fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 7 - NUMER 39 - SIERPIEŃ/WRZESIEŃ 2002

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Doblò z pocztą

LUBIĘ, GDY WOKÓŁ MNIE WSZYSTKO GRA.

Fiat Punto Sound – zintegrowane radio z CD, 6 głośników oraz 100-watowy subwoofer.

Fiat Punto Sound – stworzony dla ludzi, którym muzyka towarzyszy wszędzie.

Fiat Punto już od **29 900 zł** lub od **333 zł** miesięcznie. Szczegóły u dealerów.

2+ 2 lata gwarancji bez limitu kilometrów

Fiat Bank Polska S.A.

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

24h ASSISTANCE

8 LAT GWARANCJI PERFORACJI

EURO NCAP ★★★★

www.fiat.pl

FIAT

fot. M. Feodorów/SATIZ Poland

w numerze

fiat wokół nas
rok 7 – numer 39 – sierpień/wrzesień 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: Maciej Feodorów

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

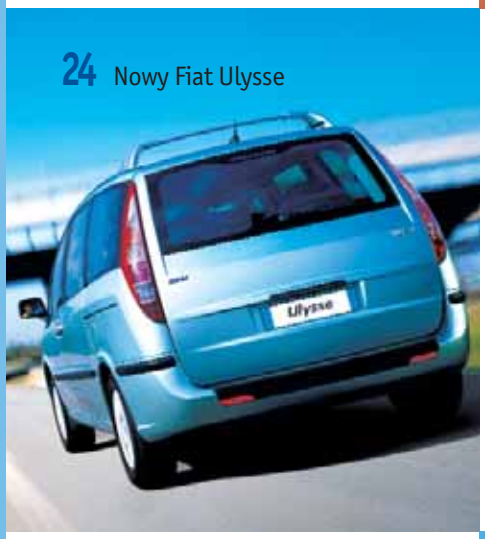
Redakcja: Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Tomasz Libich

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

4 O tym się mówi
6 Ze świata Fiata
8 Chwila refleksji: Ludwik Jerzy Kern
10 Nowe władze Przedsiębiorstwa
12 Strategia Fiata Auto
20 Auta dla pocztowców
30 W trasie ze Stralisem

18 Nagrody dla najlepszych

24 Nowy Fiat Ulysse



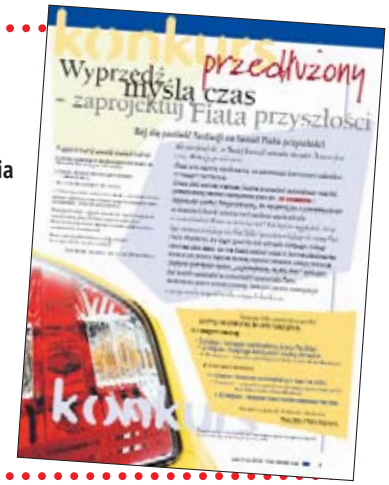
36 Świat patrzy na New Holland
38 Kolonie letnie 2002
40 Jubileuszowy Bieg Fiata
42 Family Day w Teksidzie
44 Zlot Turystyczny CRiK
52 Pożegnanie Jacka

54 Ekonomia: Elektryzujące ceny
56 Podróże: Bruksela
58 Video: Odrabiamy zaległości
59 Książki: Refleksja przed rozrywką
60 Osobliwości: Energia spod lipy
62 Cennik samochodów

46 Gaudi – Szalony mistyk z Barcelony

O tym się mówi

Wyprzedź myślą czas zaprojektuj Fiata przyszłości.



Chcąc dać szansę większej liczbie przyszłych posiadaczy nagród, przedłużamy do **16 września** termin nadsyłania prac konkursowych. Naprawdę warto rozbudzić wyobraźnię!
Przypominamy: chodzi tylko o przedstawienie w dowolnej formie plastycznej własnego wyobrażenia o samochodzie Fiata za lat dziesięć.
Do 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.

FAP promuje Polskę

Kapituła Honorowa Złotej Odznaki Krajowej Izby Gospodarczej przyznała Fiat Auto Poland Honorową Złotą Odznakę za szczególne zasługi dla promocji Polski. Odznaka została przyznana za istotny wkład przedsiębiorstwa w realizację inwestycji, a w szczególności za tworzenie nowych miejsc pracy.
Uznanie naszego kraju, za miejsce warte inwestowania, jest ważne dla budowy międzynarodowego wizerunku Polski jako poważnego i wiarygodnego partnera gospodarczego.

Odznaka przyznawana jest przedstawicielom świata gospodarki, kultury i nauki, politykom oraz instytucjom szczególnie zasłużonym w promowaniu naszego kraju. Pierwsze Złote Odznaki wręczono w Hanowerze podczas Światowej Wystawy EXPO 2000. Tegoroczna uroczystość odbyła się w czerwcu podczas VIII Gali Krajowej Izby Gospodarczej pod hasłem „Polskie Firmy w Unii Europejskiej".
W imieniu Fiat Auto Poland Honorową Złotą Odznakę odebrał prezes Enrico Pavoni.

Ciągle młody mimo 130 lat

Zakład F. A. Powertrain Polska (od czerwca występuje pod nazwą Fiat GM Powertrain Polska Sp. z o. o.) wchodzący w skład FIAT-GM Powertrain, obchodzi swoje 130-lecie. Jubileusz przypada w okresie uruchomiania produkcji nowego silnika. Przeszłość, teraźniejszość oraz przyszłość zakładu jest ściśle związana z Bielskiem-Białą. Spółka działa na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Bielsku-Białej. Obecnie zatrudnia 914 osób, produkuje silniki 100 GL (899ccm), skrzynie biegów C526, a także elementy skrzyni 4x4. Produkty te są dostarczane do Fiat Auto Poland, Fiat Auto Mirafiori (Włochy) i Steyr (Austria).
Kiedy w 1872 roku Karol Ochsner otwierał zakład, zajmował się produkcją instalacji rurociągowych i ręcznych pomp. Po nacjonalizacji była to już Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego, w której w 1956 roku rozpoczęto produkcję silników S-15 do samochodu „Syrena". Na początku przyszłego roku, kosztem 370 mln euro, uruchomiona zostanie produkcja „silnika przyszłości", montowanego w samochodach produkowanych przez Fiata i GM.

FAP sponsorem pielgrzymki

23 lipca w Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland SA w Bielsku Białej odbyło się uroczyste przekazanie samochodów marki FIAT, ALFA ROMEO, LANCIA do obsługi wizyty Ojca Świętego Jana Pawła II w Polsce
W uroczystości wzięli udział: bp Kazimierz Nycz – przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Podróży Ojca Świętego do Polski w 2002 r., przedstawiciele Katolickiej Agencji Informacyjnej, dziennikarze oraz Mario Liberale i Czesław Świstak – członkowie Zarządu Fiat Auto Poland.
Przekazanymi samochodami będą jeździć dziennikarze KAI oraz rzecznik prasowy Stolicy Apostolskiej, Joaquin Navarro-Valls.
Fiat Auto Poland jest sponsorem obsługi samochodowej wizyt Ojca Świętego już od 1995 roku.

FAP: jeden certyfikat dla trzech działalności

W dniach 22-24 lipca br. w Fiat Auto Poland odbył się audyt Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością, Środowiskiem oraz Bezpieczeństwem i Higieną Pracy. Stanowił on zwieńczenie trwających od roku prac łączących te systemy zarządzania. Prowadziły go jednocześnie dwie firmy certyfikujące: RW TÜV Polska i Polskie Centrum Badań i Certyfikacji, które oceniały zgodność zarządzania Fiat Auto Poland w zakresie jakości, środowiska oraz bezpieczeństwa i higieny pracy z wymaganiami norm: ISO 9001 (zarządzanie jakością), ISO 14001 (zarządzanie środowiskiem), PN-N-18001 (zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy). Audytorzy weryfikowali funkcjonowanie ZSZ we wszystkich obszarach FAP w pełni potwierdzając jego zgodność z wymaganiami tych norm. Szczególnie uznanie u audytorów znalazł bardzo wysoki poziom zarządzania oraz ogromne zaangażowanie wszystkich pracowników zakładu FAP w Tychach – począwszy od pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, poprzez poszczególne poziomy zarządzania na dyrekcji Spółki kończąc. Fiat Auto Poland będzie jedną z pierwszych w Polsce tak dużych firm, która uzyska certyfikat ZSZ jakością, środowiskiem i bezpieczeństwem.

Kolejna Runda Pucharu Alfy Romeo

Po raz kolejny zawodnicy startujący 6 i 7 lipca na torze poznańskim w Pucharze Alfy Romeo dostarczyli kibicom wielu emocji. Po ostrej walce pierwsze miejsce w sprincie (6 okrążeń) zajął Robert Kisiel, drugi był Rafał Rulski – obaj z Automobilklubu Polskiego. Jakub Golec – Automobilklub Wielkopolski (III miejsce) na drugim okrążeniu wypchnął za tor Artura Czyża, któremu podczas walki o lepszą pozycję zgasł silnik w samochodzie. Czyż z Automobilklubu Wielkopolskiego, który nie ukończył sprintu w biegu głównym, startował z ostatniej, 18 pozycji. Poznaniak nie poddał się i już po pierwszym okrążeniu był piąty, a po dziesiątym – objął prowadzenie. Alfa Roberta Kisiela, walczącego o jak najlepszą pozycję na mecie, zderzyła się z samochodem Macieja Garsteckiego. Ostatecznie pierwsze miejsce w III Rundzie zajął Artur Czyż, drugi był Robert Kisiel, a trzeci Jakub Wysocki – Automobilklub Radomski.
Do sprintu wystartowało 20 zawodników, sklasyfikowano 18, prędkość zwycięzcy wyniosła 116 km/godz.
W wyścigu głównym wystartowało 18 zawodników, sklasyfikowano 15. Prędkość zwycięzcy 120,8 km/godz. Punktacja po trzech eliminacjach: 1. Robert Kisiel —182 pkt., 2. Artur Czyż – 163 pkt., 3. Marcin Bartkowiak – 120 pkt. Na 22 zawodników startujących w Pucharze, Karolina Czapka z Ustronia zajęła 13 miejsce (39 pkt.), natomiast Małgorzata Serbin – Automobilklub Rzemieślnik – 15 miejsce (23 pkt.).

1

2

3

1. NAJWIĘKSZA FIRMA KURIERSKA WYBRAŁA IVECO DAILY

United Parcel Service (UPS), wybrała Iveco do realizacji nowoczesnego samochodu P82 dostosowanego do rozwożenia przesyłek na terenie miast. Nowy pojazd, wykonany na podwoziu Daily City Truck Iveco, będzie wyglądał jak tradycyjny, charakterystyczny furgon do przewozu paczek. Będzie mógł się jednak pochwalić szczególnymi zaletami pod względem ekologii, produktywności, kosztów, bezpieczeństwa oraz wygody dla kierowcy. Spośród ponad 300 egzemplarzy, które wejdą do użytku w Europie Zachodniej w ciągu tego roku, 91 przeznaczono dla Wielkiej Brytanii.

2. CASE NEW HOLLAND LIDEREM W ROSJI

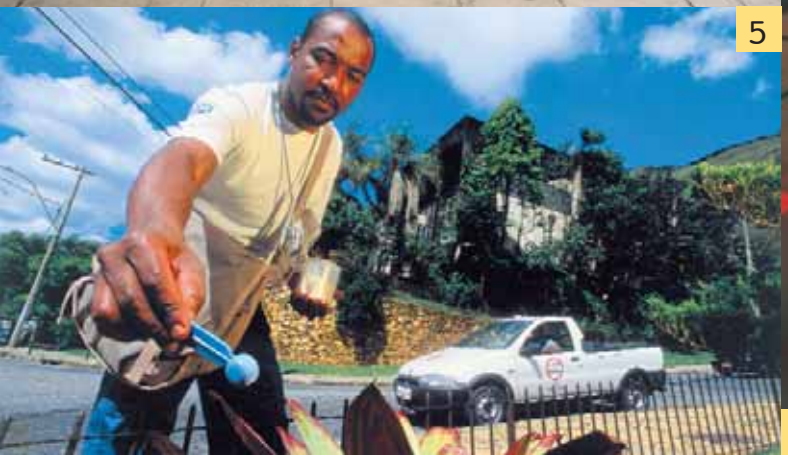
CNH dostarczy do regionu Samary (Rosja) 149 maszyn rolniczych, wśród nich: 43 kombajny Case IH Axial-flow, 43 przyrządy tnące Case IH headers i 20 traktorów Case IH MX240 (na zdjęciu). Oprócz tego, spółka będzie współpracować ze swoimi przedstawicielami w Rosji nad zorganizowaniem sieci sprzedaży i warsztatów naprawczych. Umowa, której wartość przekracza 11 milionów dolarów, potwierdza silną pozycję CNH Global w Rosji i w krajach byłego Związku Radzieckiego, czego dowodem jest ponad 13 tysięcy wyrobów spółki Case IH i New Holland tutaj użytkowanych.

3. MASERATI W KRAINIE PIENIĄDZA

Jaka inna giełda światowa nadawałaby się lepiej na świętowanie powrotu marki Maserati na rynek amerykański? New York Exchange była gospodarzem wydarzenia zorganizowanego przez Ferrari Maserati Nord America i Fiat USA. Przez cały dzień dwa modele Spider i dwa Coupé, prezentowane na zewnątrz budynku giełdy, wzbudzały zainteresowanie przechodniów.

Pokaz zakończono o godzinie 16.00, kiedy to Stuart Robinson i Paolo Vannini – prezesi dwóch spółek-organizatorów, mieli zaszczyt zadzwonić dzwonkiem ogłaszającym zamknięcie sesji giełdowej.

4



5

6

4. DZIAŁANIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

O rozwoju technologicznym i przemysłowym w transporcie samochodowym, kolejowym i morskim mówiono podczas czerwcowej konferencji Surface Transport Technologies for Sustainable Development w Walencji. Celem było określenie tendencji zrównoważonego rozwoju oraz priorytetowych zagadnień dotyczących środowiska i bezpieczeństwa. W konferencji uczestniczyło siedmiu prelegentów Ośrodka Badań Fiata, którzy przedstawili trzy prototypy (Ecobasis, Fiat Seicento H2 Fuel cell i Multipla gas driver), silnik na spalanie wewnętrzne z elektroniczną kontrolą zaworów oraz Multipla Bipower.

5. FIAT POMAGA WALCZYĆ Z KOMARAMI

Ciemny, z białymi plamkami na łapkach i na grzbiecie, nie brzęczy: to komar *Aedes aegypti* lubiący porę dzienną i zbiorniki wody stojącej. Ukłucie takiego komara wywołuje tropikalną chorobę naskórka, zwaną *dengue*.
W Brazylii, gdzie odnotowano 89 718 przypadków w stanie Rio de Janeiro i 14 450 w stanie San Paolo, jest to poważny problemu zdrowotny. Dlatego konieczne okazały się prace melioracyjne, przeprowadzone z wykorzystaniem 1040 Palio Weekend i Pick-up Strada, oddanych na użytek techników sanitarnych. Na zdjęciu: rozpylanie środka owadobójczego.

6. CO POŁĄCZYŁO ALFĘ ROMEO Z CNN?

Marka Alfa Romeo i stacja telewizyjna CNN zrealizowały program zatytułowany Design 360 nadawany od 2 czerwca, w niedzielę, o godzinie 20.30. Wspólna inicjatywa została zaprezentowana w Science Museum w Londynie (na zdjęciu) z okazji wystawy najpiękniejszych Alf Romeo. Show traktuje o projektowaniu, analizuje proces tworzenia, kontekst społeczny i biznes, który stoi za wieloma przedmiotami codziennego użytku. Gośćmi programu są osobistości światowego wzornitwa: Giorgio Armani, Luis Vitton, Philippe Starck, Norman Foster i Rehm Koolhaas.

Chwila refleksji

Ludwik Jerzy Kern, fot. Jan Zych

Nie mam ochoty na gorzkie żale

Najeździłem się dość po świecie. Teraz niech jeżdżą inni. Szerokiej drogi. Mnie wystarczy codzienna podróż do mojego stolika w krakowskim Klubie Dziennikarzy „Pod Gruszką”. My, Polacy, zawsze lubiliśmy stoliki.

Kiedyś, jeszcze w „Tele-Echu”, przekonywałem Irenę Dziedzic, że tacy jak ja monogamiści nie są zbyt atrakcyjnym obiektem do pogaduszek. Od tamtego wywiadu minęło wiele czasu a monogamia dalej mnie prześladuje. Żona ciągle ta sama. I wciąż ten sam stolik w krakowskim Klubie Dziennikarzy „Pod Gruszką”, do którego codziennie zdążam przed południowym hejnałem z Wieży Mariackiej. Tyle, że potem, z Rynku, nie kieruję się już na ulicę Reformacką. Firmę, w której pracowałem przez 54 lata bez dwóch miesięcy, zabrano do stolicy...

Nie mam ochoty na gorzkie żale. Było, minęło. Stolik, przy którym w Klubie Dziennikarzy każdego dnia spotykam się z grupą przyjaciół, bodaj od śmierci Stalina, a może od Października ‘56, codziennie czeka – i to teraz się liczy! Co prawda nie ma już przy nim Jerzego Broszkiewicza, Tadzia Hołuja, Jalu Kurka, Mariana Załuckiego, Macieja Słomczyńskiego, nie wpada Dodek Dymsza – ale jest Jerzy Katlewicz, Tadeusz Kwiatkowski i dr Wołowiec, dermatolog który od lat z nami „wysiaduje”. To pewnie i ostatni w Polsce stolik literacko-humorystyczny. Dawniej było ich więcej.

Ten najbardziej znany należał do Skamandrytów, zasiadali przy nim w „Ziemiańskiej” Słonimski, Tuwim, Wierzyński. Również w stolicy, ale jeszcze w dziewiętnastym wieku, przy stoliku w „Małgorzatce” na Krakowskim Przedmieściu, regularnie spotykali się intelektualiści, z Chopinem na czele. My, Polacy, lubiliśmy stoliki. Ale teraz to mija. Ludzie, niestety, umierają i z nimi umierają kawiarniane stoliki. Dlatego lubię ten „Pod Gruszką”.

Ludwik Jerzy Kern (ur. 1921) – poeta, satyryk, autor książek dla dzieci, m. in. cyklu o Ferdynandzie Wspaniałym. Przez ponad pół wieku związany był z „Przekrojem”, do którego pisał wiersze satyryczne i aforyzmy oraz redagował ostatnią stronę. Znane piosenki: „Cicha woda”, „Lato, lato” i „Wojna domowa” – też są jego autorstwa.

Pozmieniało się. Na przykład kiedyś, jeżdżąc do Warszawy, wpadałem zwykle do Tadeusza Łomnickiego na Piwną, albo do Jerzego Waldorffa w Alei Przyjaciół. Tych przyjaciół jednak coraz mniej. Niedawno wydane w Wydawnictwie Literackim moje „Pogaduszki" z pewnością to poświadczają. Są za to wspomnienia. Piszę tam np. o Grohmannie (żyje) i Scheiblerze (nie żyje), z którymi chodziłem do szkoły; nie odnosiło się wrażenia, że są to synowie nie tylko najbogatszych ludzi w Łodzi, ale być może w Polsce. „Wyście przed wojną nie mieli samochodów?" – zapytałem kiedyś Jurka Grohmanna. „Mieliśmy – odpowiedział – ale nie do pomyślenia było, by dzieci podwozić do szkoły, afiszować się majętnością!" Czasy się zmieniły, prawda? Już nie tylko bełkot, nowomowa zalewa polszczyznę, ale coraz więcej na naszych ścież-

Na zdjęciu sprzed kilku lat: Ludwig Jerzy Kern, Sławomir Mrożek, Anna Dymna

kach zwykłej „swołoczy". Dlatego uważam, że przed Polską stoi teraz nawet większe zadanie niż wprowadzenie kraju do NATO czy Unii Europejskiej – mianowicie „odswołocznie" społeczeństwa. Gdyby to zależało ode mnie, zacząłbym od przywrócenia szkolnych mundurków. One nie tylko maskują zarówno bogactwo jak i biedę, ale też pozwalają identyfikować ucznia.

Dużo pamiętam. Dobra pamięć to moja mocna strona. Nigdy nie musiałem, jak inni, wkuwać. Samo do głowy wchodziło. Choć od dawna jestem na emeryturze, dalej robię to, co lubię. A odpoczywam w chałupie, którą wybudowaliśmy z żoną nad jeziorem ponad trzydzieści lat temu. Ryb jednak już nie łowię. Mam ich dość na sumieniu, z 12 kilogramowym łososiem na czele. Z powodu tego łososia zresztą w moim domu miało być wielkie ucztowanie z przyjaciółmi, ale nic z tego nie wyszło, bo żona rybę zjadła. Sama!

Moje małżeństwo z Martą Stebnicką (znaną i lubianą artystką, a zarazem wykładowcą w krakowskiej PWST – dop. TB) jest już długodystansowe. Ma swój kodeks. Ja jej nie pomagam w aktorstwie – ona nie wtrąca się do mojego pisania. Bywało jednak tak, że współpracowaliśmy. Pisałem jej teksty piosenek. Za pieniądze. Za piosenkę żądałem np. 500 złotych. Ona mi je wypłacała, ja pisałem tekst, a potem honorarium dawałem jej na życie. Ona te pieniądze odkładała na kolejną piosenkę, ja znów inkasowałem 500 złotych. I dookoła Wojtek. Za te same 500 złotych żyliśmy całkiem nieźle. Myślę, że dla ministra Kołodki wiadomość o takim samofinansowaniu się może być ciekawa. Tak, tak, w naszym domu dzieją się cuda...

Jednym z „cudów" są kwadratowe jaja, które serwuję w okolicach Wielkiej Nocy. Znajomi pytają: jak je zrobiłeś?! Wtedy odpowiadam: mam takie kury, które... W końcu jednak zdradzam im przepis na ucho: ugotowane kurze jajka, jeszcze ciepłe, należy obrać ze skorupki, umieścić w specjalnym plastikowym pojemniku przywiezionym z Japonii, odpowiednio schłodzić – i podać na stół do jedzenia. Nalewka przy tym zawsze mile widziana. Choćby taka z derenia, robiona domowym sposobem; w ogrodzie mam dwa egzemplarze pięknie owocujące.

W naszym domu, który od ćwierć wieku stoi w Krakowie na Wzgórzu św. Bronisławy (tam, gdzie w czasach prehistorycznych były usytuowane stanowiska łowców mamutów), najwięcej miejsca w kuchni zajmuje prawie trzymetrowy stół zrobiony z jesionowego drewna. Drewno na ten stół przywiozłem znad Dunajca. Na tym masywnym, stabilnym meblu jadam i pisuję. Żeby pisać musi być rano i nikogo w domu. Piszę dość szybko, bo wcześniej wszystko mam poukładane w łepetynie.

