwa metry poniżej poziomu morza. Najbardziej żyzne ziemie we Włoszech, na których kształtuje się rolnictwo przyszłości. Gian Paolo Oliviero, 41 lat, dyrektor gospodarstwa, wpuszcza w ziemię elektroniczną sondę, pręt długości jednego metra, który co pięć centymetrów mierzy twardość terenu. Dane te, w połączeniu z informacjami o lokalizacji pola uzyskanymi dzięki GPS, zostają przesłane do satelity. Oliviero przesuwa się o jeden metr i powtarza całą operację aż do skraju terenu. Kiedy wraca do niedawno wyremontowanego biura, włącza komputer. Na ekranie ukazuje się kolorowa mapa gospodarstwa: każdy odcień odpowiada odmiennemu rodzajowi gleby. Oliviero uprzedza pytanie: „Do czego potrzebne mi są te dane? Do wielu rzeczy, na przykład do nawożenia. Odpowiednie urządzenie zamontowane na traktorze,

miesza w pewnych proporcjach środek użyźniający, biorąc pod uwagę wprowadzone dane oraz usytuowanie pojazdu, śledzone przez satelitę z dokładnością do jednego metra. Zdawałoby się, że to czysta fantastyka, a jednak nie".

Od blisko piętnastu lat technologia stale zmienia rolnictwo. Zmienia się także rynek, polityka wspierania branży, zapotrzebowanie konsumentów. Rolnicy musieli dostosować swoje struktury, organizację pracy, strategię, środki i produkty, poprawiając ich jakość i konkurencyjność.

Oliviero zarządza gospodarką teścia: 423 h, z czego 70 stanowią parki w Delcie Padu. Uprawia pszenicę, kukurydzę, soję, zioła lecznicze, rzepak i topole. Są to produkty pożądane przez konsumentów, szukających artykułów dobrych i wytwarzanych w sposób nieszkodliwy dla środowiska.

W jednorodnych uprawach zbóż, typowych dla żyznych terenów nizinnych, wydajność jest bardzo duża. Ale jeśli przez wiele lat uprawia się tę samą roślinę, gleba staje się tylko nośnikiem dla nawozów sztucznych. Krąg się zamyka: zwiększa się ilość nawozów, dokonuje głębokich zmian, następuje erozja terenu, nastawionego na działanie wiatru i wody deszczowej. Rozwiązaniem może być stosowanie płodozmianu jak za dawnych czasów, lub uprawa „osłonowa": roślinność wiąże glebę zapobiegając jej erozji (zjawisko

Maszyny produkcji New Holland podczas pracy w gospodarstwie San Basilio

coraz częstsze we Włoszech) i po zaoraniu tworzy naturalny nawóz. Oliviero zauważa: „Trzeba nastawić się na „odpowiedzialne rolnictwo"; świadomie, inteligentnie i umiejętnie łączyć potrzeby przedsiębiorstwa i rynku".

Z tematem tym wiąże się także problem tzw. upraw biologicznych. Są to produkty niszowe, wymagające wysokich kosztów, odpowiedniego traktowania i wiedzy. Nie wystarczy rozlać na polu krowi obornik. W gospodarstwie w Polesine uprawy „biologiczne" zajmują jedną czwartą całkowitej powierzchni, łącznie ze słonecznikiem i pomidorami. „W przypadku wszystkich upraw – ale zwłaszcza tych – rolnicy powinni zapewnić konsumentom oraz podatnikom odpowiedni produkt oraz informacje na jego temat. Dlatego też nasze gospodarstwo otrzymało Certyfikat ISO 9000, zaświadczający o jakości produkcji".

Rolnictwo jako branża wymaga coraz większej wiedzy, „przemysłowej" organizacji pracy, zdolności podejmowania ryzyka, zmniejszenia strat, powszechnego stosowania technologii i informatyki. Perspektywa, do której większość gospodarstw we Włoszech jest jeszcze nieprzygotowana. Są to bowiem gospodarstwa rodzinne o powierzchni rolnej poniżej 10 hektarów. Stąd potrzeba ich łączenia, tworzenia konsorcjów i stowarzyszeń, w celu rozłożenia obciążeń inwestycyjnych i zwiększenia konkurencyjności.

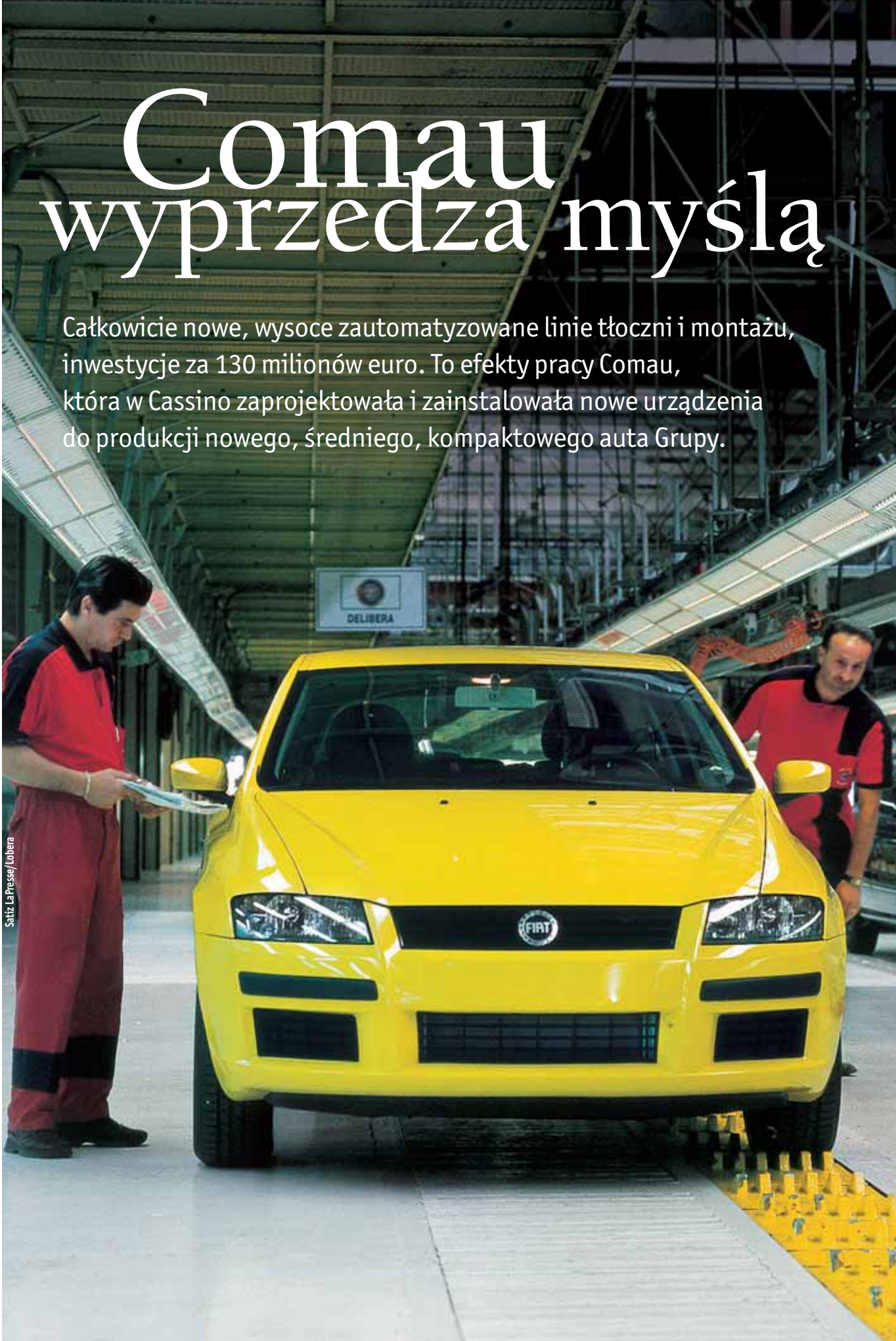
Technologia odgrywa w tym aspekcie rolę kluczową. Chcąc, na przykład, zredukować powierzchnię odłogów i nieużytków (rowy, miedze i inne powierzchnie nieuprawne), można skonstruować podziemną sieć rur, które w zależności od potrzeb, rozprowadzą wodę lub odsączą glebę. Okazuje się, że satelitarna mapa terenu, elektroniczne zarządzanie danymi (można np. obliczyć wysokość zbiorów decymetr po decymetrze) lub „cyfrowa deska rozdzielcza" (rodzaj automatycznego pilota wykorzystywanego do siewu lub żniw w równoległych odstępach, nawet nocą) są rozwiązaniami niezbędnymi do poprawy wydajności bez ryzyka wyjałowienia terenu. Odpowiednie oprogramowanie do uprawy zbóż i soji, pozwala na analizowanie tysięcy danych, odkrycie przyczyn danej sytuacji oraz wskazanie możliwych rozwiązań w krótszej i dłuższej perspektywie.

Jak widać, kultura i mechanizacja odgrywają w rolnictwie rolę kluczową. Do uprawy ponad 420 h gospodarstwa San Basilio, wystarczą trzy osoby, oprócz jednego pracownika sezonowego, z których dwie mają wyższe wykształcenie. Park maszynowy produkcji New Holland składa się z trzech traktorów o podwójnym napędzie (L95, M115 i G210), przenośnika teleskopowego LM430 i kombajnu zbożowego TX68. „Są to maszyny niezawodne – podkreśla Oliviero. – Nigdy nie miałem z nimi problemów. Zwłaszcza traktor G210, o mocy 223 KM jest naprawdę najwyższej klasy".

Zadowolenie to podziela większość klientów marki, co Renato Zanetti, dyrektor handlowy Commercial business unit New Holland w Triveneto i Emilia-Romagna, tłumaczy nieustannym wychodzeniem naprzeciw potrzebom gospodarstw rolnych: „Nasz sukces – mówi – opiera się na pewnym wyborze: zawsze zwracać uwagę na klientów. Prosimy ich o sugerowanie najlepszych rozwiązań. Staramy się realizować maszyny dokładnie według ich wskazań". ■

Comau wyprzedza myślą

Całkowicie nowe, wysoce zautomatyzowane linie tłoczni i montażu, inwestycje za 130 milionów euro. To efekty pracy Comau, która w Cassino zaprojektowała i zainstalowała nowe urządzenia do produkcji nowego, średniego, kompaktowego auta Grupy.



Satiz La Presse/Lobera

Nowatorski, o wysokim standardzie jakościowym pojazd, oferuje wprawdzie zaawansowane, ale dostępne dla wszystkich technologie oraz urządzenia ułatwiające sterowanie. Mowa o Fiacie Stilo, samochodzie o wielu zaletach i zaprojektowanym w sposób bezkompromisowy. Realizacja tego modelu wymagała dużego zaangażowania i zmusiła projektantów do wprowadzenia głębokich zmian w samym sposobie projektowania i konstrukcji wyrobu. Wyzwanie to podjął nie tylko Fiat Auto, ale także najlepsze zasoby Grupy, wśród nich spółka Comau. W Cassino, gdzie powstaje Stilo, Comau specjalizująca się w inżynierii przemysłowej, zamontowała urządzenia o łącznej wartości około 130 milionów euro. Przez dwa lata przy przedsięwzięciu tym

pracowało około stu techników. Dzisiaj, już po uruchomieniu produkcji, w zakładzie w okolicach Frosinone, utworzono zespół dwudziestu specjalistów, którzy codziennie czuwają nad prawidłowym przebiegiem produkcji Stilo. Podstawowe zmiany wprowadzono na Montażu i Spawalni. Comau zamontowała innowacyjną linię formowania nadwozia złożoną z 220 robotów nowej generacji Smart H4 oraz około 200 szczypiec Sciaky; urządzenia te wykorzystywane są do spawania komponentów oraz do kontroli kształtu geometrycznego nadwozia. Roboty Smart H4 są bardzo wyszukanymi urządzeniami i jedynymi z tak zwanym elastycznym ramieniu „polso cavo", to znaczy bez zewnętrznych przewodów. Kolejna ważna innowacja dotyczy konstrukcji podwozia: w odróżnieniu od poprzednich modeli, podwozie Fiata Stilo jest zupełnie nowe, podzielone na trzy części, które później zostaną zespolone. W celu realizacji tego projektu Comau zaprojektował specjalną linię spawalniczą „ciągłego przepływu" bez pośredniego składowania.

„W stosunku do przeszłości – opowiada Giorgio Goffi, project manager Jednostki Businessowej Spawalni – w ramach nowej linii poszczególne elementy składowe nadwozia łączone są bezpośrednio na taśmie transportującej. Na Spawalni podwojono także linie montowania

nadwozia dla zoptymalizowania pracy oraz podwyższenia zdolności produkcyjnych". Przewidziano, że przy największych obrotach produkcja dzienna w cyklu trzyzmianowym wyniesie 1700 pojazdów.

