

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 6 - NUMER 32 - CZERWIEC 2001

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

Kolorowy zawrót głowy



connection in movement

Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.

**Dzięki nam widzisz innych
i sam jesteś lepiej widoczny**

ROZWIĄZANIA DLA PRZEDSIĘBIORSTW

USŁUGI WYDAWNICZE I REKLAMOWE
WYDAWNICTWA TECHNICZNE
SYSTEMY BAZ DANYCH I DOKUMENTACJI



KOMUNIKACJA W PROMIENIU 360 STOPNI

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

 **SATIZmsx**
INTERNATIONAL

An MSX International Company



w numerze

numer 32 – czerwiec 2001

fiat wokół nas
rok 6 – numer 32 – czerwiec 2001

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.

Redaktor Naczelny: Maciej A. Brzozowski

Z-ca Redaktora
Naczelnego: Francesco Novo

Koordynacja: Jerzy Piekarczyk

Odpowiedzialny za edycję
w koncernie Fiat: Simone Migliarino

Biurowa reklama: Nikola Wajda
tel.: 033/813 27 61

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

Dyrektor artystyczny: Massimo Buffa
EOS Poland

Druk: Dimograf
Bielsko-Biała

Redakcja: Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
Filippo Gallino,
Jacek Albiński,
Mirosław Małach,
Jerzy Piekarczyk

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

- 4 O tym się mówi
- 6 Ze świata Fiata
- 8 Chwila refleksji:
Anna Czerwińska
- 13 Grand Prix FAP
- 14 Fiat Avio w Polsce
- 16 Fabryka Iveco w Burgundii
- 18 Integracja Comau i Pico
- 22 Sojusz CNH z Kobelco

26 Fiat Bank Polska po trzech latach



- 51 Książki:
Ja minę, ty miniesz...
- 52 Ekonomia:
Transportowa zapaść
- 54 Zdrowie:
Słońce – wróg czy przyjaciel?
- 56 Osobliwości:
Atlantyda – tajemnicze imperium
- 58 Kuchnia:
Śródziemnomorskie (przy)smaki
- 60 Internet:
Żaglem i myszką
- 62 Cennik samochodów

10 FAP: Sukces po przetomie



24 Teksid:
badanie People Satisfaction

28 Tęcza na karoserii

42 Nadmorskie wakacje

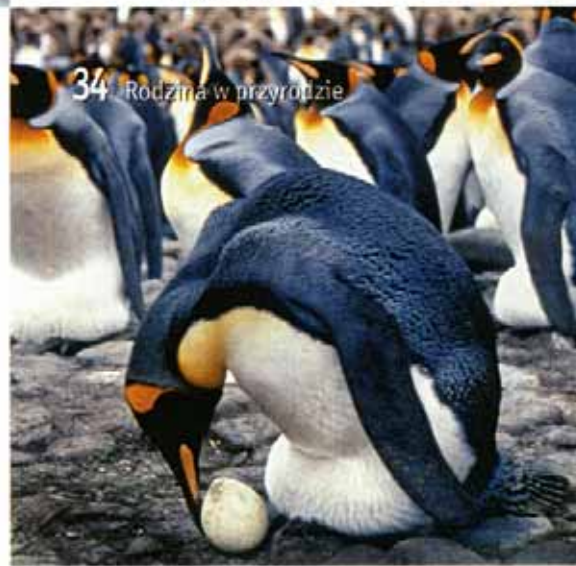
44 Pieszko do Rzymu

46 UWAGA: Wakacyjny konkurs

48 Podróże:
Gorące źródła Styrii

50 Video:
Przebój za przebojem

34 Rodzina w przyrodzie



O tym się mówi

Zabytkowe samochody Alfę

W dniach od 23 maja do 1 czerwca, odbył się ogólnopolski rajd zabytkowych samochodów Alfa Romeo. Organizatorem imprezy było istniejące od 40 lat Włoskie Stowarzyszenie Miłośników Alfa Romeo (Registro Italiano Alfa Romeo), które co roku organizuje podobne parady na całym świecie.

W tym roku dwadzieścia zabytkowych modeli Alfa Romeo, łącznie z tryumfatorką rajdów w Tobruku i Trypolisie – legendarną Spider Corsa z 1939 roku, po raz pierwszy dotarło do Polski. Trasa wiodła przez dziewięć miast: Poznań, Bydgoszcz, Gdańsk, Toruń, Warszawę, Łódź, Częstochowę, Katowice i Kraków. W kilku największych miastach uczestnicy rajdu wzięli ponadto udział w specjalnie organizowanych festynach, które połączone były z pokazami samochodów, imprezami plenerowymi oraz występami znanych i popularnych zespołów muzycznych. Honorowy patronat nad imprezami objęły lokalne Kluby Alfa Romeo.



Iveco w Chinach

Iveco utworzyła w Chinach nową joint venture. Spółka, w której Iveco posiada 50% udziałów, a drugą połowę firma Changzhou Bus Company, produkować będzie nową gamę autobusów (minibusy, autobusy miejskie i turystyczne) na bazie podwozi, silników i podzespołów mechanicznych firmy Iveco. W operację tę Iveco zainwestowała 40 milionów dolarów, z czego 10 milionów w formie know-how. Partner chiński Changzhou, zajmujący (z 16 % udziałem) trzecią pozycję na rynku chińskim w sektorze autobusów, wniesie w aportie teren, zabudowania, urządzenia i asortyment wyrobów. Pierwsze autobusy spod znaku Iveco zjadą z linii montażowych w I kwartale 2002 roku.

ISO 14001 dla F. A. Powetrain

12 i 13 kwietnia br. w spółce F. A. Powertrain w Bielsku-Białej przedstawiciele TÜV-CERT z Niemiec oraz z Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji przeprowadzili Audyt Kontrolny. Audytorzy obu jednostek certyfikujących nie stwierdzili żadnych niezgodności w funkcjonowaniu Systemu Zarządzania Środowiskiem. Podkreślili bardzo wysokie zaangażowanie całej załogi w realizację celów środowiskowych. Zwrócono uwagę, że na ochronę środowiska spółka zapewniła odpowiednie środki finansowe, trafnie wybrała cele, prowadzi ciągły monitoring w tym zakresie, a także szybko wdraża zmiany. Dzięki tym wszystkim działaniom spółka Powetrain uzyskała bardzo dobre wyniki w dziedzinie ekologii. Polityka w zakresie ciągłej poprawy stanu środowiska naturalnego i ochrony zdrowia będzie stanowiła centrum zainteresowania kierownictwa spółki, zapobiegając wszelkim zagrożeniom wynikającym z rozwoju gospodarczego.





Wybitny Polski Eksporter

Już po raz czwarty redakcja czasopisma „Rynki Zagraniczne” przyznała doroczne nagrody i tytuły firmom, które osiągnęły najlepsze rezultaty w minionym roku w sprzedaży swych wyrobów na rynkach zagranicznych. W konkursie honorowani są też menedżerowie, którzy swymi działaniami przyczynili się do stworzenia i umocnienia polskich przedsiębiorstw zdolnych do konkurencyjnych działań na rynkach krajów Unii Europejskiej.

W tegorocznej, czwartej edycji Rynków Zagranicznych tytuł Wybitny Polski Eksporter – Polish Outstanding Exporter of the YEAR 2001 otrzymał Fiat Polska sp. z o. o.

w Warszawie, a Euroliderem został prezes tej spółki, Enrico Pavoni.



Teksid w USA i Chinach

Teksid otworzył w Sylacauga, w Alabamie, nowy zakład przemysłowy, który usytuowano w dotychczasowej siedzibie spółki Teksid Aluminium Components Inc., produkującej w technologii *lost foam* głowice i bloki cylindrów dla General Motors. Nowy zakład, zajmujący 6.500 m kw., będzie wytwarzał wspólnie z firmą Nissan Nord America, 300 tysięcy sztuk bloków cylindrów V-6 odlewanych ciśnieniowo. Teksid zapowiedział także inaugurację nowej odlewni Hua Dong Teksid Automotive Foundry w miejscowości Zhenjiang City (Chiny), która będzie się specjalizować w produkcji obudów mechanizmu korbowego silnika z żeliwa do lekkich samochodów dostawczych. W tym celu w 1998 roku powołano spółkę joint venture, w której 50 % udziałów należy do Teksidu, a po 25 % do dwóch liderów z tego sektora na rynku chińskim – grupy Shanghai Automotive i grupy Yuejin.

Fiat i IBM

Fiat i IBM podpisali wstępne porozumienie dotyczące współpracy w dziedzinie usług Information Technology. Inicjatywa związana będzie z Business Solutions, spółką usługową Grupy Fiat oraz IBM Italia, włoską spółką Grupy IBM. Dokument przewiduje współpracę w zarządzaniu działalnością informatyczną i rozwojem awangardowych zastosowań dla Grupy Fiat oraz w poszukiwaniu nowych rozwiązań na rynku, zwłaszcza włoskim. Inicjatywa dotyczy pięciu spółek: ITS i GSA wchodzących w skład Business Solutions oraz firm stowarzyszonych z IBM Italia – Intesa, Proxima i SAP Italia Consulting.

ISO 14001 dla Fenice Poland

- Zarządzanie ekologią jest podstawą funkcjonowania Fenice Poland, spółki która od trzech lat zajmuje się dostawą czynników energetycznych i ochroną środowiska w firmach należących do Grupy Fiat w Polsce.
- W roku 2000 zarząd spółki opracował własne „Zasady Polityki Środowiskowej Fenice Poland”, na podstawie których stworzono program zmierzający do podjęcia szeregu działań nastawionych na ekologię, bezpieczeństwo i zdrowie pracowników. Funkcjonowanie tego systemu w Fenice Poland pozwala ograniczyć wpływ działalności firmy na środowisko naturalne oraz na stały monitoring ekologiczny.
- Działania te zyskały uznanie u audytorów RW TÜV Essen, którzy potwierdzili zgodność wdrożonego Systemu Zarządzania Środowiskiem z Normą ISO 14001. Uroczyste wręczenie Certyfikatu odbyło się 6 czerwca br. w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej.
- Następnym celem stojącym przed Fenice Poland będzie wdrożenie procedur i instrukcji związanych z Systemem Zarządzania Jakością ISO z serii 9000.
- Więcej na ten temat w następnym numerze FWN.

Fiat-GM: wspólna platforma

- Powstała nowa platforma Fiata i GM. W ramach tej platformy będzie projektowana gama samochodów z segmentu średniego i wyższego, tzw. Premium. To jeden z rezultatów strategicznego sojuszu Fiat-GM, zawartego w ubiegłym roku. W trakcie dorocznego spotkania kierownictwa najwyższego szczebla Grupy, poświęconego analizom finansowym i inwestycjom, dyrektor generalny Fiata Auto, Roberto Testore, potwierdził, że platforma dotyczyć będzie Alfy Romeo, Lancier i Saaba. Dodał również, że wspólna grupa robocza z siedzibą w Goeteborgu pracuje już nad tym projektem.



1



2



3

1. ATENA W NEAPOLU

Od dwóch lat realizowany jest projekt Atena – inicjatywa Fiata i władz miejskich Neapolu.

Samochody o minimalnej szkodliwości dla środowiska, zostały wyposażone w teleinformatyczny system i są połączone z centralą sterującą ruchem miejskim.

Fiat dostarczył 30 modeli Marea bi-power, 25 Seicento Elettra, 15 Multipli na metan i 10 wersji hybrydowych. Samochody elektryczne, wypożyczono mieszkańcom łącznie na 25.000 godzin. Pozostałe samochody wykorzystywane są przez policję i służby miejskie.

2. NAJLEPSI W ALFIE 156

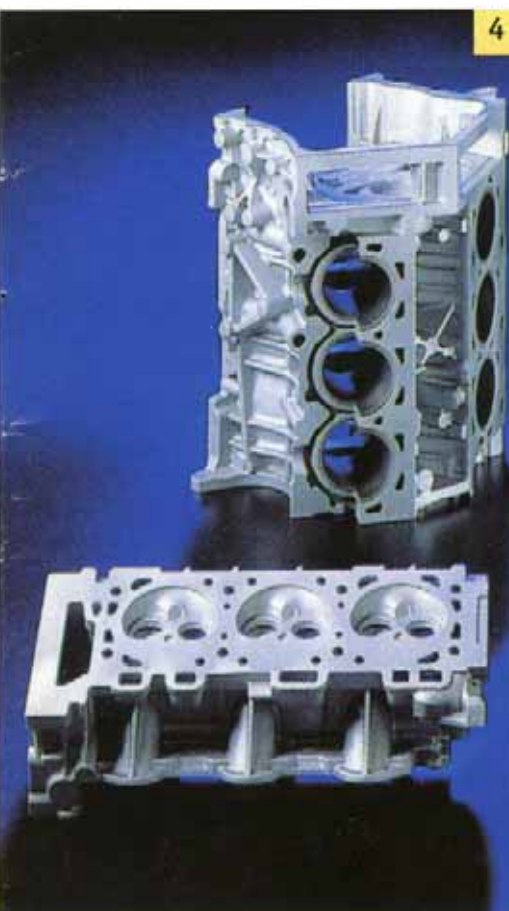
Po zwycięstwie w Euro Stc 2000, Alfa Romeo potwierdziła skład swoich kierowców rajdowych: Fabrizio Giovanardi, Nicola Larini i Romana Bernandoni oraz zespół Nordauto, który już w minionym sezonie występował w barwach tej marki.

Za kierownicą Alf 156 włoscy kierowcy rozegrają nowe mistrzostwa Fiat European Supertouring Championship, w skład których wchodzi dziesięć wyścigów w dziesięciu krajach na torach Formuły 1 a także Motomondiale.

Podczas każdego spotkania przewidziano dwa wyścigi.