W domu mieszka mi się wygodnie. Z balkonu jest piękny widok na Wisłę, na klasztor Norbertanek, na Wawel. Najeździłem się dość po świecie. Teraz niech jeżdżą inni. Szerokiej drogi. Mnie wystarczy codzienna podróż do mojego stolika „Pod Gruszkę". ■

Notowała: Teresa Bętkowska

Nowe władze Przedsiębiorstwa

Gabriele Galateri przejął funkcję prezesa zarządu i dyrektora generalnego Fiat SpA. Paolo Fresco zachował stanowisko prezesa zarządu. Alessandro Barberis został dyrektorem ds. działalności przemysłowej.

W czerwcu w Mirafiori odbyło się posiedzenie zarządu Fiata, który zatwierdził wysuniętą przez prezesa Paolo Fresco kandydaturę Gabriele Galateri na stanowisko prezesa zarządu i dyrektora generalnego Fiat SpA. Paolo Fresco zachowa funkcję prezesa zarządu, zaś Alessandro Barberis stanie się dyrektorem generalnym spółki ds. działalności przemysłowej. Po nominacji na te stanowiska organizacja Grupy Fiat przedstawia się następująco:

Przed prezesem zarządu Gabriele Galateri odpowiadają bezpośrednio odpowiedzialni za poszczególne Sektory/ Spółki: Giancarlo Boschetti (Fiat Auto), Paolo Monferino (CHN), Michel de Lambert (Iveco), Carlo Gatto (Business Solutions), Francesco Torri (Toro Assicurazioni), Alberto Nicolello (Itedi) i Giulio Merlani (IHF – Internazionale Holding Fiat).

Gabriele Galateri podlegają oprócz tego odpowiedzialni za następujące obszary działań Fiat SpA: Damien Clermont (Chief Financial Officer), Pierluigi Fattori (Zasoby Ludzkie), Maurizio Beretta (Relacje Zewnętrzne i Komunikacja), Augusto Ambroso (Bezpieczeństwo Przedsiębiorstwa).

Alessandro Barberis

Do obowiązków dyrektora generalnego Alessandro Barberis będzie należało wspieranie prezesa zarządu Gabriele Galateri w procesie oceny i wyznaczania strategicznych i przemysłowych inicjatyw a także działań dotyczących wyrobu w sektorach motoryzacyjnych. Oprócz tego będzie on koordynował zarządzanie następującymi Sektorami/Spółkami: Teksid (Paolo Filomeni), Magneti Marelli (Domenico Bordone), Fiat Avio (Saverio Strati), Comau (Piero Maritano), CRF (Giancarlo Michellone), Elasis (Domenico Martorana).

Zarząd przeanalizował szczegółowo plan działań Fiata Auto na 2002-2005 rok, prezentowany niedawno zarządowi, a także środowiskom finansowym, organizacjom związkowym, prasie i parlamentowi.

Paolo Fresco: „Dla Fiata to najlepszy wybór”

Po ogłoszeniu nominacji prezes Grupy powiedział:

„Zmiana na czołowych stanowiskach w Fiacie oznacza zdecydowany zwrot w kierunku poprawy sytuacji naszego Przedsiębiorstwa.

Bez wątpienia wybór Gabriele Galateri na stanowisko przewodniczącego zarządu był najlepszy z możliwych. Gabriele Galateri doskonale zna Grupę Fiat, jest specjalistą na skalę międzynarodową w dziedzinie finansów i przemysłu. Jego poprzednie doświadczenia zawodowe w Fiacie, a także w IFI i IFIL, gdzie trzeba było podejmować szybkie i zdecydowane działania, na pewno przyczynią się do szybkiego przezwyciężenia trudnej sytuacji, w jakiej dzisiaj znajduje się firma.

Paolo Fresco

Przedsiębiorstwo zyskuje jeszcze dwóch wspaniałych managerów, którzy z pewnością przedstawią akcjonariuszom konkretne rozwiązania. Jestem głęboko przekonany, że dzięki tym ludziom oraz całemu kierownictwu Sektorów Fiata, z oddaniem i mądrością pracujących w poszczególnych business unit, Grupa już wkrótce powróci na drogę rozwoju i tworzenia wartości.

Podjęliśmy to wyzwanie, bowiem pracując zespołowo, mamy wszelkie dane ku temu by zwyciężyć i tym samym potwierdzić kompetencje ludzi, którzy są siłą Fiata.”

Gabriele Galateri: „Nauczymy się przezwyciężać trudności”

Gabriele Galateri zaraz po ogłoszeniu nominacji na stanowisko prezesa zarządu i dyrektora generalnego Fiat SpA powiedział:

„Fakt, że po 16 latach powróciłem do Fiata i to w roli przewodniczącego zarządu, napełnia mnie dumą. Doskonale zdaję sobie sprawę z odpowiedzialności, która na mnie spoczywa, wobec wszystkich: akcjonariuszy, pracowników Fiata rozrzuconych po całym świecie i wszystkich tych, którzy pośrednio lub bezpośrednio stykają się z Grupą. Od początku czułem się głęboko związany z firmą, przez 10 lat jako jej pracownik, później jako członek zarządu w spółkach IFI i IFIL, które opuszczam dzisiaj po wielu latach wytężonej pracy. Podczas mojej długoletniej kariery wielokrotnie musiałem stawiać czoła trudnościom, ale przekonałem się, że pracownicy Fiata zwykli radzić sobie w takich sytuacjach natychmiastowym i spójnym działaniem. Jestem głęboko przekonany, że i tym razem dzięki zaangażowaniu i umiejętnościom pokonamy trudności. Chciałbym podziękować panu Fresco za wysunięcie mojej kandydatury na stanowisko przewodniczącego zarządu. Czuję się także zobowiązany wobec Giovanniego Agnelli oraz Umberto Agnelli za to, że zawsze wspierali mnie podczas mojej 25 letniej kariery zawodowej.”

Gabriele Galateri

Wychodzenie z dołka

Dzięki reorganizacji sieci handlowej, redukcji kosztów, skupieniu się na jakości i nowych modelach, Fiat Auto w przyszłym w roku zamierza doprowadzić do równowagi rachunek ekonomiczny, a w dwa lata później zacząć wreszcie zarabiać. W ciągu ostatnich tygodni, Giancarlo Boschetti, prezes Zarządu Fiata Auto, przy różnych okazjach przedstawiał plan uzdrowienia przedsiębiorstwa. Najpierw zwrócił się do dziennikarzy, którzy zjechali z całego świata do Stupinigi na premierę Lancii Thesis oraz Lancii Phedra, a następnie do ekspertów finansowych, inwestorów i związkowców zaproszonych do Balocco. 15 czerwca przyszedł czas na 6000 członków kierownictwa i Professional zgromadzonych w Lingotto i w Casercie. Na końcu z programem zapoznali się parlamentarzyści.

Plan przedstawiony przez Boschettiego dotyczy wszystkich sektorów i obszarów działalności Fiata Auto. Polega, ogólnie rzecz biorąc, na reorganizacji firmy i podziale na cztery Jednostki Businessowe (Fiat, Lancia i Samochody Dostawcze, Alfa Romeo, Działalność Międzynarodowa, Usługi). W centrum zainteresowania – oczywiście klient. Dzięki głębokiej reorganizacji sieci handlowej, skoncentrowaniu się na jakości, redukcji kosztów i wprowadzeniu nowych modeli, przedsiębiorstwo ma zamiar osiągnąć w 2003 roku równowagę w rachunku ekonomicznym, w 2004 umiarkowany zysk, i w 2005 roku zacząć nareszcie zarabiać.

Strategiczne założenia, przedstawione przez Giancarlo Boschetti w ramach planu uzdrawiania, opracowano po dwumiesięcznym intensywnym badaniu wszystkich obszarów działalności Grupy Fiat, poszukiwaniu słabych punktów i środków zaradczych. Analiza pozwoliła wyznaczyć obszary priorytetowe, potrzebujące natychmiastowej interwencji.

Wzmocnienie sieci

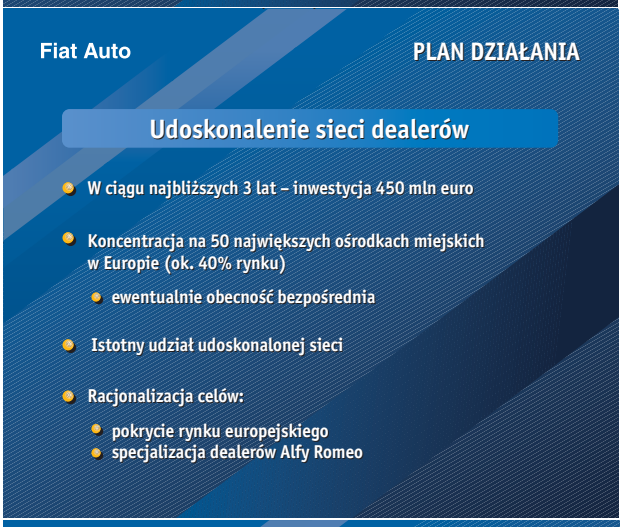
Należy wzmocnić zaufanie klienta wobec marki – to nadrzędna zasada w każdym biznesie. Wszystkie firmy budują strategię swej działalności w oparciu o to założenie. Program uzdrowienia zakłada zainwestowanie 450 milionów euro w ciągu najbliższych trzech lat. Przede wszystkim zostaną wzmocnieni sprzedawcy działający w 50 najważniejszych obszarach miejskich w Europie, stanowiących 40% całego rynku.

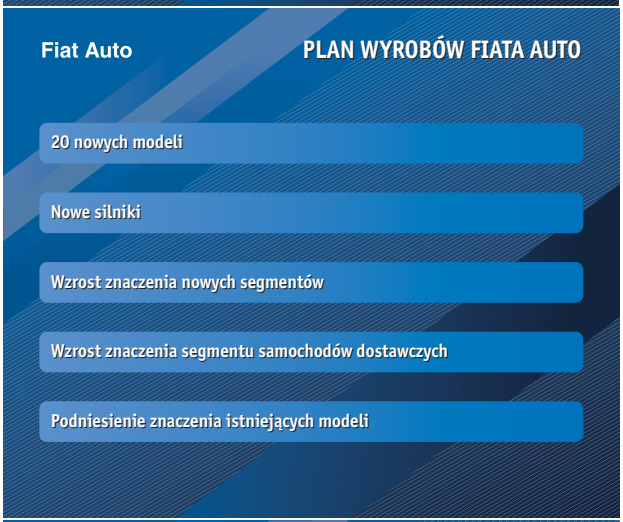
Celem tej operacji, według Fiata Auto, jest stworzenie w Europie silnej i rozbudowanej sieci dealerów. Boschetti mówi wręcz o „fabryce dealerów", czyli o takim podejściu do sprzedaży, jakie do tej pory miała Fiat Auto w stosunku do rozwoju wyrobu. Nowa strategia rozwoju zakłada także zmiany w samych kanałach sprzedaży. O ile w poprzednich latach kładziono przesadny nacisk na obszary przynoszące najmniejsze zyski (co doprowadziło w konsekwencji do zmniejszenia marży zysku i przesadnego obniżania cen), dzisiaj dąży się do likwidacji nierentownych kanałów (przykładem kilometry zerowe) oraz do ograniczenia o 25% dostaw do firm wynajmujących samochody. Należy zaś zwiększyć sprzedaż detaliczną oraz flotę dla firm, która stanowi aż 30% rynku.

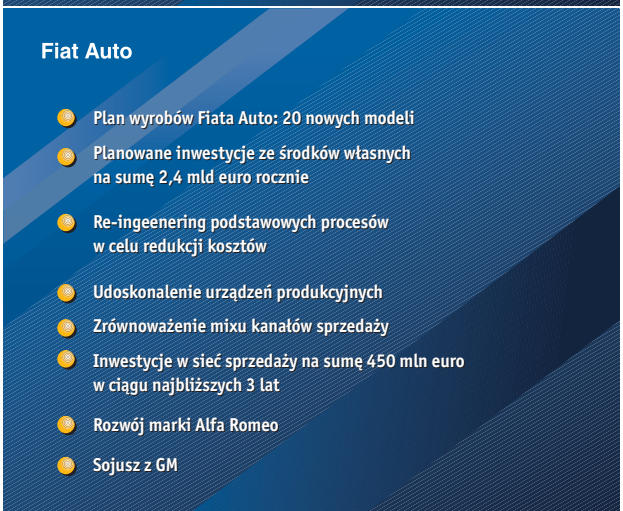
W ramach realizacji wyznaczonych zadań, firma zainwestowała w szkolenie. Wśród wielu innych inicjatyw należy wymienić kursy szkoleniowe dla 200 tzw. Key Account, którzy w różnych miejscach na terenie całej Europy będą zajmowali się wyłącznie sprzedażą.

Ograniczenie kosztów

Z wnikliwej analizy wszystkich obszarów działań przedsiębiorstwa wynika, że trzeba pilnie zaoszczędzić 500 milionów euro poprzez restrukturyzację produkcji. Do końca tego roku ograniczona zostanie siła robocza o 2400 osób, co jest przejawem dostosowania liczby zatrudnionych do rzeczywistych potrzeb rynkowych. To bolesne ▶







► rozwiązanie, ale przynajmniej nie doprowadzi do zamknięcia żadnego z zakładów. Zostanie natomiast przeprowadzony szczegółowy re-engeenering podstawowych procesów przemysłowych. W Mirafiori na przykład, z siedmiu linii montażowych, zostaną tylko cztery. Koszty stałe zmniejszą się o 80 mln euro.

Redukcja kosztów obejmie także sam wyrób. Będzie mniej wersji tego samego modelu, a ich ilość zależeć będzie od chłonności rynku (ilość tzw. „wariantów" zmniejszy się o 30%). Kolejnym ważnym elementem nowej strategii jest tzw. carry over, czyli większy udział komponentów wspólnych w produkcji różnych modeli, a co za tym idzie, redukcja części projektowanych specjalnie do określonych typów pojazdów. Wzrost tego udziału o 40% doprowadzi nie tylko do oszczędności, ale zwiększy także niezawodność wyrobu. Kolejne, pięcioprocentowe zmniejszenie kosztów, zostanie osiągnięte poprzez wspólne z GM wykorzystanie istniejących platform, co w latach następnych doprowadzić ma do oszczędności rzędu 10%. Do końca 2005 roku prawie 50% sprzedawanych wyrobów będzie miało architekturę wspólną z partnerem amerykańskim, a w kolejnych latach odsetek ten wzrośnie do 70%. Na przykład w Europie, w segmencie „small" (Punto), Fiat i GM łącznie sprzedają najwięcej aut ze wszystkich działających tu producentów. Dzieląc po połowie koszty i inwestycje, Firma zdoła odzyskać konkurencyjną pozycję na rynku.

Odświeżenie gamy i poprawa jakości

Trzy marki Fiata Auto dysponują wieloma projektami. Do końca 2005 roku ma wejść na rynek około 20

zbliżenie

Paolo Fresco do pracowników

Zwracam się do Państwa, gdyż w tak trudnym i szczególnym momencie pragnę podzielić się osobistymi przemyśleniami.

W czerwcu Prezes Paolo Cantarella złożył wypowiedzenie. Chciał tym samym dać wyraz nadchodzącym przemianom. Jest to smutna decyzja, gdyż oceniam pozytywnie współpracę z Paolo Cantarellą, ceniąc zwłaszcza jego zalety osobiste i profesjonalizm. Składam mu zatem serdeczne podziękowania, w imieniu przedsiębiorstwa i swoim własnym, za wszystkie dokonania będące efektem tej długoletniej współpracy.

Zarząd zwrócił się do mnie z propozycją przyjęcia funkcji prezesa koncernu. Zgodziłem się przyjąć na siebie tę odpowiedzialność, będąc równocześnie świadom wyzwania, jakiemu musi stawić czoła nasze przedsiębiorstwo. Nasza Grupa bardzo silnie odczuwa negatywne skutki załamania się popytu na rynku oraz panującej niepewności co do perspektyw ożywienia gospodarczego. Poczynione już inwestycje, nie zrównoważone przez oczekiwane wpływy, dodatkowo pogorszyły naszą sytuację finansową. W ostatnim czasie nie brakowało również słów krytyki z wielu stron. Nie pozwólcie jednak Państwo, aby krytyka i obecne trudności, naruszyły stanowczość, z jaką podejmujemy dzisiejsze wyzwania, w celu umocnienia pozycji Fiata.

Dlatego też musimy być zdeterminowani w naszych działaniach, zarówno jeśli chodzi o umiejętność wskazywania priorytetów, jak i realizację wynikających z nich zadań.

Priorytety naszego przedsiębiorstwa są jednoznaczne:

– musimy sfinalizować działania finansowe na poziomie Grupy, które doprowadzą do zdecydowanego zmniejszenia zadłużenia, i co najważniejsze, w ramach ustalonych terminów;

nowych modeli. Lancia Thesis, Lancia Phedra i Fiat Ulysse to najnowsze efekty pracy projektantów, ale już na jesieni zadebiutuje Stilo Station Wagon, Alfa 147 GTA. Rok 2003 będzie obfitował w nowości: Punto Model Year, nowe małe auto Fiata, nowa Lancia Y, oraz mnóstwo restylingów i nowych wersji.

W kolejnych latach dynamika wprowadzania innowacji będzie jeszcze szybsza, w celu dostosowania modeli naszych samochodów do ciągle rosnących wymagań europejskich klientów.

Należy także poprawić wizerunek jakości marki u klienta, bo to klucz do rynkowego sukcesu. W swoim wystąpieniu Boschetti kładł nacisk na kwestie podstawowe, takie jak ciągłe podnoszenie standardu wyrobów i usług. Mamy po prostu stanąć do walki z konkurencją na równych zasadach. ►

– na poziomie operacyjnym musimy dołożyć wszelkich starań, aby osiągnąć co najmniej taki próg płynności finansowej i rentowności, jaki wyznaczono w poszczególnych sektorach.

Teraz priorytety te należy bezwzględnie i pilnie osiągnąć.

Odpowiedzialność za realizację celów związanych z płynnością i rentownością nie spoczywa wyłącznie na zarządzie spółki, ale jest naszym wspólnym wyzwaniem. Każdy z nas bowiem, w ramach powierzonych mu zadań, wykonuje działania i podejmuje decyzje, które w taki lub inny sposób wpływają na wynik operacyjny i płynność finansową przedsiębiorstwa. Musimy zatem roztropnie i racjonalnie wykorzystywać zasoby przedsiębiorstwa, tak jak czynimy to w stosunku do samych siebie, oszczędzając wszędzie tam, gdzie to możliwe i wydając środki, gdy to naprawdę konieczne.

Kolejnym, niezwykle ważnym zadaniem jest osiągnięcie wyraźnej poprawy sprzedaży naszych wyrobów i usług.

To właśnie nowatorskim rozwiązaniom i podnoszeniu poziomu jakości poświęciliśmy w ostatnich latach nasz czas i inwestycje.

Powinniśmy być dumni z ogromu wykonanej pracy. I to my przede wszystkim powinniśmy wierzyć w wyrób, który sprzedajemy. Jestem przekonany, że nasi pracownicy posiadają odpowiednie umiejętności i są konsekwentni w realizacji zadań.

Kierunek działania został już wytyczony. Trzeba tylko konsekwentnie podążać w jego stronę.

Musimy wierzyć, że poprzez dyscyplinę i entuzjazm w naszym działaniu i postawie, uczynimy Fiata silniejszym niż dotychczas.

Wierzę w to głęboko – osiągnijmy ten cel wspólnie.

Wielkie inwestycje

Pomimo tak trudnego okresu należało wyasygnować znaczne kwoty na realizację planu uzdrowienia firmy. Będzie on realizowany w latach 2002-2005 i pochłonie 2,4 miliarda euro, o 25% więcej niż średnia z ostatnich lat rozliczeniowych. Jakie obszary leżą w centrum zainteresowania tych inwestycji? Chodzi przede wszystkim o optymalizację sieci sprzedaży, która pochłonie 450 milionów euro w ciągu najbliższych trzech lat. Następnie rozwój nowych wyrobów, trzeba przecież sfinansować przygotowanie produkcji 20 modeli, które zostaną wprowadzone na rynek do końca 2005 roku.

Nie mówiąc już o silnikach nowej generacji. Pozostałe inwestycje dotyczą badań i rozwoju.

Środki na te inwestycje będą pochodziły z bieżących wpływów i nie zostaną na nie wykorzystane inne źródła finansowania. Pod względem wielkości inwestycji i zaangażowania Firma ma szansę na zajęcie czołowego miejsca wśród konkurencji. Wszystko to również dzięki korzystnym efektom joint venture z GM w ramach poszczególnych platform.

Powrót do rentowności

W 2002 roku udziały Fiata Auto w rynku europejskim będą się kształtowały na poziomie 9,6%, w 2003 nieco niżej (około 9,2%), a w 2004 powrócą do poziomu 10%.

Obroty w tym i w przyszłym roku wyniosą około 25-26 miliardów euro. Są to przewidywania sporządzone w oparciu o obecne tendencje rynkowe. Każda zmiana tych tendencji może spowodować korektę przewidywań.

Z powyższych danych wynika, że Firma opracowując strategiczny plan uzdrowienia, nie ulegała złudzeniom, jak podkreślał Boschetti, ale wyznaczyła sobie realny cel pełnego odzyskania rentowności do końca 2005 roku.

Wszyscy uzdrawiamy firmę

Posiadamy odpowiednie i kompetentne zasoby do osiągnięcia wyznaczonego celu, podkreślał Boschetti. Najważniejsze, aby wszyscy zdali sobie teraz sprawę z powagi problemu i zrozumieli, że tylko dzięki wspólnemu zaangażowaniu uda nam się wyjść znowu na prostą. Musimy wszyscy podzielać przyjęte założenia strategiczne. Oto kierunki, którymi musimy podążać: zmiana organizacji poprzez utworzenie Business Unit, wzmocnienie sieci handlowej, dalsza poprawa jakości, redukcja kosztów i przygotowanie nowych modeli. Zadanie, które czeka pracowników Fiata Auto, wcale nie jest łatwe, ale już samo zrozumienie problemu jest pierwszym krokiem do jego rozwiązania.

Nagrody dla najlepszych

Tomasz Libich
fot. M. Feodorów

Krótkie przemówienia, kwiaty, oklaski, dyplomy i długa kolejka nagradzanych. Wszyscy młodzi, uzdolnieni, pełni wiary, że ich przyszłość zależy od wiedzy. Koncern Fiata również w tym roku nie zapomniał dostrzec ich osiągnięć.

Najzdolniejsze dzieci pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce już po raz szósty odebrały nagrody pieniężne za wyniki w nauce. Do komisji rozpatrującej wnioski wpłynęło ich ponad dwieście pięćdziesiąt. Dyplomy 189 uczniom szkół średnich oraz studentom wręczył Pierluigi Fattori, dyrektor personalny Grupy Fiat. Podobnie jak w ubiegłych latach, wyróżnienia przyznano w trzech kategoriach: świadectw maturalnych (41 osób), licencjatów i dyplomów inżyniera (69 osób) oraz dyplomów ukończenia studiów wyższych z tytułem magistra lub lekarza (79 osób). O nagrodę można się było ubiegać ze średnią minimum 4,8 z egzaminu dojrzałości, a w przypadku dyplomu studiów licencjackich lub wyższych – 4,0.