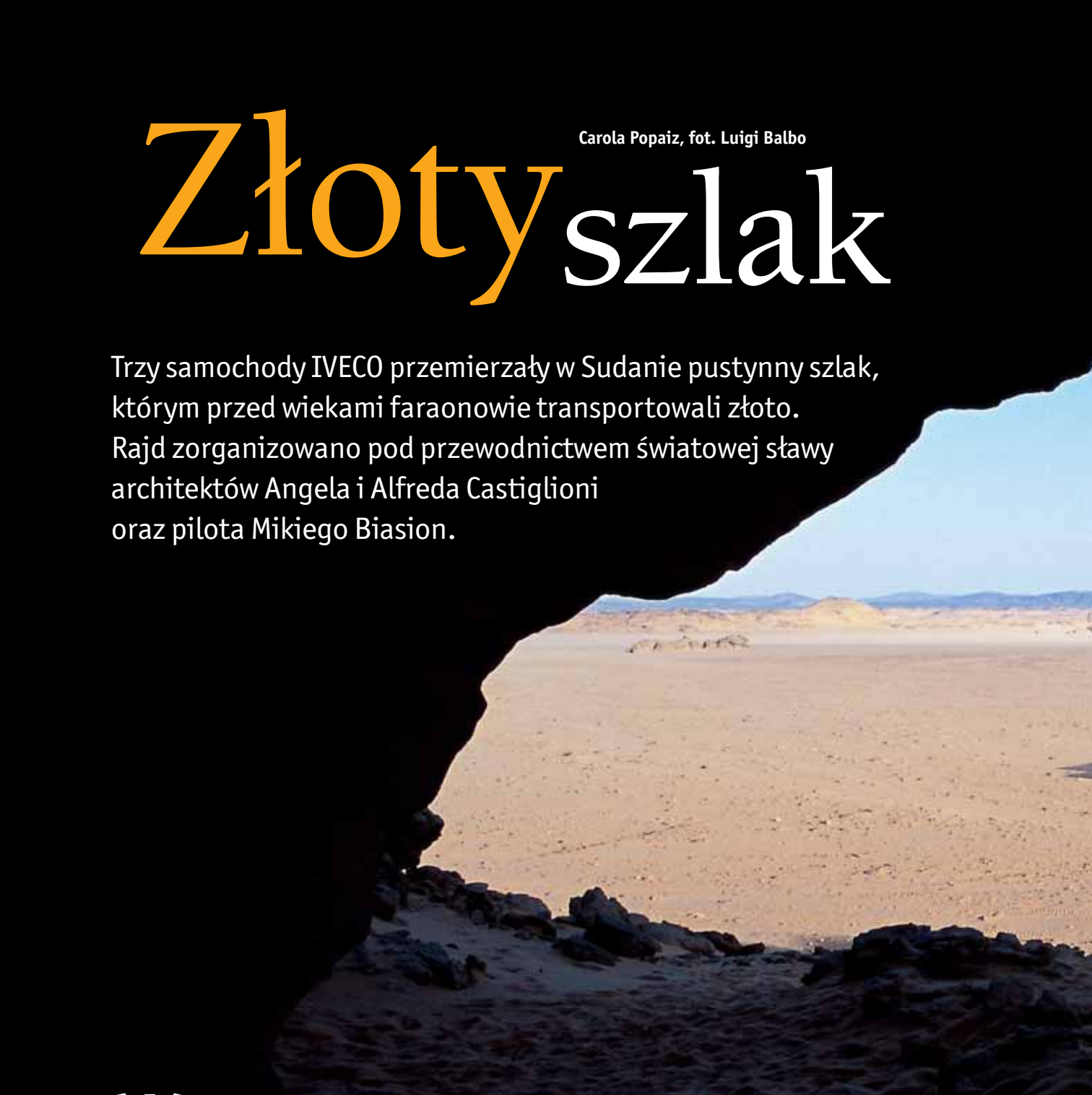
Comau wprowadziła bardzo nowoczesne zmiany na linii montażu, gdzie dochodzi do łączenia zespołów mechanicznych z nadwoziem.

Zdjęcia przedstawiają najważniejsze innowacyjne rozwiązania wprowadzone przez Comau w zakładzie w Cassino.

Złoty szlak

Carola Popaiz, fot. Luigi Balbo

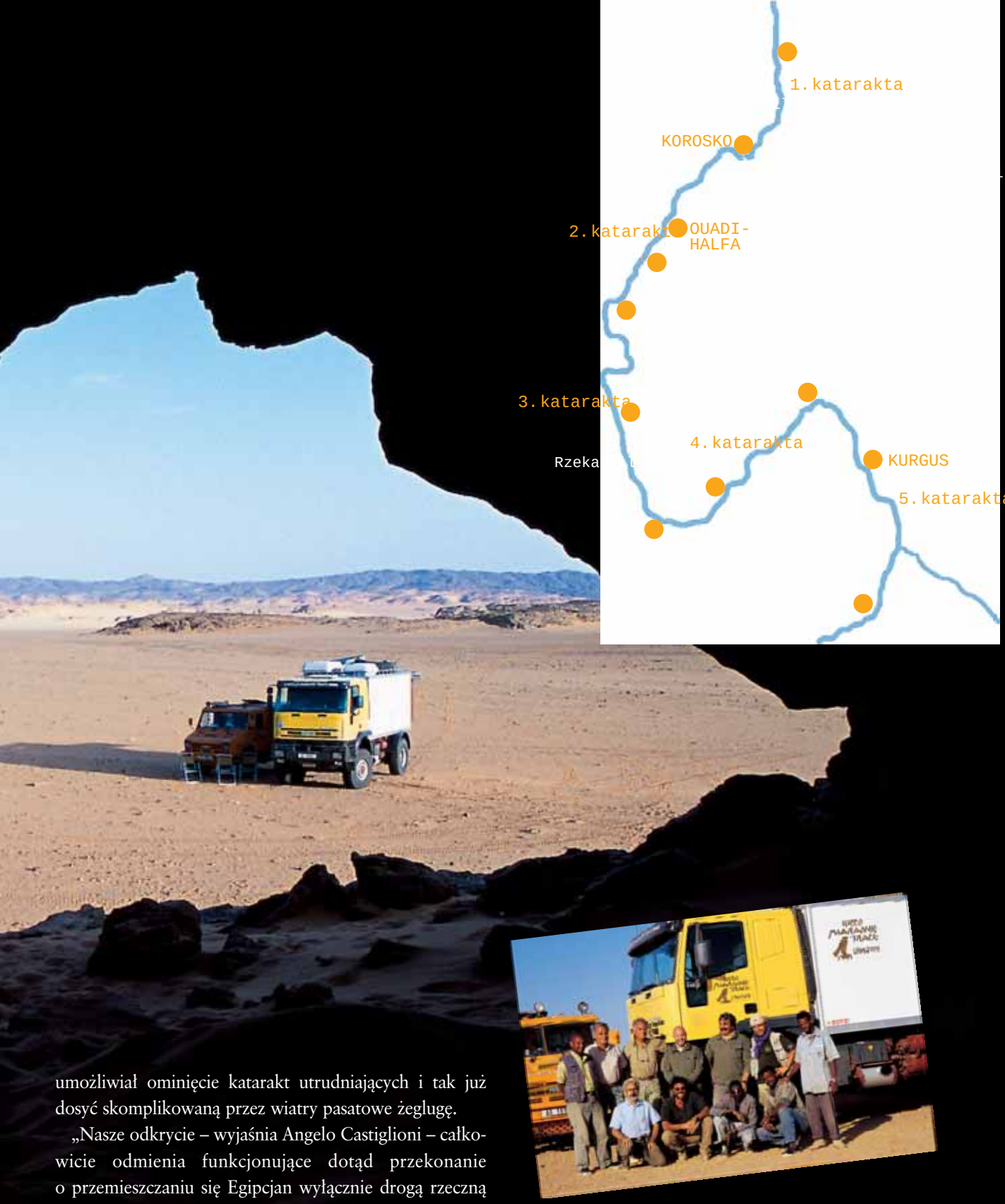
Trzy samochody IVECO przemierzały w Sudanie pustynny szlak, którym przed wiekami faraonowie transportowali złoto. Rajd zorganizowano pod przewodnictwem światowej sławy architektów Angela i Alfreda Castiglioni oraz pilota Mikiego Biasion.



Wśród piasków pustyni istniał niegdyś przecinający Nubię szlak łączący Kurgus z Korosko. Podróżowali nim podwładni faraona Thutmosisa III przewożąc z serca Afryki do Egiptu złoto, kość słoniową, heban oraz skóry tak cenione przez innych władców i kupców na rynkach śródziemnomorskich. Wytyczony na 1500 lat przed Chrystusem szlak kryją dziś diuny nubijskiej i sudańskiej pustyni.

Ponownego odkrycia szlaku dokonali dwaj bracia z Varese – Angelo i Alfredo Castiglioni, światowej sławy specjaliści w zakresie nubiologii i archeologii, uczestnicy ekspedycji zorganizowanej przy wsparciu IVECO. Naukowcy zasłynęli odnalezieniem w 1989 roku ruin Berenice Pancrisia – złotego miasta w samym sercu Nubii, wspominanego już przez Pliniusza Starszego w „Historii Naturalnej" słowami: „Berenicem alteram, quae Panchrysos cognomitata est...". Francuski akademik Jean Vercoutter uznał to wydarzenie za jedno z trzech największych odkryć archeologicznych na świecie.

Przed wiekami szlak karawanowy, prowadzący 500 kilometrów w głąb pustyni, z jednej strony pozwalał Egipcjanom skrócić rzeczną drogę na Nilu o połowę, z drugiej



umożliwiał ominięcie katarakt utrudniających i tak już dosyć skomplikowaną przez wiatry pasatowe żeglugę.

„Nasze odkrycie – wyjaśnia Angelo Castiglioni – całkowicie odmienia funkcjonujące dotąd przekonanie o przemieszczaniu się Egipcjan wyłącznie drogą rzeczną po Nilu. Mamy teraz dowody, że przysparzając chwały i bogactwa swym faraonom potrafili stawić czoła pustynnym pułapkom".

Podstawą rozpoczęcia przez braci Castiglioni badań nad istnieniem szlaku było założenie, iż Egipcjanie, zdobywszy rozległe terytorium czarnej Afryki pod wodzą faraona ▶

Członkowie wyprawy: bracia Castiglioni, Biasion i Diamante (kierowca i pilot Eurotrakkera), Jelmini (operator telewizyjny), Balbo (fotograf i kierownik logistyczny wyprawy), Llopis (francuski archeolog).
Udział wzięli także sudański archeolog i pomocnik.

▶Thutmosisa III, skierowali się w stronę Teb (dzisiejszy Luksor) przechodząc właśnie przez Pustynię Nubijską. Miast płynąć zakolem Nilu między drugą, a czwartą kataraktą, wybrali krótszą drogę lądową. Teza była wiarygodna, należało ją tylko udowodnić. Naukowcy rozpoczęli więc wielokierunkowe badania. „Studiowaliśmy klasyczne teksty – wspomina Alfredo – i zapiski średniowiecznych podróżników arabskich. Następnie skorzystaliśmy z zaawansowanej technologii – fotografie wykonane w podczerwieni przez satelitę umożliwiły nam odczytanie ukształtowania skał i warstw wodonośnych ukrytych pod piaskiem". Z wyschniętych koryt rzecznych (uadi) oraz gór (glebel) stopniowo wyłaniać się zaczęły ślady dawnego szlaku wraz z miejscami biwakowania i punktami czerpania wody (bir), dzięki którym zarówno ludzie, jak i zwierzęta były w stanie przetrwać. „Znaleźliśmy naczynia i groby – opowiada Angelo – a przede wszystkim hieroglify z nazwiskami osobistości XVIII dynastii. Wnioski potwierdzają słuszność naszej hipotezy". To jednak nie wszystko. Dawny szlak biegnie przez region Wawat, gdzie mieściło się Berenice Pancrisia, miasto obfitujące wówczas w kopalnie piasku, z którego odzyskiwano znaczne ilości złota – około pięciu kwintali w ciągu trzech lat, jak wspomina Thutmosis III w „rocznikach" wyrytych na jednej ze ścian świątyni Karnak w Luksorze. „Jesteśmy prawie pewni – podkreśla Angelo – że odkryty przez nas szlak wykorzystywany był do transportu tego właśnie kruszcu. W regionie traktu znaleźliśmy bowiem również pozostałości dawnych kopalń złota i narzędzia służące do odłupywania skał i rozdrabniania złotodajnego kwarcu".

O słuszności przyjętych założeń świadczy także odnalezione na tym terenie drewno szlachetne, złoto oraz minerały służące do upiększania świątyń i posiadłości faraonów. W odległości około 300 kilometrów na południe od Kurgus, w Mussawarat es-Sufra, w oazie Méroë, odkryta została świątynia z tamtej epoki (datowana na 350 do 300 r. p. n. e.), na której ścianach widnieją malowidła przedstawiające słonie. „W budynku nie było schodów tylko szerokie pomosty – mówi Angelo – w pobliżu zaś znajdował się duży, sztuczny basen. Niektórzy naukowcy, z którymi zresztą się zgadzamy, uważają, że w okresie ptolemejskim hodowano i tresowano tam gruboskórowce. Zwierzęta sprowadzane były później do Egiptu na wyspę Elefantina, blisko Assuanu."

Bracia Castiglioni także wewnątrz jednej z grot znajdującej się na trasie szlaku odnaleźli rysunki przedstawiające te wielkie zwierzęta. Najprawdopodobniej one również były użytkownikami pustynnej drogi na skróty. ■

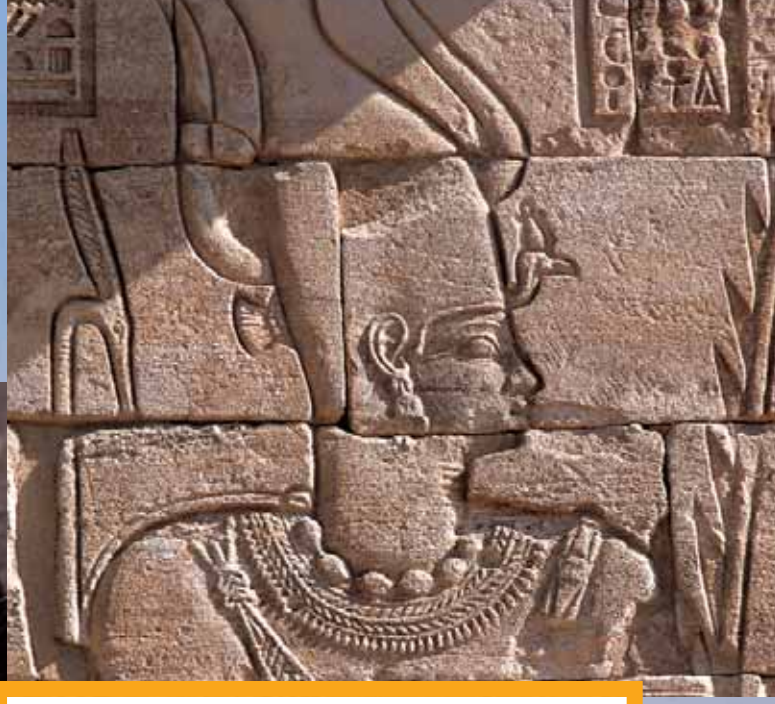
Ostatnim zamieszkałym przyczółkiem jest Abu Hamed, garstka domów na obrzeżach Sahary. Aby lepiej poruszać się w morzu piasków, ekipa „Iveco Pharaonick Track” posługiwała się mapami satelitarnymi oraz urządzeniami GPS (Global Positioning System).