3. KOMBAJN I TRZCINA CUKROWA

Kombajn zbożowy A7000 skonstruowany przez Case IH, przedsiębiorstwo CNH (Grupa Fiat), zrewolucjonizował w Brazylii uprawę trzciny cukrowej. Model, dostępny zarówno w wersji kołowej jak i gąsienicowej, jest jednym z najbardziej wydajnych pojazdów na rynku. Może bowiem zebrać od 800 do tysiąca ton trzciny cukrowej dziennie. Nowe kombajny, napędzane silnikami diesel o mocy 330 KM, powstały z połączenia trzydziestoletniego doświadczenia firmy Case IH w Brazylii i australijskiej technologii firmy Austoft, lidera w produkcji pojazdów rolniczych.



4



5



6

4. TEKSID ALUMINIUM W ALABAMIE

W Sylcauga w stanie Alabama otwarto nowy zakład Teksid Aluminium Components. Produkować będzie głowice silników i bloki cylindrów dla przemysłu samochodowego w Ameryce Północnej.

Zakład zajmuje powierzchnię 40 hektarów. Produkować będzie rocznie 300.000 sztuk podzespołów do silników dla General Motors, a jego druga część, po ukończeniu, rozpocznie produkcję bloków cylindrów do silników Nissan V6.

Kiedy za trzy lata zakład osiągnie pełną zdolność produkcyjną, zatrudniać będzie 550 osób.

5. WIĘCEJ PALIO W BRAZYLII

Bardzo dobre rezultaty sprzedaży w Brazylii i rosnący popyt na samochody z nowej rodziny Palio, nakłoniły spółkę Fiat Automoveis do zwiększenia produkcji w zakładzie w Betim. Od lutego bieżącego roku zakład wytwarza na dwie zmiany 2.000 samochodów dziennie (wcześniej produkowano 1.800 sztuk).

Przedsiębiorstwo zainwestowało 10 milionów dolarów w uelastycznienie linii lakierniczej.

Wzrost zdolności produkcyjnych firmy Automoveis przyczyni się do utrzymania przez Fiata pozycji lidera w Brazylii.

6. FIATAVIO UNOSI STEROWIEC

Sterowce powracają do przestworzy. Zasilac je będą silniki wywodzące się ze sławnej rodziny T700 opracowanej przez FiatAvio w spółce joint venture z General Electric (USA).

Osiem egzemplarzy najnowszego z nich – CT7-8, zasilą sterowiec CL 160 zaprojektowany przez CargoLifter Development w Brand (Niemcy). Pierwsze dostawy silników zaplanowano na początek 2002 roku.

Ponieważ CargoLifter zamierza wyprodukować 50 sterowców, FiatAvio dostarczy 400 silników. Model CL 160 mierzy 260 metrów i może unieść 160 ton ładunku.



Chwila
refleksji

Anna Czerwińska,
fot. Eta Zareba

Na szczytach Świata

Kiedyś partnerstwo w górach było najważniejsze, dziś – liczy się coraz mniej. Alpinizm przestał być symbolem solidarności i szlachetnej rywalizacji. U schyłku XX wieku, wśród wielu dyscyplin sportu, on najbardziej został obciążony duchem negatywnego współzawodnictwa.

W wysokich górach ludzie gotowi są czasem na wiele, aby sobie przypisać pierwsze przejścia. I najlepszy jest ten, kto zrobił wcześniej to, czego nikt przed nim nie dokonał. Stąd tak ostra walka o rekordy. Dlatego właśnie w wysokich górach trzeba liczyć tylko na siebie i nikomu nie ufać. Trzeba tylko pamiętać, że w decydującym momencie, koledzy mogą nie udzielić pomocy, bo akurat walczą o swoje, albo po prostu nie zauważą słabości partnera. Dawniej honor i solidarność w górach to była świętość i podczas ataku szczytowego zawsze mobilizował się cały zespół.

XX wiek – o czym mało kto pamięta – to cała historia alpinizmu: w tym stuleciu dokonały się wszystkie największe osiągnięcia w górach wysokich. Z biegiem lat nastąpiły jednak poważniejsze zmiany. Alpinizm zaczął ewoluować, co w praktyce oznacza, że powstały agencje, które promują nieznaną dotąd typ wspinaczki. To tzw. wyprawy komercyjne. Ich uczestnikami są osoby całkiem sobie obce i – najczęściej – bez odpowiedniego przygotowania. Poznają się w chwili rozpoczęcia wspinaczki. Nic więc dziw-

nego, że więzy przyjaźni między nimi nie istnieją, ci ludzie nie rozumieją istoty partnerstwa. O górach często nie wiedzą nic, albo bardzo niewiele i nie potrafią się w nich właściwie zachować.

U progu XXI wieku zastanawiam się, w jakim kierunku pójdzie alpinizm. Sportowe wyzwania interesują ludzi coraz rzadziej. Sama należę do pokolenia wielkich alpinistów – legendarnego, nieżyjącego już Jurka Kukuczki i Krzysztofa Wielickiego. Nasze pokolenie, choć kończy już w górach swą działalność, nie ma następców.

Na początku mojej fascynacji górami pasjonowały mnie osiągnięcia doświadczonych wspinaczy, jeździłam na spotkania z nimi, chciałam rozmawiać, pytać, wzbogacać własną wiedzę. Dzisiaj nikt z młodych nie pyta mnie, jak chodzić po górach. Ich pasją jest wspinaczka skalna, albo wspinanie się na sztucznych ścianach.

Czy za kilkanaście lat ktoś jeszcze zechce angażować się fizycznie w sport, jakim jest alpinizm? Powątpiewam coraz bardziej. I obawiam się, że bezpośrednie transmisje ze wspinaczki na żywo wielu młodym ludziom – na codzień skupionym przed ekranem komputera – zastąpią trud i radość uczestnictwa w prawdziwej wyprawie. Gdy ktoś taki „spektakl” w telewizji obejrzy, raczej nie zechce podjąć samodzielnej wspinaczki. Wygodnie siedząc w fotelu, obejrzy górę oczyma wspinaczy, nasyci się widokami, jego entuzjazm zmaleje. Nie zechce się wysilać! Kiedy wspinaczka wirtualna stanie się ogólnie dostępna, ludzie w szybkim czasie przestaną odczuwać głód autentycznej przygody. Żyjąc w uludzie, będą się czuli tak, jakby sami zdobywali szczyty. I szybko im to spowszednieje.



Anna Czerwińska (ur. 1949) – wybitna polska himalaistka. W maju 2000 roku, jako najstarsza kobieta, weszła na Mount Everest w Himalajach. Zdobyła „Koronę Ziemi” – najwyższe szczyty siedmiu kontynentów. W ubiegłym miesiącu wspinała się na Lhotse – swój kolejny ośmiotysięcznik.



Alpinista to człowiek, dla którego życie tu, na dole, nie ma czaru, dopóki nie da sobie w kość tam, w górach. Ale za wygodami życia na dole, w domu, tęsknimy już na długo przed rozpoczęciem ataku szczytowego. A gdy wracam do domu z gór, życie tutaj wydaje mi się żałośnie nieatrakcyjne.

Kilka miesięcy temu rozmawiałam z amerykańskimi alpinistami, którzy zgodnie stwierdzili, że dziś coraz mniej Amerykanów się wspina. Samotnych żeglarzy też dziś coraz mniej. Prawdopodobnie ludziom – zakochanym w globalnej wiosce, jakiej pozory stwarza komputerowy świat – zaczyna brakować pasji. Dawniej, aby coś zobaczyć i poznać, trzeba było samemu wyruszyć w świat. Dziś naszą tęsknotę za przygodą zaspokaja telewizja. Zniwoleni przez komputer, telewizję i wideo, emocjonalnie jesteśmy coraz ubożsi. Nieliczni zechcą zdobywać szczyty. Mimo to wierzę, że alpinizm przetrwa, choć może alpinistów będzie tylko garstka. Bo na świecie zawsze będą istnieli ludzie, którzy lubią – jak ja – dotykać szorstkości ścian i czuć realne niebezpieczeństwo. Telewizor nie daje nawet namiastki takiej wyprawy, w której człowiek wie, że daną drogą w skalach niewiele ludzi przed nim szło. To są emocje, o których opowiedzieć się nie da. Trzeba je przeżyć. ■

Notowała Izabela Bodnar

Wierzę w przychylność himalajskich bogów, a raczej – w Ducha Góry, na którą się wspinam. Ona chce mnie przyjąć albo nie. Przed atakiem szczytowym w Himalajach uczestniczyłam w „puji”, tradycyjnej tybetańskiej mszy z udziałem lamy. Była to próba przeblagania Góry, najważniejsza dla Szerpów, którzy czczą w niej wszystko – skały, szczeliny, oblodzenia. W bazie budują ołtarzyk i co dzień palą kadzidelka na jej cześć. Ja też prosiłam górę, by pozwoliła mi wejść na szczyt. W wirtualnej rzeczywistości podobne rytuały znikną.

Sukces po przełomie



Optymizm rynkowy jest zjawiskiem z dziedziny psychologii społecznej. Kiedy nastąpi - trudno dokładnie przewidzieć. Istnieją jednak warunki ku temu, aby w nadchodzących miesiącach Polacy zaczęli kupować więcej samochodów.

W dniu 9 maja 2001 w Warszawie odbyła się konferencja prasowa z udziałem wiceprezesa Marketingu i Sprzedaży Fiata Auto Juana Jose' Diaza Ruiza oraz spotkanie z dealerami Fiata w Polsce. Z naszym gościem rozmawialiśmy o sytuacji Fiata i polskim rynku motoryzacyjnym.

Fiat Wokół Nas: Jakie nadzieje wiąże Pan z przyjazdem do Polski?

Juan Jose' Diaz Ruiz: Chcemy przedstawić nową strategię handlową, dzięki której Fiat umocni pozycję lidera w Polsce. Z tego właśnie powodu i w tym celu przedstawiliśmy gamę nowości w segmentach A, B i C oraz sposób ich udostępniania polskiemu klientom. Wiąże się to także z nową strategią marketingową i reklamową, która pokaże czym Fiat dysponuje. A jest to oferta naprawdę imponująca...



Juan Jose' Diaz Ruiz

FWN:... i ciekawa. Na przykład Seicento Schumacher...

Diaz Ruiz: To piękny samochód z silnikiem o dużej mocy, który bardzo lekko się prowadzi, jest autem przeznaczonym dla młodych ludzi, którzy lubią sportowy styl i samochody, które go uosabiają.

FWN: Jak ocenia Pan sprzedaż samochodów w Polsce?

Diaz Ruiz: Jesteśmy bardzo zadowoleni, że pomimo kryzysu rynkowego, udało nam się w Polsce utrzymać pozycję lidera. Trzeba jednak jeszcze wiele pracy, żeby w okresie kryzysowym nasi koncesjonariusze zdołali utrzymać przywiązanie klientów do marki. Ale w takich sytuacjach zawsze istnieje grupa osób, których stać na kupno droższych samochodów. Dlatego prezentujemy nie tylko Seicento Schumacher, ale wprowadzamy do sprzedaży również samochody z wyższych segmentów. Są to mię-

Razem i systematycznie

dzy innymi Brava Steel i Punto Go! Konieczny jest wysiłek, żeby utrzymać dotychczasowy udział w rynku i nie stracić pozycji. Po wyjściu polskiej gospodarki z kryzysu i przełomie, jaki z pewnością tutaj nastąpi, dzięki zaawansowanym technologicznie wyrobom, również w wyższych segmentach znajdziemy się na pierwszym miejscu

FWN: Kiedy możemy oczekiwać takiego przełomu?

Diaz Ruiz: Odpowiedź na to pytanie nie jest łatwa. Mogę tylko powiedzieć, że te same problemy miały Włochy w przededniu wejścia do Unii Europejskiej, kiedy wymagano od tego kraju ogromnej dyscypliny finansowej. Dobrze pamiętam, że bardzo podobny kryzys miał miejsce także w Hiszpanii. Z naszych obserwacji wynika, że Polska znajduje się na końcowym etapie dyscyplinowania swoich finansów i dostosowywania się pod tym względem do wymogów Unii Europejskiej. Nasze doświadczenie z innych rynków podpowiada nam, że po fazie kryzysu zaufania klientów, następuje okres jego wzrostu. Pociąga to za sobą zwiększenie zainteresowania konsumpcją i w efekcie ożywienie gospodarcze. Jeśli chodzi o konkretne daty optymizm rynkowy jest trudny do przewidzenia, ponieważ jest to zjawisko z dziedziny psychologii społecznej. Wydaje nam się jednak, że istnieją wszelkie warunki ku temu, aby zwiększenie się obszarów optymizmu w polskim społeczeństwie nastąpiło w niedługim czasie. W nadchodzących miesiącach Polacy powinni zacząć kupować więcej samochodów, co oznaczać będzie początek końca kryzysu i na to czekamy.

FWN: Podczas konferencji mówił Pan o nowych modelach Fiata.

Diaz Ruiz: Do końca tego roku wprowadzimy na rynek sześć nowych modeli. Niedawno weszła do sprzedaży Alfa Romeo 147, a na salonie we Frankfurcie przedstawimy Alfę GTA. Niedługo ukaże się Lancia Thesis, a następnie nowa Lancia Zeta – duża, jednobryłowa, rodzinna limuzyna. Marka Fiat pokaże model Stilo, duży samochód z segmentu C oraz nową wersję Ulysse. Jest to naprawdę szeroka i ofensywna strategia rozwoju, która według naszych przewidywań pozwoli całej Grupie osiągnąć zdecydowany sukces.

FWN: Jak Pan ocenia polskich dealerów?