„Nie sposób przecenić Waszych umiejętności – podkreślał w swoim przemówieniu dyrektor Fattori. Dla zobrazowania ich wartości, wystarczy posłużyć się przykładem z otaczającego nas świata. Specjalistyczny program komputerowy jest bardzo drogi, podczas gdy nośnik CD – bardzo tani. To wyraźnie wskazuje, jak wielką wartość ma ludzki umysł. Dlatego z nadzieją patrzcie w przyszłość, zachowujcie życiowy optymizm, ale i pamiętajcie o odpowiedzialności – to od Was zależy przecież, jakie będzie kiedyś nasze społeczeństwo i nasza gospodarka".

Nagrody po raz pierwszy wręczono w 1996 roku. Regulamin ustanowiony przez Zarząd Fiat SpA zakłada ich przyznawanie za wybitne wyniki w nauce zarówno we Włoszech, jak i w krajach, gdzie koncern jest obecny. W tym roku wyróżnień było prawie dziewięćset, prócz Włoch i Polski, wręczono je w Argentynie, Belgii, Brazylii, Francji, Hiszpanii, Meksyku, Niemczech, Stanach

Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. A może absolwenci szkół wyższych nie powinni martwić się o zatrudnienie, bo zapewni je Fiat? Taką myśl rzucił anegdotycznie podczas uroczystości Jerzy Zawarczyński, śląski wicekurator oświaty.

„Nasza polityka zatrudnieniowa – przyznał w rozmowie z „Fiatem Wokół Nas" dyrektor Pierluigi Fattori –

Nagrody wręczali:
▲ Mauro Pasquero – kontakty międzynarodowe w Grupie Fiat
◀ Pierluigi Fattori dyrektor personalny Grupy Fiat

rzeczywiście polega na tym, że przy takim samym poziomie przygotowania kandydatów do pracy, dzieci naszych pracowników są na uprzywilejowanej pozycji. I trudno się temu dziwić – dzięki swoim rodzicom, już od najmłodszych lat znają naszą firmę i bezsprzecznie można powiedzieć, że mają Fiata we krwi".

Zdecydowana większość nagrodzonych (także i ci, którzy skończyli już studia wyższe), deklaruje chęć kontynuowania nauki. I właśnie na to najczęściej przeznaczą otrzymane pieniądze.

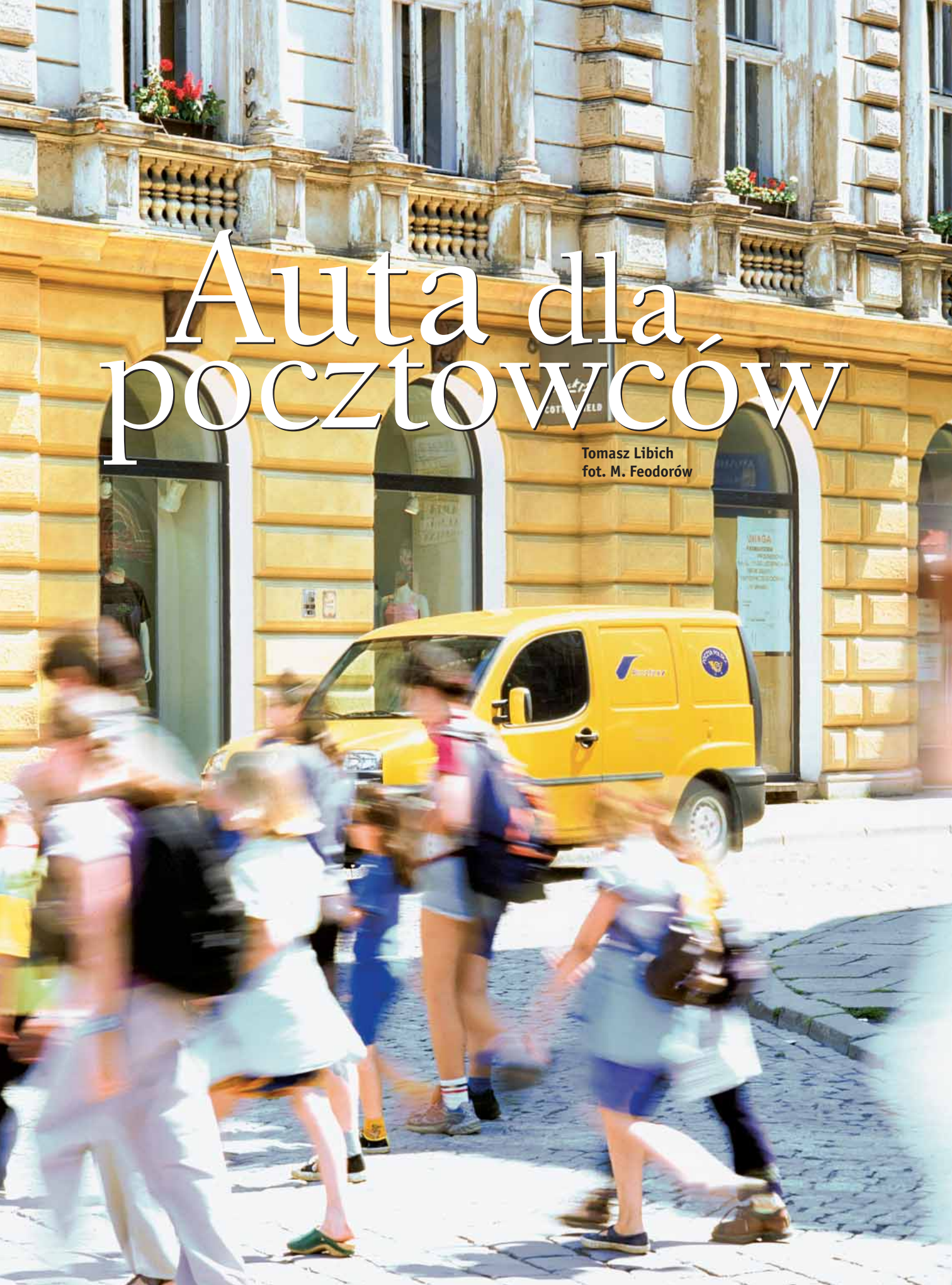
„Tegoroczna impreza jest wyraźnym remedium na wszelkie prasowe spekulacje dotyczące rzekomych trudności, jakie przeżywa Fiat – podkreśla Enrico Pavoni, prezes Zarządu spółki Fiat Auto Poland. – To wyraźny sygnał, że firma dobrze sobie radzi. A tradycje tej imprezy, mogę zapewnić, będą w najbliższych latach kontynuowane". ■

Lista nagrodzonych

Automotive Lighting Polska Sp. z o.o. Jacko Marta, Kurdubelski Łukasz, Wasiak Wojciech, Kuś Paweł, Zachariasz Anna ***Business Solutions Polska Sp. z o.o.*** Greń Katarzyna, Klimsiak Anna, Marzec Łukasz, Matczak Dagmara, Golatowska Anna, Kołodziej Tomasz, Wrzeszcz Kamila, Jabłoński Tomasz ***Comau Poland Sp. z o.o.*** Bieniek Tomasz, Dusza Anna, Kowalska Marta, Ognik Paweł, Trojanowski Roman, Biel Anna, Chudzik Aldona, Ciach Kamilla, Kędzierska Iwona, Michalik Agnieszka, Modrakowska Aneta, Sikorska Beata, Szymański Radosław, Żurek Małgorzata, Pękala Agnieszka ***F.A. Powertrain Polska Sp. z o.o.*** Figna Joanna, Kołomyjec Elżbieta, Szlachtowska Ewa, Witek Karolina, Borowska Renata, Domagała Piotr, Gibas-Ptak Magdalena, Kmiecik Monika, Ślezińska Klaudia, Tarasewicz Joanna, Czarkowski Szymon, Kryska Łukasz ***Fiat Auto Poland S.A.*** Adamus Łukasz, Bil Karolina, Gałęza Katarzyna, Gmerek Kosma, Kasprzak Michał, Klimczak Mariusz, Konieczna Magdalena, Kropornicki Tomasz, Książek Barbara, Migalska Agnieszka, Mularczyk Dawid, Myalski Szymon, Ogrodowczyk Anna, Pala Krzysztof, Polok Paulina, Prejs Ewa, Raźny Olga, Targosz Kamila, Czapski Marcin, Kiełbaska Grzegorz, Bochenek Joanna, Bodasińska Agnieszka, Bogacz Adrianna, Cieślak Marta, Dulemba Agnieszka, Janczyk Grzegorz, Krentusz Edyta, Kukawska Ewa, Kurkowska Beata, Maluga Beata, Marcinek Dominika, Niedbała Ireneusz, Pluta Marta, Popielarczyk Sylwia, Puchaczewska Anna, Rączka Ewelina, Skuta Małgorzata, Spyra Katarzyna, Tereszczak Monika, Balcer Sylwia, Brum Bożena ***Fiat Ubezpieczenia Majątkowe S.A.*** Brańska Aleksandra ***GM-Fiat WW Purchasing Poland Sp. z o.o.*** Szydlik Dorota, Urbaniec Tomasz ***Ingest-Segim Poland Sp. z o.o.*** Lorańczyk Piotr ***ITS-GSA Polska Sp. z o.o.*** Kukla Gabriela ***New Holland Bizon Sp. z o.o.*** Boczek Monika, Cybula Anna, Domińczak Anna, Majchrzak Agata, Rybicka Magdalena, Suchodolska Anna, Tarka Anna, Ziółkowska Anna ***ITS-GSA Polska Sp. z o.o.*** Straszak Monika, Trojanek Ewa ***Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.*** Czereszewska Joanna ***Sirio Polska Sp. z o.o.*** Cembala Anna, Rybicki Marcin ***Teksid Poland S.A.*** Marek Małgorzata, Pawlak Inga, Pączek Aleksandra, Stanclik Elżbieta, Świder Agnieszka, Wasilewska Iwona, Majdak Krystian, Rojczyk Tomasz, Weber Arkadiusz Hejnowicz Seweryn, Waluś Marcin ***Satiz Poland*** Albińska Natalia

Auta dla pocztowców

Tomasz Libich
fot. M. Feodorów



Przez cały dzień pozostają w ciągłym ruchu – odbierają paczki, dostarczają je i wracają po nowe. Od kilku miesięcy Fiaty Doblò Cargo i Ducato oraz Iveco Daily pomagają dbać o bezpieczeństwo i terminowość w dostarczaniu przesyłek.

Wszystko zaczęło się w drugiej połowie ubiegłego roku, kiedy Poczta Polska ogłosiła przetarg na samochody dostawcze. Spółka jest w dobrej kondycji finansowej i generuje zyski, przeznaczone na ten cel pieniądze nie musiały więc pochodzić z budżetu państwa. Dla uczestników przetargu miało to istotne znaczenie. Poczta przedstawiła bowiem bardzo wysokie wymagania i warunki składania ofert.

„Przetarg rzeczywiście nie był łatwy – przyznaje Sławomir Dudziak, dyrektor Sprzedaży Specjalnej Fiata Auto Poland. – Opinie z ZUS nie mogły mieć więcej niż dwa miesiące, z banku – więcej niż miesiąc. Musieliśmy być naprawdę bardzo skrupulatni, bo nawet drobne uchybienie mogło przesądzić o odrzuceniu oferty lub przegranej".

Do przetargu wystartowali reprezentanci najbardziej znanych marek – prócz Fiata i Iveco m. in. Ford, Volkswagen, Peugeot i Opel. Sam przetarg podzielony został na osiem kategorii. W pierwszej z nich (na dostawę lekkich samochodów dostawczych) zwyciężył Fiat. Seicento jako van, okazało się niezastąpione. Dwadzieścia cztery samochody tej marki przekazano Poczcie Polskiej w ciągu czterech miesięcy. Fiat zwyciężył także w drugiej z kategorii, związanej z samochodami o większej ładowności. Poczta wybrała Doblò.

„Naszymi konkurentami były w tym przypadku Citroën Berlingo i Renault Kangoo – mówi Sławomir Dudziak. – Okazało się jednak, że dwumiejscowy Doblò Cargo z dużą paką najbardziej odpowiadał oczekiwaniom organizatorów przetargu. W grudniu 2001 dostarczyliśmy Poczcie Polskiej ostatnią ze 185 sztuk tych samochodów".

„Najważniejszym elementem, który organizatorzy przetargu brali pod uwagę, była cena" – informuje Grzegorz Nowosielski z Biura Promocji i Współpracy Zagranicznej Centralnego Zarządu Poczty Polskiej. „Prócz tego interesowały nas przede wszystkim parametry eksploatacyjne – podkreśla – a więc ładowność w m^3, waga 700-800 kg oraz bezpieczna i zamknięta przestrzeń ładunkowa. Oferta Fiata także pod tym względem okazała się najatrakcyjniejsza".

„Zadanie było dość trudne ze względu na logistykę" – zauważa Sławomir Dudziak. Zamówione samochody przygotowywało Centrum Sprzedaży w Bielsku-Białej, a należało je dostarczyć do kilkudziesięciu polskich miast, m. in. Poznania, Szczecina, czy Warszawy – do każdego inną ilość. Po przewiezieniu samochodów na miejsce zostały bardzo dokładnie sprawdzone przez pracowników poczty. Zastrzeżeń nie było.

Poczta Polska przedstawiła również zapotrzebowanie na specjalne samochody do przewozu ładunków wartościowych – o ładowności od 0,9 do 1,3 tony z możliwością przewozu pięciu osób, w tym kierowcy. W tej kategorii zwyciężył Iveco.

W niespełna pół roku po rozstrzygnięciu przetargu, na polskie ulice wyjechało dwadzieścia sześć pocztowych bankowozów tej marki.

„Dostarczone przez nas samochody – mówi Artur Nowicki, kierownik Działu Samochodów Lekkich IVECO Poland – charakteryzują się doskonałymi parametrami technicznymi i profesjonalnym wykończeniem wnętrza – zarówno pod względem komfortu, jak i bezpieczeństwa". Przedział osobowy (tapicerowany) jest opancerzony, zbiornik paliwa zabezpieczony przed przestrzeleniem. Podobnie szyby w kabinie osobowej – odporne nawet na pociski kalibru 7,62 mm z rdzeniem stalowym (wystrzeliwane z AK 47)". ►

W części ładunkowej bankowozów Iveco znajduje się wrzutnia wsypowa, która umożliwia dostarczenie przesyłki do wnętrza bez konieczności otwierania drzwi przez konwojentów. Cały przedział cechuje trwałe i ognioodporne wyłożenie. Tylne drzwi wyposażone są w blokadę ryglowania, a boczne – w kuloodporną szybę, dzięki której, (podobnie jak dzięki podgrzewanym w zimie lusterkom), możliwa jest swobodna obserwacja przestrzeni wokół samochodu.

Poczta Polska to nie jedyna instytucja państwowa, z którą Fiat współpracuje. Dwadzieścia sztuk Ducato trafi w tym roku do Państwowej Straży Pożarnej. Dla pogotowia ratunkowego Fiat dostarcza średnio 60 – 70 ambulansów rocznie. We współpracy z włoską firmą Vanmelle stworzony został projekt produkcji samochodów-sklepów, których ponad czterdzieści jeździ po polskich drogach, z oznaczeniami producenta Mentos i Tic-Tac. Prócz tego Fiat przygotowuje samochody na specjalne zamówienia policji, służb więziennych i wojska.

Przedstawiciele Poczty Polskiej, pytani o główne cechy charakteryzujące zakupione w ubiegłym roku furgony, zwracają uwagę głównie na ich funkcjonalność. „Ważną zaletą tych samochodów jest również bogate wyposażenie bazowe – mówi Grzegorz Nowosielski – a także przestronne wnętrze, nowoczesny wygląd i duża kubatura przestrzeni ładunkowej".

A jak pracę w pomarańczowych furgonach oceniają pocztowi kurierzy? Dariusz Kuźma jeździ Fiatem Doblò z logo Poczty Polskiej od stycznia tego roku rozwożąc przesyłki w rejonie Wapienicy, osiedla Kopernika i Beskidzkiego w Bielsku-Białej. Wcześniej używał Żuka. Jego zdaniem oba samochody są jak niebo i ziemia.

„Jeżdżę nowym Doblò codziennie – mówi kurier – ale teraz, gdy wychodzę do pracy, świadomość spędzenia

kilku godzin za kółkiem nie zniechęca mnie. Mogę z całą pewnością stwierdzić, że przyjemność wynikająca z pracy zdecydowanie wzrosła”.

Piotr Kapała zwraca uwagę przede wszystkim na widoczność. „Szyby w tym samochodzie są naprawdę „panoramiczne”, widoczność jest doskonała. Wspomaganie kierownicy w ruchu miejskim zdecydowanie ułatwia życie. W wąskich uliczkach i osiedlowych alejkach jest niezastąpione”.

Kurierzy, używający na co dzień Fiatów Doblò Cargo i Ducato, zwracają także uwagę na znaczny wzrost bezpieczeństwa przewożonych przesyłek. Przestrzeń załadowcza jest szczelnie zamknięta, autoalarm przez cały czas czuwa nad przewożonym towarem. Stan techniczny pojazdów również nie budzi zastrzeżeń. „Na razie nie było z nimi żadnych problemów. Raz mieliśmy drobne kłopoty z akumulatorem, ale samochody są serwisowane przez Fiata – mechanicy przyjechali i załatwili sprawę od ręki – informuje Jerzy Toczek, kierownik Stacji Obsługi Zakładu Transportu Samochodowego obsługującego bielski oddział Poczty Polskiej.

Nowe furgony zdążyły już przekonać pocztowców do siebie. Nie ma też wątpliwości, że przekonają odbiorców przesyłek. Osoba czekająca na paczkę już z daleka dostrzeże w ulicznym tłumie pocztowe auto. Prócz koloru, wzrok przyciągnie też marka – charakterystyczna i, jak się okazuje, po raz kolejny bezkonkurencyjna. ■

warto wiedzieć

Fiat Doblò Cargo

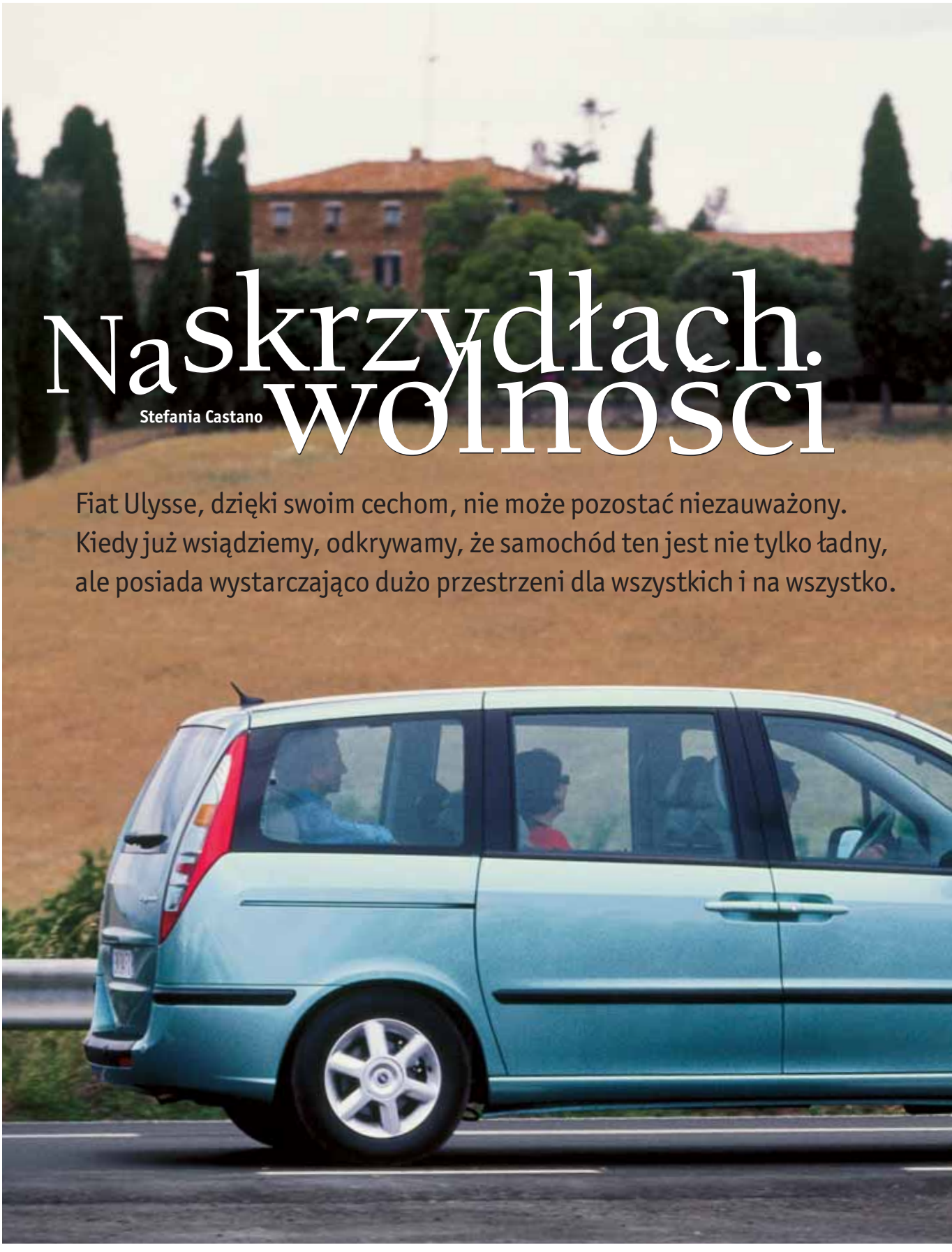
Silnik	1.2	1.6 16V	1.9 D	1.9 JTD
Poj. skokowa (cm³)	1242	1596	1910	1910
Moc maks. (KM)	65	103	63	100
Wymiary				
Długość (mm)		4159		
Szerokość/wys. (mm)		1714/1820		
Kabina ładunkowa				
Długość (mm)		1680/2280[1]		
Szerok./wysokość (mm)		1470/1305		
Pojemność (m³)		3,2/3,8[2]		
Ładowność użytk. (kg)		625/805[2]		
Osiągi				
Prędkość maks. (km/h)	142	168	141	168
Przysp. 0-100 km/h (sek.)	18,9	12,6	20,9	12,4
Zużycie paliwa				
cykl miejski (l/100 km)	9,8	11,1	9,2	8,2
cykl pozamiejski (l/100 km)	6,5	7,2	6,0	5,3
cykl mieszany (l/100 km)	7,7	8,6	7,2	6,4

[1] ze składanym siedzeniem pasażera, [2] wersja z powiększoną ładownością

Na skrzydłach wolności

Stefania Castano

Fiat Ulysse, dzięki swoim cechom, nie może pozostać niezauważony. Kiedy już wsiądziemy, odkrywamy, że samochód ten jest nie tylko ładny, ale posiada wystarczająco dużo przestrzeni dla wszystkich i na wszystko.