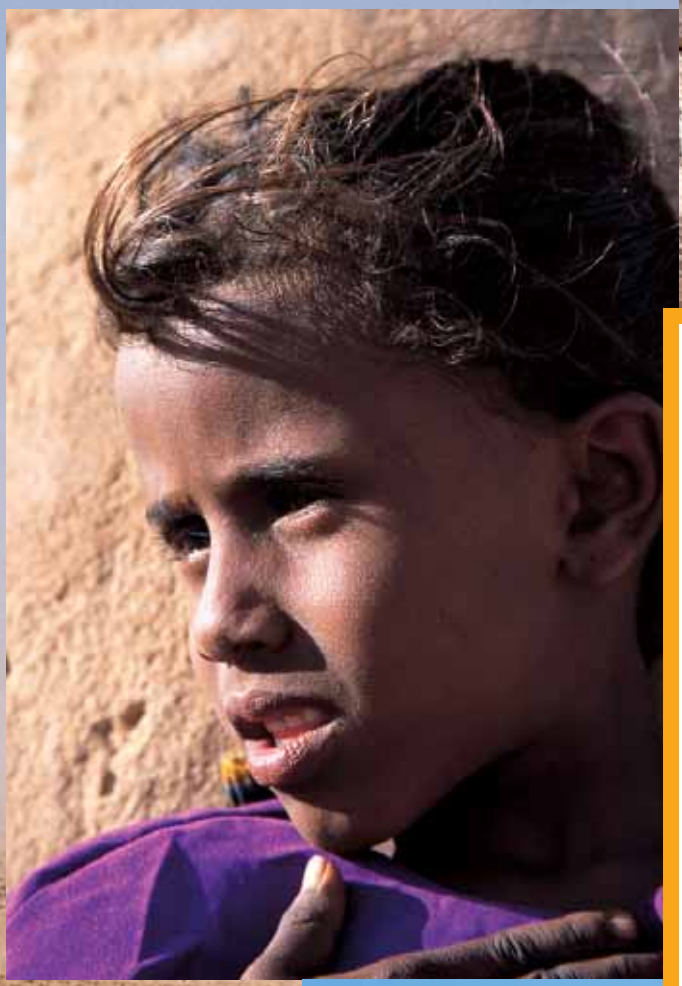
MIKI BIASION MIŁOŚNIK WYŚCIGÓW I ARCHEOLOGII

Bracia Castiglioni od wielu już lat organizują razem z Iveco wyprawy archeologiczne, które Iveco wyposaża w samochody przystosowane do niezwykle trudnych szlaków pustyni afrykańskiej. W pierwszej edycji wyprawy „Iveco Pharaonic Track”, archeolodzy wraz z zespołem wykorzystali pojazd Eurotrakker Cursor 13 z napędem na cztery koła (sześciocylindrowy, o mocy 440 KM, i pojemności 12.900 cm^3), zaprojektowany specjalnie do pracy w kamieniołomach oraz na budowach, a więc masywny i wytrzymały. Oprócz ciężarówki w wyprawie wzięły udział dwa Daily 4x4 Torpedo, z silnikiem 2.500 cm^3 i mocy 103 koni. Samochody oprócz uczestników ekspedycji przewoziły 1400 litrów wody, tysiąc litrów paliwa, pożywienie i sprzęt. Wśród członków zespołu byli również mistrz świata wyścigów samochodowych Miki Biason oraz jego pilot Livio Diamante. Miki opowiada: „W sumie przejechaliśmy dwa tysiące kilometrów, z czego tysiąc bocznymi drogami, wśród piasku i kamieni, a mimo to nigdy nie mieliśmy problemów, nawet z chłodzeniem silnika. Euro Trakker jest doskonałą ciężarówką, siła silnika a także niezawodność tego pojazdu pozwoliły na dotarcie do najbardziej niedostępnych miejsc.” Po zakończeniu kariery kierowcy wyścigowego, Biason poświęcił się rajdom samochodów ciężarowych, i od 1997 roku wraz z Iveco EuroCargo zwyciężał we wszystkich podstawowych zawodach tego typu (Mistrz Świata FIA Tout Terrain 1998/99 w kategorii Aut Ciężarowych, w 200 roku Italia Baja, Optic 2000 Rajd Tunezji, Rajd Faraonów w Egipcie oraz Rajd Dubaju, został także Vice Mistrzem w Pucharze Świata Rally Raid).

Pustynia nie tylko nie stanowi kawałka bezludnej przestrzeni – dla kogoś, kto potrafi je rozszyfrować, to szkatuła pełna skarbów. Po otwarciu odsłania całą mapę ścieżek, studni oraz pradawnych miejsc spoczynku.

Nubijczycy odtwarzają starożytną technikę odzyskiwania złota z kwarcu.





ZIEMIA ZDOBYTA

Wzdłuż górnego biegu Nilu, pomiędzy południową częścią Egiptu, a Sudanem rozciąga się Nubia – region styku ludów śródziemnomorskich i Czarnej Afryki. To właśnie tutaj faraonowie wydobywali kamienie szlachetne i złoto (w piśmie hieroglificznym symbol oznaczający ten kruszec odczytywano, jako „nub"), a także pozyskiwali płatnych żołnierzy.

Historia Nubii ściśle splata się z historią Egiptu, który od zarania usiłował ją sobie podporządkować. Doszło do tego między drugim okresem pośrednim, za czasów XVII dynastii (1634 – 1543 r. p. n. e.), a Nowym Królestwem (1543 – 1078 r. p. n. e.) – Nubia stała się wówczas częścią egipskiego imperium i podzielono ją na dwie strefy: Wawat (Dolna Nubia) i Kush (Górna Nubia). W roku 760 p. n. e., w okresie XXV dynastii „czarnych faraonów" role się odwróciły: z pomocą tebańskiego kleru Nubijczycy dokonali najazdu na Egipt i umieścili na tronie imperium własnego władcę.

W czasach faraona Thutmosisa III szlakiem karawany transportowano z serca Afryki do Egiptu złoto, a także kość słoniową, heban, skóry szlachetne, jaja oraz indycze pióra.

Berenice Pancrisia – złote miasto, było dużą osadą liczącą co najmniej 10 tysięcy mieszkańców. Jej nazwy zmieniały się na przestrzeniu wieków – dzisiejsi Nomadowie nazywają ją „Deraheib", co w ich języku oznacza po prostu „zabudowania".

BRACIA INDIANA JONES

Angelo i Alfredo Castiglioni są etnologami i naukowcami. Od ponad czterdziestu lat organizują ekspedycje i prowadzą badania archeologiczne. Do ich największych osiągnięć zaliczyć należy filmowo – fotograficzną dokumentację oraz topograficzne odkrycia starożytnych kopalń szmaragdów w Jebel Zabarath i Sikeit, kamieniołomów krzemienia w Uadi el Sheik, kamieniołomów porfiru w Mons Claudianus na zachodniej pustyni egipskiej oraz kamieniołomów alabastru w Hatnub. W roku 1982 prowadzili badania nad prehistorycznymi rysunkami w libijskim Bergius, 7 lat później odkryli wspomniane już antyczne miasto Berenice Pancrisia. Opublikowali 11 książek.

Dojrzeli. w Piemoncie

Jacek Albiński
fot. M. Feodorów

Przez pięć lat uczyli się w turyńskim liceum, gdzie zdali egzamin dojrzałości. Wyjechali do Turynu jako dzieci, powrócili jako mężczyźni, przed którymi otwarła się Europa.

Inicjatorem akcji skierowanej do uczniów kończących szkoły podstawowe w Tychach i Bielsku-Białej był Giovanni Prati, w latach 90. szef Relacji Zewnętrznych FAP. Poprzez urzędy miejskie ogłoszono konkurs na najlepszego ucznia. W pierwszym roku (1996) zgłosiło się bardzo dużo chętnych, i właśnie z tego konkursu wyłoniony został Wojtek Niewierko z Tych i Łukasz Sorokowski z Bielska-Białej.

W następnym roku inicjatywa nie cieszyła się już takim zainteresowaniem. Zgłosił się tylko Marcin Pawlik z Tych. W tym roku będzie zdawał maturę.

„Zastanawialiśmy się nad przyczynami tak małego zainteresowania – mówi Katarzyna Wajda z Relacji Zewnętrznych FAP, która koordynowała całe przedsięwzięcie. Młodzież kończąca szkołę podstawową to bardzo młodzi ludzie, stąd uzasadnione mogły być obawy rodziców przed wysyłaniem swoich pociech w świat. Musieliśmy zatem zrezygnować z inicjatywy, chociaż sprawdziła się w pełni. Co roku otrzymywałam informację, że chłopcy są rewelacyjni, osiągają wyjątkowo dobre wyniki w nauce, przyjmowałam gratulacje za młodych Polaków i podziękowania za inicjatywę.

Fiat tą inicjatywą kreował swój wizerunek firmy popierającej naukę, młodych, kulturę. W dobie integracji, kiedy Polska stara się wejść do Unii Europejskiej, ci młodzi ludzie reprezentują nie tylko siebie, ale także nasz kraj. ▶

▶ Dla mnie osobiście jest to powód do dumy i jest mi miło, że do dziś otrzymuję telefony od rektora liceum z pochwałami. Wszyscy trzej ukończyli już szkołę. Gdy wyjeżdżali, byli dziećmi, teraz to już mężczyźni".

FWN: Co wam dał pięcioletni pobyt i nauka we Włoszech? Czy patrzycie teraz inaczej na swoich rówieśników, bo znacie języki lepiej niż większość z nich?

Wojtek: Na pewno poszerzyły nam się perspektywy. W naszej szkole mieliśmy speakerów z Francji, Anglii, byli Szkoci, Amerykanie, Kanadyjczycy, to sprawiało, że była nieustanna konfrontacja różnych sposobów myślenia. I to nas niezwykle rozwinęło, bo musieliśmy się nauczyć akceptować inny sposób bycia. Gdy przyjechałem, pewne proste życiowe sprawy wydawały się obce mojej polskiej kulturze, np. zachowanie się młodzieży, sposób odnoszenia się do siebie inny niż w Polsce. We Włoszech jest mniej tematów tabu, mniej hamulców, gdy w Polsce wiele rzeczy jest w złym guście, wiele rzeczy nie wypada robić.

Wojtek Niewierko

Marcin Pawlik

Katarzyna Wajda-Gallino

Byliście w Piemoncie, ale Piemont to nie całe Włochy. Piemont jest proeuropejski. Zaobserwowaliście właśnie tę różnicę.

Marcin: W internacie byli Włosi, ale z południa: z Toskanii, Kampanii, Sycylii, czyli inne style myślenia. Można było zobaczyć jak bardzo Włosi różnią się między sobą. Piemontczyk nie zrozumie Sycylijczyka, jeśli ten będzie mówił swoim dialektem.

Wojtek: Od początku zauważyłem, że mankamentem nas, Polaków, jest brak tolerancji, szczególnie u młodzieży. Miałem takie ubrania, których w Polsce nie zakładałem, by nie pokazywano mnie palcami. We Włoszech: inny, często znaczy lepszy. Gdy ktoś powie: jest inny, to wszyscy starają się go poznać, starają się zrozumieć, dlaczego.

Przejściu ze szkoły podstawowej do średniej towarzyszy z reguły pewien rodzaj stresu. W waszym przypadku był to stres podwójny, bo dochodziła zmiana kraju.

Wojtek: To można porównać do szoku. Jak się jest w szoku, to nie czuje się bólu ani stresu, stres przychodzi dopiero po ustąpieniu szoku. Pierwszy rok prawie w ogóle nie odczuwałem stresu. Oczywiście było to uciążliwe, w sobotę i niedzielę nauka od rana do późnej nocy, bo trzeba było nadrobić zaległości. Nie jest łatwo tłumaczyć tekst np. z greki na włoski, gdy nie zna się włoskiego, a była greka i łacina. Ale ja się śmieję: byłem w szoku i dlatego przeszło bezboleśnie.

Marcin: W tamtej szkole kładzie się duży nacisk na języki. Nie ma konkretnego profilu, jak w Polsce, obowiązują wszystkie nauki. Dlatego na początku wielu rezygnowało, bo nie wytrzymywało nauki trzy razy w tygodniu do godziny 17.00 i dwa razy do 15.00.

Wojtek: W polskich liceach nauka o wiele bardziej polega na zapamiętywaniu, gdy we Włoszech koncentrują się bardziej na nauce myślenia, niż na zdobywaniu informacji. Uczą pewnej wrażliwości, podchodzenia do życia w sposób mniej agresywny. Szkoły włoskie mają bardziej rodzinny klimat, panuje większa swoboda, również w stosunkach między uczniami a nauczycielami, do których można się zwracać na lekcji „na ty", co w Polsce jest nie do pomyślenia.

Marcin: Nauczyciele wiedzieli, że jesteśmy w szkole od 8.00 do 18.20 i może dlatego nie zadawali nam tak dużo do nauki pamięciowej. I może też kontakty z nimi były takie bezpośrednie, bo spędzaliśmy ze sobą bardzo dużo czasu.

A jak się w takim nowoczesnym liceum uczy łaciny, bo za moich czasów człowiek musiał ją wkuć?

Wojtek: Na maturze, korzystając ze słownika, mieliśmy do przetłumaczenia tylko tekst, ale przez te kilka lat uczyli nas struktury języka, wkuwanie na pamięć nie wchodziło w rachubę. Łacina to jest taka matematyka dla humanistów.

A przedmioty ścisłe?

Marcin: Mamy w tygodniu więcej godzin przedmiotów ścisłych niż inne licea. Ale nasza szkoła nie tylko tym się wyróżnia. Stara się też organizować różnego rodzaju konferencje nawiązujące do problemów naszej współczesności. W tym roku np. zaproszono kobiety z Afganistanu, które opowiadały o wojnie.

Wojtek: Za kilka lat ta szkoła będzie znana na całym świecie. Jej rektor jest osobą niesamowitą, 24 godziny na dobę stara się wprowadzać jakieś inicjatywy.

Jakimi językami posługujecie się oprócz polskiego i włoskiego?

Marcin: Francuskim i angielskim. Podczas lekcji nie mówi się tylko po włosku, ale także po francusku i angielsku.

Jakie macie plany, jeśli chodzi o dalszą naukę?

Marcin: Ja w tym roku zdaję maturę i myślę o studiach w Madrycie albo Brukseli. Wybiorę kierunek raczej polityczny, dyplomatyczny, czyli kontakty międzynarodowe, jak Wojtek.

Czy mieliście problemy z nostryfikacją dyplomu w kraju?

Wojtek: Ja miałem. Gdyby nie pani Kasia, miałbym problem ze złożeniem papierów na italianistykę w Krakowie. Powiedziano mi, że gdy ktoś się uczy we Włoszech, musi potem ponosić konsekwencje. Ja, na szczęście, zrezygnowałem z Krakowa i wybrałem stypendium w Turynie, gdzie studiuję stosunki międzynarodowe. Zdaliśmy z Łukaszem maturę włoską lepiej od Włochów, a w Krakowie powiedziano nam, że słabo mówimy po włosku. Coś jest chyba nie tak.

Jakie miejsce w tym wszystkim, o czym mówicie, zajmuje Fiat?

Marcin: Myślę, że każdy z nas będzie wdzięczny za możliwość nauki w innym kraju, tym bardziej, że Fiat ponosił wszystkie koszta.

Wojtek: Nie będzie przesadą gdy powiem, że Fiat umożliwił nam start życiowy. Wchodzimy dzięki niemu w dorosłe życie z innymi doświadczeniami i większym niż go mają nasi rówieśnicy, zasobem wiedzy. Nie chodzi tylko o znajomość języków obcych. To naprawdę niesamowite, że prywatna spółka zadawała sobie tyle trudu, by coś podobnego zorganizować. ■

Łukasz Sorokowski, który studiuje w Niemczech, nie był obecny na spotkaniu.