Diaz Ruiz: Jesteśmy pełni podziwu dla sieci dealerów w Polsce, mamy dla nich wielki szacunek i ufamy im. Kto wie, czy polska sieć dealerska Fiata nie jest najsilniejsza w Europie. Będziemy ściślej współpracować z Fiat Auto Poland co z pewnością doprowadzi do zwiększenia sprzedaży naszych samochodów w Polsce. Wtedy wszyscy będziemy zadowoleni.

rozmawiał Marek Kowalski

6 kwietnia 2001 roku odbyło się w Tychach coroczne spotkanie kierownictwa polskich spółek Grupy Fiat z Dyrektorem Generalnym, Paolo Cantarellą. Podczas spotkania Paolo Cantarella i Mauro Pasquero, Senior Vice President International Affairs omówili wyniki Grupy w ubiegłym roku i przedstawili plany na rok bieżący. Paolo Cantarella nie unikał trudnych pytań, takich jak na przykład niezadowolający poziom wygenerowanych w roku 2000 środków pieniężnych. Dużo miejsca poświęcił sojuszom. Przede wszystkim zawarłemu z General Motors, ale także ważnej dla



Grupy Fiat fużji z amerykańskim Pico, w wyniku której powstała potężna ponadnarodowa grupa przemysłowa działająca w sektorze zautomatyzowanych systemów produkcyjnych. Połączenie New Holland z Case, mimo początkowych trudności na rynku północnoamerykańskim, już zaczyna przynosić pozytywne efekty. Inne problemy wiązały się z kryzysami na lokalnych rynkach, na przykład w Argentynie, Indiach czy Polsce. Wtedy trzeba było podejmować dramatyczne niekiedy decyzje. Zdaniem Szefa Fiata warto również pamiętać jak trudna była sytuacja koncernu na początku lat dziewięćdziesiątych, kiedy jego poszczególne ogniwa były rozproszone, a tańców wartości w wielu miejscach słaby i nieefektywny, albo w ogóle nie istniał. Fiat poniósł ogromne straty. – „Nasza pozycja była zdecydowanie gorsza niż firm konkurencyjnych i wiele wysiłku musieliśmy włożyć w nadrobienie zaległości. Przewycięliśmy największe trudności, czeka nas jednak jeszcze sporo pracy i wiele zależeć będzie od jej jakości”.

Wiosenna ofensywa

Maj był dla Fiata pracowitym miesiącem. Na konferencji prasowej i podczas spotkania z dealerami w Warszawie pokazano nowe wersje modeli, które w Polsce zajmują pierwsze miejsce w sprzedaży.

W rodzinie Seicento pojawiły się Brush i Schumacher, gama Punto wzbogaciła się o wersję Go!, a Bravo/Brava wystąpiły jako Steel. Najważniejsze w nowej gamie Fiata jest podniesienie wartości samochodów w stosunku do ceny dotychczasowej oferty. W stosunku do wersji podstawowej, jaką jest Seicento Young 899 ccm, Brush otrzymało dodatkowo m.in. wyposażenie: zderzaki, lusterka i tylną klapy w kolorze Brush; elektrycznie podnoszone szyby przednie.

Seicento Schumacher jest samochodem produkowanym w limitowanej serii. Jego wersją podstawową jest Seicento Sporting z silnikiem 1108 ccm. Na pokrywie bagażnika i przednim zderzaku znajduje się logo z wzorem podpisu Michaela Schumachera, aktualnego mistrza świata Formuły 1, startującego w barwach Ferrari.

Punto Go!, którego wersją wyjściową jest Punto SX 1,2 8v wygląda nieco inaczej i zostało dodatkowo wyposażone m.in. w siedzenia sportowe jak w wersji Sporting/HGT i konsolę środkową pokrytą aluminium.

Gama Bravo i Brava została wzbogacona o nową wersję specjalną pod nazwą Bravo/Brava Steel, utworzoną na bazie benzynowych wersji z silnikami 80 16v i 100 16v oraz nowa wersja silnikowa JTD 100 SX.

Samochody te zaprezentowano w dniach 24-27 maja na targach Motor Show Poznań 2001, gdzie, w organizowanych tam konkursach, triumfowała Alfa



147. Dziennikarze specjalizujący się w tematyce motoryzacyjnej uznali ten model za najlepsze auto spośród 30 samochodów prezentowanych na targach, przyznając Alfie 147 **Złotą Felgę** (fot. powyżej). Na targach tradycyjnie rozstrzygnięto także plebiscyt **Autopremiera Roku 2001**, organizowany przez tygodnik „Motor” i „Radio Kierowców”, w którym czytelnicy i słuchacze oceniają samochody pod względem design, funkcjonalności i sposobu promocji, w tym dostępności aut i profesjonalizmu dealerów. W łącznej klasyfikacji najwięcej punktów i tytuł zdobyła Alfa 147. ■



Mała pętla, duże emocje



Na torze wyścigowym w Miedzianej Górze koło Kielc po raz ósmy odbyły się doroczne zawody dziennikarzy w ramach Grand Prix Fiat Auto Poland.

Organizatorem i pomysłodawcą tej imprezy jest Stowarzyszenie Auto Klub Dziennikarzy Polskich, na którego czele od ponad ćwierćwiecza stoi redaktor Wiesław Najhajt. Sponsorem imprezy jest Fiat Auto Poland, który do dyspozycji dziennikarzy – zawodników oddaje fabryczne, „cywilne” wersje samochodów, bez przeróbek. Rywalizacja o Grand Prix FAP odbywa się za każdym razem na innych modelach Fiata i Alfę Romeo. Nad organizacją i przebiegiem imprezy w Miedzianej Górze, zgodnie z regulaminem kwalifikowanego sportu samochodowego PZMot., czuwa Automobilklub Kielecki.

Startowano pojedynczo, bez pilota, na Alfach 147 i Seicento 1,1, Sporting. W dniu zawodów od rana nie dopisywała pogoda. Prawie 70 dziennikarzy jeździło po małej pętli toru, trasie kartingowej i na zapleczu boksów. Ze względu na bezpieczeństwo zawodników zrezygnowano ze startu na torze głównym. Mimo, że wielu dziennikarzy AKDP to doświadczeni kierowcy od lat startujący w Mistrzostwach Polski, organizatorzy nie chcieli ryzykować. Udział wzięło wielu amatorów, dla których była to doskonała okazja, żeby porównać się ze starymi wygami. Zwycięzcę jak zwykle typowano spośród tych ostatnich.

Wielką niespodzianką Grand Prix było zwycięstwo młodego Macieja Polody, dziennikarza telewizji kablowej z Poznania. Wygrał z rutyniarzami – Jackiem Jureckim z Interii PL Kraków i Januszem Tychy z TVP Katowice.

Wśród pań bez niespodzianki. Najlepsza była Anna Lubertowicz-Sztorc z Dziennika Polskiego w Krakowie.

Poza konkursem wystartowali w Kielcach Artur Czyż i Zbigniew Szwagierczak z Team Pol-Car Poznań, ubiegłoroczni zwycięzcy Pucharu Alfę Romeo. Specjalnie przygotowanymi do wyścigów Alfami 156 można było się przejechać, ale tylko w charakterze pasażerów. Organizatorzy postanowili i tym razem nie ryzykować. Przewidywania wyszły wszystkim na dobre. Nie było stłuczek, ani kontuzji, zawody nie straciły na atrakcyjności, a emocji było co niemiara.

Tegoroczne Grand Prix dziennikarzy było również okazją do spotkania prasy motoryzacyjnej z przedstawicielami dyrekcji Fiat Auto Poland. Dużo mówiono o planach spółki na najbliższe miesiące oraz o kryzysie polskiego rynku. Zaprezentowano najnowszy samochód osobowo-dostawczy Fiata – Doblò.

Zwycięzcy otrzymali nagrody, w tym główną – puchar prezesa Fiat Auto Poland. ■



Czesław Świątek, członek Zarządu Fiat Auto Poland wręcza Grand Prix Maciejowi Polody.

Przyszłość w locie

Francesca Rech

Powstała FiatAvio Polska – spółka Grupy Fiat prowadząca badania w sektorze lotniczo-kosmicznym. Od 2002 roku w nowym ośrodku w Bielsku-Białej pracować będzie pięćdziesięciu polskich inżynierów.

W Bielsku-Białej powstała spółka zajmująca się projektowaniem w sektorze lotniczym i kosmicznym. Swą działalność badawczo-rozwojową na terenie Europy FiatAvio zamierza rozwinąć właśnie w Polsce. „Naszym celem – wyjaśnia Emilio Ferrari, odpowiedzialny za projekt – jest osiągnięcie możliwości outsourcingu także za granicą, w myśl polityki największych amerykańskich i europejskich producentów silników lotniczych”.

Dlaczego wybrano Polskę? „Grupa Fiata może poszczycić się osiemdziesięcioletnią obecnością w tym kraju – wyjaśnia Ferrari. – Taka tradycja jest gwarancją wzajemnego poznania i poszanowania. FiatAvio nie startuje w Polsce od zera, lecz opiera się na istniejących realiach i rozwinię-

tej współpracy z polskimi uniwersytetami. Jest to niezwykle istotne dla utworzenia i utrzymania ośrodka inżynierskiego na wysokim poziomie”.

Stworzenie przedstawicielstwa w Polsce oznacza także przybliżenie się do ciekawego, z punktu widzenia technologicznego, obszaru. Bliskość Ukrainy i Rosji pozwala na bezpośrednie kontakty z Europą Wschodnią i stworzenie podstaw do przyszłej współpracy.

Pod koniec 2002 roku w siedzibie Ośrodka Inżynierskiego pracować będzie 50 osób: 46 nowo przyjętych inżynierów i 4 profesjonalistów z doświadczeniem, którym powierzone zostanie kierowanie firmą. Wszyscy wspólnie pracować będą nad projektowaniem układu przeniesienia napędu do samolotów, helikopterów i turbin niskociśnieniowych.



„Przed stworzeniem spółki – mówi Ferrari – nawiązaliśmy ścisłą współpracę między wyższymi uczelniami włoskimi i polskimi (Politechnika Turyńska, Uniwersytet w Pizie, Politechnika Warszawska, Krakowska, Śląska i w Bielsku-Białej). Osiągnięta w ten sposób synergia technologiczna sprzyjać będzie działalności badawczej i rozwojowej w nowym ośrodku inżynieryjnym. Następnie dokonaliśmy wyboru kandydatów. Młodzi i dynamiczni inżynierowie, muszą być ekspertami w analizie strukturalnej i projektowej CAD: to niezbędne kwalifikacje, aby wejść do zespołu FiatAvio.

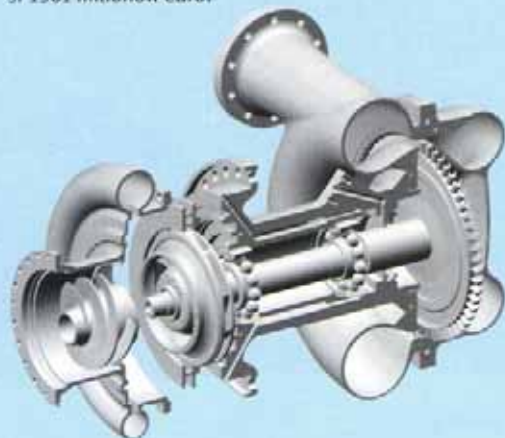
Młodzież wyłoniona w trakcie selekcji, weźmie udział w odpowiednim kursie szkoleniowym w Turynie. Siedem miesięcy pełnego zaangażowania w naukę, aby poznać rzeczywistość FiatAvio i całej Grupy, terminologię i systemy projektowania oraz przejść intensywny kurs języka włoskiego. „Dla tych młodych ludzi – wyjaśnia Ferrari – stworzyliśmy coś w rodzaju „learning center” obok sal, gdzie testowane są projektowane przez nas komponenty. W ten sposób młodzież będzie mogła poznać stanowiska doświadczalne turbin i przekładni, nad którymi będzie później pracować. Chcemy zagwarantować im możliwość dogłębnego poznania wszelkich form naszej pracy. Współpraca między nami opiera się nie tylko na doskonałej wiedzy technologicznej, ale także na wzajemnym zaufaniu”. Działalność Ośrodka w Bielsku-Białej charakteryzować będą nieoficjalne relacje, częste kontakty z Włochami, kursy dokształcające i szkolenia za granicą. ■



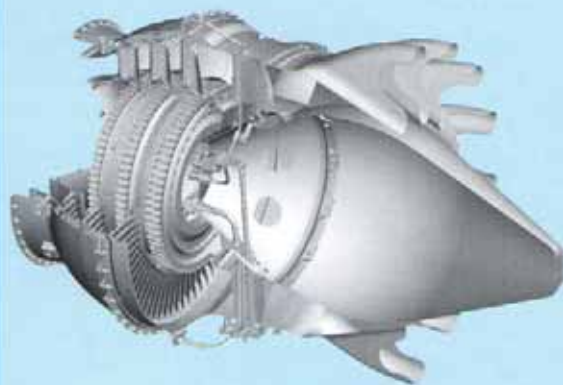
warto wiedzieć

W przestworzach i kosmosie

FiatAvio powstała w 1908 roku z chwilą skonstruowania pierwszego silnika lotniczego: Isa 8/75 z ośmioma cylindrami w układzie V chłodzonego powietrzem. Dziś firma zatrudnia 5600 pracowników, posiada ośrodki przemysłowe we Włoszech i za granicą, a jej wartość sprzedaży wynosi 1361 milionów euro.



FiatAvio działa w sektorze silników lotniczych dla marynarki oraz silników kosmicznych (Ariane 5) i turbin gazowych. Jeśli chodzi o sektor lotniczy, silniki tej firmy montowane są w boeingach 747, 757 i 777 oraz airbusach 320/21 i 340 oraz w wojskowych samolotach Tornado i Typhoon.



Ponadto, należąca do Grupy Fiat spółka, uczestniczy w najważniejszych międzynarodowych programach lotniczych i kosmicznych. Jest również obecna we wszystkich fazach rozwoju: badanie, projektowanie, rozwój, konstrukcja, montaż, przegląd i obsługa. FiatAvio świadczy usługi także w sektorze silników do samolotów i helikopterów cywilnych i wojskowych.

Fabryka w sercu Burgundii

Franco Daria

Zakład Bourbon-Lancy, ukryty w pejzażu wsi francuskiej, produkuje nową rodzinę silników Cursor. Tysiąc dwustu pracowników wytwarza każdego dnia trzy tysiące nowoczesnych zespołów napędowych.

Po przejechaniu Lyonu, przez następne dwieście kilometrów droga prowadzi wśród wzgórz pokrytych winnicami i pastwiskami, zalanych słońcem, które o zachodzie kryje się za blankami wież średnio-wiecznych zameczków. Jesteśmy w samym sercu Burgundii, 300 kilometrów od Paryża i 500 od Turynu. Kierujemy się do Bourbon-Lancy, małego wiejskiego ośrodka na prawym brzegu Loary, gdzie mieści się jeden z najnowocześniejszych zakładów przemysłowych w Europie. „W takim pejzażu jak ten, trudno sobie wyobrazić fabrykę dużych rozmiarów” – mówi uśmiechając się Mauro Berruti, odpowiedzialny za służby techniczne zakładu.