Przód o prostej, zdecydowanej linii, z wąskimi reflektorami i okrągłym logo, opartym na nieco owalnej osłonie chłodnicy z wlotem powietrza w kształcie plastra miodu. Z tyłu, wysokie, pionowe światła, tworzą obramowanie dla pokrywy bagażnika o dużej przeszkolonej powierzchni. Z boku zdecydowane linie i wydłużone lusterka wsteczne z wbudowanymi kierunkowskazami wydają się być przedłużeniem błotnika.

Wyposażenie gwarantuje maksymalną funkcjonalność i wszechstronność użytkowania, dając jednocześnie poczucie przestronności. Siedzenia są wygodne, duże i łatwo je dostosować do przeróżnych potrzeb: można je rozłożyć w poziomie, złożyć w pół lub też wyjąć, zmieniając proporcje przestrzeni wewnętrznej, przeznaczonej dla pasażerów i bagaży. Siedzenia przednie mogą być podgrzewane i sterowanie elektrycznie (na życzenie). Są dostępne również w wersji obrotowej: wystarczy je obrócić o 180°, aby stworzyć w samochodzie prawdziwy salonik. Równie wygodne są siedzenia tylne: dwa rzędy prawdziwych foteli, wyposażonych w zagłówki oddzielnie regulowane również wzdłużnie. Za pomocą jednego przycisku można zapamiętać dla dwóch różnych osób indywidualne ustawienia siedzenia kierowcy i lusterka wstecznego.

Fiat Ulysse ma tyle schowków, że można zapomnieć, gdzie co położyliśmy: trzy schowki zamknięte i jeden ▶

Nowy pojazd jednobryłowy Fiata charakteryzuje się indywidualnym stylem, powstałym na bazie harmonijnych brył i prostych linii. Obszerne, jasne, doskonale dźwiękoszczelne wnętrze oferuje maksymalny komfort podróżowania.

► otwarty, cztery przegrody na czasopisma i mapy drogowe, jeden schowek pod siedzeniem pasażera i jeden pod środkowym siedzeniem w drugim rzędzie, pojemnik na śmieci, pojemnik na parasol wydzielony w tylnej sztywnej pokrywie bagażnika, jedenaście uchwytów na kubki i puszki oraz jeden schowek w przedniej konsoli do przechowywania napoi, tak aby się nie przegrzały, ponadto praktyczne rozkładane stoliki na oparciach siedzeń.

Dbałość o szczegóły jest widoczna również w wykończeniach. Świadczą o niej obicia dolnej części drzwi i częściowo deski rozdzielczej, faktura materiałów i aksamitu, gra światła na chromowanych powierzchniach i wąska listwa ozdobna biegnąca wokół całego pojazdu. Należy wspomnieć również o radiu z odtwarzaczem CD w wyposażeniu seryjnym czy automatycznej „dwustrefowej" klimatyzacji, pozwalającej kierowcy i pasażerowi na przednim siedzeniu na odrębną regulację temperatury.

Wsiadanie jest szczególnie ułatwione dzięki szerokim przednim drzwiom o dużym kącie otwarcia oraz dwóm przesuwanym, wyjątkowo lekkim, drzwiom bocznym (na życzenie mogą również być sterowane elektrycznie). Deska rozdzielcza to prawdziwy pulpit sterowniczy. Przyciski wyłączników sterujących, łatwo dostępne i łatwe do zidentyfikowania, zgrupowane są w części środkowej, gdzie znajduje się również krótka dźwignia zmiany biegów. Duże, przeszklone powierzchnie zapewniają maksymalną widoczność i dają poczucie pełnego panowania nad drogą. Bardzo skuteczny jest system hamowania. Jeżeli kierowca jest zmuszony gwałtownie hamować, automatyczny system włącza światło awaryjne, ostrzegając samochody jadące z tyłu. Cała gama jest wyposażona w system ABS z elektronicznym korektorem hamowania (EBD) oraz Brake Assistance, urządzenie, które wspomaga układ hamulcowy w razie nagłego hamowania. Fiat Ulysse jest również wyposażony w najnowsze urządzenia kontrolujące zachowanie dynamiczne pojazdu. Takie jak ESP, który w warunkach ekstremalnych, kiedy zagrożona jest stabilność pojazdu, pomaga kierowcy opanować samochód. Albo ASR połączony z ESP, który funkcjonuje przy każdej prędkości pojazdu i koryguje moment napędowy silnika w celu przywrócenia właściwej przyczepności kół do drogi. Kolejny system to MSR zwiększający moment silnika, aby zapobiec poślizgowi wywołanemu zablokowaniem kół, jeżeli w warunkach słabej przyczepności gwałtownie redukujemy biegi.

W zakresie bezpieczeństwa pasywnego nowy model oferuje pełne zabezpieczenie. Wystarczy powiedzieć, że zdał wszystkie najsurowsze „crash testy" i dysponuje bogatym wyposażeniem seryjnym: dwie przednie poduszki►

Ulysse jest bardzo wygodny, ponieważ posiada drzwi przesuwane boczne (na zamówienie także sterowane elektrycznie), wiele użytecznych schowków, dwa składane stoliki w miejsce złożonych siedzeń, oraz powierzchnię bagażową wyposażoną w siatki mocujące bagaż.

	MOC (0)	MOMENT (Nm/kgm)	PRĘDKOŚĆ max (km/h)
2.0 16v	100/136	190/19,4	185
2.0 16v JTD	80/109	270/27,6	174
2.2 16v JTD	94/128	314/32	182
3.0 V6 24v	150/204	285/29	205

	PRZYSPIESZENIE 0-100 km/h (w sekundach)	PRZYSPIESZENIE 0-1000 m (w sekundach)	ZUŻYCIE PALIWA cykl mieszany (l/100 km)
2.0 16v	11,2	32,8	9,1
2.0 16v JTD	13,4	35,0	7,0
2.2 16v JTD	12,6	34,1	7,4
3.0 V6 24v	10,2	31,2	11,5

Deska rozdzielcza (po prawej) to prawdziwy pulpit sterowniczy, który zapewnia pełne panowanie nad drogą. Niżej: wszechstronność i komfort zagwarantowane są przede wszystkim dzięki różnej konfiguracji wnętrza – od pięciu do ośmiu miejsc. Siedzenia przednie są dostępne w wersji obrotowej. W razie potrzeby siedzenia drugiego i trzeciego rzędu mogą być rozłożone poziomo, złożone w pół lub wyjęte z samochodu.

► powietrzne airbag multistage, dwie przednie boczne poduszki powietrzne sidebag i dwie poduszki window bag, chroniące pasażerów siedzących z boku we wszystkich trzech rzędach. Dalej: pasy bezpieczeństwa z trzypunktowym mocowaniem, z napinaczami i ogranicznikami obciążenia (za wyjątkiem środkowych siedzeń w drugim i trzecim rzędzie), elektryczny system blokowania drzwi, który na żądanie kierowcy może się automatycznie włączyć po przekroczeniu 10 km/h, mechanizm elektryczny zabezpieczający przed otwarciem w samochodzie drzwi przez dzieci, mocowania fotelików dziecinnych Isofix, dających maksimum gwarancji.

Kierowanie Fiatem Ulysse to prawdziwa przyjemność. Również dzięki przemyślanym drobiazgom. Począwszy od ksenonowych reflektorów z automatycznym korektorem ustawienia i wycieraczek reflektorów, do świateł zapalających się automatycznie o zmierzchu lub przy wjeździe do tunelu. Nie można zapomnieć o wycieraczkach włączających się przy pierwszych kroplach deszczu, czujnikach ułatwiających parkowanie, czy czujnikach wykrywających spadek ciśnienia w oponach. System Cruise Control, dostępny jako opcja, pozwala na utrzymanie zaprogramowanej prędkości jazdy bez naciskania na pedał gazu. W dziedzinie systemów teleinformacyjnych, nowy pojazd jest jednym z najnowocześniejszych. Zawdzięcza to systemowi CONNECT, który jest jednocześnie telefonem GSM, systemem nawigacyjnym i łącznikiem ze światem usług Targasys. To najnowocześniejsze z istniejących obecnie urządzeń tego typu. Na koniec należy podkreślić, że każdy może wybrać wersję Ulysse najbardziej odpowiadającą jego wymaganiom. Gama zawiera bowiem trzy wyposażenia (Ulysse, Ulysse Dynamic i Ulysse Emotion), cztery konfiguracje siedzeń (standard przewiduje pięć i siedem miejsc, opcja dodatkowo sześć i osiem), cztery skrzynie biegów (dwie mechaniczne i dwie automatyczne) oraz cztery typy silników. Każdy z nich zapewnia świetne osiągi, niski poziom hałasu oraz wysoki komfort jazdy, oprócz ograniczonego zużycia paliwa. Niemniej każdy ma inny temperament i inne przeznaczenie. I tak możemy wybierać pomiędzy dwoma silnikami łączącymi wysokie osiągi i oszczędność w eksploatacji (2.0 16-zaworowym benzynowym o mocy 136 KM i 2.0 16-zaworowym JTD o mocy 109) a silnikiem turbodiesel bardzo dynamicznym, zdolnym zapewnić w każdej sytuacji satysfakcję z prowadzenia – nowym 2.2 JTD 16-zaworowym o mocy 128 KM. Niedługo dołączy do nich silnik o dużych osiągach, dotąd nie stosowany: sześciocylindrowy, 24-zaworowy o pojemności 3 litrów i mocy 204 koni, który na razie jeszcze nie jest dostępny we Włoszech. ■

Na trasie ze Stralisem

Paolo Ravizza
fot. Satiz-La Press/Lobera
i Piovanotto

Od Casablanki do Imperii, podróż najnowszą ciężarówką Iveco. Historia wyprawy w towarzystwie Leandro Filippino, zawodowego kierowcy z 25-letnim doświadczeniem. Jego wrażenia i opinie o nowej ciężarówce.

Port pośredni w Casablance. Siódma wieczór. Mężczyzna sprawdza załadunek ciężarówki zanim celnicy założą plomby na drzwiach przyczepy-chłodni. Dzisiejszej nocy będzie spał tutaj, na chronionym i bezpiecznym placu. Jutro czeka go pięciogodzinna podróż do Tangeru, a w nocy – przeprawa statkiem do Algeciras. Leandro Filippino, w ciągu trzech dni dostarczy ładunek jeansów i kurtek do Thiene. Ma do przejechania trzy tysiące kilometrów, ale to nic dla jego ciężarówki Iveco Stralis, o mocy 480 KM. Silnik Cursor 13 został skonstruowany z myślą o długich wyprawach z dużym obciążeniem.

O 7.30 następnego ranka, ruszamy razem w długą podróż. Zostawiamy za sobą Casablankę, asekurowani przez policję, która pilnuje aby nielegalni turyści nie wsiedli po kryjomu do ciężarówki. „Próbują ukryć się pod przyczepą – tłumaczy Filippino – czasem wspinają się na dach i rozcinają go scyzorykiem. Strach przed nielegalnymi emigrantami to jedna z negatywnych stron tej pracy". Jednym słowem, pieskie życie kierowcy: „Cały czas podróżujesz sam po świecie. Jeszcze kilka lat temu wyjeżdżałem z domu na cały miesiąc. To wpłynęło oczywiście na moje życie rodzinne. W Fano mam żonę i dwójkę dzieci, ale rzadko je widuję. Zresztą z żoną jestem w separacji". Filippino ▶

▶ ma 52 lata, ciężarówką jeździ od 27 roku życia, od 1995 roku także na trasach zagranicznych, bo zna hiszpański, francuski i angielski. Ale żeby poradzić sobie z towarem wartym wiele milionów euro, znajomość języków obcych nie wystarczy. „Siedem lat spędzonych w marynarce czegoś mnie nauczyło. Umiem radzić sobie w życiu i dozować pracę, nigdy nie przesadzam z jazdą po to tylko, żeby dotrzeć przed czasem, poza tym jestem ostrożny. Dzisiaj, dzięki Stralis, żyje się lepiej. Ciężarówka jest wygodniejsza, począwszy od siedzenia kierowcy a skończywszy na regulacji foteli. Nawet na bardzo wyboistej drodze nie czuć wibracji w kabinie, dzięki czemu nie nadwyrężam sobie kręgosłupa. Po prostu nie ma porównania z poprzednimi modelami. Na postoju mam wszystko czego potrzeba, to zasługa przestrzeni między siedzeniami. Prócz montowanej seryjnie lodówki, mogłem nawet wstawić lodówkę z zamrażalnikiem. Przechowuję w niej zapasy na cały miesiąc". Rzeczywiście ma się wrażenie podróżowania w przyczepie kempingowej. Filippino zamontował kuchenkę dwupalnikową, nie mogło też zabraknąć maszynki do kawy, garnków, cedzaka. W części kuchennej stolik, kanapa, fotel i zostało jeszcze miejsce na telewizor. W nocy ta część ciężarówki zamienia się w sypialnię, z dwoma piętrowymi kuszetkami. Tak naprawdę Stralisem można swobodnie odbyć podróż dookoła świata.

U góry: załadunek ciężarówki w Casablance. O tej godzinie w fabrykach ludzie kończą pracę. Grupka kobiet zatrzymuje się koło straganu, żeby skosztować ślimaków. Wyruszamy w kierunku Tangeru, ostatnie spojrzenie na miasto i meczety.

Autostrada, na którą wjeżdżamy w Casablance (u góry) kończy się w Kenitra. Stamtąd (poniżej) trzeba jechać już zwykłą drogą. Poniżej, na zdjęciu z prawej strony, wjazd do portu w Tangerze.

Wyprawa trwa. Jedziemy w stronę Tangeru. Krajobraz do złudzenia przypomina Włochy z lat pięćdziesiątych: chłopi na osiołkach, uprawy w skleconych naprędce szklarniach, ludzie uprawiający ziemię rękoma, albo z pomocą zwierząt. Jeden traktor na 30 kilometrów, a także ogromne pola słoneczników. Tuż przed Tangerem natrafiamy na prawdziwie księżycowy krajobraz. Jest 12.30, przyjechaliśmy zgodnie z programem. Prom wypływa dzisiaj wieczorem i o piątej nad ranem dowiezie nas do Algeciras, w pobliżu Cieśniny Gibraltarskiej.

Sobota. Dzień w porcie pośrednim minął jak z bicza trzasnął. Nawet się nie obejrzeliśmy, jak nastał wieczór. Światła statków odbijają się w lustrze wody a na pokładzie ciężarówki powoli rozświetla się ekran komputera, zawierający wszystkie dane na temat pojazdu.

Otwierają się drzwi promu. Niebieska Stalis zostaje pochłonięta przez gardło statku, z którego wydostanie się dopiero nad ranem, już pod hiszpańskim niebem.

Jest piąta rano, niedziela, trzeba się śpieszyć i koniecznie wydostać z obszarów nadbrzeżnych. Po południu ulice zapełnią się bowiem wczasowiczami wracającymi do ▶

Iveco Stralis we Francji, na zjeździe do Marsylii. Poniżej: Filippino za kierownicą ciężarówki.

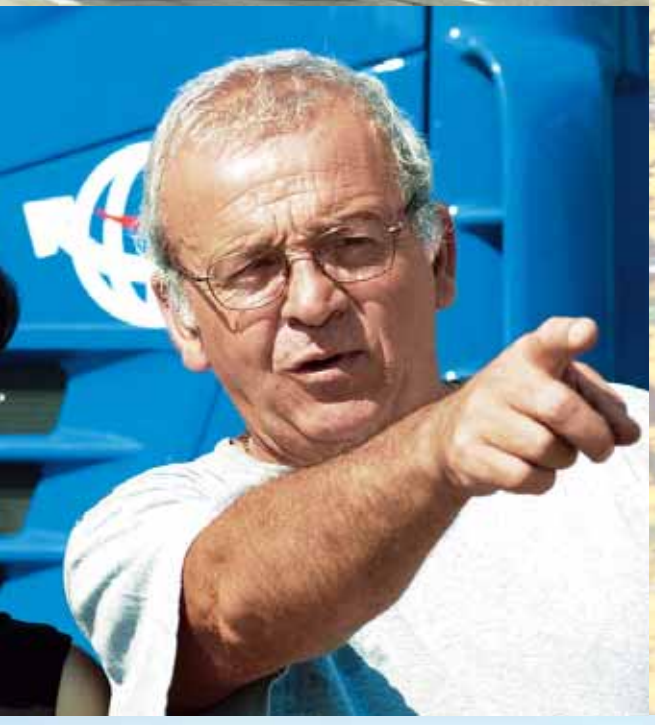
► domu po weekendzie. Nie udało się. Tak jak przypuszczaliśmy, w okolicach Malagi stoimy w piętnastokilometrowym korku. Nie ma innego wyjścia, trzeba się z tym pogodzić. Ale w ciężarówce nie jest tak źle: klimatyzacja, radio, które Filippino nastawił za pomocą przycisków znajdujących się w kierownicy. Według niego jest to dobre rozwiązanie, bo nie trzeba odrywać uwagi od jazdy.

W stosunku do planu podróży jesteśmy nieco spóźnieni. Tam, gdzie to możliwe, Filippino wyciska 90 km na godzinę, ale za Malagą musi zwolnić. Zaczyna się bowiem odcinek górski, który prowadzi do Granady i dalej do Murcii i Fugueras, gdzie zaplanowaliśmy nocleg. To dobra okazja, by sprawdzić, jak Stralis zachowuje się na ostrych podjazdach i zjazdach. Kierowca, który do tej pory na drogach korzystał z automatycznej skrzyni biegów, wrzuca teraz Intarder. To urządzenie, sterowane przełącznikiem obok kierownicy, zwalnia samochód na zjazdach, wspomagając hamowanie silnikiem. Komputer pokładowy sam wykonuje wszystkie konieczne czynności, np. redukuje biegi z szesnastego do czternastego. Obrotomierz informuje nas, że silnik przyspieszył z 1300 do 1500 obrotów na minutę. Jedziemy 70 km na godzinę. Przy podjeździe ciężarówka spisuje się świetnie, przede wszystkim dzięki bardzo dynamicznemu silnikowi. Chodziaż upał daje się we znaki, nie podnosi się temperatura płynu chłodzącego.

Do Figueras docieramy w nocy. Czas sprawdzić zużycie paliwa i ilość przejechanych kilometrów. To pierwsza podróż ciężarówki. Na liczniku ma 5 tys. kilometrów. Firma Interpaoli, właściciel tej i jeszcze jednej ciężarówki Stalis, kazała zamontować przyczepy-chłodnie, aby jak najlepiej wykorzystać możliwości przewozowe pojazdu, zarówno do transportu tekstyliów, jak i żywności. W ciągu 1250 km dzielących Tanger od granic Francji, ciężarówka, wioząca stosunkowo niewielki ładunek, ważący 90 kwintali, spaliła zaledwie litr ropy na trzy km.

„To naprawdę mało biorąc pod uwagę, że teren, po którym jechaliśmy, był pagórkowaty. Naprawdę nie spodziewałem się takiego wyniku.” – mówi Filippino.

O szóstej rano następnego dnia znowu jesteśmy w trasie. Francuska stacja radiowa zawiadamia o kraksie w pobliżu Nimes, dlatego zjeżdżamy z autostrady. Powrócimy na nią w Arles, za jakieś czterdzieści minut. Filippino dla



pewności włącza mechaniczną skrzynię biegów, bo w ruchu miejskim człowiek reaguje szybciej niż komputer. Dla towarzyszącego nam od początku podróży fotografa, ta nieprzewidziana sytuacja stwarza okazję do wykazania się kunsztem. Krajobraz wokół Camargue zachęca widokiem rozległych bagien.

Za jednym zamachem musimy pokonać drogę z Arles do Imperii, gdzie ciężarówka zostanie oclona. Nie czujemy zmęczenia. Pogoda dopisuje, na morzu pierwsi wczasowicze cieszą się wakacjami na pokładzie swoich łódek.

„Ciężarówka jest jak narkotyk. Kiedy robię sobie przerwę w pracy, po jakimś czasie zaczyna mi czegoś brakować"– mówi Filippino, gdy wjeżdżamy na plac celny w Imperii. Chwila szczerości nagle się kończy, bo w radiu słychać echa meczu Włochy-Korea. Celnicy mają właśnie przerwę, więc Filippino może pozwolić sobie na talerz spaghetti i obejrzenie meczu w telewizji. W chwili, gdy Vieri strzela gola, wychodzimy z chłodnej kabiny ciężarówki na zewnątrz, gdzie uciążliwy upał przylepia nam ubrania do ciała. We Włoszech radość. Godzina wielkich emocji, zakończona rozczarowaniem po przegranej. Wracamy znowu na duszny, zalany słońcem plac, żeby zdjąć plomby z drzwi. Celnicy muszą sprawdzić towar. Wszystko jest w porządku.

Leandro, z którym się zaprzyjaźniliśmy, wsiada ponownie do ciężarówki. Jutro musi być w Thiene. Wykonuje jeszcze tylko jedną, honorową rundę na placu, byśmy mogli zrobić ostatnie zdjęcia, potem żegna się z nami przez okno: siedzenie w domu to nie życie dla cowboy on the road.

Od góry: Za nami Nimes, jedziemy w kierunku Arles. Leandro Filippino, kierowca, który towarzyszył nam w czasie podróży. Po lewej: Imperia, plac celny.

fot. J. Wróbel

Świat patrzy na New Holland

Jerzy Wróbel

W czerwcu, na zaproszenie centrali, przebywali w Madrycie dealerzy New Holland z całego świata. Polskę reprezentowali szefowie pięciu punktów dealerskich oraz przedstawiciele pionu handlowego New Holland Bizon.

Paolo Monferino, prezydent i dyrektor wykonawczy CNH oraz Tom Kennedy, prezydent odpowiedzialny za markę New Holland, przedstawili aktualną sytuację oraz plan zmian w produktach do 2004 roku. Osoby odpowiedzialne za rozwój kombajnów, ciągników, pras, sieczkarni samojezdnych, omówiły szczegółowo zmiany oraz przedstawiły terminy ich wprowadzenia. Do 2004 roku produkty zostaną gruntownie zmodernizowane lub zastąpione zupełnie nowymi.