W przesłanym do nas liście napisał m. in.: „Każdy wyjazd wzbogaca człowieka o nowe doświadczenia, pozwala przeżyć niezwykłe chwile, dostarcza wzruszeń, emocji, wrażeń. Bagaż kulturowy zgromadzony podczas 5-letniego pobytu we Włoszech jest obfity i bardzo zróżnicowany. Oprócz oczywistej umiejętności poznania i opanowania języka włoskiego i jego struktur gramatycznych, miałem okazję zaznajomić się z bardzo bogatym dorobkiem literackim i artystycznym tego kraju i nawiązać kontakty z ciekawymi ludźmi.
Uczestniczyłem w wycieczkach zagranicznych do Paryża, Szwecji, Holandii, Szwajcarii, Danii.
Głównym celem tych wyjazdów było doskonalenie języków obcych. Opanowałem biegle język włoski, udoskonaliłem znajomość angielskiego i francuskiego".

Jest to ostatni wywiad przeprowadzony przez zmarłego w kwietniu naszego kolegę redakcyjnego, Jacka Albińskiego.

Rodziny na rowerach

Tomasz Libich
fot. M. Feodorów

Jak zawsze podczas wiosennej edycji imprezy pogoda dopisała. Przez prawie cały czas trwania 12. Bielskiego Rodzinnego Rajdu Rowerowego jego uczestnikom towarzyszyło słońce, rozwiewając obawy organizatorów.

Wszystko rozpoczęło się na placu Ratuszowym, gdzie uroczyście otwarto imprezę. Cykliści ruszyli w drogę do amfiteatru w Jaworzu, gdzie wyznaczono półmetek 24 kilometrowej trasy. Po godzinnej przerwie ponownie znaleźli się w siodełkach, by ostatecznie minąć linię mety na bielskich Błoniach.

Rekordowo dużej liczby uczestników nie przewidzieli nawet organizatorzy, przygotowując trzy tysiące rajdowych koszulek, podczas gdy chętnych było o ponad trzystu więcej.

Rajdowi towarzyszyły ekipy pogotowia ratunkowego, ale groźniejszych wypadków na szczęście nie było. Tłok stanowił, co prawda, przyczynę kilku rowerowych kolizji i wywrotek, ale skończyło się na siniakach, otarciach i poobijanych kolanach.

Na trasie zobaczyć można było pełny przegląd sprzętu kolarskiego; od starych „składaków", po nowe wyczynowe „kolarki" i rowery górskie. W najrozmaitszych koszach i przyczepkach wraz z rowerzystami jechały dzieci i czworonożni pupile: psiaki, koty, nawet świnki morskie.

Zgodnie z ideą rajdu, najważniejszą do zdobycia była nagroda za najliczniejszą reprezentację rodzinną. Tym razem przypadła w udziale rodzinie Szewczyków z Bielska-Białej, która wzięła udział w imprezie w dwudziestodwuosobowym składzie. Zwycięzcy uhonorowani zostali Pucharem Prezydenta Miasta oraz – dla zregenerowania

▲ **Frekwencja uczestników była rekordowa**
◀ **Czerwone T-shirty w natarciu**
▼ **Senator Grażyna Staniszewska i Czesław Świstak, dyrektor finansów FAP**

Wśród innych, niemniej atrakcyjnych wyróżnień i nagród, znalazły się także dziewięciodniowe wczasy we Włoszech dla dwóch i czterech osób.

Impreza, jak podkreślają jej organizatorzy, prócz promocji czynnego wypoczynku, ma uświadomić władzom miejskim potrzebę budowania ścieżek rowerowych, których tak brakuje w Bielsku-Białej i okolicach. ■

sił po niemałym wysiłku – pieczonym prosiakiem.

Powoli tradycją bielskich rajdów rowerowych staje się także współzawodnictwo szkół. Tym razem najliczniejszą reprezentację – ponad setkę uczniów – wystawiło Gimnazjum nr 5 z Bielska-Białej, nagrodzone sprzętem komputerowym i projektorem multimedialnym z ekranem (o łącznej wartości prawie 10 tysięcy złotych).

Najstarszym uczestnikiem rowerowej zabawy był dotychczasowy wielokrotny zwycięzca w tej kategorii – 75-letni Marian Wandoła. Cyklista – senior z nagrody, którą – jak co roku – był bujany fotel, zrezygnował na rzecz drugiego w kolejności najstarszego rowerzysty – o rok młodszego Stanisława Halskiego.

Lamusy wspomnień

Janusz Marcjan, fot. Radek Rymut

Kolekcjonerstwo to nieszkodliwa namiętność, z której powstają niekiedy bezcenne zbiory. Początek zawsze dawała jednak nieodparta skłonność do poszukiwania staroci. Bywa, że z małego nawyku rodzi się wielka pasja.

Okradziony niedawno z bezcennych zbiorów krakowski kolekcjoner, oświadczył, że nie stać go na zamontowanie lepszych zamków w drzwiach i oknach swego małego mieszkania w bloku... Skradzioną część zbiorów ocenia się na 8 mln. złotych. Ile jest warta cała kolekcja, gromadzona w rodzinie od dwustu lat, nie wie nawet sam poszkodowany, który stale ją wzbogaca.

Dlaczego jednak kogoś ogarnia bzik na punkcie naparstków albo budzików, maszyn do szycia Singera, domków dla lalek albo lalek porcelanowych, moździeży albo młynków do kawy, samowarów albo miedzianych miednic, ludwików albo biedermaierów, starych widokówek albo odkrywek, jak je dawniej nazywano, wiecznych piór albo markowych ołówków... Kto by zresztą to wszystko policzył, nazwał, spisał i pojął. Ilu pasjonatów, tyle pasji...

Łatwiej zrozumieć lokujących pieniądze, na przykład, w dobre malarstwo, jak świetny ongiś tenisista Wojciech Fibak, kiedy jeszcze mieszkał pod Nowym Jorkiem i we Francji. Kolekcji polskiego malarstwa ze szkoły paryskiej, zazdrościły mu wszystkie krajowe muzea razem wzięte. Potem ta kolekcja trochę się rozeszła, bo Fibak chciał się jej pozbyć, a Polski nie było stać na to, by ją odkupić. Bywało jednak i tak, że z małego nawyku rodzi się ogromna pasja, a mała kolekcja staje się z czasem muzeum zegarów na miarę europejską, jak w przypadku rodziny Przypkowskich z Jędrzejowa.

Wielka polska poetka, laureatka Nagrody Nobla, Wisława Szymborska zbiera stare widokówki. Rodzinną skłonność do zbieractwa rzeczy pięknych odziedziczyła po swym ojcu, córka krakowskiego antykwariusza, Marka Sosenki – właścicielka bodaj największej i najciekawszej w kraju kolekcji wiecznych piór. Swój łowczy instynkt (jak sama to nazywa) zaspokaja na targach staroci piosenkarka Kayah. Bazar na warszawskim Kole odwiedza stale, wyszukując akurat to, co jej potrzebne do mieszkania lub zaspokojenia kobiecej próżności. Przepada za straganem,

na którym można kupić przepiękne podomki z chińskiego jedwabiu sprzed stu lat, haftowane kapy z frędzlami, śląskie chusty. „Ceny w sklepach z antykami i starociami są dla mnie nie do przyjęcia" – powiedziała reporterce jednego z tygodników. Podobnego zdania o cenach w antykwariatach jest Franciszek Starowieyski, artysta malarz, również częsty bywalec Koła. Też zdążył w sobie wyrobić pasję myśliwego, bo na targach staroci przede wszystkim trzeba umieć szukać.

Dzwonki, figurki, filiżanki, lampy – zbiera Marek Kotański. Ma się za wyrobionego szperacza i dobrego kupca. W wywiadach prasowych twierdził, że nie da się oszukać,

Na targu staroci można kupić wszystko, co jednym potrzebne, a drugim nie.

bo już wie, że chcąc po ludzku kupić, trzeba się targować.

W antykwariatach, galeriach, a nawet sklepikach ze starociami – zwykle jest znacznie drożej, nawet o trzydzieści procent. Oprócz bazaru stołecznego, największe pchle targi w Polsce odbywają się jeszcze we Wrocławiu i Bytomiu. Działa też najstarsza chyba w kraju niedzielna giełda krakowska obok hali targowej na Grzegórzkach. Na bytomskiej giełdzie, wśród tysięcy eksponatów można znaleźć ciężkie poniemieckie meble z pluszowymi obiciami, lornetki Werhmachtu, odznaczenia wojskowe z Żelaznym Krzyżem włącznie. Jest właściwie wszystko – od monet po bryczki dwu i czterokółki.

Kiedyś w peerelu antykami handlowała wyłącznie państwowa DESA. Artystyczne i rzemieślnicze przedmioty codziennego użytku pokazywano na giełdach kolekcjonerów, gdzie czasem można było też coś kupić. Tylko najbardziej przedsiębiorczy i mający nosa szperacze szukali na strychach domów w małych miasteczkach i wsiach.

W latach siedemdziesiątych, kiedy w gastronomii wszędzie królowała moda na laminaty i stołki z żelaza i ceraty, w Krakowie przy ulicy Karmelickiej otwarto kawiarnię Lamus. Tym się różniła od innych kawiarń polskich, że jej wnętrze miało duszę i chociaż krzesła i stoliki były z różnych (dosłownie) parafii i nadgryzł je ząb czasu, cieszyła się ogromnym wzięciem.

Niektóre firmy, chcąc nawiązać do starej tradycji, albo pragnąc spatynować swą młodość, wyposażają swe biura w stare meble kupione na targach staroci lub w galeriach, albo wręcz podrobione. Nawet telefony w takim postarzonym wnętrzu muszą mieć swe lata i widoczną markę Ericksona. W takim biurze klient czuje respekt, jeśli jeszcze z portretów kupionych w starociach spogląda na niego „założyciel" firmy, a „dziadek" prezesa. Niektórzy kolekcjonerzy mają się za takich znawców przedmiotu, że trudno ich oszukać. Jeden z najlepszych specjalistów w tej branży, redaktor naczelny „Gazety Antykwarycznej" z Krakowa, dr Jerzy Huczkowski radzi jednak, by na targach staroci nie być przesadnie pewnym swych umiejętności i nie do końca ufać zapewnieniom sprzedającego o autentyczności przedmiotów. W jaki sposób dodaje się ▶

Dla jednych ludzi, bezwartościowe starocie, dla innych – bezcenne zbiory

► lat młodej szafie? Można ją uwiarygodnić dziurami po kornikach (wybijanych śrutem). Również mebel brudny, zniszczony, dający złudzenie długiej eksploatacji, staje się wart zakupu. Fachowcy mogą na życzenie klienta zeszlifować brzegi płaskorzeźby, zdobienia zmatowić i zeskrobać, a nawet jakiś fragment odłamać.

Pewien kolekcjoner ma własny sposób na sprawdzanie autentyczności. Zastanawia się, ile trudu kosztowałoby podrobienie przedmiotu. Jeśli uzna, że więcej niż żąda handlarz – kupuje.

Kiedy przed laty nowojorski marszand, Michael Z. Legutko, mówił mi, że polski rynek sztuki znormalnieje tylko wtedy, jeśli dzieła polskich artystów i rzemieślników będą najdroższe w kraju – nie bardzo mu wierzyłem. Ale to on miał rację, bo tak jest wszędzie. W całej Polsce powstają antykwariaty, galerie i składziki z dziełkami. Bo tak zawsze było w Londynie, Paryżu, Rotterdamie i setkach innych miast europejskich, nawet w bogatym Nowym Jorku – takie miejsca od dawna wpisane są w antykwaryczne mapy miast.

Stare meble, lustra, obrazy świętych i kiczowate sceny z polowań i mnóstwo domowych drobiazgów wszelakiej użyteczności. Te sklepiko-składziki powstały dlatego, bo DESA wciąż jest wierna swej zasadzie, że handluje tylko dziełami sztuki, mając w pogardzie wyroby rzemieślnicze, które z wiekiem nabrały nie tylko patyny ale i nobilitacji.

Sklepiki ze starzyzną rzadko zajmują się sprzedażą komisową. Handlują głównie przedmiotami własnymi lub kupowanymi na pchlich targach. Jeśli jednak właściciel ma myśliwską żyłkę i chce mu się, to najciekawsze okazy pochodzą właśnie z takich polowań. „Jeżdżąc po Polsce, szukam rzeczy dziwnych. Często kupuję przedmioty, nad których przeznaczeniem muszę się później trochę zastanowić. Choć nie zawsze udaje mi się je rozszyfrować.” – zwierzył się reporterce „Rzeczypospolitej” Marek Marlikowski z Komisu-Antyki w Warszawie. W tych małych składzikach rzeczywiście można trafić na przedmioty tyleż cudowne, co zabawne.

Stołeczny Stary Sklep handluje głównie ubraniami z minionych epok i akcesoriami do nich. Sukienki w cenie od 50 do 250 zł. Cylinder można kupić za sto zł. Najdroższe są suknie balowe, zwłaszcza w stylu art deco – nawet 1500 zł. Ciekawie jest w warszawskiej Lirce, która specjalizuje się w nietypowych meblach oraz ich konserwacji. W stołecznych sklepikach ze starociami nie brakuje też kiczowatych obrazków, starych albumów, wózków dla lalek, wachlarzy, wazonów. Ceny jak na Warszawę raczej niewysokie i płynne.

To przyciąga antykwariuszy. Zdarza się, że niektórzy kupują coś tylko po to, żeby zaraz odsprzedać z zyskiem. W masie przedziwnych rzeczy można bowiem znaleźć klasowe rarytasy, które spokojnie mogą stać na półkach niejednego antykwariatu.

Ktoś powiedział, że woli obdarowywać swych bliskich niepotrzebnymi nawet, acz cudownymi starymi drobiazgami, niż kupować im drogie i banalne prezenty. Od takich przypadkowych czasem podarków może się zacząć u kogoś prawdziwa pasja kolekcjonerska. I to będzie dla niego największy prezent.

1904 kosztował 171,5 tys. USD. Najbardziej poszukiwane są misie z brązowego lub ciemnozielonego pluszu. I one, i stylowe porcelanowe lalki kupuje się najczęściej jako drogie i wysmakowane prezenty.

Kolekcjonerów opanowuje fobia – ebonitowa. Telewizor w plastikowej obudowie lub radio w ebonitowej skrzynce – to największy hit. Ta moda dotarła już do nas.