W rzeczywistości przemysł w Bourbon-Lancy jest głęboko zakorzeniony. Początki sięgają roku 1874, kiedy to Emile Puzenat uruchomił tutaj jedną z pierwszych wytwórni maszyn rolniczych na zaprzęg zwierzęcy. W 1972 roku francuskie przedsiębiorstwo zostało przejęte przez Unic Vehicules Industriales należące do Fiat France, i po trzech latach stało się jednym z 14 zakładów tworzącej się wówczas spółki Iveco. Fabryka od początku miała jasno sprecyzowaną misję: produkować

duże silniki o układzie cylindrów sześciorzędowym.

Mauro Berruti wyjaśnia: „Dzisiaj w Bourbon-Lancy pracuje ponad 1200 osób, które wytwarzają dziennie 220 zespołów napędowych, z których 70% należy do nowej rodziny Cursor (8,10 i 13 litrów), a na pozostałe 30% składają się dwa silniki starej gamy: „8210” i „8460”. Poza tym, dla modelu „8360” produkujemy pięć podstawowych komponentów, które wysyłamy do montażu do SpA w Turynie. W sumie nasza produkcja przekracza 37 tysięcy silników rocznie w ponad stu wariantach, które montowane są w ciężarówkach Iveco, maszynach rolniczych i maszynach do robót ziemnych CNH, w urządzeniach przemysłowych i morskich Aifo, autobusach i pojazdach przeciwpożarowych”.

Wraz z pojawieniem się nowego silnika Cursor uległa zmianie również organizacja pracy, od tej pory oparta na Fabryce Efektywnej i na Jednostkach Biznesowych. W okresie od 1995 do 2000 roku przeprowadzono restrukturyzację zakładu i poprawiono ergonomię stanowisk pracy. W 1997 roku fabryka Bourbon-Lancy zdobyła certyfikat ISO 9002.

Popyt na silniki

Cursor to prawdziwy klejnot inżynierii silnikowej. Nowoczesne rozwiązania pozwalają ograniczyć zużycie benzyny i jednocześnie poprawić osiągi przy jednoczesnym zachowaniu norm ochrony środowiska. Obecnie produkuje się pięć podstawowych komponentów nowej i starej gamy: kadłub, głowicę cylindrów, korbowody, wał korbowy silnika i wał rozrządu. Wszystkie wytwarzane są w trzech jednostkach (A1, B1 i C), na które dzieli się zakład w Bourbon-Lancy.

W pierwszym sektorze produkuje się kadłuby i głowice cylindrów; w hali B powstają wał korbowy silnika, korbowody i wał rozrządu. Tutaj znajduje się centralna sala metrologiczna, gdzie za pomocą specjalistycznych przyrządów, pracownicy kontrolują poszczególne komponenty mechaniczne. „Na tym samym obszarze – kontynuuje Beruti – znajduje się sala prób doświadczalnych o 16 komorach, z których część jest zarezerwowana na rozwój jakości, a pozostała na zwalnianie silników do produkcji. Na tych urządzeniach przeprowadza się, trwający około 30 minut, test polegający na próbie ciepła, któremu poddaje się 5% silników dziennej produkcji”.

Niedaleko od B1 znajduje się hala C, powód dumy całego zakładu. Znajdują się tam trzy różne linie, po jednej dla każdego typu Cursora. Operacje przewidują zastosowanie nowoczesnych technologii przemieszczania i pomiaru. Na przykład, specjalne urządzenie oblicza dokładną grubość siedmiu łożysk głównych, podczas gdy robot nakłada uszczelniacz pomiędzy elementy łączone. Montaż tłoków i wtryskiwaczy pompy odbywa się za pomocą specjalnych maszyn, które gwarantują najlepszą jakość i eliminują niebezpieczeństwo obijania elementów.

Po umieszczeniu silnika w najwygodniejszy do obróbki sposób, mocowana jest głowica cylindrów, już gotowa z 24 zaworami, które zostały poddane testowi szczelności.

Ostatnia operacja w hali C to montaż filtra paliwa, kół pasowych, prądnicy prądu przemiennego, pompy wody i paliwa. Tutaj mocowane są czujniki i centralka elektroniczna, przeprowadzana jest kontrola diagnostyczna i programowana jest moc. Później przechodzimy do pięciominutowego Testu Szybkiego Zwolnienia do Produkcji, któremu poddawane są wszystkie silniki. W tej fazie kontrolowane jest przyspieszenie, doładowanie turbo, wtrysk i hamulec silnikowy. Następnie operator przeprowadza kontrolę napędu w poszukiwaniu ewentualnych śladów wycieku oleju lub paliwa, które wyraźnie widać w ciemni ze względu na fluorescencję odczynników chemicznych. Jeżeli silnik jest bez wad, monter potwierdza certyfikację, ogłaszając jego oficjalne narodziny. ■

W 2000 roku Iveco wyprodukowało 460 tysięcy silników diesel, nie licząc produkcji w Chinach i Indiach. Wynik ten pozwala zaliczyć firmę do największych producentów w sektorze zespołów napędowych o mocy przekraczającej 50 KM, czyli takich, jakie montuje się w ciężarówkach, traktorach i maszynach do robót ziemnych. Według najnowszych badań światowy popyt na silniki zwiększył się z 57 mln w 1996 roku do 69 mln w 2004. Udział silników diesel wzrósł z 22 do 30 procent. Celem Iveco jest osiągnięcie w ciągu trzech lat produkcji wynoszącej 700 tysięcy sztuk i zdobycie światowego leadership. Projekty ambitne, ale realne dla przedsiębiorstwa, które w 2003 roku przeprowadziło odnowę całej gamy swoich zespołów napędowych. W segmencie małych silników spółka Iveco jest jednym z pierwszych producentów na świecie: rocznie wytwarza 300 tysięcy silników Sofim, które obecnie montowane są w modelach Ducato i Daily, a wkrótce znajdą się również w pojazdach dostawczych Peugeot. W najbliższej przyszłości gama ta wzbogaci się o nowe wersje. W sektorze średnich silników Iveco przoduje dzięki spółce joint-venture utworzonej z Cummins i CNH, której produkcja w Europie wynosi 220 tysięcy sztuk. Po zdobyciu silnej pozycji w niskim i średnim segmencie, Iveco zamierza skoncentrować się na segmencie silników ciężkich o układzie cylindrów sześciocylindrowym od 350 do 550 KM. W segmencie tym spółka produkuje dzisiaj około 40 tysięcy silników, ale dzięki nowej rodzinie Cursor, ma nadzieję ją podwoić.



Wejście do zakładu w Bourbon-Lancy



Jedność czyni liderem

Franco Daria

Dwa lata temu Comau przejęła amerykańską firmę Pico i stała się numerem jeden na świecie w sektorze automatyzacji przemysłowej. Oto jak przebiega proces integracji obu spółek.

Przejęcie amerykańskiej Pico, uczyniło z Comau światowego lidera w sektorze systemów automatyzacji przemysłowej. „To światowe przewodnictwo – tak pod względem zasięgu jak i poziomu globalizacji oraz oferty technologicznej – mówi Roberto Cibario, odpowiedzialny za personel i organizację w Comau – umocniło jeszcze bardziej naszą pozycję na międzynarodowym rynku, stworzyło możliwości dalszego rozwoju i wpłynęło pozytywnie na integrację pomiędzy obydwojema firmami”.



▲ Siedziba Pico w Southfield (Michigan)

Osiągnięcie przez Comau-Pico czołowej pozycji na świecie jest również zasługą doskonałej pozycji, jaką obie firmy miały wcześniej na rynkach. Od dawna bowiem Pico znajdowała się w czołówce na rynku NAFTA (Kanada, USA i Meksyk) będąc pierwszym dostawcą dla GM, Forda i Chryslera. Comau, natomiast, zajmowała jedną z czołowych pozycji w Europie i Ameryce Południowej, a od kilku lat była również obecna w Azji. Pico poszczycić się mogła doskonałą ofertą w dziedzinie urządzeń spawalniczych i tłoczników – przede wszystkim na rynku NAFTA. Comau sprzedawała te same wyroby na innych rynkach i oferowała klientom kompletną obsługę obejmującą inżynierię wyrobu i procesu, mechanikę, robotykę, tłoczniaki do tworzyw sztucznych i lakiernictwo. Działalność serwisowa firmy, rozpoczęta po wyłączeniu usług utrzymania ruchu z pozostałych sektorów Grupy Fiat, rozwinęła się w Europie i Ameryce Południowej i dziś, dzięki obecności Pico, ma duże perspektywy rozwoju także na rynku NAFTA.

Wzajemne uzupełnianie się działalności obu kolosów przemysłowych i ich rynków sprzyjało integracji i wzbogaceniu obu firm.

„Staraliśmy się przede wszystkim zrozumieć jakie są pomiędzy nami różnice oraz wyłonić i powielić to, co w nas najlepsze – mówi Cibrario. Od początku nasza współpraca przebiegała pomyślnie. Oto przykład. Pico, Comau i inni wielcy dostawcy zespołów automatycznych, konkurowali między sobą o ważne zamówienie ►

zblizenia

Sektor dziś

Firma Comau jest obecna w Europie, Ameryce Północnej i Południowej, Afryce Azji i Oceanii, a jej siedziby wykonawcze i techniczno-handlowe działają tuż obok klienta. Dzięki przejęciom dokonanym w ostatnich dwóch latach (od amerykańskiej Pico – i firm z nią związanych w Wielkiej Brytanii i Afryce Południowej – po Renault Automation i Sciaky we Francji, GermannIntec w Niemczech oraz dzięki rozwojowi sektora Service) firma podwoiła swoje parametry, stając się światowym liderem w sektorze systemów produkcyjnych dla przemysłu samochodowego. Podstawowe obszary działalności Comau to: Inżynieria Wyrobu i Procesu, Obróbka i Montaż Mechaniczny, Spawanie, Tłoczniaki do Blachy, Tłoczniaki do Tworzyw Sztucznych, Lakiernia i Service. Każdy sektor może działać samodzielnie lub jako element składowy zintegrowanej oferty know-how, usług i wyrobów. Liczy się jednak przede wszystkim praca zespołowa. Przejęcie Pico z siedzibą w Southfield (Michigan), umożliwiło grupie zaistnienie na rynku USA i uzyskanie trzech wielkich klientów firm samochodowych w Detroit. Pico zatrudnia 3500 pracowników, Comau – 17.000, z czego 9.000 pracuje w Comau Service (w Polsce 800 pracowników). Dzięki połączeniu obu firm liczba stanowisk CAD działających dla klientów Comau na świecie zwiększyła się do 2.500.



Roberto Cibrario

tencje w nadzorowaniu całego procesu produkcyjnego. „Te aspekty, dopełniające się wzajemnie, staramy się najlepiej zoptymalizować – mówi Roberto Cibrario. Także z tego względu, że proces integracyjny postępuje bardzo szybko i już dziś

możemy stwierdzić, że jesteśmy dwukrotnie silniejsi. Na rozwój naszych kompetencji wpływ ma zarówno możliwość dostępu do rozwiązań technicznych, jak i optymalizacja kosztów z dostawcami-partnerami. Nie wspominając już o korzyściach jakie odnosi sektor badawczy, w który możemy wiele obecnie zainwestować”.

Przejęcie Pico wniosło do Comau odmienną kulturę i nowe metody działania. „Różnice istnieją – mówi Roberto Cibrario – lecz nigdy nie doszło do nieporozumień czy kontrastów, między innymi dlatego, że obie spółki zawsze darzyły się wzajemnym szacunkiem”.

Ogólnie rzecz biorąc Europejczycy są bardziej przyzwyczajeni do pracy w warunkach złożonych, natomiast Amerykanie są skuteczniejsi w upraszczaniu i przyspieszaniu działań prowadzących do celu. „Oba know-how, muszą się zintegrować, aby zagwarantować coraz większą siłę konkurencyjności dla Comau – dodaje Cibrario. Szybkość reakcji musi dostosować się do coraz bardziej złożonych warunków działania, gdzie występuje wiele czynników wymagających kontroli. Także Amerykanie zorientowali się, że praca poza granicami wymaga większej wrażliwości na bardziej złożone sytuacje. My rozwinęliśmy maksymalnie te umiejętności: zarówno ze względu na naszą kulturę, jak i na fakt prowadzenia od wielu lat działalności w krajach bardzo różniących się między sobą.”

Dla ułatwienia wymiany wzajemnych doświadczeń przewidziano wiele inicjatyw szkoleniowych, które angażują zarówno managerów, jak i professional Comau. Powstała między innymi „wewnętrzna szkoła kształcenia” (professional campus, działająca we Włoszech i w Europie), która zainteresowała także przedstawicieli Pico.

„Pracownicy Comau – mówi na zakończenie Cibrario – mogą być dumni z własnej firmy, która stała się światowym liderem w swoim sektorze. Mają przed sobą także wielkie możliwości rozwoju zawodowego, konfrontacji z kolegami w innych krajach i uzyskania statusu „obywateli świata”.

► w Niemczech. Połączenie naszych najlepszych zasobów i kompetencji okazało się dla nas zwycięskie. Dziś rozwijamy kolejny istotny projekt dla niemieckiego klienta. Atutem naszym jest to, że możemy oferować doskonale możliwości techniczne i wykonawcze zintegrowane w Europie i w Stanach Zjednoczonych. Dla ułatwienia wzajemnej integracji podjęliśmy decyzję o poprawie infrastruktury komunikacyjnej. W ostatnich miesiącach pracujemy nad ujednoczeniem programów informatycznych, aby dysponować wspólną siecią i wykorzystać najbardziej sprawdzone rozwiązania każdej spółki. W sektorach projektowania „harmonizacja” już nastąpiła. Zastosowaliśmy system amerykański do realizacji kosztorysów, a software europejski do planowania i kontroli. Zrobiliśmy wiele także w obszarze zarządzania zasobami – wprowadziliśmy do sieci informatyczne pomoce służące do oceny wyników świadczonej pracy i kompetencji”.