Wśród maszyn do zbioru zbóż, New Holland oferuje nowe kombajny serii CS, o parametrach umiejscowionych między dotychczasową serią TX i CX. Kombajny CS, produkowane w Zedelgem w Belgii, wykorzystują najlepsze doświadczenia serii TC i TX oraz wprowadzają najnowsze rozwiązania sprawdzone w serii CX. Komputeryzacja i automatyzacja, komfortowa kabina, szereg innych udogodnień ułatwiających pracę oraz wysoka wydajność sprawiają, że kombajny te zadowolą najbardziej wymagających. Odpowiedzią New Holland na wzrastające w Europie zapotrzebowanie, są produkowane w USA kombajny z serii CR, w których zastosowano wzdłużny, rotacyjny zespół młócący (tzw. Axial Flow). To rozwiązanie oraz mocne silniki (333 i 428 KM) i szczególnie szeroki zespół żniwny (nawet do 9,15 m) czynią kombajn szczególnie wydajnym. Wszystkie nowe modele będą się wyróżniać również nowym wzornictwem.

fot. J. Wróbel

Oprócz produkowanych seryjnie w Płocku kombajnów serii TC, od jesieni br. rozpocznie się tutaj produkcja prasy zwijającej NH 548, a od przyszłego roku również praso-owijarki NH 548 Combi.

Obradom plenarnym towarzyszyła duża wystawa maszyn New Holland, na której zaprezentowano m. in. wyprodukowany w Płocku kombajn serii TC. Szeroka oferta handlowa i program wprowadzania zmian wywarły na wszystkich ogromne wrażenie, a rozmowy potwierdziły, że marka New Holland postrzegana jest jako najsilniejsza na świecie, wśród producentów maszyn rolniczych. ■

Uczestnicy obrad oglądali na wystawie ofertę handlową potężnego producenta maszyn rolniczych.

fot. J. Wróbel

fot. J. Wróbel

Nowe modele zaprezentowano również w grupie ciągników. Trzy z serii TDD, to ciągniki stosunkowo proste i tanie o mocy w 75 – 95 KM. Bardzo popularna w Polsce seria TM poszerzona zostaje o modele z silnikiem 177 i 194 KM, które uzupełnią lukę w grupie ciągników o mocy od 100 do 200 KM. Szczególne zainteresowanie wzbudził, odznaczający się zupełnie nowym wzornictwem, ciągnik TG o mocy od 210 do 285 KM, będący rozwinięciem dotychczasowej serii 70.

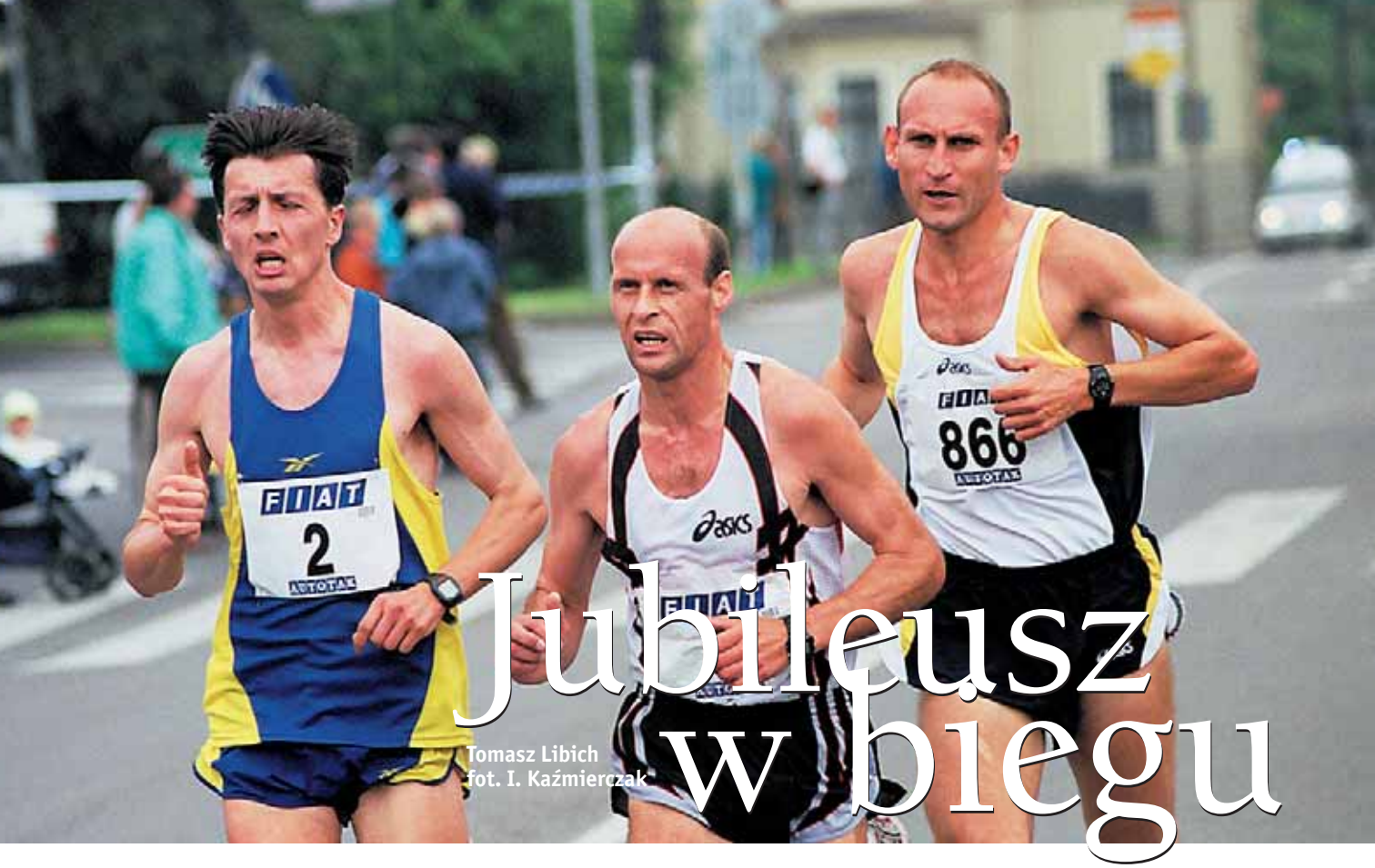
Ponadto zaprezentowano szeroką gamę gruntownie zmodernizowanych sieczkarni samojezdnych i pras zwijających do słomy.

Znów za rok wakacje...

Marek Kowalski

Dzieci pracowników Fiat Auto Poland i spółek Grupy Fiat wypoczywały w tym roku na koloniach w Łazach i Mrzeżynie. Nad polskim morzem spędziło wakacje prawie 650 dzieci w siedmiu turnusach zorganizowanych przez Ingest Segim Polska.

Na każdym turnusie organizowano wycieczki, rejsy statkiem i atrakcyjne zabawy na świeżym powietrzu. Przy słonecznej pogodzie uczestnicy w pełni wykorzystali uroki plaży i kąpieli morskiej. Dużym powodzeniem cieszyły się pokazy fryzur i makijażu kolonijnego – tu można było wykazać się pomysłowością i zdolnościami. Młodzież kolonijna przygotowała również pokaz mody XXI wieku, uczestniczyła w turniejach sportowych oraz przejażdżkach konnych. W Łazach dla wszystkich chętnych zorganizowano naukę języka angielskiego przez zabawę i ta forma wypoczynku również znalazła swoich zwolenników. „Podczas wycieczki do Kołobrzegu zwiedzaliśmy Muzeum Wojska Polskiego. Byłem tu już siódmy raz i ciągle z ciekawością tu jadę. To wspaniałe miejsce" – powiedział Tomek Adamczyk. Z kolei Mateusza Serafna zainteresowała latarnia morska w Kołobrzegu, którą mieli okazję zwiedzić i zapoznać się z jej historią. Do atrakcji należały rejsy statkiem po morzu, podczas których można było się wczuć w rolę prawdziwego marynarza, bo „czasami statkiem rzucało i naprawdę należało wykazać się odwagą" – opowiadali o swoich wrażeniach koloniści. Gry sportowe, dydaktyczne, wybory Miss i Mistera Koloni, konkursy tańca i piosenki, cieszyły się dużym zainteresowaniem. Wakacje się kończą i będzie trzeba rozpocząć dalszą naukę, ale nie ma powodu do zmartwień, przecież do następnych tylko dziesięć miesięcy. ■



Jubileusz w biegu

Tomasz Libich
fot. I. Kaźmierczak

Mrowie ludzi na ulicach, tysiące koszulek z charakterystycznym logo, zbiorowy wysiłek, atrakcyjne nagrody, wiosenna pogoda i dobra zabawa. Dziesiąty Bieg Fiata nie sprawił niespodzianek uczestnikom, oraganizatorom i kibicom.

Entuzjazm sprinterów, zarówno tych profesjonalnych, jak i amatorów, widoczny był mimo wyraźnego zmęczenia na całej trasie biegu. Kibice nie zawiedli – ustawieni szpalerami w najciekawszych punktach trasy brawami i okrzykami dopingowali zawodników. Najwięcej chętnych do biernego uczestnictwa w imprezie zgromadziło się na stadionie BKS-u Stal przy ul. Rychlińskiego w Bielsku-Białej, gdzie od lat, po rundzie honorowej wokół boiska, sprinterzy kończą zmagania.

Po raz pierwszy biegacze-amatorzy i sprinterzy-profesjonaliści wybiegli wspólnie na bielskie ulice w 1993 roku. Od samego początku bieg organizowany był w ramach lokalnego miejskiego święta – Dni Bielska-Białej.

I tym razem dziesięciokilometrowa, atestowana przez Polski Związek Lekkiej Atletyki trasa biegu prowadziła głównymi drogami Bielska-Białej. W dziesiątej edycji Biegu Fiata udział wzięło więcej osób, niż przed rokiem. Do samego biegu głównego wystartowało ponad pięciuset zawodników. Imponująco prezentował się także bieg młodzieżowy, a jak twierdzą niektórzy organizatorzy, to właśnie młodzi sprinterzy decydują o charakterze imprezy. Nie po raz pierwszy najwyższe miejsce na podium odebrał naszym rodakom sprinter z zagranicy. Zwycięzcą biegu głównego został bowiem 29-letni Andriej Gordiejew z Białorusi z wynikiem 29 min 52 sek. W Biegu Fiata startował już po raz trzeci i, jak zapowiada, za rok przyjedzie znowu. „Najtrudniej było niewątpliwie zaraz na początku, przez pierwsze trzy, cztery kilometry. Zdobywając lotną premię czułem się już dużo lepiej, a po szóstym kilometrze przyszło mi do głowy, że mam szansę wygrać. Udało się i przyznaję, że było to dla mnie duże wyróżnienie – tuż obok mnie biegli przecież naprawdę świetni zawodnicy" – przyznał zwycięzca po przekroczeniu linii mety.

Pierwszą kobietą, która dobiegła do mety (w 33 min 41 sek.), była 37-letnia Aniela Nikiel. W imprezie brała udział siódmy raz, po raz drugi wygrała. „Muszę przyznać – mówiła, gdy ogłoszono wyniki – że nie wierzyłam w swoje zwycięstwo do momentu, gdy minęłam koleżankę, która zdobyła wcześniej lotną premię i wyraźnie osłabła. To dodało mi skrzydeł. Nie ukrywam, że to dla mnie bardzo miły powrót zarówno na podium, jak i do dobrej formy. Za rok powalczę o kolejne zwycięstwo".

Aniela Nikiel czynnie towarzyszyła Biegom Fiata od samego początku, z przerwą na macierzyństwo. Co ciekawe, udało jej się zwyciężyć w pierwszej i ostatniej edycji.

Niemałe zainteresowanie kibiców na trasie i na stadionie wywołał wyścig na wózkach. To prawdziwy sprawdzian woli, umiejętności i kondycji, dlatego na dziesięciokilometrowy dystans zdecydowali się w tym przypadku tylko zawodowcy. A było na co popatrzeć, bo postawili na zaciętą rywalizację przez większą część trasy.

Pierwsze miejsce w biegu na wózkach zdobył Tomasz Hamerlak, któremu udało się osiągnąć czas 24 min i 9 sek. „Najtrudniejsza była dla mnie chyba pierwsza część trasy – mówił po dotarciu na metę. Przez pięć kilometrów

jechałem pod wiatr. Ten odcinek najbardziej dał mi się we znaki, po nawrocie było już zdecydowanie łatwiej. Moje przygotowanie do biegu w terenie górzystym zrobiło swoje – prowadziłem praktycznie od samego startu do mety".

Tomasz Hamerlak z dwójką kolegów przebywał w tych dniach na zgrupowaniu kadry narodowej w Wiśle. Intensywnie przygotowywali się tam do startu w Mistrzostwach Świata w lekkiej atletyce niepełnosprawnych, które wkrótce odbędą się w Lille we Francji. Udział w Biegu Fiata był dla nich swoistym treningiem. „W imprezie brałem udział już czwarty raz – mówi Hamerlak. – A ze swojego wyniku jestem zadowolony, chociaż trasa, mimo możliwości zawodników, raczej nie pozwala na osiągnięcie lepszego rezultatu.

Nagrody dla zwycięzców wręczali m. in. prezydent Bielska-Białej, Bogdan Traczyk, członek zarządu FAP, Czesław Świstak i Marian Kasprzyk, mistrz olimpijski z Tokio. „Staramy się co roku poszerzać gamę sponsorów – mówi dyrektor Filipiak. – W tej edycji dołączył do nas m. in. PZU S. A., ale Fiat Auto Poland naturalnie jest i pozostanie naszym głównym mecenasem".

Zarówno Andriej Gordiejew, jak i Aniela Nikiel otrzymali po dwa tysiące złotych i pamiątkowe puchary. Zwycięzca biegu na wózkach wrócił do domu z tysiącem złotych i Pucharem Wojewody Śląskiego. Przyznano również nagrody za lotną premię oraz nagrody rzeczowe – m. in. dla najlepszych biegaczy dziesięciu biegów Fiata – Czesława Pelca z Rybnika i Włodzimierza Walusia z Bielska-Białej. Specjalne wyróżnienie otrzymał także najstarszy uczestnik jubileuszowej edycji imprezy, 72-letni Julian Jaremiszyn.

▲ Sprawdzian woli, umiejętności i kondycji.
◀ Do biegu głównego wystartowało ponad pięciuset zawodników.

„Gdyby nie warunki atmosferyczne – przekonuje Tomasz Furtak, rzecznik prasowy imprezy – z całą pewnością mielibyśmy rekord trasy, do którego zwycięzcy brakło zaledwie siedemnastu sekund". Dotychczasowy rekord trasy (29 min 35 sek.) należy do Waldemara Glinki, który tym razem dobiegł do mety na szóstej pozycji.

Bieg Fiata, z edycji na edycję, zyskuje na znaczeniu i prestiżu. Przed czterema laty zaliczony został do klasyfikacji Pucharu Polski Prezydenta RP w Biegach Ulicznych. Od dwóch lat prowadzony jest pod patronatem Polskiego Komitetu Olimpijskiego. W tym roku uzyskał licencję Polskiego Związku Lekkiej Atletyki.

Tradycje Biegu Fiata niewątpliwie powinny być z roku na rok kontynuowane – zwłaszcza biorąc pod uwagę frekwencję i zadowolenie deklarowane przez biegaczy-amatorów (zwykle nawet nie tyle z wyników, co z samego uczestnictwa). Organizatorzy kilkukrotnie podkreślali to w trakcie jubileuszowej imprezy. I nie bez racji – z jednej strony w Polsce nie tak wiele jest przecież masowych imprez biegowych o podobnych rozmiarach. Z drugiej – Bieg Fiata tak głęboko wrósł już w krajobraz kulturalno-sportowy Bielska-Białej, że niezwykle trudno byłoby sobie początek letniego sezonu w stolicy Podbeskidzia wyobrazić bez niego. ■

Family Day w Teksidzie

Tomasz Libich

Było coś dla ciała i coś dla ducha. Tym razem Dzień Rodzinny zorganizował Teksid Poland Odlewnia Aluminium w ostatnią niedzielę czerwca. Dawno już pracownicy nie obchodzili swego święta przy tak pięknej pogodzie.

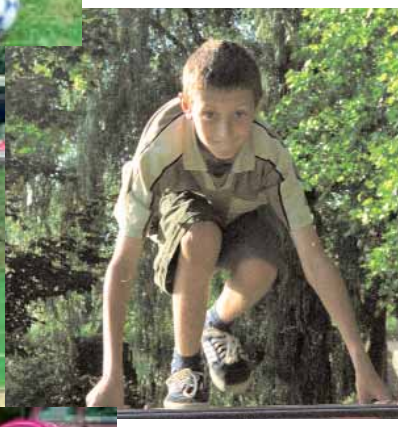
Wynajęte kąpielisko „Panorama" przy ul. Konopnickiej w Bielsku-Białej pękało w szwach. Tego dnia udział w imprezie wzięło ponad dwa i pół tysiąca osób. Ponad połowę z nich stanowiły dzieci, którym zabawy sportowo-rekreacyjne pozwoliły na przeżycie naprawdę wspaniałego początku wakacji.

„Jesteśmy przekonani, że organizacja Family Day to doskonały pomysł – przekonuje Bogusław Jakubiec, dyrektor personalny Teksid Aluminium Poland. – Impreza wyraźnie integruje załogę, a to niezwykle ważne w tak dużym przedsiębiorstwie, gdzie anonimowość jest przecież znaczna". „Chcę zwrócić uwagę na korzyści, które odnosi spółka dzięki organizacji integracyjnego Family Day – dodaje Dariusz Kaźmierczak, dyrektor generalny Teksid Aluminium Poland. – Pracownik, który identyfikuje się z firmą, czując się pracownikiem Teksidu, czuje się jednocześnie odpowiedzialny za produkt na każdym etapie jego wytwarzania. Tym samym jakość owego produktu zdecydowanie wzrasta".

Wszystko zaczęło się o 8:00 rano od zwiedzania zakładu. Członkowie licznie przybyłych do siedziby Teksidu rodzin mieli okazję zobaczyć, gdzie na co dzień pracują ich mężowie i żony, ojcowie i mamy. „To dla nas bardzo ważne, że chęć zwiedzenia zakładu wyraziła tak duża grupa osób – mówi dyrektor Kaźmierczak. – Jeżeli pracownicy chcą innym pokazywać swoje miejsce pracy świadczy to niewątpliwie o wartości i prestiżu firmy".

O 11:00, gdy większość pracowników rozłożyła już koce i ręczniki na murawie wokół basenu, dyrektor Kaźmierczak uroczyście otworzył tegoroczny Family Day oraz wręczył wyróżnienia pracownikom o najdłuższym stażu – najdłuższym nie tyle w Teksid Poland, co w murach jego siedziby, należącej wcześniej m. in. do Zakładów Metalowych i FSM.

Jan Bubek pracuje obecnie w Narzędziowni, Krystyna Pytraczyk jest pracownikiem administracyjnym w Odlewni Ciśnieniowej. Oboje nie kryli, że wyróżnienie stanowi dla nich źródło prawdziwej satysfakcji. Zakład zmieniał się na przestrzeni lat i każde z nich odczuło to na swój sposób. „Pamiętam, że przed laty, zaraz na początku używaliśmy liczydeł i ołówków – wspomina pani Krystyna – dzisiaj jedno i drugie zastępuje nam komputer. I trudno już wyobrazić sobie pracę bez niego". Pan Jan dostrzega zmiany zwłaszcza w wytwarzanym asortymencie. „Nasz zakład, wcześniej pod innymi nazwami, produkował praktycznie wszystko: śruby, armaturę, łańcuchy, piece gazowe, itd" – wylicza. Choć do emerytury coraz bliżej, chciałby być związany z firmą jak najdłużej. Bardzo zależy mu także, żeby pracę tutaj dostał jego syn.



Ostatnia niedziela czerwca była niezwykle ważna dla fanów piłki nożnej, a takich wśród pracowników Teksidu nie brakuje. Mając to na uwadze organizatorzy ustawili na terenie kąpieliska telebim, dzięki któremu emocje związane z finałowym meczem Mistrzostw Świata nikogo nie ominęły. Na dzieciaki w tym czasie czekały najróżniejsze zabawy sportowe. Były dmuchane zamki, zjeżdżalnie, jazda mini-samochodami, tenis stołowy i piłka plażowa. I oczywiście basen, woda w którym stanowiła wobec piekącego słońca niezwykle kuszącą alternatywę. Dla niektórych – tylko rekreacyjną, dla innych – prawdziwie sportową, a to za sprawą turnieju pływackiego, w którym podzieleni na kategorie pracownicy wykazać się mogli kondycją i umiejętnościami.

Muzycznym gwoździem programu był koncert Grupy Furmana, który uświetnił trwający przez cały dzień festyn przy muzyce rozrywkowej. Serwowano darmowe napoje, lody i dania obiadowe.

Równolegle z bielskim Dniem Rodzinnym zorganizowano podobną imprezę dla pracowników Odlewni Żeliwa w Skoczowie. Na stadionie klubu sportowego „Beskid Skoczów" wystąpili artyści z Telewizji Regionalnej Katowice oraz znany z polskich list przebojów zespół Mona Lisa. Skoczowski Family Day przyciągnął prawie dwa tysiące osób.

Miłość do gór i wędrówek tak złączyła członków Centrum Rekreacji i Kultury, że nie straszny był im deszcz podczas kolejnego, VIII Zlotu Turystycznego. Trasy turystyczne przygotowano nie tylko z myślą o wytrawnych uczestnikach.

Marek Kowalski

Deszczowy zlot

Po przejściu wybranymi trasami turystycznymi miłośnicy górskich wędrówek z CRiK FAP spotkali się 8 czerwca na boisku piłkarskim w Bieńkówce (gmina Budzów), na mecie zlotu. Miejscowość położona jest w Beskidzie Makowskim. Z Żarnówki (Przysłop), Palczy (kościół), Harbutowic (Przeł. Sanguszki), Bieńkówki (Wronówka) i Zachełmna, turyści dotarli z rodzinami na wyznaczone spotkanie w znakomitych humorach. Po przebytej drodze był czas na krótki odpoczynek i gorącą grochówkę z kuchni polowej. „Przygotowania do zlotu rozpoczęły się jeszcze w ubiegłym roku – mówi Eugeniusz Grzesica – Zastanawialiśmy się nad miejscem i trasami, a po wielu propozycjach, Eugeniusz Handzlik zaproponował miejscowość w Beskidzie Makowskim. Po wstępnym rozpoznaniu terenu zdecydowaliśmy, że VIII Zlot należy przygotować w Bieńkówce".