Skarbnica staroci

Skarbnicą staroci wciąż jest Anglia. Największych na wyspach brytyjskich targi odbywają się w dległym o 130 km od Londynu Newark. Tysiące kramów wypełnia niewiarygodna wręcz liczba eksponatów. Nasze zdumienie może wzbudzić jednak to, że nie ma prawie zwiedzających i kupujących. Okazuje się, że właściciele stoisk prowadzą handel wymienny. Za to londyńskie galerie, antykwariaty, a także sklepy i sklepiki ze starociami wzbudzają nasz zachwyt.

W modzie są wciąż pluszowe misie i porcelanowe lalki. Nawet szacowne domy aukcyjne nimi handlują. W londyńskim Christie's prawie stuletni niedźwiadek z roku

Gadające pudła

Stanisław Michno z Łańcuta. Posiada 100 zabytków z lat 1920-1954 i są to prawdziwe radia, bo wszystkie mają oryginalne części. Jest pierwszorzędnym fachowcem i zabytkowe radia z kolekcji sam doprowadził do idealnego stanu. W zbiorach najliczniej prezentowane są wyroby holenderskiego Philipsa. Kolekcjoner szczyci się też polskimi wyrobami Towarzystwa Radiotechnicznego Elektrit z Wilna. Eksportowało swe aparaty na cały świat, w tym radia w wersji tropikalnej. Pan Michno gromadzi swe zbiory od pół wieku, ostatnio zdobył Capello z roku 1937 – jeden z pierwszych radioodbiorników z okrągłą skalą geograficzną mapy Europy. W chwili dostrojenia do poszukiwanej stacji punkt na skali świeci ostrym światłem.

Jak kupować zabytkowe radio? Stanisław Michno radzi, ustalić, gdzie je przechowywano. Producenci, aby uchronić cewki przed korozją, zalewali je woskiem. Ten wosk to przysmak myszy. Warto kupować radia zakurzone i brudne niż byle jak naprawiane w celu łatwiejszej sprzedaży. Pan Michno twierdzi, że największymi wrogami radiowych zabytków są domorośli fachowcy. Na jarmarkach handlarze żądają nieprawdpodobnych cen za kiepski towar. Znawca już za 100 zł kupi sprawnego Pioniera z 1946 r., a pierwszą wersję Agi upoluje za 150. ▶

▸ Zegarki i pocztówki

Najcenniejsze są szwajcarskie omegi, doxy, tissoty lub atlantiki z lat 1920-1950. Zegarki w stalowych kopertach, kupowane w antykwariatach, mają dyskretnie poświadczyć, że ich nowi właściciele odziedziczyli je po dziadku lub ojcu. W domyśle – kimś z dobrego towarzystwa; adwokacie, lekarzu, dyrektorze banku. Do posiadacza takiego zegarka od razu nabieramy zaufania. Tymczasem w antykwariatach złote zegarki są tańsze od stalowych. Staniały też zegarki

kieszonkowe, Patek-Philippe ma cenę od 6000 zł w górę, podczas gdy na rękę – 10.000 zł. Cena zależy od wyglądu i stanu zabytkowego zegarka. Okrągła stalowa omega z lat 50. kosztuje średnio 1500-2000 zł. Ta sama omega w prostokątnej kopercie może być dwa razy droższa. Preferowane są duże zegarki, o średnicy większej od przeciętnej. Ważne, by tarcza się czymś wyróżniała.

Stylizowana rybka na koronce oznacza, że to zegarek wodoszczelny, co kilkadziesiąt lat temu było szczytem techniki. Kosztuje każdy szczegół i dodatkowa funkcja: kalendarz, budzik. Kupując warto zaglądnąć, czy w markowej kopercie jest markowy tzw. werk. Renomowane antykwariaty dają jednak gwarancję.

Coraz większym powodzeniem cieszą się również stare pocztówki. Popyt sprawia, że pojawiają się katalogi i coraz częściej organizowane są wystawy i giełdy. Można tam kupić prawdziwe rzadkości z przełomu XIX-XX stulecia. Niektóre prywatne kolekcje liczą kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt tysięcy widokówek. Zwłaszcza odkrywki (jak je nazywały nasze babki) sprzed roku 1914 cieszą się największym wzięciem. Najważniejsza jest atrakcyjność, poza tym liczy się unikatowość, temat i stan pocztówki.

W tym świecie żyje Marek Sosenko (z lewej), jeden z najbardziej znanych kolekcjonerów

Dla niektórych kolekcjonerów najważniejsze jest nazwisko (znane) nadawcy lub odbiorcy oraz treść korespondencji. Na warszawskiej giełdzie widkówka sprzed 1904 r. z widokiem nadrzecznym z Czerniowców, kosztowała 20 zł. pocztówkę z 1933 r., z królem Sobieskim na koniu w otoczeniu wojska, można było kupić za 3 zł. Międzywojenna widokówka z dworcem kolejowym w Rabce-Zarytem, miała kosztować 20 zł. Na tej samej giełdzie była jednak kolorowa pocztówka z I wojny światowej z widokiem synagogi w Łucku. Właściciel żądał za nią 60 zł. ■

Nie daj się okraść

Nie zdajemy sobie sprawy z wymiernej wartości materialnej przedmiotów, które znajdują się w naszym domu. Postrzegamy je tylko jako rodzinne pamiątki, choć czasem wartość takiej pamiątki przekracza cenę mercedesa. Jak zapewnić im bezpieczeństwo? Każdy wie, że najbezpieczniej żyć jest w tzw. inteligentnym domu, wyposażonym w najbardziej wyrafinowaną elektronikę chroniącą przed intruzem, a jeszcze dodatkowo znajdującym się wewnątrz świetnie strzeżonej enklawy. Nie każdego stać na takie zabezpieczenia. Co ma zrobić posiadacz cennej kolekcji mieszkający w „mrówkowcu" z lat 60., który w swoim skromnym mieszkaniu ma odziedziczone po dziadku obrazy jego przyjaciół – Malczewskiego, Fałata, Kossaka – jak również cenne i antyczne srebro, szkło, porcelanę po babci. Żyje ze skromnej pensji za drzwiami z „tektury", przy niedomykających się oknach, w mieszkaniu, przez które przewija się wiele osób, także przypadkowych. W co powinien się wyposażyć?

Na pewno w solidne drzwi, wyposażone w antywłamaniowe zamki, które tak zostaną osadzone w murze, że nie da się ich łatwo usunąć wraz z futryną. Po drugie, w system alarmowy. Olbrzymia większość potencjalnych włamywaczy zrezygnuje z wejścia do tak strzeżonego mieszkania. Ile to kosztuje? Drzwi ok. 1000 zł, a najprostszy, choć skuteczny system alarmowy, pewnie niewiele więcej. Abonament w firmie ochroniarskiej, która zobowiąże się w ciągu kilku minut zareagować na sygnał systemu, to często ok. 100 zł miesięcznie.

Natomiast prawie za darmo można sporządzić szczegółową inwentaryzację posiadanych dóbr, zaopatrzoną w zdjęcia wykonane zwykłym aparatem fotograficznym z lampą błyskową. Jak bowiem szukać czegoś, co nie wiadomo jak wygląda, a czasem nawet w ogóle nie wiadomo czym jest? Zdjęcia można też zamieścić w „Gazecie Antykwarycznej", w dziale poszukiwania skradzionych obiektów.

Oczywiście ci, których stać na to, mogą jeszcze swoje skarby ubezpieczyć, ale niestety kwota ewentualnego odszkodowania jest uzależniona od tego, jak wysoce ocenimy ubezpieczaną kolekcję. Procentem od tej wyceny jest składka ubezpieczeniowa. Znam jednak osobę, której dobra kwota uzyskana z ubezpieczenia pozwoliła dzielnie psychicznie znieść kradzież. ■

Dr Jerzy Huczkowski, red. naczelny „Gazety Antykwarycznej"

Aleksander Surdej

Globalne ryzyko na stole

Bez międzynarodowego handlu żywnością znacznie uboższa byłaby zawartość naszego stołu i droższa jego zawartość. Prawda rzadko kwestionowana w teorii, w praktyce zawsze wywołuje zażarte spory. Sednem ich są rozbieżności w ocenie skutków zmniejszania barier celnych. Pytanie o to, kto straci, a kto zyska, przesłaniało wszystkie inne kwestie. Światowa Organizacja Handlu (WTO) była więc forum, na którym rządy rozwijających się krajów, domagały się poprawy dostępu do rynku Unii Europejskiej.

Sprawy ceł i protekcjonizmu nie zniknęły zupełnie. Wiele krajów wciąż chroni swój rynek rolny starając się utrzymać minimalny poziom samowystarczalności żywnościowej. Powoli jednak uwagę przyciąga nie kwestia bezpieczeństwa żywnościowego, rozumianego jako udział spożycia krajowej żywności w całości spożycia, lecz bezpieczeństwa żywności, rozumianego jako zdolność do zabezpieczenia się przed chorobami wywoływanymi skażoną żywnością.

Informacje prasowe o fałszowaniu oleju z oliwek w Hiszpanii, o podrabianiu włoskich win, o globalnym rozpowszechnianiu się toksycznych bakterii, o zakażeniu pasz dioksynami w Belgii, o pryszczycy w Korei Płd., i w końcu rozprzestrzenieniu się choroby wściekłych krów na całą Europę, wywołały szok. Odpowiadając na pytanie Eurobarometru, 68% mieszkańców krajów członkowskich UE przyznaje, że są zaniepokojeni sprawą bezpieczeństwa żywności.

Zauważmy, że to bezpieczeństwo jest także jednym z najważniejszych wewnętrznych problemów współczesnych państw: zatrucia pokarmowe zdarzają się nawet wtedy, gdy spożywamy żywność produkowaną lokalnie. W międzynarodowym handlu żywnością problem ten występuje jednak ze szczególną siłą wskutek poważnych rozbieżności w standardach i procedurach kontroli.

To, że w przypadku żywności zasady wolnej konkurencji muszą iść ramię w ramię z troską o najwyższą jakość i bezpieczeństwo, znalazło potwierdzenie w prowadzonych w ramach Światowej Organizacji Handlu negocjacjach na temat liberalizacji handlu żywnością. Oprócz zobowiązań do redukcji ceł, kraje członkowskie WTO podpisały Protokół fitosanitarny, określający minimalne standardy produkcji rolnej, i uchwaliły Codex Alimentarius (Kodeks żywnościowy) – zespół zasad obowiązujących w przypadku produkcji żywności.

Stosowanie się do tych zasad i standardów nie daje całkowitego zabezpieczenia przed zakażeniami. Gdyby celem rządów miało być zapewnienie całkowitego bezpieczeństwa żywności, należałoby natychmiast zamknąć cały przemysł rolno-spożywczy w większości krajów świata.

W działaniach organizacji międzynarodowych, WTO czy Unii Europejskiej, nie idzie o pogoń za chimerą całkowitego bezpieczeństwa, lecz o stworzenie takich procedur, których powszechne stosowanie maksymalizuje stopień

ochrony ludzkiego zdrowia.

Popatrzmy jak wyglądają procedury ostrożnościowe wprowadzane przez kraje Unii Europejskiej w związku z zagrożeniem chorobą szalonych krów, gdyż inne zagrożenia dla bezpieczeństwa żywności muszą być kontrolowane w podobny sposób.

Gąbczaste zwyrodnienie mózgu znane było już od 250 lat i przez długi czas uważano, że występowanie tej choroby jest ograniczone do owiec, kóz i muflonów. Jednakże wprowadzenie w skład karmy dla bydła mączki mięsno-kostnej, która czasami pochodziła z padłych, zawierających śmiercionośne patologiczne białka priony spowodowało, że w 1985 roku odnotowano w Wielkiej Brytanii pierwsze przypadki zachorowań na BSE wśród krów. Bezpośrednią przyczyną wybuchu epidemii choroby szalonych krów była chęć „zagospodarowania" mięsa i odpadów zwierząt, które nie mogły zostać przeznaczone do bezpośredniej konsumpcji oraz chęć oszczędzania na kosztach produkcji karmy.

Ponieważ w owym czasie nie sposób było ustalić skąd pochodzi zakażone mięso, władze Wielkiej Brytanii mogły zdecydować się na eliminację całej populacji bydła. Kosztowałoby to około 12-15 miliardów funtów, lecz skutecznie zminimalizowało ryzyko przeniesienia choroby. Jednakże ówczesny rząd Margaret Thatcher nie zdecydował się na takie działania gdyż, jak to stało się dziesięć lat później, każdemu farmerowi musiano by wypłacić 1000 funtów rekompensaty za każdą usuniętą sztukę bydła. Zakaz karmienia bydła mączką kostno-mięsną wprowadzono dopiero trzy lata później, i do 1990 roku eksportowano ją do kontynentalnej Europy.

Tragiczny wymiar choroby polega na tym, że początkowo większość naukowców wykluczała możliwość przenoszenia jej z bydła na ludzi. Dopiero później – dla wielu ludzi zbyt późno – po potwierdzeniu związku między BSE a spotykanym u ludzi wariantem choroby Creutzfeldta-Jakoba, opinia mniejszości naukowców stała się podstawą działań władz publicznych.

fot. FORUM

W odpowiedzi na obawy ludzi i w trosce o przywrócenie zaufania konsumentów do wołowiny, Unia Europejska podjęła działania, które tworzyć mają europejski system kontroli bezpieczeństwa żywności. Do zakazu karmienia mączką mięsno-kostną doszły nakazy testowania bydła według grup ryzyka na obecność prionów i testowania mięsa przeznaczonego do spożycia, oraz nakaz znakowania mięsa, mający dać konsumentom gwarancję pochodzenia mięsa: rozpoczynając od farmy a kończąc na supermarketach i sklepach mięsnych.

Polska do tych działań musi się przyłączyć nie dlatego, że pragnie być członkiem UE, lecz dlatego, że są one zgodne z procedurami ostrożnościowymi. Nasze rządy czynią to zbyt późno: dopiero w listopadzie 2000 roku wprowadzono zakaz importu kostki mięsno-mącznej (przed embargiem, do 400 tys. ton rocznie), a od końca 2001 roku na szerszą skalę prowadzone są testy rzeźnego bydła.

Nie wiadomo czy wywołana BSE choroba Creutzfeldta-Jakoba przybierze rozmiary epidemii. Do końca 2001 roku zachorowało na nią w całej Europie około 100 osób. Co najmniej kilkunastoletni okres inkubacji sprawia, że możemy mieć do czynienia z odłożoną w czasie katastrofą, która przyniesie śmierć 140 tysiącom, a może nawet 10 milionom ludzi.

Ryzyko choroby Creutzfeldta-Jakoba nie jest prawdopodobnie większe niż ryzyko śmierci w wypadku drogowym. Rządy muszą więc nie tylko kontrolować ryzyko, ale informować o nim tak, aby nie wywoływać paniki.

Międzynarodowy handel żywnością jest testem zaufania do wewnętrznych procedur kontroli żywności w innych państwach. Bez współpracy zawartość naszego stołu jadalnego ponownie zubożeje i podrożeje.