Dzięki nowym technologiom informatycznym, wiedza i kompetencje każdej spółki stały się wspólnym bogactwem. Także pod względem organizacyjnym osiągnięto odpowiednie synergie w obu spółkach. Jeżeli Comau wykazuje duże umiejętności współpracy partnerskiej z wieloma dostawcami, to Pico posiada większe kompe-

Ubezpieczenia komunikacyjne

atrakcyjne pakiety ubezpieczeń (OC-AC-NW),
zielona karta



Ubezpieczenie osoby zaciągającej kredyt z FIAT Banku na zakup samochodu

terminowe ubezpieczenie życia
na czas trwania kredytu, zabezpieczenie kredytu



Ubezpieczenia majątkowe

ubezpieczenie mieszkań, budynków, ruchomości domowych,
mienia od kradzieży z włamaniem i rabunku, od ognia i innych
zdarzeń losowych, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej



Zbiorowe ubezpieczenia dla pracowników

ubezpieczenie dla pracowników zakładów pracy,
zapewniające kompleksowe świadczenia
dla Ubezpieczonego i Jego bliskich



Indywidualne ubezpieczenia na życie

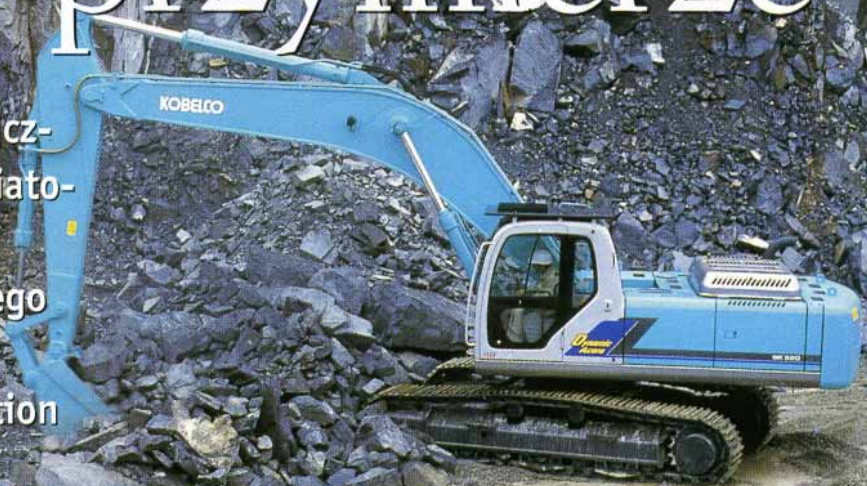
finansowe zabezpieczenie na przyszłość Ubezpieczonego
i Jego rodziny



Nowe przymierze

Lorenzo Bortolin

Osiągnięcie progu technologicznej perfekcji i stworzenie światowej sieci dystrybucyjnej, to cele porozumienia zawartego pomiędzy spółkami CNH a japońską Kobelco Construction Machinery. Obie firmy będą wspólnie projektować, produkować i sprzedawać koparki gąsienicowe.



Porozumienie między CNH i japońską Kobelco w sektorze maszyn budowlanych, przedstawiono oficjalnie międzynarodowej prasie. Spółka Grupy Fiat przejmuje wysoko rozwinięty technologicznie sektor i rozszerza ofertę na wszystkich kontynentach. W 2003 roku wygaśnie umowa joint-venture z Hitachi. Kobelco zajmie się ponadto sprzedażą pozostałych produktów z bogatej gamy oferowanej przez CNH na niektórych azjatyckich rynkach. Porozumienie zostało oficjalnie ogłoszone przy okazji Bauma – międzynarodowego salonu maszyn budowlanych, który odbył się w Monachium w Bawarii.

„Jest to strategiczne przymierze – powiedział Paolo Monferino, CEO firmy CNH – które umocni naszą pozycję trzeciego światowego producenta maszyn budowlanych. Z jednej strony będziemy mogli lepiej spełnić oczekiwania klientów. Z drugiej strony, będziemy mieli możliwość ekspansji na światowym rynku, wkraczając na takie obszary jak Japonia i kraje azjatyckie. Koparki są kluczowym elementem, wokół którego zamierzamy rozwinąć ofertę w sektorze przemysłu ciężkiego. Dlatego też miło nam zaproponować naszym klientom koparkę gąsienicową, skonstruowaną na bazie technologii Kobelco – jednej z najlepszych w tej kategorii”.

Umowa przewiduje wymianę pakietów akcyjnych. CNH wykupi od Kobe Steel 20% Kobelco Construction Machinery, z możliwością zwiększenia przejętych udziałów do 35%. W Ameryce Północnej CNH przejmie 65% Kobelco America. Kobelco z kolei wykupi działalność CNH w sektorze maszyn budowlanych w Australii oraz Azji i stanie się wyłącznym dystrybutorem marek Case i New Holland Construction Equipment w Japonii, Australii i krajach Południowo-Wschodniej Azji. W ten sposób japońska firma rozszerzy gamę wyrobów, natomiast CNH zwiększy sprzedaż w obszarze Pacyfiku.

W Europie umowa kładzie kres przymierzem z Hitachi. Porozumienie zawarte w 1987 roku z jednej strony uniemożliwiło CNH globalny rozwój w sektorze maszyn budowlanych, z drugiej – nie pozwalało Hitachi, specjalizującej się w produkcji koparek, zdobyć pozycję światowego dostawcy full-line. Na podstawie wspólnej umowy ustalono, że CNH przejmie udziały byłego partnera, a następnie utworzy Fiat-Kobelco.

Różnica pomiędzy tymi dwoma umowami jest znacząca. Poprzednia umowa joint-venture ograniczała pole działania do Europy, Afryki i Bliskiego Wschodu; przewidywała zastosowanie technologii japońskiego partnera, lokalizację

zakładów tylko na Starym Kontynencie oraz dostawę mini koparek do wybranych krajów. Natomiast nowe porozumienie pozwala CNH na wykorzystanie technologii partnera oraz sprzedawanie jego produktów na obszarach, gdzie wcześniej firma nie była obecna. Umowa dotyczy również wykorzystania na skalę światową mini i midi koparek, a także dysponowania zakładami w USA, Japonii, Tajlandii i Chinach.

W celu zapewnienia klientom pełnego zakresu usług, przewidziano trzyletni proces przechodzenia z koparek Fiat-Hitachi na koparki produkowane wspólnie z Kobelco. Części zamienne zostaną objęte dziesięcioletnią gwarancją. Od 2003 roku w Europie pojazdy sprzedawane będą pod marką Fiat-Kobelco i Kobelco. Zakład Fiat Hitachi w Lecce stanie się zatem częścią CNH Construction Equipment (tak jak w przypadku zakładu w Imola), i będzie produkować buldozery, ładowarki na kołach oraz ładowarki teleskopowe.

Umowa z Kobelco nie wpływa na współpracę pomiędzy Case a japońską Sumitomo, która dostarczać będzie koparki do sieci Case i Link-Belt – ich amerykańskiej joint-venture.

„Nowa umowa – mówi Monferino – pozwoli osiągnąć większe oszczędności wynikające z produkcji na dużą skalę, oszczędności w sektorze zakupów i produkcji, a ponadto wpłynie na usprawnienie sieci dystrybucyjnej. Zwiększy też możliwość świadczenia naszych usług klientom na całym świecie”.

Podobne korzyści odnosi Kobelco. Prezes i CEO firmy, Tsguto Moriwaki, uważa, że „dzięki gamie pojazdów oferowanych przez CNH, Kobelco stanie się dostawcą full-line maszyn budowlanych w Japonii i na Wschodnim Pacyfiku. Będziemy też mieli dostęp do jednego z najbardziej awangardowych zakładów w Europie – w San Mauro Torinese” (foto poniżej). ■



zblizenia

Kim są partnerzy

CNH GLOBAL jest spółką Grupy Fiat. Działa w sektorze maszyn rolniczych (jest światowym liderem) i maszyn budowlanych (trzecia na świecie). W minionym roku osiągnęła wielkość sprzedaży 10 miliardów dolarów (ponad 11 miliardów euro). Spółka obecna jest na 160 rynkach z takimi markami jak New Holland, New Holland Construction, Fiatallis, Fiat-Hitachi, Case, Case IH, Link-Belt, O&K i Steyr.

KOBE STEEL to jeden z największych japońskich producentów stali i jeden z największych dostawców wyrobów z aluminium i miedzi. W ostatnim roku obrachunkowym dochody firmy wyniosły 11,8 miliardów dolarów (ponad 13 miliardów euro). Kontrolowana przez nią Kobelco Construction Machinery Co. jest czwartym światowym producentem koparek hydraulicz-

nych i dźwigów. Wartość sprzedaży firmy wynosi około 1,3 miliarda dolarów (ponad 1,4 miliarda euro).



Futura podbija świat

Nową koparkę Futura II firmy O&K, należącej do CNH, uznano na targach Bauma za rewelację. Pojazd skonstruowany przy współpracy Ośrodka Badawczego Fiata i Iveco, dysponuje nowatorskimi rozwiązaniami technicznymi. Wśród nich: podwójna oś skrętna, kabina ze zwiększoną o 30% widocznością, ster typu joy-stick zamiast kierownicy, komputer pokładowy kontrolujący operacje, system video-kamer i czujników ultradźwiękowych, pozwalających na kontrolowanie martwej strefy i najważniejsze – modułowany tylny przeciwcieżar nadający pojazdowi większą stabilność i siłę podnoszenia.

Tak to się robi z ankietami

Jacek Albiński, fot. EOS Poland



Wyniki różnych ankiet i sondaży mają w publikacjach krótki żywot. Trochę się o nich mówi, ale często nic z tego nie wynika. Może być jednak całkiem inaczej. Jak? Odpowiedź znaleźliśmy w Teksid Aluminium w Bielsku-Białej.

Współkach Grupy Fiat przeprowadzono badania ankietowe, nazwane po angielsku survey. Szczegółowo wyliczono obszary i zagadnienia, które pracownicy grupy Professional mieli ocenić i wartościująco uszeregować, zaznaczając w kratkach co im w pracy przynosi satysfakcję, denerwuje, wobec czego przechodzą obojętnie i chcieliby zmienić, a co ich nie obchodzi, albo nie wiedzą.

Bardzo szczegółową i skomplikowaną ankietę rozdano, uczestników badań pouczono jak ma wyglądać metodologicznie poprawne jej wypełnianie kwestionariuszy, potem papiery pozbierano i nastąpił powrót do normalnych zajęć. Nie wszędzie.

Gualtiero Brovia, szef personelu w Teksidzie i Dariusz Kaźmierczak, dyrektor Aluminium z ciekawością czekali na rezultaty warsztatów People Satisfaction: – „To był właściwie eksperyment organizacyjny, do którego wybraliśmy ludzi biorących udział w badaniach. Najpierw odbyliśmy serię spotkań, na których zawzięcie dyskutowaliśmy, ale przede wszystkim koncentrowaliśmy się na słabych i mocnych punktach firmy. Wspólnie zdecydowaliśmy, żeby po zapoznaniu się z wynikami ankiety skupić się na trzech aspektach: częstotliwości i jakości dialogu pomiędzy szefami i ich podwładnymi, jakości pracy i wyrobów oraz wy-

twarzaniu wartości. W ten sposób nawiązaliśmy do kanonu wartości Grupy Fiat i stworzyliśmy sobie okazję do wyrażenia ich językiem konkretnych problemów występujących w zakładzie” – mówi Gualtiero Brovia.

Do dyskusji postanowiono włączyć jak najszersze gremia opiniotwórcze Teksid Aluminium. I tak powstał pomysł zorganizowania sobotnich warsztatów pomyślanych jako normalny dzień pracy, ale bez codziennych zajęć, biegania, borykania się z uciążliwościami. Tym razem przyszedł czas, żeby zastanowić się, czy każdy inny dzień tygodnia może być mniej nerwowy i stresujący, a ludzie wychodząc z pracy bardziej zadowoleni.

- „Uczestników podzieliliśmy na sześć grup roboczych. Dwie z nich miały odpowiedzieć na pytanie jak najlepiej osiągnąć cele związane z doskonaleniem dialogu w systemie zarządzania, dwie następne zajęły się problemem jakości pracy i wyrobów, a czwarta i piąta skoncentrowała się na wytwarzaniu wartości. W zajęciach warsztatowych wzięło udział około 60 osób z grupy Professional, podzielonych na zespoły liczące od 8 do 10 osób; taka liczebność pozwalała na optymalną komunikatywność wewnątrz zespołu” – wyjaśnia G. Brovia.

Postawiono sobie zadanie włączyć wszystkich do aktywnego uczestnictwa i wydobyć od nich możliwie jak naj-

większą liczbę konstruktywnych propozycji na zadane tematy. Po około dwóch i pół godzinach pracy w zespołach nastąpił powrót do dużej sali. Przygotowano prezentację, gdzie punkt po punkcie pokazano, co ludzie myślą w konkretnych sprawach. Ważną obserwacją było porównanie, czy przemyślenia i wnioski uczestników warsztatów były zgodne z filozofią People Satisfaction i zgodne z oczekiwaniami twórców tej inicjatywy.