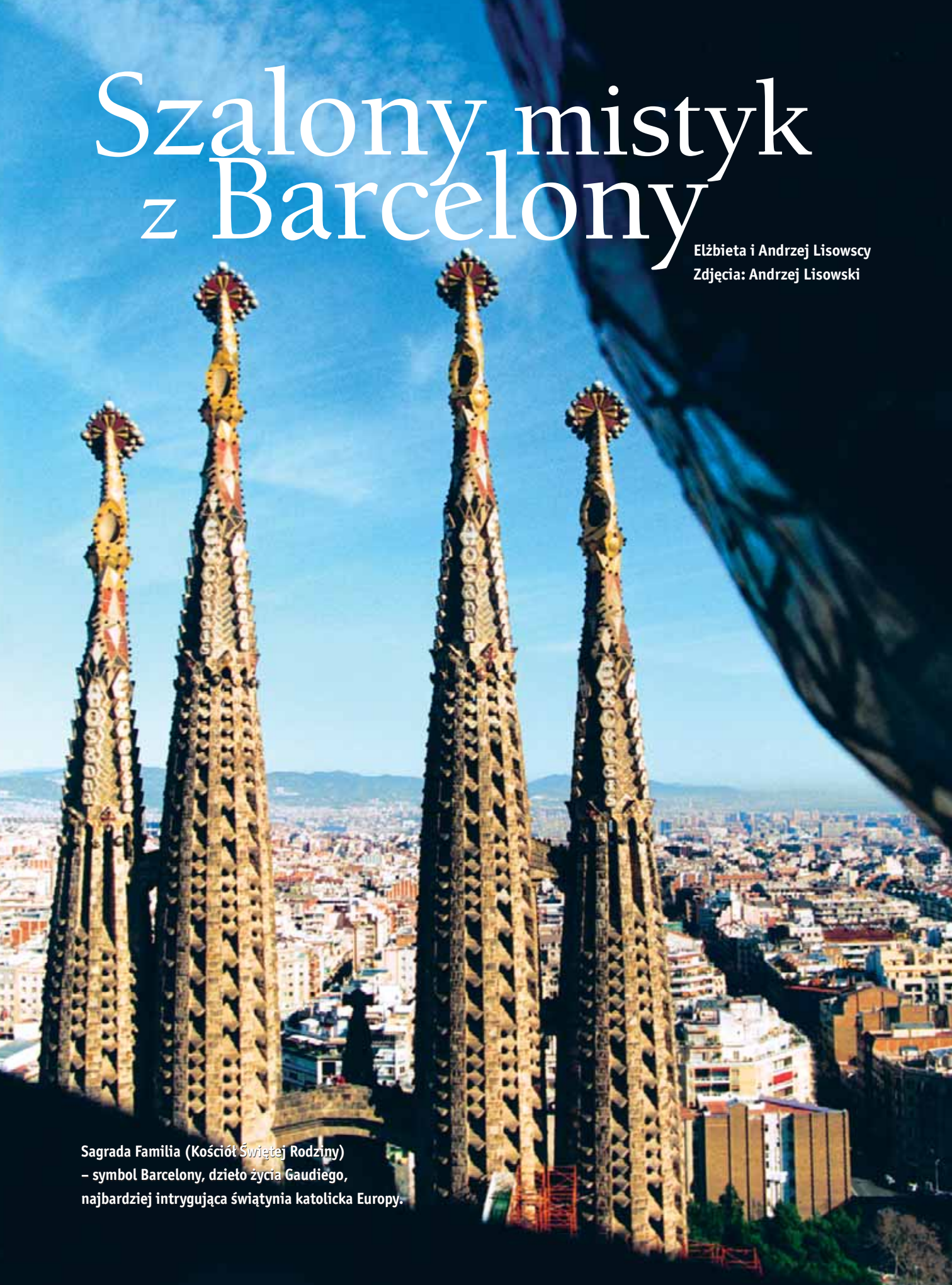
Po akcji promocyjnej imprezy, sporo członków CRiK już w pierwszych dniach potwierdziło uczestnictwo w zlocie. Trasy turystyczne przygotowano zarówno dla wytrwałych turystów, jak również dla tych, którzy w góry wybierają się sporadycznie. Podczas wędrówki wyznaczonymi szlakami

nie brakowało wrażeń. Oprócz wysiłku fizycznego włożonego w przejście trasy, uczestnicy zlotu mogli obserwować ptaki, zwierzęta, rośliny, a nawet spróbować leśnych malin. Planowano, że VIII Zlot Turystyczny CRiK FAP osiągnie w tym roku liczbę rekordową, zapisało się bowiem prawie 900 osób. Pogoda deszczowa sprawiła, że uczestników było ok. 800. „Prawdziwy turysta już wcześniej czynił przygotowania na wyjście w góry" – mówią rozmówcy. Wcześniej należało sprawdzić czy są peleryny przeciwdeszczowe, właściwe buty, ciepłe a zarazem nie grube rzeczy, odpowiednie podczas złej pogody. Mając tak przygotowany ekwipunek, należało tylko zabrać ze sobą dobry humor i wyrazić chęć startu w przygotowanych konkurencjach kulturalno-rekreacyjnych. Dzieci uczestniczyły w konkursie plastycznym, który odbył się mimo ulewnego deszczu, w jednym z autobusów. Wspaniale bawili się uczestnicy konkursu piosenki, który odbył się w budynku gospodarczym na terenie boiska, bo na zewnątrz właśnie lało. Na boisku przeprowadzono różne konkurencje: wrzucanie woreczków do koszy, rzut lotką do tarczy, podnoszenie ciężarków, nawijanie sznurka na wałek od ciasta, slalom z piłką. Odbyły się również konkurencje rodzinne.

Jak przystało na prawdziwych globtrotterów, organizatorzy zadbali też o sprawdzenie w konkursie ich wiedzy turystycznej. W każdej z konkurencji, bez względu na pogodę, uczestnicy zlotu wspaniale walczyli o jak najlepszą pozycję, pamiętając jednocześnie o wspólnej zabawie i dobrym odpoczynku. Oklaski i gratulacje dominowały na linii mety i przy wręczaniu nagród dla najlepszych. Mimo, że wcześniej ulewny deszcz zamoczył przygotowaną stertę drewna na ognisko, turyści z CRiK FAP poradzili sobie i z tym problemem.

Szalony mistyk z Barcelony

Elżbieta i Andrzej Lisowscy
Zdjęcia: Andrzej Lisowski



Sagrada Familia (Kościół Świętej Rodziny) – symbol Barcelony, dzieło życia Gaudiego, najbardziej intrygująca świątynia katolicka Europy.

Świat architektonicznych wizji Antonio Gaudiego wydaje się być wyjętym z innej planety, z bajki. Kościół hiszpański zabiega w Watykanie o wyniesienie na ołtarze słynnego Katalończyka a cała Hiszpania świętuje 150-lecie urodzin wizjonera architektury, mistyka i ascety. Patronat nad Rokiem Gaudiego objęła królowa Zofia.

Miał swój styl bycia i ostry język, który nie oszczędzał nawet bogatych zleceniodawców. Pewnej damie narzekającej na ciasnotę zaprojektowanego salonu, w którym nie mieścił się fortepian radził po prostu nauczyć się gry na skrzypcach. Ale Gaudiemu wybaczano nawet niedbały strój, w którym zawsze brakowało guzików. Widziano w nim bowiem geniusza. Adorowany za życia, potem zapomniany, dziś znowu jest bardzo modny. Jego kościół Sagrada Familia (Świętej Rodziny), choć wciąż nie dokończony, stał się symbolem Barcelony a bajkowe wille i pałace synonimem europejskiej secesji. Trzy realizacje Antonio Gaudiego (Pałac Guell, Casa Mila i Park Guell), znalazły się na liście Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO. Pachnące czekoladą miniatury Sagrada Familia i Casa Batlo stanowią teraz ważny akcent ekspozycji barcelońskiego Muzeum Czekolady.

Wibracje nie niszczą w tej sztuce harmonii, lekkie wydają się ciężkie konstrukcje, architektura wyrasta z przyrody, prostota przenika wymyślne kształty a kontemplacja towarzyszy twórczej perwersji. Od zawsze chcieliśmy zobaczyć z bliska jego dzieła. Bardziej niż filmy i albumy działał na wyobraźnię film „Zawód reporter", w którym kreowany przez Nicholsona główny bohater spaceruje z piękną, intrygującą dziewczyną, po dachach Gaudiego. Właśnie dachy – jak w Casa Mila (1906-1912) czy Casa Battlo (1904-1906) – oddziałują na zmysły najbardziej. Charakterystyczne, zdobione kolorowymi mozaikami kominy i wentylacyjne szyby tworzą niepowtarzalną galerię rzeźby często nasuwającej skojarzenia z twórczością Miró. To jakby las, czy ażurowy parasol rozwieszony nad budowlą, której przydaje i lekkości i kolorytu. Te galerie zmieniają też funkcje dachu. Staje się on naturalnym przedłużeniem części mieszkalnej, spacerowym traktem pozwalającym inaczej patrzeć na Barcelonę.

Ta rzeźbiarska, pełna słońca przestrzeń dachów, jakże odbiega od tego, co zobaczyliśmy w Pałacu Guell, który był pierwszą ważną realizacją mistrza. W dość mrocznych i ciasnych wnętrzach podobno niechętnie przebywała żona zleceniodawcy – hrabina Guell. Ale w następnych budowlach światła, przestrzeni i lekkości przybywało. Najlepiej to widać w Parku Guell (1900-1914). Turyści chętnie fotografują się tam przy baśniowo kolorowych pawilonach i na najbardziej pofalowanej, przykrytej glazurą i ponoć najdłuższej ławce świata. Ta ławka oplata ogromny taras – miejsce przedstawień

Charakterystyczne kominy na dachu Casa Mila (1906-1912)

teatralnych i festynów. Dla znawców jest ten taras przykładem niezwykłej precyzji i zapobiegliwości projektanta. Zastosował on podpatrzony w przyrodzie system odwadniania. Woda deszczowa może przenikać przez posadzkę i wpadać do gęstej sieci naczyń zbierających, z których ostatecznie trafia, poprzez małe otwory, do pustych w środku kolumn doryckich. Te kolumny tworzą swoisty las, kolejną galerię, z której na obrzeżach wyrastają prawdziwe palmy... Miejscami palmy zdają się wyrastać bezpośrednio z doryckich kolumn.

Jak jeden człowiek potrafił w sobie pogodzić tak krańcowo różne światy? Był przecież mocno osadzony w ziemskich realiach, precyzyjny aż do bólu a jednocześnie pełen fantazji i zwariowanych pomysłów. ▶

▶ Urodził się w 25 czerwca 1852 roku w Reus blisko Tarragony, w południowej Katalonii. Rodzice wyrabiali garnki z żelaza. To od nich nauczył się widzenia trójwymiarowej przestrzeni. Do studiów przygotowywał się uczęszczając na kursy wydziału przyrodniczego uniwersytetu w Barcelonie. Potem studiował tam architekturę. Ważna dla niego była nie tylko przestrzeń, konstrukcja, ale i specyficzny – własny sposób obliczania ciężaru struktur architektonicznych. Już jako piętnastolatek opublikował artykuł w powielanym piśmie „El Arlequin", mając 18 lat zaprojektował herb miasta, 8 lat później otrzymał pierwsze zlecenie. W młodości kochał się w dziewczynie z robotniczej spółdzielni, a kiedy ta wyszła za mąż za innego, postanowił nie wiązać się z żadną kobietą. Matka wcześnie zmarła, mieszkał z ojcem i siostrzenicą.

Już jako uznany architekt w ogóle nie przywiązywał uwagi do ubioru. Wyglądał jak nędzarz, w ubraniach brakowało zawsze guzików, nosił długą, białą brodę. Wybaczano mu, bo w kręgach opiniotwórczych widziano w nim geniusza. Jeden z bliskich przyjaciół chętnie powtarzał prowokacyjne pytanie: „Panie Gaudi, jak to jest, jak czuje się geniusz"? Niezmiennie otrzymywał tę samą odpowiedź: „Czuję tylko zazdrość znajomych."

Żył bardzo ascetycznie. Wstawał rannym świtem, brał zimny prysznic, na śniadanie jadł tylko owoce (w ogóle był wegetarianinem, stosował dietę niemieckiego lekarza i księdza – Sebastiana Kneippa. W okresie pracy przy Sagrada Familia, udawał się tam piechotą z Parku Guell (gdzie przez ostatnie lata mieszkał), zatrzymując się tylko po drodze (robił to codziennie) na mszę świętą. Najbardziej lubił słuchać chórów gregoriańskich. Zawsze był wierny językowi i narodowym tradycjom Katalonii.

W swoich projektach wręcz to manifestował. Nigdy też – mimo oficjalnych nakazów – nie przestał mówić po katalońsku, za co nawet odsiedział kilka godzin w więzieniu. W pracy przywiązywał uwagę do najdrobniejszych szczegółów. Nigdy na przykład nie pozwolił na odlanie rzeźby bez sprawdzenia, czy jej forma będzie pasować do realnej, wybranej przestrzeni.

Po śmierci najbliższych (ojca, siostrzenicy i hrabiego Guell, bo matka zmarła gdy miał 21 lat) całkowicie poświęcił się pracy przy Sagrada Familia. Oddał na jej budowę cały majątek – był więc bardzo krótko bogaty. Przez 10 ostatnich lat życia przebywał tam codziennie od rana do wieczora, a przez ostatni rok, spał nawet na budowie. I blisko niedokończonej świątyni wpadł 7 czerwca 1926 roku pod tramwaj. Zmarł w szpitalu dla najuboższych, nie rozpoznany, trzy dni później.

Bajkowe, wysmakowane, pełne fantazyjnych linii fasady i wnętrza domów zaprojektowanych przez Antonio Gaudiego stały się symbolem nie tylko barcelońskiej, ale europejskiej secesji (Casa Battlo – 1904-1906).

Z budową kościoła Sagrada Famila związany był Gaudi przez 43 lata swojego życia. Pesymiści twierdzą, że do jej zakończenia upłynie jeszcze 30 – 40 lat, bo brakuje nie tylko środków (wyłącznie darowizny), ale i fachowców. Optymiści wierzą, że wystarczy jeszcze tylko 20 lat, a jako dowód podają gotowe już zadaszenie nawy głównej, oficjalnie zaplanowane na rok 2014.

Warto wjechać windą na jedną z wież Sagrada Familia, na wysokość 65 metrów. Warto wspiąć się jeszcze potem po schodach 25 metrów wyżej by spojrzeć nie ▶

warto

Surrealista czy magik?

Daniel Giralt-Miracle – jest komisarzem generalnym Roku Gaudiego, członkiem Królewskiej Akademii Sztuki w Madrycie i Królewskiej Akademii Nauki i Sztuki w Barcelonie, autorem wielu prac poświeconych Gaudiemu.

Daniel Giralt-Miracle: Gaudi to nie tylko sztuka, nie tylko architektura.
On skupia w sobie doświadczenia wielu dziedzin wiedzy.
To fenomen człowieka sztuki, nauki i doznań.
Tworzył w wielu wymiarach, i właśnie to odróżnia go od innych architektów.
Był człowiekiem pluralistycznym, jak już powiedziałem – wielowymiarowym.
Ważna była zarówno duchowa, jak i materialna strona jego osobowości. Ale podstawowym składnikiem tej osobowości był jednak duch badacza, odkrywcy, architekta.
Gaudi to nie tylko architektura.
To duchowy fenomen, wykorzystujący umiejętnie wszelkie ludzkie możliwości w realizacji swego dzieła. Barcelończycy go polubili, choć początkowo nie rozumieli.
W końcu i świat i Barcelończycy uznali jego fenomen w sensie możliwości twórczych.
Wreszcie Barcelona, cała Hiszpania zaakceptowała Gaudiego.
Wraz z nim rozpoczęła się całkiem nowa era – architektura początku XX wieku. Gaudi to koniec architektury tradycyjnej. Stworzył koncepcję wolności formy, wolności tworzenia i projektowania. To wolność w zastosowaniu koloru, kształtowaniu materii i przestrzeni.
W tym jest oryginalność Gaudiego, jego innowacyjność, zerwanie z tradycjonalizmem.
To drzwi otwarte w przyszłość architektury.
Gary Foster, Isosaki – najważniejsi i najbardziej znani architekci XX wieku mówią, że Gaudi to brama do współczesności.

► tylko na Barcelonę, ale i z innej perspektywy, na najsławniejszą niedokończoną budowlę sakralną świata. Tutaj jeszcze bardziej widać konstrukcyjne mistrzostwo. Ciężar masywnego sklepienia utrzymywany jest dzięki połączeniu łuków parabolicznych ze skośnymi filarami. Podobno Gaudi dokonując obliczeń wytrzymałości kolumn wzorował się na drzewie eukaliptusowym. W jednej z krypt pochowano architekta i tam właśnie odprawiane są dziś nabożeństwa. Na pewno zaangażowanie artysty przy projektowaniu i budowie świątyni, jego ascetyczny tryb życia, zbliżenie się to świata mistyków, zadecydowało o wystąpieniu kościoła hiszpańskiego do Watykanu o kanonizację Gaudiego.

W roku 150 rocznicy urodzin artysty miliony jego zwolenników odwiedzą Barcelonę by skonfrontować z rzeczywistością jego bajkowe wizje. Czekają na nich retrospektywne wystawy, specjalne trasy szlakiem Gaudiego (nawet specjalny autobus) a nawet zaprojektowane przez niego na co dzień zamknięte prywatne wille i pałace. Wszyscy będą szukać źródeł jego inspiracji i uduchowienia. Miejsce Gaudiego w historii sztuki trafnie określił przed laty prof. Piotr Krakowski (z Krakowa zresztą):

„Właściwie on jeden stworzył organiczny, przestrzenny, całkowicie przetłumaczalny na formy architektoniczne, nowy styl. W jego twórczości ujawniły się nawet wpływy japońskich motywów dekoracyjnych. Równocześnie jednak Gaudi ulega sztuce mauretańskiej, średniowiecznej architekturze katalońskiej, hiszpańskiemu barokowi, sztuce indyjskiej, środkowoafrykańskiej...”

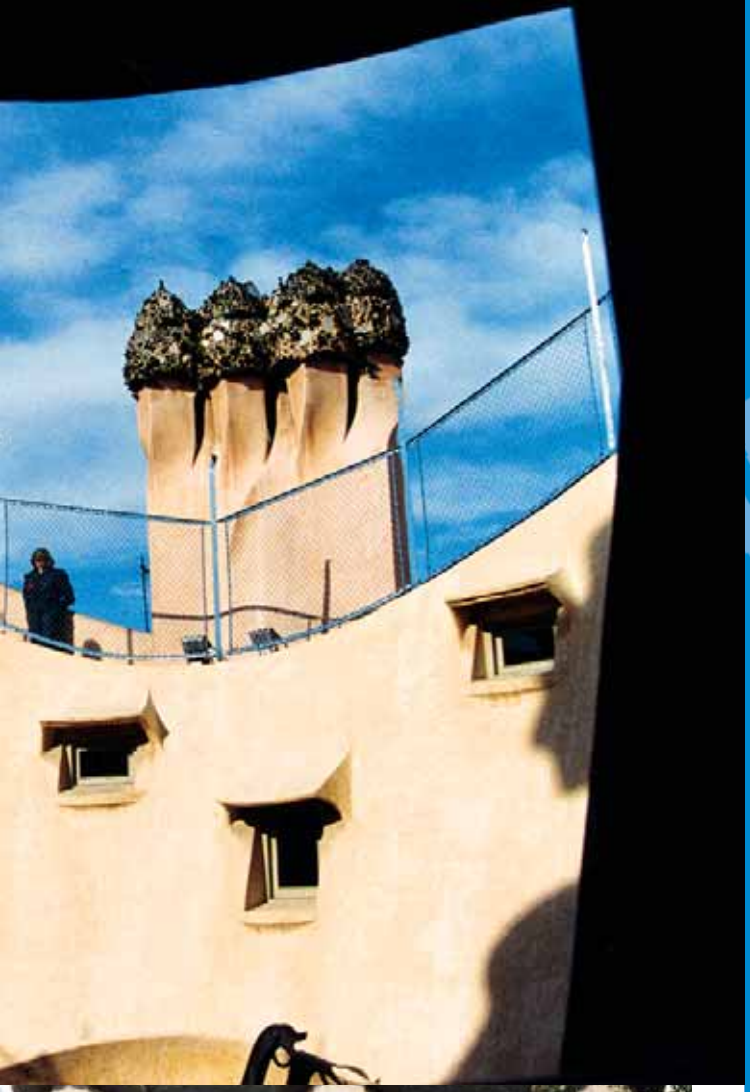
Pełna życia i wspaniałych zabytków Barcelona najbardziej może być dumna z secesji. Pod tym względem góruje nawet nad Wiedniem. A klimat barcelońskiej secesji

▲ Charakterystyczne kominy tworzą niepowtarzalną galerię rzeźby. Fragment dachu Casa Mila (1906-1912) – jednej z trzech realizacji Gaudiego wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO.

► Na tej liście znajduje się również od 1984 roku Park Guell (1900-1914).

tworzą przede wszystkim zaprojektowane przez Gaudiego domy mieszkalne, wznoszone dla bogatych mieszczan i arystokratów. Dziś jeszcze większy zachwyt przybyszów wzbudzają finezyjnie urządzone wnętrza z kominkami, witrażami, charakterystycznymi lampami. Wciąż na wyobraźnię i zmysły działają jego bajkowe dachy, które stały się ważną częścią miejskiego krajobrazu.

Gaudi stał się najbardziej twórczym i oryginalnym przedstawicielem barcelońskiej secesji. Nic zatem dziwnego, że to jego dzieła, a nie na przykład wspaniała średniowieczna katedra, przyciągają turystów do stolicy Katalonii. Zwłaszcza, że jej symbolem stała się nie ukończona do dziś Sagrada Familia – najbardziej chyba charakterystyczna, intrygująca świątynia katolicka Europy. Dzieło życia Gaudiego. ■



warto wiedzieć

Informacje praktyczne

• Informacja w Internecie: www.barcelonaturisme.com; www.gaudi2002.bcn.es

• Przelot: bezpośrednio z Warszawy do Barcelony tylko LOT-em (środy, piątki, niedziele o godz. 11.35, czas lotu ok. 3 godzin) – 324 USD (bilet powrotny, w cenę wliczone taxy i podatek)

• Noclegi w Barcelonie: od 13 euro (łóżko w wieloosobowej sali pensjonatu) do 330 euro (pokój w super luksusowym hotelu)

• Posiłki: ciepła przekąska – od 2,20 euro; kawa – od 0,75 euro do 3,50 euro (z alkoholem i śmietanką), szklanka piwa – od 1,10 euro (przy barze, bo przy stoliku nieco drożej), 2-daniowy obiad w legendarnej restauracji „4 koty" gdzie bywał m. in. Pablo Picasso – 15.03 euro (bez napojów)

• Śladami Gaudiego – rocznicowe wystawy: m. in. „Sztuka modernizmu" (1 I – 31 XII, wstęp 3 euro); „Dali i Gaudi" (15 III – 31 XII, wstęp 4,80 euro); „Zrozumieć Gaudiego. Przestrzeń, geometria, struktura, konstrukcja" (20 III – 27 IX, wstęp 3,60 euro); „Joan Miró. Seria Gaudiego" (24 V – 1 IX, wstęp 4,80 euro).
Wjazd windą na jedną z wież Sagrada Familia – 1,5 euro, Dom – Muzeum Gaudiego w Parku Guell – 2,4 euro

• Nietypowe muzea Barcelony: pojazdów pogrzebowych z XIX/XX w. (wstęp wolny), erotyki (7,21 euro), czekolady (3 euro), perfum (wolny)

• Rady i ostrzeżenia: warto kupić „Barcelona Card" (1-3 dni, bilet na transport publiczny zapewniający zniżki w ponad stu placówkach kultury i usług, uwaga na kieszonkowców (zwłaszcza przy wjeździe na wieżę Sagrada Familia), nie warto wozić z Polski filmów (za 1 Kodaka gold, 100 ASA, 36 klatek nie zapłacimy więcej, niż 3,80 euro, a pakiecik 3 sztuk można dostać za niecałe 9 euro.