Joanna Polak

Miłość i batalistyka

W wypożyczalniach wybór ostatnio coraz większy. Półki z komedią to prawdziwy róg obfitości, podobnie jest w przypadku sensacji, filmów psychologicznych i horrorów. Na początek proponuję obejrzeć zeszłoroczny przebój naszych kin – „Pearl Harbour". Historia dwóch przyjaciół, którzy przez całe życie szli ramię w ramię, wyciśnie z oka niejedną łezkę. Realizatorzy filmu starali się połączyć

melodramatyczną fabułę z obrazem wojennego poświęcenia i patriotyzmu. Widowiskowe sceny nalotów powietrznych przeplatają się więc z prywatnych życiem bohaterów. W filmie występuje czołówka amerykańskich aktorów młodego pokolenia: Ben Affleck, Josh Hartnett i Kate Beckinsale.

Warto podglądnąć perypetie typowego, amerykańskiego małżeństwa. Polski dystrybutor nadał filmowi tytuł „Tylko miłość". Największym atutem filmu jest obsada. Bruce Willis jak i Michelle Pfeiffer sprawdzili się wielokrotnie jako zmęczeni szarą rzeczywistością bohaterowie. Historia jest banalna, ale tkwi w niej coś, co nie pozwala oderwać się od fabuły. Po piętnastu latach małżeństwa okazuje się, że rodzinne szczęście jest w zasadzie oparte na grze pozorów. Aby naprawdę przekonać się o własnych uczuciach, potrzebny jest szok w postaci nagłego rozstania, który przywróci bohaterom wiarę w siłę miłości. Na szczęście wszystko kończy się optymistycznie.

Na koniec coś dla zwolenników polskiego kina i to w najlepszym wydaniu. „Konopielka" Edwarda Redlińskiego stała się już klasyką literatury, a film nakręcony na podstawie książki, na stałe wszedł do kanonu naszych osiągnięć filmowych. Historia wiejskiego gospodarza zakochanego w „miastowej" nauczycielce bawi, a jednocześnie zasmuca i zmusza do zastanowienia się nad własnym stosunkiem do życia. Poprzez zastosowanie czarno-białej taśmy, fabuła nabiera specyficznego, nierzeczywistego i archaicznego wymiaru. Dobrze by było, gdyby „Konopielka" przestała być szkolną lekturą, a stała się dla odbiorcy czymś w rodzaju zachęty do refleksji nad ludzkim losem.

Premiery

„Tożsamość Bourne'a" Film zrealizowany na podstawie znakomitej powieści Roberta Ludluma. Bohater, uratowany od śmierci przez załogę małej, rybackiej łodzi, poszukuje własnej tożsamości. Nie pamięta kim jest, jak się nazywa i odkrywa, że śledzą go ludzie, którzy okazują się płatnymi mordercami. Reżyseria: Doug Liman, obsada: Matt Damon, Franka Potente.

„Skok" Zapowiada się na jeden z lepszych filmów sensacyjnych sezonu. Bohater, aby przekonać się o lojalności własnego wspólnika, wysyła na akcję swojego siostrzeńca. Wynikają z tego nieprzewidziane okoliczności. Reżyseria: David Mamet, obsada: Gene Hackman, Danny de Vito.

„Był sobie chłopiec" Opowieść o nieuleczalnie nieodpowiedzialnym facecie, który, aby zdobyć kobietę, zapisuje się do grupy pomocy samotnym rodzicom. Wymyśla sobie fikcyjnego syna i tu zaczyna się cała lawina nieporozumień i katastrof. Hugh Grant świetnie sprawdza się w roli niepoważnego lekkoducha. Reżyseria: Paul Weitz, Chris Weitz, obsada: Hugh Grant, Toni Colette.

Joanna Polak

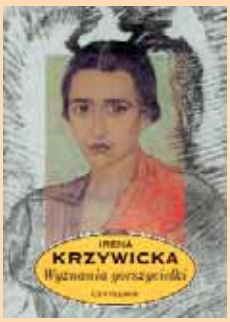
Fantazja, kuchnia i zgorszenie

Gene Brewer „K-Pax”. Doskonale opowiedziana historia tajemniczego pacjenta szpitala psychiatrycznego. Pod opiekę doktora Brewera trafia któregoś dnia niezwykle dziwaczny osobnik, nazywający siebie protem. Twierdzi, że pochodzi z planety K-Pax, znajdującej się kilka milionów lat świetlnych do Ziemi. Niespodziewanie dla wszystkich, „przybysz” staje się remedium na większość beznadziejnych przypadków. Obietnica podróży na K-Pax działa na bywalców oddziału psychiatrycznego jak balsam. Nagle najbardziej skomplikowane umysły wracają do normalności. Nawet doktor Brewer daje się ponieść magii charyzmatycznego prota. Autor tak umiejętnie prowadzi narrację, że pozostawia każdemu czytelnikowi możliwość własnej interpretacji faktów. Każdy z nas może się przekonać, czy jest skłonny dać się ponieść fantazji. Pytanie, czy prot jest jedynie nieszkodliwym wariatem, czy może przybyszem z innego, piękniejszego świata, może stać się miarą racjonalizacji naszego umysłu. *Gene Brewer: K-Pax. Znak. Kraków 2002.*

Aniela Rubinstein „Kuchnia Neli”. Jedna z najciekawszych, a jednocześnie najbardziej popularnych książek o tematyce kulinarnej. Aniela Rubinstein – żona Artura Rubinsteina, jest znana w świecie jako doskonała kucharka i organizatorka przyjęć. Pierwsze wydanie „Kuchni Neli” cieszyło się taką popularnością, że błyskawicznie zniknęło z półek księgarskich. Na szczęście teraz mamy możliwość zaopatrzenia się w drugie wydanie. Na miłośników dobrej kuchni czeka mnóstwo ciekawych przepisów, okraszonych anegdotami i spostrzeżeniami autorki. Momentami tekst staje się esejem poświęconym bigosowi, makaronowi czy blinom. Tę wyjątkową książkę kucharską można przeczytać „od deski do deski”, czyniąc z niej nawet lekturę do poduszki. Jest również okazja, aby ulepszyć i urozmaicić swój sposób gotowania za pomocą kilku bardzo prostych i przydatnych rad. Kiedy się z nich skorzysta, nawet niedoceniane dotychczas jajka, staną się bardzo wyrafinowaną i bogatą w smak potrawą.

Aniela Rubinstein: Kuchnia Neli. Muza. Warszawa 2002.

Irena Krzywicka „Wyznania gorszycielki”. Przygotowane przez Agatę Tuszyńską wspomnienia „naczelnej” gorszycielki przedwojennej Polski. Irena Krzywicka zasłynęła jako nieugięta propagatorka praw kobiet. Opinię publiczną oburzała śmiałymi wypowiedziami na temat edukacji seksualnej i aborcji. Największym jednak przyczynkiem do złej sławy był nieskrywany romans z Boyem-Żeleńskim. Pomimo tego, że obydwoje pozostawali w związkach małżeńskich, byli jedną z najgłośniejszych par dwudziestolecia międzywojennego. Książka daje nam możliwość poznania jednego z najbardziej oryginalnych umysłów epoki. Widzimy więc Krzywicką – artystkę, publicystkę, żonę, matkę i partnerkę Boya. Dla wielbicieli literatury wspomnieniowej „Wyznania gorszycielki” będą nie lada gratką. O tym, że książka cieszy się niezwykłą popularnością świadczy fakt, że do księgarń trafiło właśnie piąte wydanie.



Irena Krzywicka: wyznania gorszycielki. Czytelnik. Warszawa 2002.

Tekst i zdjęcia: Tomasz Zieja

Duży kawałek lądu

Nie dotarłem do Uluru (Ayers Rock), najsłynniejszej czerwonej skały świata, nie nurkowałem na Wielkiej Koralowej Rafie w Queensland. Mimo to nawet nie zauważyłem, kiedy minęły trzy tygodnie w małym miasteczku Maclean w Nowej Południowej Walii. Wróciłem oczarowany australijską „prowincją".

Pryskają jedne mity, potwierdzają się inne wyobrażenia wywiezione z Europy. Nie obronił się pierwszy mit: Australii – kraju spalonego słońcem, ziemi pustynnej. W okolicach Maclean słońca nie brakuje, ale w kwietniu (tamtejszej jesieni) ogrzewa ono niekończące się łany żywej zieleni trzciny cukrowej, kwitnące drzewa oszałamiająco pachnącej frenchjapanise, rozległe sady. Dolegliwości upału łagodzi bliskość olbrzymiej rzeki Clarence, jak i nieodległego oceanu.

Potwierdzenie znalazł mit drugi – Australia to naprawdę duży kawałek lądu. Na wyprodukowanej dla potrzeb turysty pomniejszonej replice australijskiego znaku drogowego (charakterystyczny żółty kwadrat) widnieje drewniana sławojka na świeżym powietrzu – nazwana pieszczotliwie „outback dunny" i dystans dzielący od niej zbłąkanego przechodnia w potrzebie – 240 km. Ten niewinny żarcik najlepiej oddaje tutejsze dystanse. Wyprawa do rodziny na terenie tego samego stanu to często podróż jedno-, dwudniowa.

Nawet tam, gdzie warunki bytowania dalekie są od Arkadii, a często i bezwzględne, mieszkańcy Australii mają bardzo „proekologiczne" nastawienie. Takie naturalne katastrofy, jak olbrzymie pożary buszu szalejące w okolicach Maclean w ostatnie Boże Narodzenie, dla Europejczyka stanowią sensacyjny, tragiczny news. Dla Australijczyków znajdują zgodne z logiką przyrody wytłumaczenie. Busz potrzebuje odnowy. Po trzech miesiącach od pożaru znaczna część drzew wciąż przygnębia czarnymi gałęziami, ale już z konarów innych pączkują zielone pędy. Kilka dni i pędy zmieniają się w małe gałązki. Zieleni się trawa. Wracają ptaki, zwierzęta. Busz odżywa.

„Najbardziej szkoda dzikich koników. Po pożarze ratownicy znaleźli

ich kości. Widocznie nie udało się im wydostać z płomieni" – mówi z żalem starsza pani, od której wynajmowałem mieszkanie.

Minęły czasy, gdy farmerzy masowo przerzedzali populację wszystkiego, co ruszało się w obrębie ich ogrodzenia, a nie przypominało krowy czy owcy. Tylko w jednym miejscu spotkałem żółte tablice ostrzegawcze: „Posiadłość prywatna. Przechodnie zostaną zastrzeleni!", ale zapewne ostrzeżenie nie dotyczyło gatunków chronionych australijskiej fauny.

Farmerzy coraz częściej mówią, co kilka lat temu było nie do pomyślenia, o problemie zasolenia gleby, wynikłym z chciwego poszerzania gruntów ornych, wycinki drzew. Wydaje się też, że na dobre zawiesili wojenne tomahawki w wojnie z kangurami, traktowanymi niegdyś jako konkurencja dla bydła. W kilku miejscach widziałem stada kangurów, pasące się w pokojowej koegzystencji ze stadami olbrzymich, sprowadzonych z Indii, sucholubnych bawołów. Pierwsze dostrzeżone przeze mnie kangurze plemię pożywiało się najspokojniej w świecie na... polu golfowym. Te mniej skore do bliskich kontaktów z obcymi, największe, czerwone, kicały, balansując na mięsistych ogonach, inne – zwłaszcza mniejsze, za odpowiednią kompensatą, dały się bez problemu pogłaskać.

Obsesyjną miłość mieszkańców Piątego Kontynentu do natury najlepiej widać w trosce o zachowanie czystości. Nie spotkałem dotąd tak czystego kraju, a jakby nie patrzeć jest przecież co sprzątać – powierzchnia całkowita Australii wynosi 7 686 850 kilometrów kwadratowych. Trochę więcej niż Europy. Zaprzyjaźniona starsza Australijka na porannym joggingu schyliła się dwa razy, by podnieść niewielki papierek. Więcej nie było potrzeby. Nic dziwnego – tu przecież urodził się ruch „Sprzątanie Świata".

Dzięki schludności tubylców tutejsze plaże pozostają nie tylko urodziwe, ale i nadzwyczaj czyste. Nawet bezruch plażowy nie wydaje się nudny. Cóż dopiero, gdy atrakcji na nich tyle, na ile niezmierzony i zmienny jest ocean. Każdy odcinek plaży wygląda inaczej. Inne kolory skał, kamieni wyrzucanych na brzeg przez fale. Inne muszle zbieram na plaży w Sandon, inne w Red Rock, a jeszcze inne w samym Brooms Head. Każdy fragment wybrzeża wygląda każdego dnia inaczej. A to fale naniosą w sztormową noc ławicę meduz o konsystencji galarety, a to tysiące małych kamieni, inkrustujących piasek wybrzeża, a to kolonię wodorostów... Tam, gdzie jeszcze wczoraj w południe przechodziłem suchą nogą, dziś o świcie, wysokie fale cierpliwie rzeźbią kolorowe głazy, linię brzegu. W zagłębieniach w skałach, gdzie pozostaje woda w czasie odpływu, oglądam ławice małych, kolorowych rybek, schwytanych na kilka godzin w pułapkę. Do następnego przypływu.

Nie dopytywałem o statystyki osób chorych na depresję. Mnie osobiście tamtejsi ludzie, bujna natura, tudzież przyjazny klimat nastrajały do porannej pobudki z optymistycznym: „G'day Australia", „Dzień dobry Australio!"

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Woda życia i zdrowia

Wodę czczono z dawien dawna, wykonując z jej pomocą liczne zabiegi o charakterze magiczno-oczyszczającym na pojednanie z nieokiełznanymi mocami. W lustrze wody można było się przejrzeć i czegoś o sobie dowiedzieć. Powodzenie zwiastowało krystalicznie czyste odbicie wizerunku. Niepowodzenie, czy wręcz nieszczęście – odbicie zakłócone, pofałdowane, niewyraźne. Woda oczyszczała, leczyła ciało i dawała energię. Dlatego w czasie wakacyjnych wędrówek korzystajmy jak najwięcej z jej dobroczynnych właściwości.