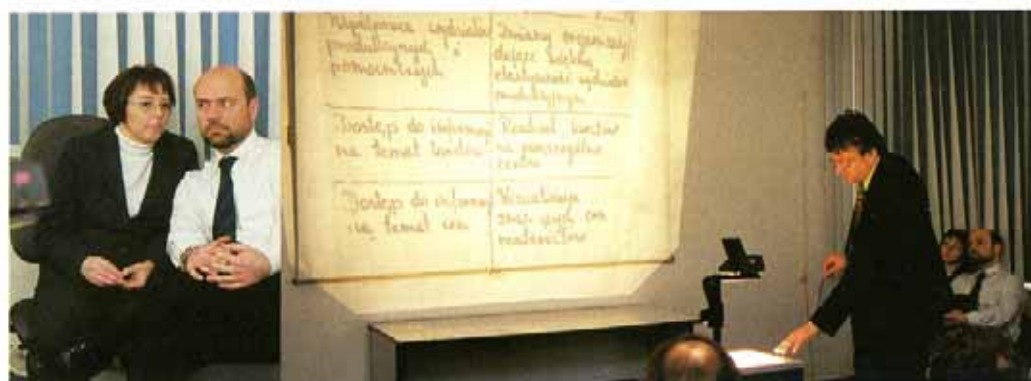
„Warsztaty problemowe, jako forma uzupełniająca inicjatywę People Satisfaction, wydała nam się pożyteczna” – mówią Gualtiero Brovia i Dariusz Kaźmierczak, którzy wspólnie wpadli na ten pomysł. – „Zgodnie z procedurą People Satisfaction, kierownictwo zakładu zapoznało się z wynikami ankiety, która miała odpowiedzieć na pytanie o stopień i rodzaj zadowolenia z pracy osób pełniących funkcje kierownicze. Ale równie ważne było zdefiniowanie obszarów krytycznych i poznanie odpowiedzi na pytania dlaczego jedne z nich oceniono inaczej niż inne. Dla większej przejrzystości materiału nie braliśmy pod uwagę ocen dotyczących wynagrodzeń, bo to jest osobne kryterium zadowolenia z pracy i ma szczególne uwarunkowania. Nam zależało na poznaniu zależności instytucjonalnych. Nie skupialiśmy się jednak wyłącznie na eliminowaniu czynników krytycznych. Bardzo łatwo zaniedbać rzeczy, które się dobrze układają, bo nie wiadomo dlaczego wierzymy, że jak coś idzie dobrze to będzie tak zawsze. Dlatego starannie badaliśmy jakie czynniki poprawiają samopoczucie pracowników i mają pozytywny wpływ na jakość pracy. Będziemy bardzo uważać, żeby czegoś tutaj nie zepsuć” – uzasadnił G. Brovia.

Podczas dyskusji panelowej w trakcie prezentacji, poruszano sprawy obejmujące cały zakres działalności bielskiego Teksidu. Padły między innymi postulaty podjęcia takich działań, które pozwoliłyby jak najbardziej upowszechnić wśród załogi czytelne i zrozumiałe informacje o zależnościach pomiędzy pracą na konkretnych stanowiskach roboczych, a wynikami ekonomicznymi przedsiębiorstwa: – „Jeżeli nie zrozumiemy, że gdy na przykład odlew zostanie źle wykonany i trzeba go naprawić, to nie jest nieszczęście, chociaż będzie to kosztowało, powiedzmy,

200 złotych. Jeśli jednak ten sam odlew trafi do klienta i tam odkryją wadę, wtedy będzie kosztowało to nas już nie dwieście, ale tysiąc dwieście i to nie złotych tylko dolarów” – podał przykład Dariusz Kaźmierczak. Zapowiedziano przygotowanie odpowiedniego programu szkoleniowego. W tym stylu mówiono o wszystkim.

W ocenie kierownictwa Teksid Aluminium warsztaty pobudziły kadrę kierowniczą do myślenia o firmie w nieco innych kategoriach. Teraz jest już forum, na którym można wspólnie omawiać krytyczne obszary zarządzania i narzędzie, którym w razie potrzeby można się posłużyć.

Ale to dopiero pierwszy etap. Następnym będzie realizacja. I tak to się robi z ankietami. ■



▲ **Gualtiero Brovia:**
„Musimy uważnie słuchać co mówią ludzie”.
► **Dyrektor zakładu**
Dariusz Kaźmierczak.

warto wiedzieć

Z informatora People Satisfaction Grupy Fiat

Przedsiębiorstwa coraz powszechniej stosują precyzyjne kryteria oceny własnej działalności, jako mierniki efektywności w trzech dziedzinach:

- dochodowość zainwestowanego kapitału;
- zadowolenie klientów i ich przywiązanie do producenta;
- osiągnięcie wysokiego stopnia satysfakcji pracowników oraz poziomu ich wiedzy i umiejętności, który zapewni konkurencyjność firmy.

W Grupie Fiat kryteria te nazwano

WARTOŚCIAMI KLUCZOWYMI i sformułowano w sposób następujący:

- Wytwarzanie Wartości
- Satysfakcja Klienta
- Docenianie i Poszanowanie Osób

W konsekwencji podjęto szereg działań, w celu określenia metod i narzędzi do mierzenia stopnia realizacji wartości oraz stworzenia systemu norm porównawczych, służących doskonaleniu pracy we wszystkich dziedzinach.



Ludzie, pieniądze, samochody

Janek Albiński, fot. EOS Poland

Dzisiaj kupno samochodu podobnie jak kiedyś, kończy się wręczeniem kluczyków i życzeniami szczęśliwej drogi. Ale teraz, inaczej niż dawniej, kierowca nie jedzie sam. Losy pojazdu i klienta śledzi uważnie FIDIS.

Chociaż FIDIS jest spółką finansową Fiata Auto, jej rola rośnie z każdym rokiem w całej Grupie. Christian Wienema, przedstawiciel FIDIS na rynku polski (Country Manager), pamięta czasy sprzed 10 lat, kiedy firmy motoryzacyjne zaczęły sobie zdawać sprawę, że usługi związane z ich działalnością są równie ważne jak sam akt sprzedaży: – „Dobrze pan wie, że pieniądze na zakup samochodu to pierwszy, ale nie jedyny wydatek związany z przyjemnością jego posiadania. FIDIS zajmuje się organizacją i koordynacją wszystkich usług związanych z zakupem i użytkowaniem samochodu poprzez działania pod szyldem Targa-Sys, co obejmuje m. in. pomoc drogową, ubezpieczenia, infomobility connect. Spółka FIDIS obecna jest na świecie wszędzie tam, gdzie Fiat Auto sprzedaje samochody”.



Christian Wienema

W Polsce FIDIS oferuje usługi poprzez Fiat Bank Polska i Fiat Finance Polska. Kredyty z FBP i leasing z Fiat Finance stanowią istotną pomoc dla przyszłych klientów przy gromadzeniu środków za zakup samochodu.

„Dzisiaj auto jest częścią wizerunku właściciela, ale także miejscem powstawania dodatkowych kosztów – ubezpieczenia, eksploatacji, napraw, podatków. Jeżeli kogoś, kto kupił nasze auto, zostawimy z tym wszystkim samego i tylko każemy mu płacić raty, nigdy nie będziemy mieli pewności, czy po następnym samochodzie nie pójdzie do konkurencji. A przecież chcemy nie tylko zdobywać klientów, ale opiekować się nimi podczas całego okresu eksploatacji samochodu. Poza tym, niech pan zwróci uwagę, że cena jaką się płaci za utrzymanie klienta raz pozyskanego jest znacznie niższa aniżeli koszt zdobycia nowego. O tym trzeba pamiętać” – mówi Country Manager FIDIS na Polskę i dodaje, że ważną grupą wśród obecnych i przyszłych klientów są pracownicy Grupy Fiat w Polsce.

Taka integracja działań pozwala na bieżąco śledzić losy pojazdu i klienta, zbierając w jednym miejscu informacje na temat ich obu. Jednolite zarządzanie całym pakietem usług daje też możliwość optymalnej kontroli kosztów.

– „Przywiązanie do marki to jeden ważniejszych powodów, dla którego Fiat Auto kładzie duży nacisk na usługi. Stawia je na równi z produkcją, marketingiem, sprzedażą, administracją i zarządzaniem” – podkreśla mój rozmówca. W Polsce najpierw powstał – przede wszystkim z myślą

o dealerach – Fiat Bank Polska. Pół roku później, w ramach Fiat Finance Polska, doszedł faktoring dla dostawców oraz usługi leasingowe. Christian Wienema przyjechał do Polski w styczniu 1999 roku.

W lipcu zeszłego roku ruszyło towarzystwo Fiat Ubezpieczenia, a ostatnio Fiat Finance przejął usługi posprzedażne TargaSys. Wspólną ich cechą jest zdolność przystosowywania się do potrzeb różnych klientów: dealerów, odbiorców indywidualnych, przedsiębiorstw i ich nietuzinkowych czasem wymagań.

Kupno nowego samochodu to niewątpliwie duża przyjemność. FIDIS chce, żeby trwała przez cały czas jego użytkowania.

A jednak sukces

Trzy lata działalności, to dla instytucji bankowej krótko, ale w tym czasie wiele może się wydarzyć. Tak właśnie stało się z polskim bankiem Fiata w Warszawie.

„Jesteśmy bankiem detalicznym, obsługującym osoby fizyczne. Taka działalność zwykle odbywa się poprzez rozbudowaną sieć oddziałów, co umożliwia dotarcie do dużej liczby klientów – wyjaśnia **Andrzej Bąk**, prezes zarządu Fiat Bank Polska. – My takich oddziałów nie mamy. Ich funkcje pełnią w pewnym stopniu koncesjonariusze, dlatego istotna jest dobra współpraca między nami”. Prezes wyraźnie podkreśla ważny udział dealerów Fiata w sukcesie, jakim jest udzielenie 120 tysięcy kredytów w ciągu 3 lat działalności. „Dealer jest niezależnym podmiotem gospodarczym i może wybierać partnerów, którzy mu najbardziej odpowiadają. Sądząc po efektach, z nami pracuje im się chyba najlepiej” – ocenia prezes Bąk.

Kiedy powstawał Fiat Bank Polska ostrożnie formułowano program kredytowania ratalnej sprzedaży samocho-



Andrzej Bąk

dów mimo, że Fiat był pierwszą firmą motoryzacyjną w Polsce, która w roku 1994 podpisała z kilkoma bankami komercyjnymi umowy na sprzedaż ratalną. Konkurencja rosła z miesiąca na miesiąc, Polacy kupowali coraz więcej aut i dlatego Fiat postanowił utworzyć własną instytucję finansową udzielającą kredytów konsumpcyjnych. „Żaden z banków samochodowych działających w Polsce w tak krótkim czasie nie zdobył tylu klientów. Ale też sprzedaż Fiatów była w tym okresie bardzo wysoka” – przyznaje **Andrzej Bąk**.

W samym tylko roku 2000, kiedy głośno mówiono o recesji polskiego rynku motoryzacyjnego, zawarto ponad 38 tys. umów kredytowych o łącznej wartości 500 mln zł.

Osiągnięcia Banku, (nie przekonałem prezesa, żeby dalej mówić o sukcesie), nie byłyby możliwe bez doskonale pracującego i zgranego zespołu. „Mimo młodego wieku, mają już duże doświadczenie w bankowości. Wiele razy przekonałem się, że w trudnych sytuacjach można nich liczyć.” **Malgorzata Korsakowska**, szefowa personelu Fiat Bank Polska



Malgorzata Korsakowska

uzupełnia: „Ci młodzi ludzie są siłą naszego banku. Średnia wieku nie przekracza 30 lat. Jedna czwarta studiuje. Codzienna praca daje im możliwość zdobycia doświadczenia w operacjach bankowych zwłaszcza, że stale rozszerzamy ofertę. Dodatkowym atutem naszej młodzieży jest umiejętność pracy w grupie. To naprawdę profesjonalny zespół”.

O tym też pomyśleliśmy...

Ważną częścią kredytu samochodowego jest ubezpieczenie komunikacyjne. W tej dziedzinie bank ściśle współpracuje z Fiatem Ubezpieczenia. Na tym jednak nie koniec. Obie instytucje, jako pierwsze w naszym kraju wprowadziły dodatkową usługę, tzw. Credit Protection Insurance – ubezpieczenie kredytu. W przypadku śmierci kredytobiorcy towarzystwo ubezpieczeniowe przejmie spłatę należności, a bank te zobowiązania finansuje: „Śmierć bliskiej osoby jest zawsze dla rodziny ogromną tragedią, a kiedy dochodzi do tego jeszcze obciążenie finansowe w postaci niespłaconego długu, skala ludzkiego nieszczęścia może okazać się ponad siły pojedynczego człowieka. Szalone tempo w jakim żyjemy często nie pozwala nam zawczasu uporządkować wszystkich spraw, ale my i o tym pomyśleliśmy”. Ta uwaga prezesa **Andrzeja Bąka** zupełnie nie pasuje do stereotypu banku, jako bezdusznej, hermetycznej instytucji, liczącej pieniądze i żyjącej na nasz koszt. ■





Tęcza

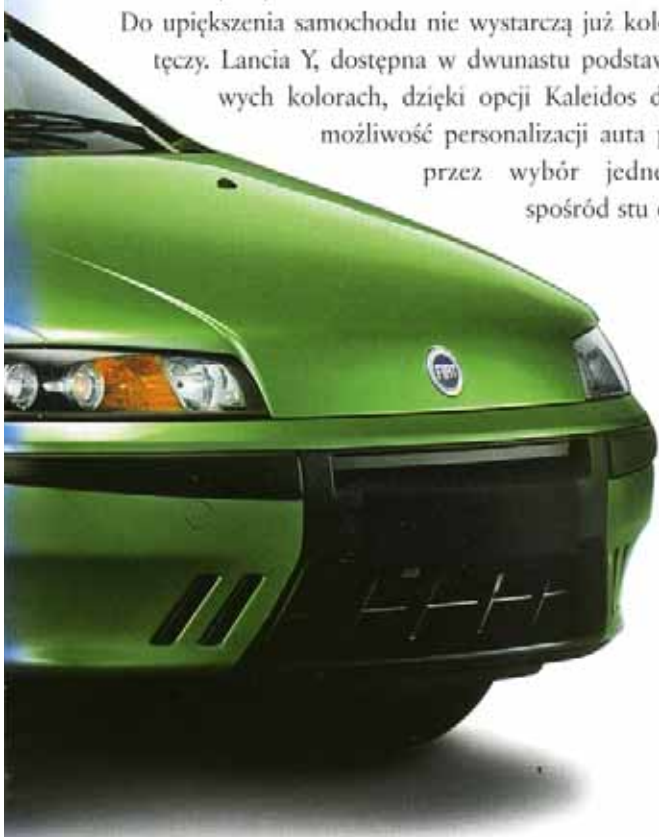
Paola Ravizza

na karoserii

Mocne lub stonowane, wyzywające lub dyskretne, kolory nadwozia pozwalają kierowcom nadać swoim samochodom niepowtarzalną osobowość. Tymczasem konstruktorzy prześcigają się w wymyślaniu nowych rodzajów lakierów.