Pożegnanie

* * *

na pożółkłych kartkach książek
szukam śladów
twoich oczu
myśli ulotnych
szelestu stron
znajduję
morze samotności
i ledwie zarys
wyspy szczęśliwej

Codziennie z większym bólem dociera do nas świadomość Twojej śmierci, a powiedzenie: „Czas leczy rany" wydaje się niedorzeczne.

Dla nas, których ukochałeś, rana po Twym odejściu wciąż jest jak jama krateru – otwarta i krwawa i nie chce się zgoić.

Na schodach jeszcze Twoje ciche kroki – lecz klamka nie ugnie się już pod ciężarem Twej dłoni. Żegnaj!

Dałeś nam siebie – a teraz żegnaj? Byłeś na odległość szeptu, w ruchu rzęs, w promieniu westchnienia i oddechu – a teraz żegnaj? Nasze spojrzenia ponad powszedniością dnia i przeciw zniewoleniu czasem – żegnaj? Swe ręce czułą pieszczotą zanurzasz we włosach syna, zielonością oczu obsypujesz policzki córki i w górę unosisz kąciki jej ust. Nie, nie sposób powiedzieć: żegnaj! Pozostań w naszych sercach, głęboko odciśnięty w naszej pamięci.

Miałeś naturę dziecka, które nie chce rozstać się ze swymi zabawkami – Ty nie chciałeś pożegnać najczystszych marzeń, dziecięcych wzruszeń, najszczerszych uczuć i ideałów.

Dlatego gromadziłeś w szufladach pamiątki: pordzewiałe klucze do zatrzaśniętych od dawna i na zawsze drzwi, szkiełka nieistniejących już budzików, pożółkłe kalendarze, bilety na przejazdy pociągami, które odjechały w nieznane, gipsowe ludziki natchnione matczyną miłością, urwane myśli spisywane na karteluszkach w momentach zadumy czy rozpaczy...

Dlatego też nad brzegiem morza, jedynie przy pomocy łopatki, budowałeś najpiękniejsze na całej plaży zamki. Twój syn otwierał buzię ze zdziwienia a ludzie przystawali w zachwycie.

Z tego samego powodu, zapatrzony w ognistą kulę zachodzącego słońca, pisałeś list do przyjaciela, o którym powiedziałeś,

że On – Twoja pokrewna dusza, każdą linijkę przeczyta uważnie, odgadnie ukryte znaczenia, zrozumie aluzje i skróty myślowe.

To także dlatego malowałeś dla mnie sukienkę z bawełnianej surówki we fragmenty niezwykłych malowideł Boscha, a wcześniej na uplecionych misternie rzemykach umocowałeś nasze ślubne obrączki, które nosiliśmy oboje na szyi – wkładając w te czynności całą duszę, całego siebie.

Nosiłeś głęboko w sercu pamięć o swoich bliskich, a ciocia Mila – Twój przyjaciel i powiernik, osoba ze wszech miar godna miłości i szacunku, która rozumiała Cię jak nikt inny, była Ci najdroższą na tym świecie.

Miałeś naturę dziecka. Lubiłeś się śmiać, bawić i żartować, a Twoja niezwykła osobowość, kształtowana latami lekturą niezliczonej ilości książek, uporczywe i staranne poszukiwanie prawdy o ludziach i świecie, Twoja zadziwiająca intuicja i głęboka wrażliwość wymykają się próbom klasyfikacji.

Nie byłeś zbyt wylewny, raczej zamknięty w sobie, często małomówny, nieskory do gadulstwa o sprawach błahych, nieistotnych. Jednakże ci, którzy znali Cię dobrze, wiedzą, jak głęboka była w Tobie potrzeba szczerej, prawdziwej rozmowy. Twoja charyzma zjednywała Ci ludzi, byłeś lubiany i szanowany, a ci, którzy z Tobą rozmawiali doznawali uczucia szczególnego wyróżnienia – pochylałeś się nad ich problemami, a oni czuli, z jaką łatwością dotykasz istoty ich spraw, jak dobrze ich rozumiesz. Ból, jaki sprawiłeś im swoim odejściem, ogrom żalu, który wypełnił ich serca na wieść o Twojej śmierci są miarą Twojego człowieczeństwa.

Miałeś niewielu przyjaciół, lecz tych których wybrałeś, obdarowywałeś po królewsku, będąc im wiernym aż do grobowej deski. Spieszno Ci było do spotkań z nimi, wracałeś ożywiony, napełniony energią i z weselszym duchem. Dziękuję im za to, że przez te wszystkie lata byli z Tobą, nadając sens Twojemu życiu. Dziękuję przede wszystkim grupie Twoich krakowskich przyjaciół: Ryszardowi Legutko i jego żonie, Krystynie Święcickiej-Wójcik i Andrzejowi Brannemu oraz Andrzejowi Keyha – Twojemu przyjacielowi z Bytomia. Jestem też wdzięczna Jerzemu Kisielewskiemu za krótką, lecz intensywną i szczerą przyjaźń, za Wasze „szare godziny", które dawały Ci tyle wypełnienia i radości. Chcę także podziękować naszym wspólnym tyskim przyjaciołom – Teresie i Adamowi Romaniukom za wieloletnie i głębokie więzi.

Serdeczne podziękowania składam też Twoim koleżankom, kolegom i znajomym z Satiz Poland i Fiata Auto, a przede wszystkim Filippo Gallino i jego żonie Katarzynie, Mirze Malich i Gabrysi Kolonko za wspólnie przepracowane lata, za ich sympatię i życzliwość, jaką Cię obdarzali.

Raz jeszcze dziękuję wszystkim, którzy tak pięknie Cię żegnali – za ich życzliwe myśli o Tobie, za słowa wypowiedziane w głębokim zasmuceniu z miłością i żalem, panom Giovanniemu Prati i Olgierdowi Andryczowi za wzruszający telegram oraz za wszystkie kondolencje. Dziękuję też za wsparcie jakie otrzymałam od firm Fiat Auto Poland, Satiz Poland i Twoich bliskich znajomych.

Wierzę i trwam w głębokim przekonaniu, że pozostaniesz w ich sercach, w ich drogiej pamięci na zawsze. Ufam także, że każdy, kto choć na chwilę zetknął się z Tobą, zapamiętał Cię dobrze i serdecznie.

O naszej wiecznej miłości zapewniać Cię nie muszę...

Twoja żona Anna z dziećmi Natalią i Chrystianem.

Aleksander Surdej, fot. J. Zych

Elektryzujące ceny

W połowie 2000 roku sektor elektroenergetyczny Kalifornii – jednego z najbogatszych amerykańskich stanów, znalazł się w głębokim kryzysie: ceny energii elektrycznej wzrosły z 6 centów do jednego dolara za kilowat, a wiele fabryk, przedsiębiorstw i domów pozbawionych zostało prądu. Kryzys kalifornijski przypomniał, że od efektywności przedsiębiorstw wytwarzania energii elektrycznej oraz kształtu struktur rynkowych zależy funkcjonowanie wszystkich działów produkcji oraz bezpieczeństwo kraju.

Przedsiębiorstwa sektora elektroenergetycznego były zazwyczaj określane mianem przedsiębiorstw użyteczności publicznej, gdyż dostęp do elektryczności jest równoznaczny z dostępem do podstawowych dóbr naszej cywilizacji, a koszty energii elektrycznej wpływają na konkurencyjność gospodarki danego kraju. Dostrzeżenie złożoności i wielowymiarowości tego sektora pozwala wskazać te jego części, które były i pozostaną monopolem oraz te, w których są możliwe przekształcenia sprzyjające rozwojowi konkurencji. Konkurencja w wytwarzaniu to otwarcie na producentów wykorzystujących nowe źródła energii lub korzystających z tradycyjnych źródeł energii w sposób bardziej efektywny. Konkurencja w sprzedaży to pojawienie się nowych podmiotów, które szybciej i taniej docierają z wytworzoną energią do jej odbiorców. Nie da się uruchomić i utrzymać konkurencji w wytwarzaniu i sprzedaży energii bez rozwiązania problemu monopolu przesyłu. Energii elektrycznej nie da się zmagazynować – to, co zostanie wytworzone trzeba natychmiast skierować do konsumentów. Stąd też wytwórca energii może ponosić nadmierne koszty utrzymywania nadwyżek mocy lub inwestować zbyt mało, aby sprostać zapotrzebowaniu konsumentów, gdy z jakichś powodów nagle znacząco wzrośnie popyt.

W teorii istnieje pewna wskazówka pozwalająca na ocenę sposobu przesyłania energii: jest nią zasada równego dostępu. Wypracowali ją Brytyjczycy przeprowadzając w latach 80. prywatyzację i deregulację rynku energii elektrycznej. Zgodnie z tą zasadą, podmiot przesyłający powinien być neutralny wobec wszystkim przedsiębiorstw wytwarzających i sprzedających energię. W praktyce przestrzeganie tej zasady oraz warunków umów dostawy energii elektrycznej wymaga istnienia specjalnej jednostki administracyjnej, którą jest urząd regulacji rynku energii elektrycznej. Od funkcjonowania tego urzędu w dużej mierze zależy poziom cen energii i prawdopodobieństwo występowania jej niedoborów. Kryzys

w Kalifornii przyniósł falę, najczęściej zasadnej, krytyki sposobu kształtowania tego rynku przez tamtejszą agencję regulacyjną.

Warto uświadomić sobie, że sektor elektroenergetyki w Polsce podlega przekształceniom, które mają upodobnić zasady jego funkcjonowania do zasad wprowadzanych w rozwiniętych krajach świata, w tym w szczególności w krajach członkowskich UE i w Stanach Zjednoczonych. Demonopolizacja wytwarzania i sprzedaży energii oraz ustanowienie i egzekwowanie precyzyjnych zasad odbioru i przesyłanie energii elektrycznej wyznaczają kierunki tych przemian.

W Polsce energię elektryczną wytwarza 17 dużych elektrowni, wykorzystujących w większości węgiel kamienny (w Polsce prawie 97% używanych paliw stanowi węgiel, w tym ponad 60% węgiel kamienny). Do jej wyprodukowania zużywa się rocznie ok. 25% wydobywanego węgla kamiennego, czyli około 35 mln ton oraz praktycznie cały wydobywany węgiel brunatny, czyli 63,5 mln ton. Elektrownie wodne dostarczają tylko ok. 2,5% energii elektrycznej (w tym największe Solina, Włocławek oraz Żydowo), energetyka jądrowa nie istnieje. Elektroenergetyka wytwarza około 5% dochodu narodowego Polski. Głównymi jej odbiorcami są przemysł (ponad 50%) oraz gospodarka komunalna i gospodarstwa domowe (ok. 40%). W 1996 roku koszty energii elektrycznej stanowiły około 3% wydatków polskich rodzin i około 7% kosztów produkcji przemysłowej i świadczenia usług.

Przesyłanie i dostarczanie energii elektrycznej końcowym odbiorcom odbywa się za pomocą 650 tys. km linii o napięciach od 220 wolt do 750 000 wolt oraz dzięki pracy około 200 tys. stacji transformatorowych i rozdzielczych. Obecnie moc zainstalowana w polskich elektrowniach i elektrociepłowniach z nadwyżką pokrywa krajowe zapotrzebowanie. Energia elektryczna trafia do 14,7 mln użytkowników związanych z dostawcami umowami o dostawę energii. Zużycie to jest jednak nierównomierne, gdyż około 400 przedsiębiorstw zużywa ponad 30% produkowanej w Polsce energii elektrycznej.

Przekształcenia sektora elektroenergetycznego w Polsce zmierzają do uczynienia zeń systemu reagującego na bodźce rynkowe. Podstawą tych zmian jest działanie w celu uwolnienia cen energii elektrycznej. Kiedy drożeje energia elektryczna, racjonalne staje się jej oszczędzanie i dokonywanie energooszczędnych inwestycji. Elastyczność cen oraz wymuszana przez Urząd Regulacji Energetyki otwartość linii przesyłowych zarządzanych przez Polskie Sieci Energetyczne ma zapewnić wzrost efektywności i konkurencyjności elektroenergetyki.

Minęły już czasy, gdy elektroenergetyka była dziedziną wyjętą z międzynarodowej konkurencji. Istnieją już zręby sieci przesyłowych tworzące europejski system energetyczny. Państwa członkowskie Unii Europejskiej już nie muszą budować nadwyżkowych mocy wytwórczych: wystarczy, że w sytuacji braku mocy zakupią stałe lub chwilowe nadwyżki istniejące w innym kraju. Można wyobrazić sobie, że w niedługiej przyszłości (a ku temu zmierzają przyjęte w Barcelonie w marcu 2002 roku zalecenia dotyczące tworzenia jednolitego europejskiego rynku energii elektrycznej), odbiorca energii elektrycznej w Portugalii nie będzie zmuszony do kupowania energii elektrycznej od lokalnego, acz droższego wytwórcy, lecz za pośrednictwem operatorów europejskich sieci skorzysta z najtańszej oferty pochodzącej od dowolnego europejskiego wytwórcy.

Wprowadzane zmiany będą korzystne dla użytkowników energii, także i w Polsce. Czy będą korzystne dla polskich producentów? Na pewno nie dla wszystkich, gdyż wiele z polskich elektrowni produkuje tanią energię i... olbrzymią ilość zanieczyszczeń. Gdyby koszty usuwania owych zanieczyszczeń włączyć do rachunku kosztów producenta, wtedy to, co tanie, stałoby się drogie. Europejska droga polskiej elektroenergetyki to droga kosztownych zmian.

Tekst i zdjęcia: Tomasz Zieja

Bruksela serce Europy

Bruksela naznaczona jest piętnem powagi instytucji europejskich. Ale czy można bardzo serio traktować stolicę, w której tłumy turystów gnają, by obejrzeć 30-centymetrową statuetkę sikającego chłopczyka?!

Manneken-Pis odziany był już w strój brytyjskiego żołnierza, świętego Mikołaja, Elvisa Presleya... Łącznie od 1698 roku, gdy zadebiutował w ubraniu, zmieniał przyodziewek ponad 400 razy. Ubranka prezentowane są w Muzeum Miejskim. Ale to nie koniec! Niedawno rajcy Zakopanego zaproponowali, aby założyć na Mannekena tradycyjny strój góralski z Podhala. Społeczna debata (na Podhalu) trwa. Uliczka prowadząca do Manneken-Pis stała się jednym z najpopularniejszych turystycznych deptaków. W sklepach sprzedawane są „perły w koronie" tradycyjnego belgijskiego rzemiosła: koronki, tapiserie, czyli arrasy. Mniej wybredni mają okazję nabyć zminiaturyzowaną figurkę Manneken, przeznaczoną do praktycznego otwierania butelek (do wyboru wersja z otwieraczem lub korkociągiem w okolicach nieistniejącego rozporka).

Od wiosny po wczesną jesień staromiejski rynek Grote Markt (Grand-Place) zamienia się w wielkie targowisko kwiatów, pełne bratków, bluszczy, chryzantem, lilii, róż. Co dwa lata w sierpniu, w roku parzystym, hodowcy kwiatów układają z nich na rynku fantastyczny, barwny

kobierzec kwiatów o pow. 1860 m kw., bez wątpienia najchętniej fotografowaną atrakcję Brukseli. W kwietny dywan z 1994 roku wpleciono aż 775 tysięcy kwiatów!

Zwiedzając Brukselę nie sposób ominąć królewskiej kolekcji w Muzeum Sztuk Pięknych. Portrety pędzla Rogiera van der Weyden przywołują przez swoją wierność późniejszą o wieki fotografię. Gotyckie Madonny, szalone wizje Hieronima Boscha, kilkadziesiąt, często anonimowych, wariacji na temat Pasji, van Dycki, Hans Memling, Quentin Metsys... – perły malarstwa flamandzkiego. Zatrzymałem się na dłużej przed znanym z czytanek szkolnych (przy okazji Iwaszkiewicza) obrazem Breughela „Upadek Ikara". W falach niemal niewidoczna noga pechowego lotnika, garść piór. Oracz orze ziemię, poganiając zaprzęg wołów, statek płynie do portu. Najbardziej interesujące płótna zrodziły się właśnie z obserwacji drobnych zdarzeń z codziennego życia. Stopniowo ta codzienność wkraczała nawet w średniowieczne tematy religijne. Takie płótna najlepiej przemawiały do bogatych, solidnych kupców, mecenasów sztuki.

Bruksela mieści gotyckie kościoły, malownicze kamieniczki, ale też supernowoczesną kwaterę NATO, biznesową dzielnicę drapaczy chmur ze szkła i stali oraz słynne Atomium. Powiększony 256 miliardów razy model atomu żelaza zbudowano przy okazji Wystawy Światowej EXPO w roku 1956. Od tamtego czasu dziewięć charakterystycznych kul o średnicy 18 metrów każda,

połączonych ze sobą korytarzami, w których biegną ruchome schody, wpisało się na dobre w pejzaż Brukseli. Obok wyrosły kolejne turystyczne atrakcje: Mini Europa – 300 modeli najbardziej znanych budynków starego kontynentu w skali 1: 25 (m. in. Akropol, Parlament londyński), olbrzymi kompleks kinowy z ekranem IMAX o pow. 600 m kw., Oceanarium, park wodny.

Irytuje przybyszy stan permanentnej rekonstrukcji, w jakim znajduje się belgijska stolica. Niektóre z kamienic, nawet te w ścisłym centrum, przypominają nasze, warszawskie, tuż po powstaniu 1944 r. Ale już te, które otaczają rynek, książkowe przykłady stylu baroku, zostały pieczołowicie odrestaurowane. Są dzielnice, które nie wytrzymują porównania z najgorszymi w polskich miastach. Zamieszkują je w przeważającej części imigranci z Afryki i Azji. Ich granice dość precyzyjnie wyznaczają nigdy niezwalczone stosy śmieci, strzępy papieru, doczesne szczątki warzyw. Ale za tą cenę zyskujemy okazję przeżycia niepowtarzalnej brukselskiej wielu kultur. Zatopienia się w europejsko- azjatycko-afrykańskim tyglu.

W czwartkowy poranek spod okien dobiegał wyraźny, trudny do pomylenia z jakimkolwiek innym zjawiskiem na świecie, gwar wschodniego, arabskiego targowiska. Podniesione głosy sprzedających, śpiewne nawoływania, dzięki którym oferta rabatowa zmieniała się niemal w operową arię. To była wciąż Bruksela.

Egzotyczny bałagan to jeden z niewielu słabych punktów Brukseli. Mocną i piękną stroną miasta są parki pełne kwiatów, przepięknie zagospodarowane ogrody miejskie. Ten, który otacza starą oranżerię La Botanique (dziś ośrodek kultury) leży o kilka kroków od brukselskiej starówki. Dbałość o otoczenie widać w Brukseli w zaskakujących miejscach. Niektóre stacje metra, oddane we władanie artystom, stały się dziełami sztuki. Na stacji Stockel obejrzymy podobizny szalejącego reportera Tintina z belgijskiego komiksu Hergé'a, w Bourse – surrealistyczne wizje Paula Delvaux, w Hankarze – bajecznie kolorowy ekspresjonizm Rogera Somville'a.

Belgijską czekoladę wszyscy wyznawcy dietetycznego stylu życia winni obdarzyć mianem: zemsty czarnego człowieka nad białym najeźdźcą. W latach 80-tych XIX wieku, za kolonialnych czasów króla Leopolda II, uzyskali Belgowie nieograniczony dostęp do afrykańskich plantacji kawowca w Kongo. Skorzystali z tego w sposób wyborny. Tutejsze czekolady nie mają sobie równych. Obrazu zgrozy dopełniają: słodkie, mięsiste gofry, frytki z majonezem serwowane w papierowych torebkach i tysiąc (to pewnie lekka hiperbola) gatunków piwa. Do najpopularniejszych należy niezrównane piwo trapistów Chimay, wiśniowy kriek, białe pszeniczne oraz lambic.

Ze względu na mnogość nacji zamieszkujących Brukselę co kilka kroków wyrasta lokal chiński, tajlandzki, wietnamski, afrykański. Z polskich smakołyków, choć mowę naszą dość często słychać na tutejszych ulicach, dostrzegłem jedynie korniszonki w supermarkecie.

Nazwanie Brukseli nudnym, urzędniczym miastem, byłoby krzywdzące. Bruksela żyje. Bywa, że dość intensywnie. Prócz dostojnych muzeów z doskonałymi kolekcjami malarstwa czy rzeźby, ściągają do stolicy Europy szczególnie młodzi ludzie z całego świata. Wiele się dzieje w tańcu współczesnym, muzyce alternatywnej. W starych fabrykach, na poddaszach powstają studia tańca, teatry alternatywne i takież dyskoteki. Ale są też i dni, gdy całe miasto, nie tylko zbuntowani, awangardowi artyści, zrzucając szaty powagi, bawi się do upadłego. ■

Joanna Polak

Odrabiamy zaległości

Wakacje to świetny czas do nadrobienia zaległości w oglądaniu filmów. Na szczęście półki wypożyczalni zapełniają się coraz to nowymi tytułami. Miłośnicy klasyki na pewno docenią jedno z najlepszych dzieł Michelangelo Antonioniego – „Zaćmienie". Znakomite role Moniki Vitti i Alaina Delona są najlepszą rekomendacją. Skomplikowane związki uczuciowe (obecne we wszystkich filmach Antonioniego) między bohaterami przedstawiono za pomocą subtelnych i plastycznych obrazów. „Zaćmienie" nie należy do gatunku kina rozrywkowego, ale jest to „lektura obowiązkowa" dla każdego fana dziesiątej muzy. Po olbrzymiej dawce artyzmu można sobie pozwolić na rozrywkę w dobrym stylu. Do takiej z pewnością należy ostatni film braci Cohen „Człowiek, którego nie było". Historia fryzjera, który morduje kochanka swojej żony, trzyma w napięciu przez cały czas. Bracia Cohen są mistrzami czarnego, ironicznego humoru, w tym filmie jest go jednak mniej niż w poprzednich produkcjach. Bo też temat jest szczególny. Czarno-biała taśma zapewnia wyjątkowy klimat, który wciąga widza w kinową fikcję. Ciekawostką jest fakt, że „Człowiek, którego nie było" to film, w którym wypalono prawdopodobnie najwięcej papierosów w historii kina.