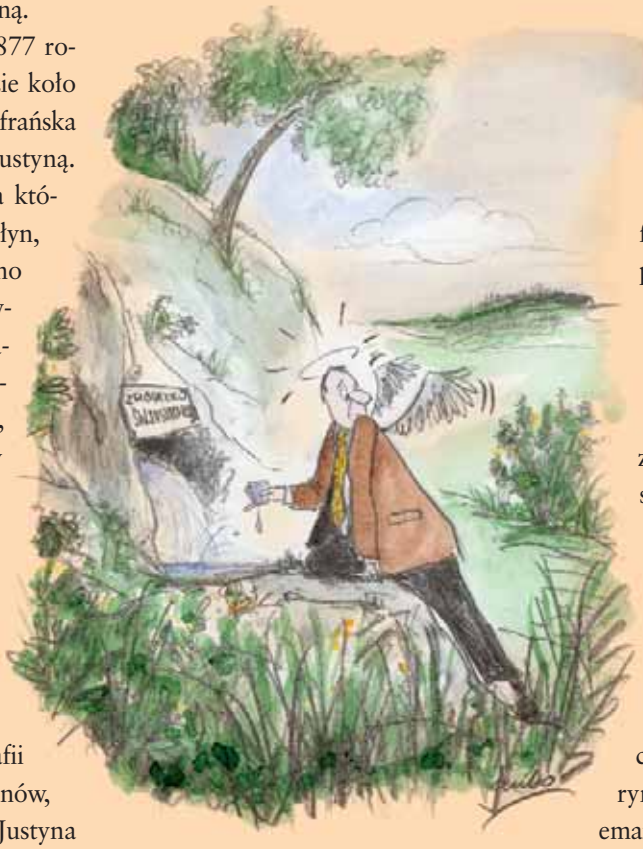
Jednym z najbardziej niezwykłych miejsc mocy na Podlasiu jest Święta Woda, położona niedaleko Wasilkowa. Źródełko, któremu ta miejscowość zawdzięcza swoją nazwę, cieszyło się sławą prawdziwego cudu od niepamiętnych czasów. Kiedy prawie trzy wieki temu niewidomy szlachcic Bazyli Popiernik odzyskał wzrok po przetarciu oczu wodą pochodzącą z tego źródełka, postanowił wznieść tu kaplicę. Wieść o cudownym uzdrowieniu rozniosła się szybko po całej wschodniej Rzeczypospolitej. W roku 1719 kaplicę poświęcił metropolita unicki. Święta Woda stała się ośrodkiem kultowym nie tylko unitów, ale i prawosławnych, a od 1921 roku również i katolików. W XX wieku zmodernizowano istniejące ujęcie wody, zbudowano grotę i umieszczono w niej figurę Matki Boskiej. Przeprowadzone badania radiestezyjne potwierdziły wysokie wartości bioenergetyczne tamtejszej wody.

Mamy w Polsce nasze własne lokalne Lourdes, o którym wiedzą stosunkowo nieliczni. Jest nim zagadkowe źródło niedaleko Polkowic, w gminie Radwanice we wsi Jakubów na Dolnym Śląsku, którego woda ma niewytłumaczalne, uzdrawiające właściwości. Wieś nazwana została tak od św. Jakuba, który niegdyś tu przebywał, a że nie jest to tylko legenda, świadczą zapisy znajdujące się w archiwach kościoła parafialnego, wybudowanego jeszcze w średniowieczu. Rozpościera się tu bujna, zielona enklawa przyrodnicza. W jej centrum pobłyskuje niewielkie źródełko, którego niewątpliwe właściwości lecznicze nie dają się w żaden sposób racjonalnie wyjaśnić. Badania przeprowadzone przez ekspertów nie przyniosły żadnych rewelacji. Ot, woda ma nieco podwyższoną ilość potasu i nic ponadto. A jednak okoliczna ludność dość często odwiedza źródełko, wierząc w jego leczniczą moc. I rzeczywiście. Liczne przykłady świadczą, że chorym po wypiciu tutejszej wody poprawiał się wzrok, wzmacniały nogi, okaleczonym szybko goiły się rany, a bezpłodne kobiety zachodziły w ciążę. Lokalna przypowieść mówi o św. Jakubie, który – przebywając w tych okolicach – pragnął odpocząć w nieckowatej, zielonej i chłodnej przestrzeni, a przy okazji ugasić pragnienie z płynącego nieopodal źródełka. Uczyniwszy to, wypowiedział słowa: – Odtąd źródełko będzie miało właściwości uzdrawiające, zatem na chwałę Bożą należy wybudować tu kościół.

I tak też się stało. Ta zielona niecka, zlokalizowana na terenach nizinnych, charakteryzuje się mikroklimatem górskim. Nawet jeśli wokół panuje upał i susza, tam zawsze jest chłodno i wilgotno. Źródełko w Jakubowie odwiedzają licznie radiesteci, bioenergoterapeuci i inni adepci wiedzy tajemnej, którzy twierdzą, że mamy tu do czynienia z miejscem szczególnie podatnym na oddziaływanie promieni kosmicznych, które kumulują się tu ze względu na specyficzną konfigurację geologiczną.

Jest wieczór 27 czerwca 1877 roku. Z kaplicy w Gietrzwałdzie koło Olsztyna wychodzi Anna Szafrańska z dziewięcioletnią córka Justyną. Kierują się w stronę lasu, za którym leży wioska Nowy Młyn, gdzie mieszkają. „Czekaj no matulu – mówi raptem dziewczynka – aż zobaczę, co to takiego białego jest na drzewie". Obie nie mają pojęcia, że będą jeszcze setki razy opowiadać tą historię.

Mała nie daje się odciągnąć od drzewa. Twierdzi, że widzi na nim piękną panią otoczoną wielką jasnością. Następnego dnia pod tym samym drzewem stała Justynka i inne dzieci. W parafii trwała uroczystość jej patronów, świętych Piotra i Pawła. Justyna znów widziała piękną panią, której anieli znieśli z nieba dzieciątko. To samo zobaczyła jej koleżanka, o 3 lata starsza Basia Samulowska. Widzenia powtarzały się przez dwa miesiące. Piękna pani sama powiedziała dziewczynkom, że jest Najświętszą Marią Panną i kazała im wezwać ludzi do odmawiania różańca i odprawiania pokuty za grzechy. Ostatniego dnia wizji spod drzewa, na którym dzieci widziały Maryję, trysnęło źródełko. Justyna i Basia przekazały polecenie samej Matki Bożej. „Chorzy, którzy napiją się tej wody albo obmyją w niej bolące miejsce, zostaną uzdrowieni, jeśli tylko będą głęboko wierzyć". Skrzętnie przechowywana w gietrzwałdzkiej parafii księga łask i uzdrowień otrzymanych za przyczyną Najświętszej Marii Panny, to fascynująca lektura. W kronice gietrzwałdzkiej są też zapisy i podziękowania od osób, które doznały uzdrowienia duchowego.



Zwłaszcza uzależnieni od alkoholu twierdzą, że modlitwa wspomagająca działanie leczącej wody ma w tym miejscu ogromną moc.

Z wyglądu jezioro jak jezioro. Zarośnięte brzegi, ryby, ptactwo. Jak wszędzie. Leży ponad dziesięć kilometrów od Włodawy. Jest najwyżej położonym jeziorem na Kaszubach i jednym z najczystszych. Nie wpada do niego żadna rzeczka. Zasila je źródło, które bije gdzieś z jego dna, najprawdopodobniej na samym środku. Wytwarza wokół siebie niepowtarzalną aurę, wspaniały mikroklimat. Jest zbiornikiem niezwykłej energii. Niektórzy twierdzą, że emituje jakieś tajemnicze promieniowanie, że kilka godzin spędzonych na jego brzegu może zastąpić kilkutygodniowy urlop. „Te wody uzdrawiają i hartują chorowite dzieci" – twierdzą rodzice. Od wczesnej wiosny do późnej jesieni przywożą tu swoje pociechy i pozwalają im taplać się do woli w jeziorze. Radiesteci potwierdzają, że Jezioro Białe nie jest zwykłym jeziorem. Po dokonaniu pomiarów okazało się, że miejsce to w niezwykły sposób emanuje falami bieli, która wyjątkowo pozytywnie i uzdrawiająco działa na człowieka.

Jezioro to posiada jeszcze jedną ciekawą osobliwość. 80% kamieni wyrzucanych z dna na brzeg to niezwykle skuteczne naturalne odpromienniki, które likwidują negatywne oddziaływanie cieków wodnych. Z pozoru są to najzwyklejsze otoczaki, ale tylko z pozoru, bowiem to najprawdziwsze dary czakramu, czyli miejsca, w którym ogniskują się pozytywne emanacje Ziemi.

Nikt nie zaprzeczy, że święta woda z Lourdes czy innych świętych źródeł, rzek i jezior, mimo swej chemicznej zwyczajności, zawiera tajemnicze boskie pierwiastki, dzięki którym chorzy rzucają kule, słabi odzyskują siły, a bezpłodne kobiety stają się matkami. I choć nad fenomenem tego zjawiska zastanawiali się eksperci najrozmaitszych dziedzin wiedzy – w pełni racjonalnego wytłumaczenia nadal brak.

Ceny

SEICENTO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
899 YOUNG	**187.110.1**	**899/39**	**138**	**6,1**	**3- drzwiowy**	**22.050,00**
899 FUN	**187.610.1**	**899/39**	**138**	**6,1**	**3- drzwiowy**	**23.310,00**
899 BRUSH	**187.711.1**	**899/39**	**138**	**6,1**	**3- drzwiowy**	**23.400,00**
1108 SCHUMACHER	**187.490.1**	**1108/54**	**150**	**6,2**	**3- drzwiowy**	**29.700,00**
1108 SX	**187.240.0**	**1108/54**	**145**	**5,8**	**3- drzwiowy**	**26.100,00**

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.420,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi dla wers. 180 zł 4.230,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg dla wersji 180 zł 7.290,00 • 09 - ABS zł 2.835,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.600,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 495,00 • 030 - Przyciemniane szyby atermiczne zł 225,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 270,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 405,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 1.080,00 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 153,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 315,00 • 197 - Fartuchy przeciwbłotne kół tylnych zł 90,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 891,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.700,00 • 213 - Autoalarm zł 1.215,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 450,00 • 313 - Autoradio zł 1.125,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 855,00 • 399 - Dach otwierany elektrycznie - długi zł 1.800,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.260,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.215,00 • 564 - Radio z CD zł 1.395,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 256,50

UNO

1,0 ie S FIRE	**158.905.2**	**1000/46**	**140**	**6,3**	**5-drzwiowy**	**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**	**23.130,00**

• 003 - Urządz. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.420,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.230,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.290,00 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.717,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 171,00* • 210 - Lakier metal. zł 891,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 1.305,00

**dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2*

PUNTO

nowa gama 2002						
1,2 S	**188.010.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**26.910,00**
1,2 ACTIVE	**188.510.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**30.510,00**
1,2 16v ACTIVE	**188.513.2**	**1242/80**	**172**	**6,0**	**3-drzwiowy**	**33.120,00**
1,2 SOUND	**188.120.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**33.030,00**
1,2 16V SOUND	**188.123.2**	**1242/80**	**172**	**6,0**	**3-drzwiowy**	**35.280,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.210.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**33.030,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.213.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**3-drzwiowy**	**35.280,00**
1,2 8v CLASS	**188.220.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**3-drzwiowy**	**33.030,00**
1,2 16v EMOTION	**188.313.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**3-drzwiowy**	**39.330,00**
SPORTING SG	**188.616.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**3-drzwiowy**	**46.530,00**
HGT	**188.718.2**	**1747/130**	**205**	**8,3**	**3-drzwiowy**	**50.130,00**
1,2 S	**188.040.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**27.810,00**
1,2 ACTIVE	**188.510.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**31.770,00**
1,2 16v ACTIVE	**188.543.2**	**1242/80**	**172**	**6,0**	**5-drzwiowy**	**34.020,00**
1,9 D ACTIVE	**188.541.2**	**1910/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**39.870,00**
1,9 JTD ACTIVE	**188.547.2**	**1910/80**	**172**	**6,0**	**5-drzwiowy**	**43.560,00**
1,2 8v DYNAMIC	**188.240.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**33.930,00**
1,2 16v DYNAMIC	**188.243.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**5-drzwiowy**	**36.180,00**
1,2 CLASS	**188.260.2**	**1242/60**	**155**	**5,7**	**5-drzwiowy**	**33.930,00**
1,2 16v EMOTION	**188.343.2**	**1242/80**	**165**	**6,7**	**5-drzwiowy**	**40.230,00**

• 003 - Urządz. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.442,50 • 003/636 - Urządz. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.230,00 • 003/634/636 - Urządz. dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.335,00 • 008 - Sterowanie zdalne otwier./zamyk. zł 405,00 • 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regul. układ kierow. + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dodat. reflektory p. mgielne zł 585,00 • 112 - Wspomag. elektr. kierownicy zł 1.710,00 • 195 - Tylna kanapa dzielona zł 360,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.485,00 • 315 - Radio z CD zł 1.620,00 • 386 - Wbud. nawigator zł 5.535,00 • 400 - Dach otwierany elektr. zł 1.980,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 1.080,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb boczn. drzwi przed. + zamek centralny zł 1.350,00 • 431 - Felgi alumin. + poszerz. opony zł 1.485,00 • 451 - Autoradio kasetowe Blaupunkt Hi-Fi zł 1.260,00 • 472 - System nawig. bazowy zł 4.950,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszki boczne zł 990,00 • 543 - Trzeci zagłówek i 3. pas bezp. zł 450,00 • 564 - Radio z CD zł 1.845,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.147,50 • 614 - Boczne poduszki pow. i chron. głowę zł 1.890,00 • 724 - Pack Sporting zł 1.890,00 • 751 - Kit Abarth zł 2.880,00 • 802 - Kolory sportowe zł 495,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 324,00 • 923 - Spoiler zł 540,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 238,50

SAMOCHODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 19 kwietnia 2002 r.
Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku
Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND						
PALIO WEEKEND 1,2 EL	**173.262.2**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**34.830,00**
PALIO WEEKEND 1,2 16v EL	**173.263.2**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**36.630,00**
PALIO WEEKEND 1,2 16v HL	**173.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**40.050,00**
PALIO WEEKEND 1,6 16v HL	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**42.660,00**

• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.305,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbudowane radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00

ALBEA

1,2 16v EL	**172.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
1,2 16v EL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.820,00**
1,2 16v EL	**172.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**4-drzwiowy**	**38.430,00**

• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbud. radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00

BARCHETTA

NAXOS 1,8	**183.500.0**	**1747**			**2-drzwiowy**	**70.200,00**

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

DOBLÒ

1,2 Bz SX	**119.510.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**38.790,00**
1,6 16v SX	**119.511.0**	**1596/103**	**168**	**8,8**	**4-drzwiowy**	**42.750,00**
1,9 D SX	**119.512.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**5-drzwiowy**	**44.100,00**
1,6 16v ELX	**119.711.0**	**1596/103**	**168**	**8,8**	**5-drzwiowy**	**45.360,00**
1,9 D ELX	**119.712.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**46.710,00**
1,9 JTD ELX	**119.713.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**49.950,00**
1,6 16v Malibu	**119.811.0**	**1596/103**	**168**	**8,8**	**5-drzwiowy**	**55.440,00**
1,9 JTD Malibu	**119.813.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**60.030,00**