U płynęło już trochę czasu od momentu, w którym Henry Ford mówił o modelu T: „Proście o ten model w jakimkolwiek kolorze, byle był to kolor czarny”. W latach dwudziestych kolor nie był czynnikiem decydującym o wyborze samochodu. Dziś konstruktorzy prześcigają się w wyszukiwaniu nowych lakierów, dodających samochodom wyrazu. A wszystko to, by sprostać zapotrzebowaniom klientów. Zgodnie z badaniami rynkowymi, 44 procent kierowców szuka lakierów metalizowanych; jest to najbardziej poszukiwana opcja, którą można dostać za dopłatą.

Do upiększenia samochodu nie wystarczą już kolory tęczy. Lancia Y, dostępna w dwunastu podstawowych kolorach, dzięki opcji Kaleidos daje możliwość personalizacji auta poprzez wybór jednego spośród stu od-



cieni. W światowej motoryzacji jest to prawdopodobnie jedyna taka możliwość.

Kolor to nie tylko moda. W zależności od kultury, kolory dopasowywane są do różnych stanów ducha i sytuacji. Kolor czarny jest kolorem żałoby, ale także kolorem luksusu i seksownej bielizny. Biały przywołuje na myśl czystość, na Zachodzie kobiety ciągle jeszcze pragną brać ślub ubrane w tradycyjne, białe suknie. Czerwień to kolor krwi, cielesności, żółty – słońca; zielony – świata roślin; niebieski – nieba.

O ile w latach dwudziestych wymóg prostoty produkcji, poczucia estetyki i niewyszukanych gustów ludzi prowadził do produkowania samochodów czarnych, łatwych do naprawy w momencie stłuczek, teraz wybór danego

koloru może być sposobem przekazania jakiejś informacji, podkreślenia, świadomie czy nieświadomie, swojej osobowości. Zgodnie z niektórymi badaniami, osoba wybierająca auto czarne ceni elegancję, kolor biały lub szary wybierany jest przez lubiących dyskrecję. Kolor żółty wybierają osoby chcące przyciągać uwagę. Nie przez przypadek w wielu miastach taksówki mają żółty kolor.

Roseann Ford, dyrektor departamentu odzieżowego firmy DuPont mówi, że kolory preferowane przez modę i przez przemysł motoryzacyjny często się pokrywają. Projektanci samochodów są częstymi bywalcami pokazów mody i wystaw wyposażenia wnętrza. W ich studiach znaleźć można magazyny mówiące o zwyczajach, tendencjach i badaniach kolorów. Wyzwaniem dla nich jest odgadnięcie, jaki kolor będzie kolorem najczęściej wybieranym jutro. Dziś statystyki wykazują, że kolorem preferowanym w Europie jest srebrno-szary (32%), na drugim miejscu znajduje się biel (15%), a dalej granatowy metalik i czarny (pasja Anglików).

We Włoszech 30 % osób, które w zeszłym roku zakupiły Lanię Y, Multiplę czy Alfę 147, wybrało srebrny metalik – kolor, który rozprzestrzeniło się na samochody wszystkich segmentów.

Kolory mocne, agresywne, takie jak czerwony czy żółty, wybierane są we Włoszech tylko dla modeli typu coupe, spider i dla samochodów małych, o charakterze sportowym jak np. Seicento Sporting. Natomiast w północnej Europie, kolory te wybierane są czasem również dla dużych, flagowych modeli. Istnieje także pewna alergia na niektóre kolory. Fioletowy i mocny róż, na przykład, które we Włoszech zrobiły furorę, są zniechęczone przez Amerykanów i mieszkańców Afryki Południowej, podobnie jak żółty, brązowy czy intensywne zieleń.

Jakie kolory przyniesie jutro?

Ciągle szary, ale z refleksami: zielonym, niebieskim, fioletowym. Technologia bawić się będzie wielowarstwowymi kolorami tęczy, jak w przypadku ▶





► Azzurro Nuvola, dostępnym dziś w modelach Alfa 156, 166, 147 i Gtv. Ostatnią barierą do pokonania będą lakiery, które twardniejąc, tworzą wiele małych pryzm. Światło, padając na nie, będzie mieniło się siedmioma podstawowymi kolorami, tworząc w ten sposób niewiarygodne efekty. W Ameryce, wśród osób pracujących nad tymi zagadnieniami, krąży pewna anegdota. Złodziej, po rozboju, ucieka samochodem. „W jakim kolorze było to auto?” – pyta policja naocznych świadków.

„Czerwonym” – powiada jeden. „Nie, zielonym” – mówi drugi. Każdy będzie widział te samochody w innym kolorze.

▲ Żywy kolor pomarańczowy Fiata Barchetta wskazuje na charakter auta młodego i żywotnego.

Na stronie obok: tunel lakierni w Melfi.

„Z tworzeniem nowego koloru jest tak, jak z pieczeniem ciasta – tłumaczy Liviana Sesia, szefowa Ośrodka Kolorów firmy PPG, największego dostawcy lakierów dla Grupy Fiat. – Technik miesza różne składniki, żywicę, dodatki, rozpuszczalniki, pigmenty kolorów; maluje próbką koloru kawałek blachy, zostawia na chwilę, następnie wkłada do pieca rozgrzanego do 140 stopni. Po półgodzinie kolor jest gotowy”.

Jeśli otrzymany rezultat się podoba, po szeregu procesów przechodzi się do fazy przemysłowej. W przeciwnym wypadku powtarza się całą operację odejmując lub dodając pigment, aż otrzyma się oczekiwany kolor. Potrzeba dwóch dni, by wyprodukować osiem ton koloru, czyli standardową partię lakieru. W ciągu jednego roku PPG produkuje 14 tysięcy ton lakierów przeznaczonych do fabryk samochodów i ciężarówek.

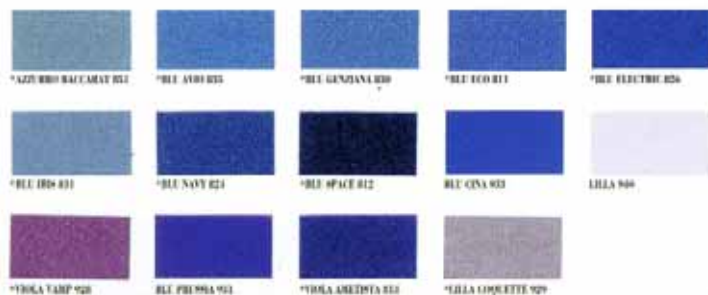
Wrażliwość, gust, intuicja – to podstawowe składniki przy projektowaniu koloru. „Patrzy się dookoła, w poszukiwaniu inspiracji, chodzi się do salonów wyposażenia wnętrz, na pokazy mody” – mówi Sesia. Na ścianie za plecami wiszą próbki kolorów na blasze i na tkaninie, kolorowe poprzęplatanie nitki, kawałki tiulu, strony



Skóra auta

Samochód pokrywa się lakierem nie tylko ze względów estetycznych, ale również dla ochrony. Jest to pewien rodzaj „skóry” chroniącej blachę przed błotem, pyłem, solą, słońcem, zanieczyszczeniem, żwirami. Dla zrobienia „makiażu” auta potrzebny jest prawie sześć godzin. Wszystko zaczyna się od czyszczenia nadwozia: najpierw jest ono moczone w solach, tworzących krystaliczną warstwę, na którą nakłada się lakier. Nazywa się to fosforyzacją. Następnie nadwozie przechodzi na kataforezę, której zadaniem jest ochrona blachy przed korozją: nadwozie zanurzane jest w zbiorniku wypełnionym lakierem, którego elektrycznie naładowane cząsteczki przyczepiają się do warstwy fosforyzowanej. W ciągu trzech minut, ponad dwadzieścia mikronów (dwie setne milimetra) lakieru tworzą nową warstwę, na którą nakłada się później kolor. Kolejnym etapem jest nakładanie podkładu, szarego lub kolorowego, którego zadaniem jest utworzenie odpornej warstwy ochronnej; nadwozie wjeżdża do klimatyzowanej kabiny, gdzie nakładany jest pyłek lakieru pozostawiający na blasze warstwę około czterdziestu mikronów. Następną fazą to wypalanie w 160 stopniach przez 20 minut. Wreszcie nakłada się kolorową emalię i transparent i suszy nadwozie przez trzy minuty w piecu w temperaturze około 60 stopni.

Lakiery produkowane są na bazie żywicy poliestrowej i mogą być rozpuszczane rozpuszczalnikiem lub wodą. Tych ostatnich jest coraz więcej, ponieważ są bardziej ekologiczne. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery, dymy z pieców podgrzewane są do temperatury 700 stopni, dzięki czemu eliminuje się pozostałości rozpuszczalników, które się utleniają i przekształcają w dwutlenek węgla i parę wodną. Swego czasu lakiery nakładane były ręcznie za pomocą pistoletu. Teraz urządzenia są zautomatyzowane, a pracownicy przeprowadzają jedynie kontrolę procesu. Obecne urządzenia składają się z robotów wyposażonych w „ramiona”, które potrafią dotrzeć do każdego miejsca nadwozia. Kiedyś pracowało się partiami, a urządzenia należało zatrzymywać przy każdej zmianie koloru. Teraz proces jest bardziej elastyczny. Można lakierować nadwozia, każde w innym kolorze, bez konieczności spowalniania produkcji.



z magazynów z wyposażeniem wewnątrz. Z połączeń, często zbyt śmiałych dla oka laika, rodzą się kolory przyszłości: „mieszanka fantazji i umiejętności przewidzenia, że któryś z odcieni będzie dobrze pasował do nadwozia samochodu”.

Technologia w zakresie kolorów do samochodów poczyniła milowe kroki. Obok tradycyjnych kolorów pastelowych spotkać można dużą różnorodność innych barw: od metalizujących do metalicznych, od mikalizowanych do tęczyowych, od „chroma flair” do barw mitych w dotyku.

Lakiery metalizowane, zaproponowane po raz pierwszy w roku 1956 na Lanci Appia, zawierają cząsteczki aluminium, które odbijają światło w sposób lustrzany i dają nadwoziu większą głębię, niż kolory pastelowe. Cząsteczki mogą być płaskie lub zaokrąglone (bardziej świetliste); o ziarnie małym (podkreślającym linie kanciaste) lub grubym (dla kształtów zaokrąglonych). Im są one większe, tym większy jest efekt błysku.

Do rodziny metalików należą również lakiery opalizujące. Zamiast aluminium, zawierają cząsteczki tytanu, odbijające światło w odcieniach żółto-granatowym lub ►





pomarańczowo-zielonym. Natomiast lakiery mikalizowane, zawierają płytki miki, które odbijają i załamują światło. Dużą przyjemność sprawia patrzenie na nie, lecz są one trudne do rozprowadzenia na blasze: aby uzyskać efekt Azzurro Nuvola, potrzebne są trzy warstwy koloru, plus transparent. Lakiery metalizujące natomiast to takie, które zawierają mieszkankę miki i aluminium.

Każda emocja ma swój kolor

GRANATOWY jest kolorem zdecydowanym, ale nie agresywnym, daje autorytet bez okazywania władzy. Podobnie jak błękitny i niebieski, podoba się tym, którzy próbują się zrelaksować.

CZERWONY wybierają osoby o silnej osobowości. Jest to kolor informujący o sile i charakterze. Symbolizuje ogień, namietność, miłość, silne uczucia i emocje.



ŻÓŁTY jest kolorem światła, słońca.

Barwa miękka, relaksująca, wybierana przez tych, którzy pragną spokoju.

CZARNY to kolor władzy, ceremonialny. Wybrany przez tych, którzy szukają wytworności i nie boją się posądzenia o wyrafowanie.

BIAŁY jest kolorem przejściowym, pomiędzy dążeniem do absolutnej anonimowości i czystości. Kolor ludzi chcących się ukryć.



Różnorodność barw wykorzystywana jest szeroko przez producentów samochodów. Inne lakiery są jeszcze w fazie eksperymentów. Na przykład pigmenty geometryczne: są to lakiery zawierające błonę oleograficzną, która umieszczona na ciemnym podłożu daje efekt rozgwieżdżonego nieba, z mnóstwem kolorowych punkcików. Lub „chroma flair”, nazywane inaczej lakierami „w stylu kameleona”. Złożone są z trzech, czterech pigmentów rozłożonych w regularnych warstwach, dzięki którym otrzymuje się różne odcienie (żółte, zielone, fioletowe) w zależności od kierunku padania światła.

Ostatnią barierą są specjalne lakiery do wnętrza samochodów. Deski rozdzielcze, półki przednie i wszystkie te elementy, które na dzień dzisiejszy wykonane są z plastiku, drewna, skóry, jutro będzie można pokryć lakierami metalicznymi o wyglądzie i konsystencji jedwabiu. Miłymi dla oczu i dotyku. ■



warto wiedzieć Tak zmienia się moda

W latach dwudziestych królowały samochody czarne, w następnym dziesięcioleciu rozpoczęto nieśmiało próby kolorowania aut: Lancia Augusta „ubierała” się w kolor kości słoniowej, a parę lat później Aprilia otworzyła drogę kolorowi szaremu (mysiemu). Wojna nakazała konstruktorom samochodów stosowanie naturalnych barw, nie rzucających się zbyt w oczy. W latach 1945-55 powróciło się do stosowania białego i ciemnoszarego koloru. Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych producenci samochodów odważyli się na bardziej zdecydowane kolory i ciekawe efekty chromatyczne. Wtedy właśnie pojawił się czerwony kolor Giulietty ('55) i metalizowany lakier Lancii Appia z roku '56. Były to również lata nadwozi dwukolorowych, nie tylko samochodów sportowych, ale także Multipli 600, dostępnej w kolorze jasno- i ciemnozielonym lub jasnozielonym i czarnym. W drugiej połowie lat sześćdziesiątych nadszedł czas barw koralowych, kremowych, granatowych, żółtych, musztardowych, pomarańczowych i jabłkowo-zielonych.