Człowiek, którego nie było

Impostor

Wieczór najlepiej zakończyć lekkim i zabawnym akcentem. Filmy animowane przeżywają w obecnym okresie prawdziwy renesans. „Uciekające kurczaki" to wielki kasowy przebój, który przyniósł twórcom popularność. Głosu użyczył między innymi Mel Gibson. Opowieść o fermie kurzej, która budzi skojarzenia z obozem pracy jest optymistyczna i rewelacyjnie zrealizowana. Doskonała animacja, a postacie inteligentne i świetne plastycznie. Godne polecenia nie tylko dla pociech, ale i dla rodziców.

Premiery

„Impostor". Ekranizacja doskonałej powieści mistrza science fiction – Philipa K. Dicka. Znany naukowiec – Spencer Olham kładzie się spać jako normalny obywatel, natomiast budzi się jako wróg ludzkości. Tajne służby twierdzą, że Olham to cyborg, który ma za zadanie unicestwienie życia na Ziemi. Bohater musi udowodnić swą niewinność. Reżyseria: Gary Fleder, obsada: Gary Sinise, Madeleine Stowe.

„Asterix 2-Misja Kleopatra". Kolejna część francuskiego przeboju kasowego. Tym razem małemu Galowi towarzyszy piękna egipska królowa. Wielbiciele komedii, a szczególnie przygód Asterixa i Obeliksa uśmieją się do łez. Reżyseria: Alain Chabat, obsada: Gerard Depardieu, Monica Bellucci.

„D-Tox". Agent FBI przeżywa tragedię-jego żona i partner zostają zamordowani. To sprawia, że coraz częściej zagląda do kieliszka. Postanawia więc poddać się kuracji odwykowej w specjalistycznej klinice. Klinika okazuje się dość tajemniczym i niebezpiecznym miejscem...

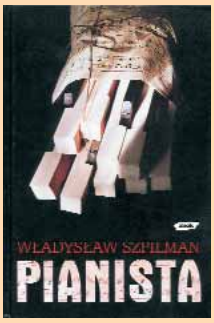
Reżyseria: Jim Gillespie, obsada: Sylvester Stallone.

Asterix 2-Misja Kleopatra

Joanna Polak

Refleksja przed rozrywką

Władysław Szpilman „Pianista” W związku z sukcesem Romana Polańskiego na festiwalu w Cannes, książka wspomnieniowa Władysława Szpilmana przeżywa kolejną falę zainteresowania. Zasłużenie, bo to wspaniała lektura. Trudno wprost uwierzyć, że człowiek może znieść taką dawkę upokorzenia i negatywnych emocji. To, że Szpilman przeżył wojnę, wydaje się prawdziwym cudem. A może miał po prostu szczęście i spotkał cudownych ludzi. Tym, którzy jeszcze nie przeczytali książki, a chcą zobaczyć film, warto polecić lekturę pierwowzoru przed pójściem do kina. Głównym atutem wspomnień bohatera jest to, że możemy spojrzeć na wojnę jego oczyma. Tekst koncentruje się na przeżyciach jednostki umieszczonych na tle tragedii społeczeństwa. Poznajemy też drugą stronę medalu – Niemca, który wstydzi się za swój naród. Szpilman przeżył, jego wybawca zginął w radzieckim więzieniu. W „Pianiście” nie narodowość jest najważniejsza, ważniejsze jest człowieczeństwo, które zostaje poddane próbie w sytuacji wojennej.



Znak. Kraków 2002.

Czesław Miłosz „Druga przestrzeń” Kolejny tomik mistrza poezji. Długo wyczekiwany zbiór wierszy będących czymś w rodzaju rozrachunku z życiem duchowym. Miłosz podejmuje w „Drugiej przestrzeni” dialog z polskim katolicyzmem, dogmatyzmem i samym sobą. „Traktat teologiczny”, mimo swej kontrowersyjności, jest wzruszającym wyznaniem wewnętrznej wiary. Bez obłudy i obawy o konsekwencje, podmiot liryczny dokonuje podsumowania swego stosunku do Boga i religijności. Nie boi się przyznać do zwątpienia i niezgody na niektóre pierwiastki relacji Bóg-człowiek. Poeta po raz kolejny udowadnia, że jest specjalistą od języka, który daje się w jego umyśle dowolnie kształtować. Na tym między innymi polega jego geniusz – panuje nad niesfornymi słowami, które z zadziwiającą uległością pozwalają się układać w harmonijne całości.

Znak. Kraków 2002.

„Wielka księga łamigłówek i humoru” Świetna rozrywka dla całej rodziny. Kilka tysięcy inteligentnych zagadek i zadań logicznych. Może zapewnić zabawę na długie miesiące. Rebusy, krzyżówki, łamigłówki zebrane w jedną księgę, są znakomitą okazją do wytężenia umysłu. Skala trudności jest różna: od prościutkich krzyżówek panoramicznych do zadań tekstowych pochodzących z testów kwalifikacyjnych do Mensy. Całość okraszona zabawnymi anegdotami i historyjkami. Księga podzielona jest na dwanaście części – każda odpowiada jednemu miesiącowi. Według wszelkich obliczeń zadań powinno wystarczyć na rok kalendarzowy. Inwestycja się opłaca. Warto łamać głowę łamigłówkami. Wielbiciele aforyzmów będę zachwyceni, mnóstwo w księdze cytatów i wypowiedzi znanych ludzi. Miłej rozrywki!

Wydawnictwo Reader's Digest. Warszawa 2002.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Energia spod lipy

Od zarania dziejów ludzie wierzyli, że drzewa są źródłem dobroczynnej mocy. Dziś uzbrojeni w narzędzia nauki, nie musimy w to jedynie wierzyć, bo wiemy, że drzewa tworzą swoisty mikroklimat i pomagają leczyć różne dolegliwości – zarówno fizyczne, jak i pochodzące z głębin naszej psychiki. Szczególnie dużą siłę leczniczą mają w okresie wiosny i lata. Przytulajmy się więc do drzew przy każdej okazji, a przynajmniej opierajmy się o nie plecami. Pozwólmy, aby pozytywna energia ich biopola, otoczyła nas i wsparła swą siłą.

Podczas spaceru warto przytulić się do brzozy, oprzeć czoło o jej pień i objąć ją ramionami. Jej energia poprawi naszą zdolność koncentracji i doda sił witalnych. Złagodzi też stany depresyjne i pomoże znaleźć wyjście z trudnych sytuacji. Przebywanie wśród brzóz obudzi naszą podświadomość i zdolność do odróżniania prawdziwych przyjaciół od zakamuflowanych wrogów, a amulety z ich kory uchronią nas przed urokami. Przytulmy się do tego drzewa także wtedy, kiedy musimy podjąć trudną decyzję. Pomoże to odkryć nowe nieuświadomione możliwości rozwiązania nurtującego nas problemu. Potężna pozytywna energia buka działa na człowieka nawet z odległości 15 metrów, dlatego spacer przez las bukowy to prawdziwa kąpiel w czystej energii życia. Bliski kontakt z tym drzewem to swoiste katharsis – oczyszczenie. Rozjaśni nasz umysł, doda sił duchowych, usunie z pamięci złe wspomnienia. Przytulanie do buka zaleca się zwłaszcza osobom, których praca lub codzienne życie obfituje w stresy, a także tym wszystkim, którzy mają kłopoty z krążeniem, koncentracją i apatią. Kontakt z jodłą przyniesie ulgę wszystkim, którzy wiecznie zamartwiają się tym co się wydarzyło, jak i tak na wszelki wypadek – tym co dopiero może się zdarzyć. Jodła pomaga nabrać dystansu, dodaje otuchy i odwagi do walki z przeciwnościami. Zwalcza niszczące uczucie zazdrości, oddala troski, wzmacnia nadzieję. Jej gałązki są niezawodnym talizmanem chroniącym przed złymi mocami i czarami.

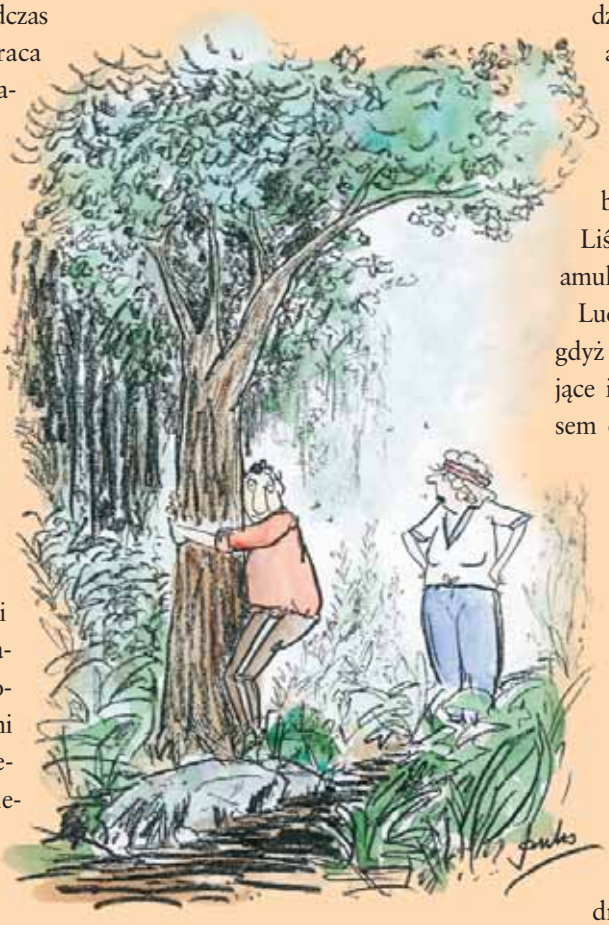
Spacer po sosnowym lesie to doskonałe lekarstwo na wszelkie dolegliwości gardła, „wieczną chrypkę”, przeziębienia, reumatyzm i nadmiar stresów. Intensywny, aromatyczny zapach sosny wymusza głębsze oddychanie, co oczyszcza drogi oddechowe oraz ożywia oskrzela. Pobyt wśród tych drzew jest bardzo pomocny w nerwowych okresach życia gdyż pomaga wyciszyć gniew, odzyskać utraconą równowagę, dobry nastrój i poczucie humoru.

Do jarzębiny powinny się przytulać zarówno te osoby, które chcą osiągnąć sukces w życiu jak i te, które już ten sukces osiągnęły. To piękne drzewo wspomaga silną wolę, dodaje stanowczości, energii

i siły przebicia. Sprzyja samodzielnemu kierowaniu swym losem, chroni od niepewności i pomyłek. Jeżeli czujesz, że twoja niezależność jest zagrożona, opieraj czoło o pień jarzębiny, a nabierzesz pewności siebie. Pomaga też pozbyć się nałogów.

Energia kasztana oddala wewnętrzne niepokoje i lęki, pomagając odzyskać utracony spokój. Drzewo to, oprócz ciała, leczy także duszę i złamane serce. Kontakt z kasztanem uspakaja, uśmierza lęki, pomaga wrócić do równowagi podczas duchowych rozterek. Przywraca wiarę w ludzką dobroć i daje nadzieję na przyszłość. Przytulajmy się do kasztana, jeśli czujemy, że wszystkiego się nam odechciewa i mamy wrażenie, że nie ma po co żyć, skoro świat i tak zmierza ku zagładzie. Kasztan użyczy nam swojej pozytywnej energii i doda sił na dalszą życiową drogę, a jego biopole ześle spokojny sen cierpiącym na bezsenność.

Dąb działa bardzo energetyzująco i stymulująco. Wzmocni psychikę, doda chęci do działania, zmobilizuje do wysiłku, poprawi krążenie krwi i uaktywni naczynia limfatyczne. Okres rekonwalescencji po chorobie najlepiej spędzić w cieniu tego drzewa, mocno opierając się o jego pień, a po dwóch tygodniach takiej kuracji poczujemy się jak nowo narodzeni. Z wiśnią i czereśnią powinny bliżej zaprzyjaźnić się osoby, którym nie układa się małżeńskie pożycie, zwłaszcza w sferze erotycznej. Drzewa te są doskonałym naturalnym afrodyzjakiem i pomogą przełamać wszelkie blokady seksualne partnerów. Spotkanie z lipą to kontakt z czystą miłością. Drzewo to leczy raczej duszę niż zmysły, pomaga osiągnąć uczuciową harmonię i równowagę wewnętrzną. Szukajmy więc w lipie wsparcia, kiedy targają nami miłosne rozterki, a rozum i serce ciągną nas w dwie różne strony. Kontakt z lipą pomoże podjąć właściwą decyzję, choćby była trudna, ułatwi rozeznanie się w mglistym krajobrazie uczuć i znalezienie właściwej drogi. Doda też stanowczości, łagodnej pewności siebie i wyciszy zły nastrój. W jej



cieniu znikną wszelkie miłosne niepokoje i tęsknoty. Kontakt z czarnym bzem nasyca życiową energią i mobilizuje do działania. Przywraca wiarę we własne siły, obdarza odwagą, pomaga obiektywnie spojrzeć na problemy. Wzmacnia psychikę i witalność. Pozwala też długo zachować młodość i atrakcyjny wygląd.

Żadne drzewo nie działa na naszą psychikę, tak jak wierzba. Jej energia wzmacnia aktualny nastrój człowieka. Dlatego należy przytulać się do tego drzewa w chwilach szczęścia, aby to uczucie utrwalić na dłużej, i omijać je z daleka w chwilach depresji i smutku. Dzieje się tak dlatego, że energia wierzby porządkuje uczucia i zmusza człowieka nie tylko do konfrontacji z istniejącym stanem rzeczy, ale też do podjęcia decyzji i do konkretnego działania. Wierzba stymuluje też psychiczny rozwój dzieci oraz działa uspakajająco na agresywne zwierzęta. Znerwicowani powinni jak najczęściej przytulać się do jesionu. Zwalcza on także stres oraz bóle mięśniowe i stawowe. Liście jesionu uznawane są za amulet chroniący przed złym okiem.

Ludzie od dawna stronili od olchy, gdyż uważali ją za drzewo odstraszające i budzące przerażenie. Tymczasem energia olchy pobudza intuicję i stymuluje rozwój duchowy. Ale uwaga! Będziemy mogli bez przeszkód korzystać z jej mocy pod warunkiem, że pragniemy czynić jedynie dobro. Ludzie czyniący zło nie otrzymają od olchy nic, prócz serii życiowych rozczarowań.

Drzewolecznictwo jest procesem długotrwałym. Dlatego nie należy zrażać się tym, że po kilku dniach lub tygodniach nasze dolegliwości nie ustąpiły. To terapia i profilaktyka dla wytrwałych oraz tych, którzy kochają przyrodę. Odwiedzajmy więc regularnie, a nawet codziennie wybrane drzewa, zwłaszcza od kwietnia do października. Poprawi to nie tylko nasze zdrowie psychiczne i fizyczne, ale stworzy również możliwość częstszego przebywania na łonie Natury.

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**	**22.590,00**
899 Go*	**187.110.1**	**899/39**	**138**	**6,1**	**3- drzwiowy**	**24.390,00**
899 FUN	**187.610.1**	**899/39**	**138**	**6,1**	**3- drzwiowy**	**24.210,00**
899 BRUSH	**187.711.1**	**899/39**	**138**	**6,1**	**3- drzwiowy**	**24.300,00**
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**	**26.910,00**

09 - ABS zł 2.835,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.735,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb zł 504,00 • 030 - Przyciemniane szyby aterm. zł 234,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 279,00 • 097 - Lampy p. mgielne zł 423,00 • 108 - Felgi alum. zł 1.125,00 • 174 - Szyby boczne odchyl. zł 162,00 • 195 - Siedz. tylne dzielone zł 324,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tyln. zł 99,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 922,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.790,00 • 213 - Autoalarm zł 1.260,00 • 228 - Elektr. blokada drzwi zł 468,00 • 313 - Autoradio zł 1.170,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 855,00 • 399 - Dach otwierany elektr. - długi zł 1.800,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.260,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.260,00 • 564 - Radio z CD zł 1.440,00 • 833 - Przystos. do telefonu zł 270,00

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

UNO

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

• 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 27 czerwca 2002 r.
Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku
Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

		CHARAKTERYSTYKA					CENA
		kod	pojemność cylindrów cm³/ moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
PALIO WEEKEND	**PALIO WEEKEND 1,2 EL**	**173.262.2**	**1242/60**	**153**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**34.830,00**
	PALIO WEEKEND 1,2 16v EL	**173.263.2**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**36.630,00**
	PALIO WEEKEND 1,2 16v HL	**173.273.0**	**1243/80**	**167**	**6,8**	**5-drzwiowy**	**40.050,00**
	PALIO WEEKEND 1,6 16v HL	**173.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**5-drzwiowy**	**42.660,00**
	• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.305,00 • 357 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 450,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbudowane radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00						
ALBEA	**1,2 16v EL**	**172.263.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**32.310,00**
	1,2 16v EL	**172.273.0**	**1242/80**	**167**	**6,8**	**4-drzwiowy**	**35.820,00**
	1,2 16v EL	**172.274.0**	**1596/103**	**186**	**8,0**	**4-drzwiowy**	**38.430,00**
	• 009 - ABS z EBD zł 2.430,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 630,00 • 108 - Koła ze stopu zł 810,00 • 195 - Tylna kanapa dziel. zł 450,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.305,00 • 428 - Elektr. podnosz. szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.350,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.350,00 • 507 - Wbud. radio (dod. do głośników w standardzie) zł 810,00 • 626 - Regul. mech. siedzenie kierowcy (z podparciem lędźwiowym) zł 270,00						
BARCHETTA	**NAXOS 1,8**	**183.500.0**	**1747**			**2-drzwiowy**	**70.200,00**
	• 025 - klimatyzacja zł 4.230,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 630,00 • 105 - Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 6.120,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.260,00 • 211 - Tapicerka 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**	**1910/100**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**49.950,00**
	1,6 16v Malibu	**119.811.0**	**1596/103**	**168**	**8,8**	**5-drzwiowy**	**55.440,00**
	1,9 JTD Malibu	**119.813.0**	**1910/100**	**141**	**7,2**	**5-drzwiowy**	**60.030,00**
	• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 621,00 • 009 - ABS zł 3.195,00 • 011 - Reg. szerokość kolumny kier. zł 315,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.410,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 468,00 • 044 - Obrotomierz zł 225,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 1.260,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 423,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 585,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.215,00 • 148 - Tylna lampa podn. do góry zł 378,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 513,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.305,00 • 297 - Siedz. przed.z reg. zł 450,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.395,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 423,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.080,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.215,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 900,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.710,00 • 585 - Przes. dach zł 1.395,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem zł 405,00 • 747 - Fartuchy p. błotne przed. zł 180,00 • 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

• 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	**245.4G3.0**	**2800/127**	**152**		**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

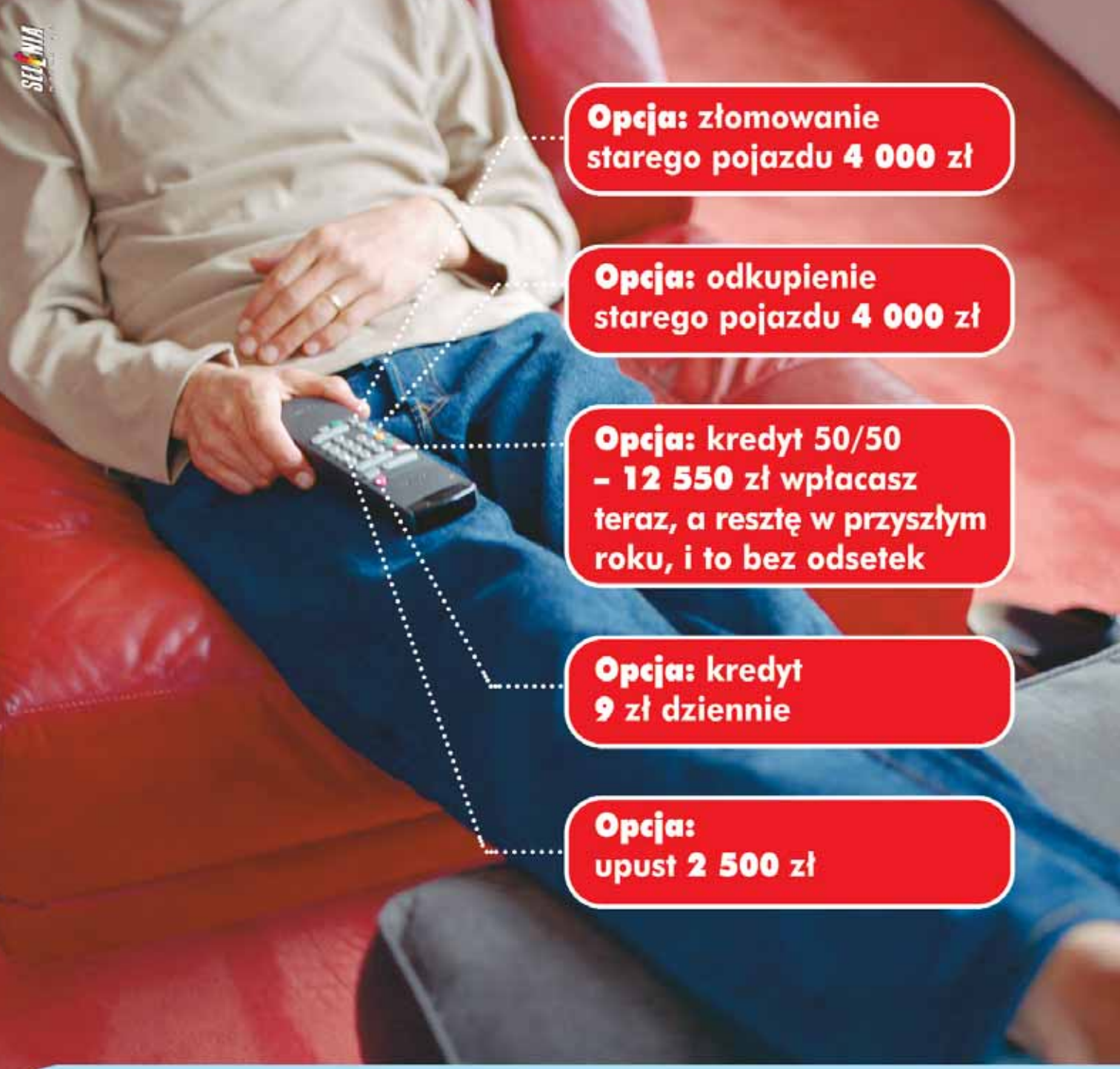
Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 30 czerwca 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



Program Seicento – wybierz najkorzystniejszą dla siebie opcję zakupu.

2 lata gwarancji bez limitu kilometrów

Fiat oferuje tak unikalną gwarancję dzięki wysokiej jakości samochodów.

Wymienionych ofert nie można łączyć. Szczegóły u dealerów Fiata.

Fiat Bank Polska S.A.

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

8 LAT GWARANCJI NA PERFORACJE

24h ASSISTANCE

www.fiat.pl

FIAT