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Reg. szerokość kolumny kier. zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.260,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna lampa podn. do góry zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 297 - Siedz. przed.z reg. zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przes. dach zł 1.395,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy p.błotne przed. zł 180,00 • 833 - Przyst. do telefonu zł 288,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00

MULTIPLA

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

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

STILO

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2 16v ACTUAL	192.300.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	41.040,00
1,6 16v ACTUAL	192.301.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	44.910,00
1,9 JTD 80 ACTUAL	192.307.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	49.410,00
1,2 16v ACTIVE	192.310.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	44.910,00
1,6 16v ACTIVE	192.311.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	47.250,00
1,9 JTD 80 ACTIVE	192.317.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	51.750,00
1,9 JTD 115 ACTIVE	192.318.0	1910/115	192	5,3	3-drzwiowy	55.350,00
1,6 16v DYNAMIC	192.321.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	49.050,00
1,8 16v DYNAMIC	192.322.0	1747/133	202	8,0	3-drzwiowy	52.650,00
1,9 JTD 115 DYNAMIC	192.328.0	1910/115	192	5,3	3-drzwiowy	58.140,00
2,4 20v ABARTH	192.334.0	2446/170	215	9,7	3-drzwiowy	75.870,00
1,2 16v ACTUAL	192.500.0	1242/80	172	6,3	3-drzwiowy	42.750,00
1,6 16v ACTUAL	192.501.0	1596/103	185	7,3	3-drzwiowy	46.620,00
1,9 JTD 80 ACTUAL	192.507.0	1910/80	172	5,4	3-drzwiowy	51.120,00
1,2 16v ACTIVE	192.510.0	1242/80	172	6,3	5-drzwiowy	46.620,00
1,6 16v ACTIVE	192.511.0	1596/103	183	7,5	5-drzwiowy	48.960,00
1,9 JTD 80 ACTIVE	192.517.0	1910/80	172	5,4	5-drzwiowy	44.460,00
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 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 630,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.050,00 • 108 - Felgi alum. 15" zł 900,00 • 140 - Atomat. klimatyzacja dwustrefowa zł 5.850,00 • 140 - Atomat. klimatyzacja dwustrefowa (dopłata do OPT 025) zł 1.800,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.340,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 5.400,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 230 - Reflektory ksenonowe zł 2.700,00 • 245 - Skórzana kierownica z 6 przyciskami zł 540,00 • 256 - Pojemnik CARGO w bagażniku zł 135,00 • 278 - 2 zintegr. foteliki dziecięce zł 900,00 • 295 - Sidzenie pasaż. składane w stolik zł 315,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 405,00 • 350 - Pakiet zimowy 1.080,00 • 392 - ESP – kontrola stabilności pojazdu zł 2.250,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie 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 aluminiowe i poszerzone opony 215/45/17 zł 2.700,00 • 454 - Regulacja wysok. siedzenia pasaż. zł 315,00 • 469 - Siedzenia tylne pochylane i przesuw. niezależnie zł 1.170,00 • 501 - Elektr. sterowane siedzenia przednie z funkcją pamięci zł 3.240,00 • 510 - Tylne poduszki boczne zł 1.350,00 • 547 - Radio z CD mp3 sterow. głosem/dop. do radia kaset. zł 900,00 • 564 - Radio z CD/dopłata do radia kaset. zł 450,00 • 565 - Zmieniacz CD w schowku przed pasażerem zł 1.260,00 • 579 - Easy Go zł 1.530,00 • 711 - Sterowanie głosem systemem audio zł 900,00 • 718 - System Hi-Fi z subwooferem zł 1.350,00 • 802 - Lakier sportowy zł 540,00 • 904 - System CONNECT NAV z wyświetl. kolorowym 7.200,00 • 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
Weekend JTD 110 ELX	185.914.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	58.950,00

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 414,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 675,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.365,00 • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy zł 585,00 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 675,00 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.125,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 990,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.620,00 • 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 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 360,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna 1.260,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.340,00

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
SEICENTO VAN						
1100 MPI	**287.970.1**	**1108/54**	**145**	**5,6**	**3-drzwiowy**	**23.310,00**
	• 025 - Klimatyzacja zł 3.600,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 495,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 225,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 270,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 405,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.395,00 • 213 - Autoalarm zł 1.215,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 450,00 • 313 - Autoradio zł 1.125,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.215,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.215,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 256,50					
PUNTO VAN						
1,2 Bz	**288.830.0**	**1242/60**	**155**	**5,7**		**30.690,00**
1,9 D	**288.831.0**	**1910/60**	**155**	**5,7**		**37.710,00**
	• 009 - ABS zł 1.980,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 495,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 585,00 • 104 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 585,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.710,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 414 - Radio samochodowe zł 1.080,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 524 - Zaślepka w kolorze samochodu zł 585,00 • 526 - Zaślepka okien bocznych zł 405,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 238,50					
DOBLÒ CARGO						
1,2	**223.110.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**38.250,00**
1,2 przeszklony	**223.210.0**	**1242/65**	**142**	**7,7**	**3-drzwiowy**	**39.330,00**
1,9 D	**223.112.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**43.380,00**
1,9 D przeszklony	**223.212.0**	**1910/63**	**141**	**7,2**	**3-drzwiowy**	**44.460,00**
1,6 16v SX	**223.311.0**	**1596/168**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**44.910,00**
1,9 D SX	**223.312.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**45.990,00**
1,9 JTD SX	**223.313.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**49.680,00**
1,6 16v SX przeszklony	**223.411.0**	**1596/168**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**45.990,00**
1,9 D SX przeszklony	**223.412.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.070,00**
1,9 JTD SX przeszklony	**223.413.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**50.760,00**
Combi 1,6 16v SX	**223.611.0**	**1596/168**	**168**	**8,6**	**4-drzwiowy**	**45.810,00**
Combi 1,9 D SX	**223.612.0**	**1910/63**	**141**	**7,7**	**4-drzwiowy**	**47.250,00**
Combi 1,9 JTD SX	**223.613.0**	**1910/100**	**168**	**6,4**	**4-drzwiowy**	**50.580,00**
	• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Regul. wys. kolumny kierownicy zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.035,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 333,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 194 - Krata zabezp. kierowcę przed przemieszczaniem się ładunku zł 360,00 • 201 - Ruchoma dzielona przegroda do wysok. pasa bezp. zł 648,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 297 - Siedzenie przednie pasażera z regul. wzdłużną i pochyl. oparcia zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby + centralny zamek zł 990,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe, asymetryczne, oszklone zł 288,00 • 523 - Drzwi boczne przesuwane zł 1.035,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.395,00 • 621 - Skład. siedz. pasażera z oparciem, po złożeniu tworz. stolik zł 423,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 180,00 • 798 - Wykładzina przestrzeni bagaż. zł 288,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 288,00 • 943 - Zwiększ. ładowność 800 kg zł 990,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.690,00					
SCUDO						
FURGON 1,9 D EL	**222.245.0**	**1867/69**	**138**	**8,0**	**10q furgone**	**60.750,00**
FURGON przeszklony 1,9 D EL	**222.445.0**	**1867/69**	**138**		**10q furgone**	**62.550,00**
FURGON 2,0 JTD	**222.284.0**	**1997 /**			**10q furgone**	**70.110,00**
FURGON przeszkl. 2,0 16v EL	**222.415.0**	**1997 /136**			**10q furgone**	**62.370,00**
	• 008 - Zdalne sterow. otw./zam. drzwi zł 405,00 • 009 - ABS zł 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 495,00 • 041 - Elektr. podnośnik szyb + lusterka boczne elektr. i podn. zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflekt. zł 513,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 630,00 • 451 - Autoradio zł 1.170,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 378,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy zł 1.440,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przes. zł 1.305,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszklone zł 198,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przes. i oszklone zł 198,00 • 521 - Para bocznych drzwi przes. i oszklonych zł 1.440,00 • 647 - Szyby boczne przesuwane zł 243,00 • 717 - Autoradio Extra seria zł 1.485,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich zł 162,00 • 950 - Regul. pojedyncze siedzenie pasażera zł 198,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedn. części przestrz. ładunk. zł 198,00					

	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm³ / moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND VAN						
1,2 16v EL	**277.313.0**	**1242/60**			**5-drzwiowy**	**37.710,00**
1,2 16v HL	**277.323.0**	**1242/80**			**5-drzwiowy**	**41.220,00**
1,6 16v HL	**277.324.0**	**1596/101**			**5-drzwiowy**	**43.920,00**

• 009 - ABSz EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regulowane mech. zł 270,00

DUCATO

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

• 007 Aut. skrz. bieg. zł 8 910,00 • 008 Ster. zdalne otw./zam. zł 405,00 • 015 ASR zł 540,00 • 016 ABS zł 2.160,00 • 025 Klimat. man. zł 4 500,00 • 025 Klimat. man. dla wers. osob. zł 9 000,00 • 028 Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 648,00 • 029 Szyba tylna ogrzew. zł 486,00 • 030 Szyby aterm. zł 315,00 • 033 Wskaź. poz. oleju silnik. zł 135,00 • 036 Zwięk. ramię lust. zewn. zł 180,00 • 041 Dwa lust. elektr. reg. zł 810,00 • 042 Kit mont. 2350 mm zł 180,00 • 055 Drzwi boczne przes. po stronie kier. zł 1.080,00 • 062 Zaw. tylne extra seria zł 540,00 • 072 Inst. do radia zł 0,00 • 077 Zaw. tylne z podw. resorami zł 720,00 • 078 Czujnik martwego pola w lust. bocz. zł 1.350,00 • 081 Przyst. do mont. dodatk. akumul. zł 225,00 • 082 Ins. do radia /kable+antena+głośnik/ zł 315,00 • 089 Alternator wzmoc. + HEAT FLANGE zł 630,00 • 097 Światła przeciwmg. zł 540,00 • 102 Wycier. refl. zł 540,00 • 133 Autom. ogrz. WEBASTO z progr. zł 2.295,00 • 141 Opony wzmoc./do trans. ciężk./ zł 360,00 • 143 Opony do CAMPING CAR zł 702,00 • 169 Red. biegów zł 7 200,00 • 197 Fart. przeciwbł. kół tyln. 0,00 • 200 Dod. ogrz. zł 675,00 • 204 Dod. klim. zł 4 500,00 • 205 Ogrz. WEBASTO zł 3.195,00 • 210 Lakier metal. zł 1.080,00 • 213 Autoalarm wol. zł 1.080,00 • 245 Ster. radioodt. w kierow. zł 360,00 • 263 Syst. telemat. /L1/ zł 5.040,00 • 269 Radionaw. /L2/ zł 6.030,00 • 288 Skrz. do CABINATO zł 5.850,00 • 309 Wył. akum. 657,00 • 316 Kamera do widoku wst. zł 1.485,00 • 360 Podw. dach zł 2.700,00 • 361 Zabezp. przes. ład. zł 0,00 • 381 Zab. przest. ład. zł 1.440,00 • 414 Autoradio HIGH zł 1.395,00 • 416 Cruise control zł 1.170,00 • 428 Elektr. podn. szyb przed. + centr. zamek zł 1.125,00 • 451 Autoradio pods zł 1.125,00 • 453 Podg. siedz. kier. 405,00 • 465 Lodówka zł 1.260,00 • 467 Dod. schow. pom. siedz. kier. i pas. zł 450,00 • 475 Uchwyt na drab. i osł. szyb tyl. zł 1.260,00 1.400,00 • 500 Pod. pow. kier. zł 0,00 • 502 Pod. pow. pas. zł 1.170,00 • 505 Bocz. pod. pow. zł 1.170,00 • 508 Syst. wsp. przy park. zł 855,00 • 519 Tyl. podw. drzwi oszkl. 0,00 • 520 Drzwi bocz. przes. i oszkl. zł 180,00 • 526 Wyp. okien bocz. zł 180,00 • 527 Drzwi bocz. przes. elektr. zł 2.700,00 • 563 Chow. st. dla p. drzwi bocz. przes. zł 1.800,00 • 619 Drzwi tylne otw. 270° zł 720,00 • 633 Szyby bocz. przes. /3 rząd/ zł 720,00 • 640 Siedz. kier. amort. zł 1.800,00 • 644 Szyby bocz. przes. /2 rząd/ zł 360,00 • 650 Tachograf zł 2.250,00 • 728 Tapic. wel. zł 450,00 • 742 Belka tylna, kosz na koło zap. zł 0,00 • 747 Fart. pbłot. kół przed. zł 162,00 • 782 Akum. wzm. zł 90,00 • 802 Lakier extras. do zam. flot. zł 900,00 • 923 Gniazdo 12V w przes. ład. zł 45,00 • 833 Inst. pod tel. kom. zł 180,00 • 839 Kieszeń po str. pas. zł 45,00 • 845 Zam. schow. w des. rozd. zł 90,00 • 878 Kołpaki zł 162,00 • 903 Syst. tel. z naw. pikt. /L3/ zł 6.930,00 • 904 Syst. tel. z naw. pikt. /L4/ zł 9.000,00 • 916 Ogran. przes. zł 135,00 • 939 Blok. dyf. zł 2.700,00 • 965 3 rząd siedz. z poch. oparc. zł 1.800,00 • 983 Drążek stab. zł 180,00

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 31 maja 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 Poland SA	Ul. Komorowicka 53, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135148, Fax (0-33) 8135432 Prezes: Riccardo Tarantini	produkcja odlewów dla przemysłu samochodowego
4. New Holland Bizon Sp. z o.o.	Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. 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) 8132162, 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 Stilo z przesuwanymi tylnymi siedzeniami. O 16 cm więcej miejsca, żeby rozprostować nogi.

Fiat Stilo wyprzedza myślą. Nie da się podróżować wygodniej: wysoko ustawione siedzenia poprawiają widoczność. Tylne siedzenia pochylają się i przesuwają aż do 16 cm. Siedzenie pasażera składane w stolik, ogrzewany lub chłodzony schowek, dwustrefowa klimatyzacja i Sky Window: otwierany szklany dach. FIAT STILO. CZYM BYŁABY TECHNOLOGIA BEZ WYOBRAŹNI? Zastanawiasz się pewnie, czy możesz sobie na niego pozwolić? Wersja podstawowa już od 45 600 zł. Informacje o opcjach i wyposażeniu dostępne u dealerów.

Dostępny już od 45 600 zł.
Rewelacyjny kredyt już od 599 zł miesięcznie.

Szczegóły u dealerów Fiata – przyjdź i sprawdź inne możliwości kredytowe.

2+
2 lata gwarancji
bez limitu kilometrów

Fiat Bank Polska S.A.

☎ 0 801 – 191919
Koszt połączenia – jedna jednostka taryfikacyjna TP S.A.

www.fiatstilo.pl

FIAT