Moda żywych kolorów trwała tylko parę lat. Kryzys naftowy w roku 1973 sprawił, że producenci i konstruktorzy zaczynają stosować z oszczędności mniej pigmentu. Po ustabilizowaniu się sytuacji, wróciła chęć do stosowania bardziej wyszukanych barw i efektów chromatycznych metalizowanych, niebieskich i jasnoszarych. W latach osiemdziesiątych pojawiły się też pierwsze lakiery mikalizowane i kolory: żółty, pomarańczowy, turkusowy.

W roku 1993. Fiat wprowadzając na rynek Punto, proponuje w cenniku 15 kolorów pastelowych i metalizowanych. Po dwóch latach pojawia się inicjatywa stu kolorów Kaleidos. Nigdy auta nie były tak kolorowe jak dziś. W pierwszych latach nowego tysiąclecia producenci lakierów przewidują powrót wielu

barw, które pojawiły się w ciągu ostatnich dziewięćdziesięciu lat. Barw przerobionych jednakże według nowoczesnych gustów. Powrócą kolory naturalne, mało nasycone (to znaczy o małej zawartości pigmentu w lakierze), szarości we wszystkich wersjach metalizowanych, mikalizowanych, metalizujących, a także lakiery dwukolorowe.



Rodzina w przyrodzie

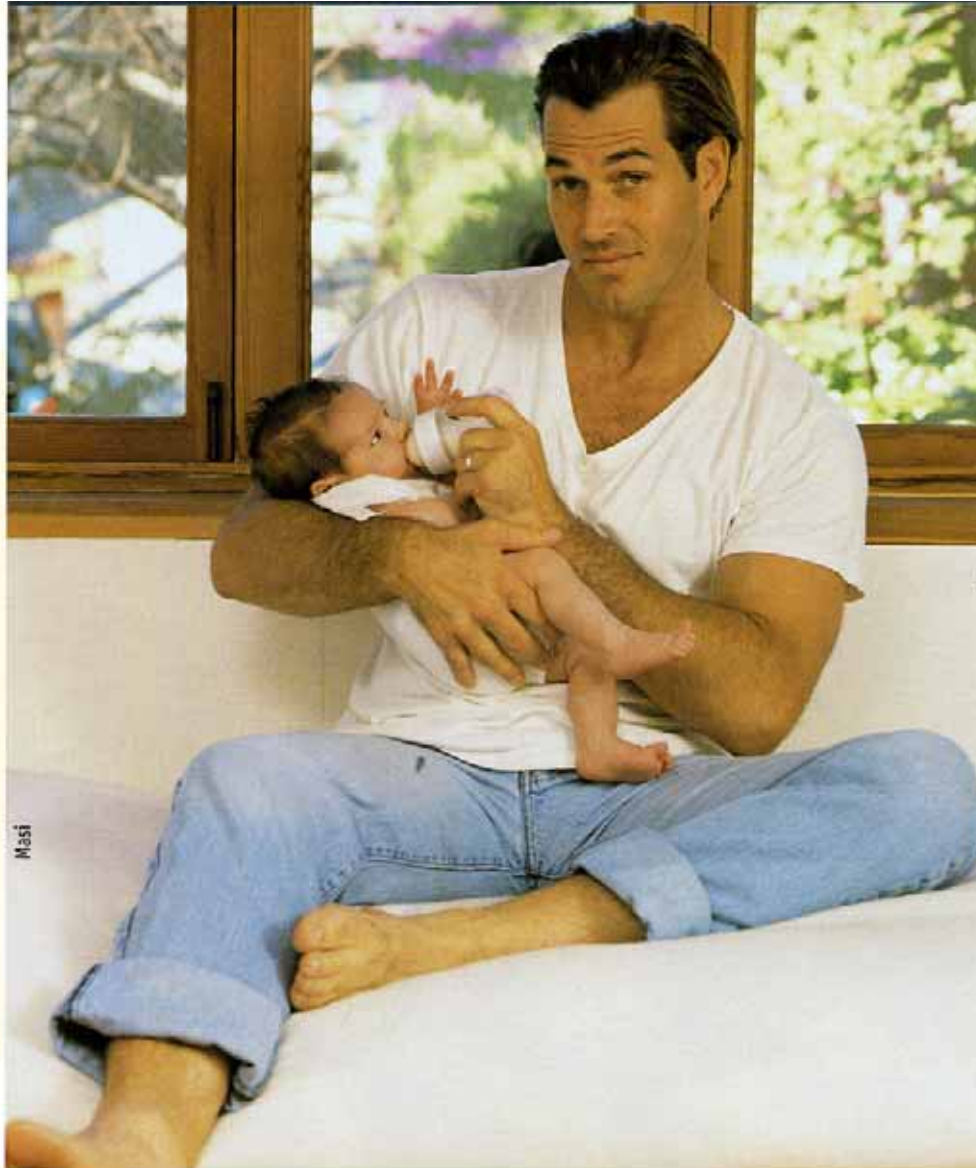
Monica Mazzotto Zunino (etolog)



Zmieniają się czasy i odwracają role w rodzinie. Nie jest to jednak nowością w świecie zwierząt, gdyż u niektórych gatunków role te zawsze były odwrócone. Tak dzieje się w rodzinie konika morskiego, pingwina królewskiego i wielu innych.

Poza człowiekiem istnieją w przyrodzie inni ojcowie opiekujący się troskliwie swoim potomstwem.

Pingwin cesarski (na stronie obok) i pingwin królewski (strona wcześniejsza) należą do najbardziej godnych podziwu. Samiec pierwszego gatunku przejmuje na siebie obowiązek wysiadywania jaja w czasie 60 dni wylęgu. Samiec drugiego gatunku, dzieli z samiczką ten obowiązek.



Nadszedł kres mitu o mężczyznach – macho, „którzy nie proszą o nic”. Idealny partner nowego tysiąclecia musi być wrażliwy, wyrozumiały, pracowity, ale przede wszystkim powinien być doskonałym ojcem. I tak wyłania się rzesza mężczyzn dumnych i szczęśliwych z faktu, że mogą otoczyć swoje dzieci troską. Lecz cóż by powiedziała męska część gatunku *Homo sapiens* gdyby odkryła, że w królestwie zwierząt nie są jedynymi w tej roli, ale wręcz poniżej oczekiwani niektórych samic z innych gatunków.

Gdyby poślubili jedną z samic *Abedus Herberti*, wielkiego owada wodnego, nie tylko musieliby otaczać czułością około setkę młodych, ale także nosić je na plecach w czasie całego ich rozwoju. Samica bowiem wytrwale zaleca się do partnera i gdy on ulegnie, składa na jego grzbiecie jaja, które pozostają tam aż do chwili wyklucia młodych.

O ile prawdą jest, że generalnie w gatunku ludzkim ojcowie angażują się w opiekę nad dziećmi, to u innych zwierząt samce nie tylko pełnią rolę dobrych ojców, ale wręcz super ojców często zaangażowanych, mimo własnej woli, w opiekę nad potomstwem. Niektóre samice po kopulacji zachowują się typowo po męsku i pozostawiają swojemu partnerowi obowiązek wychowania i zatroszczenia się o potomstwo.

W świecie zwierząt najwyższym nakazem biologicznym jest „pozostawić po sobie największą liczbę genów”. Dla spełnienia tego przykazania samce i samice wszystkich gatunków angażują się w to, co nazywamy walką płci. W tym prawdziwym konflikcie interesów wszystkie chwytaki są dozwolone, a efektem końcowym kompromis, w którym obaj rodzice starają się przekazać następnym pokoleniom, największą liczbę genów.

Słodki pingwin antarktyczny

U 90% gatunków ptaków samiec jest monogamiczny i współpracuje aktywnie przy wychowywaniu piskląt w doskonałej równowadze płci, jako że często brakuje miejsc do założenia gniazd i żywienie młodych wymaga ogromnego wysiłku. Pozostając z partnerką, na pewno zwiększa swoje szanse na ujrzenie potomstwa w locie. Pozostawiając partnerkę samą, ryzykuje utratę połowy lub nawet wszystkich piskląt. Musiałby wtedy zaangażować swoje siły ponownie w znalezienie nowej partnerki, zdobycie jej wzglądów i założenie kolejnego gniazda.

Jeżeli z punktu widzenia wierności ptaki jawią się nam jako doskonali partnerzy, co można powiedzieć o tych gatunkach, w których samce wyręczają partnerki w wysiadywaniu jaj, zwalniając je jednocześnie z jakiegokolwiek obowiązku? Taka sytuacja ma miejsce u arktycznych przedstawicieli *Ciconiformes*. Ptaki te zakładają gniazda w tundrze gdzie mają dużo pożywienia, lecz bardzo mało czasu na reprodukcję. Co zrobić w takiej sytuacji, aby wzrosła liczba potomków? Na tą zagadkę środowiskową odpowiedział doskonale biegus krzywodzioby trójpalczasty. Ten mały ptaszek, który podczas migracji na południe przelatuje także nad Europą, charakteryzuje się bardzo jasnym upierzeniem zimowym, z małymi brązowymi plamkami, które w sezonie letnim całkowicie ciemnieją. Bardzo charakterystyczny jest jego kołyszący się chód, gdy z morza wylawia małe mięczaki. Bardziej specyficzne jest zachowanie samicy tego gatunku, która po kopulacji część jaj pozostawia pod opieką samca, a część wysiaduje sama w innym miejscu. W dwóch gniazdach rodzice wysiadują podwójną liczbę potomstwa.

System dwóch gniazd mógł doprowadzić u innych gatunków do rzadko występującej poliandrii, gdzie samicz-



LaPresse/Coléman

ce nie wystarczy obecność jednego samca i dwóch gniazd, lecz kopuluje z wieloma partnerkami, którym pozostawia następnie obowiązki wychowania piskląt. Bardzo specyficznym przypadkiem jest brodziec plamisty, ptak o białym – czarnym – brązowym upierzeniu, żyjący na urwiskach. Samice tego gatunku zakładają gniazda w Ameryce Północnej a zimują w Ameryce Środkowej i Południowej. Są większe i bardziej agresywne od samców. Często dochodzi między nimi do walki o terytorium i o samców, do których nachalnie się zalecają. Po kopulacji samiec troszczy się o jaja, wysiadując je aż do wylęgu piskląt. Kiedy ptaszki się wyklują właśnie on – super ojciec – zajmie się ich żywieniem i zastępuje samiczkę we wszystkich obowiązkach rodzicielskich. Samica, jako prawdziwy ptasi karierowicz, zajęta jest w tym czasie obroną terytorium swojego cennego haremu.

Podobnie dzieje się w przypadku jaczana amerykańskiego, tropikalnego ptaka o czarnym upierzeniu, który żyje w Ameryce Środkowej. Ma on charakterystyczne długie ▶

palce i pazury, które pozwalają mu na sprawne poruszanie się po liściach roślin wodnych, typowych dla mokradel, na których żyje. W tym gatunku ptaków samica nie tylko

W międzyczasie jego partnerka pływa spokojnie w otwartym morzu dożywając się w nadmiarze, tak aby później, po wylęgu, mogła nakarmić potomstwo.



broni samca wysiadującego jaja i opiekującego się młodymi, lecz dopuszcza się nawet prawdziwego... jajobójstwa. Wędruje bowiem na terytoria swoich rywalek i niszczy jaja w niestrzeżonym gnieździe. W ten sposób samce, które pozostały bez jaj, są znów wolne do kolejnego związku, może nawet z samicą zabójczynią.

Poza tymi ekstremalnymi przypadkami, zwanymi przez etologów „zamianą ról”, istnieją wśród ptaków gatunki, w których samce wnoszą swój duży wkład w wysiadywanie jaj. Jednym z gatunków, który praktykuje tę regułę, jest pingwin cesarski. Zamieszkuje on Antarktydę i rozmnaża się w najbardziej zimnym sezonie roku, kiedy noc trwa najdłużej. Samiec pełni dominującą rolę. Samica bowiem, po złożeniu jaja, przekazuje je partnerowi. Troskliwy tatuś z wyjątkową delikatnością przejmuje jajo na swoje łapy i przykrywa je podbrzuszem, chroni w tej niewygodnej pozycji przez cały czas wylęgu. W okresie lata, kiedy na biegunie południowym przeważa noc, a temperatura spada poniżej 60 st. C, pingwin królewski kołysze czule swoje jajo, stawiając czoła zimnu i wiejącym, z prędkością 180 km/h, wiatrom, cały czas pozostając bez pożywienia.

RYBY

Poród należy do niego

Przechodząc do ryb, zauważyć można, że większość par zupełnie nie interesuje się losem złożonych jaj. Woda jest środowiskiem bardzo stabilnym, które porównać można do wielkiego jaja i bezpiecznego łona. Ponadto liczba złożonych w okresie rozrodczym jaj jest tak wielka, że rybom nie opłaca się tracić energii na opiekę nad nimi. Nie dzieje się tak jednak zawsze. W 20% rodzin, gdzie zauważalna jest troska rodziców o potomstwo, tylko jeden z nich wykonuje te zadania. Ciekawym zjawiskiem jest podział tych obowiązków. Jeżeli zapłodnienie jest wewnętrzne, w 86%



Masi/Jeif Foott

Wiele jest gatunków koników morskich. Wielkość najmniejszych nie przekracza klawisza komputera,

inne mierzą nawet 35 centymetrów.

Wszystkie charakteryzuje osobliwa właściwość: samiec przejmuje na siebie ciężę i poród.

Na drugiej stronie:

Gęsi kanadyjskie stanowią przykład silnie związanej ze sobą rodziny.

Para pozostaje sobie wierna przez długi czas, niekiedy nawet

przez całe życie, samce

aktywnie uczestniczą w wychowywaniu młodych.

przypadków samica będzie wykonywać te obowiązki. Jeśli jest ono zewnętrzne, obowiązek troski rodzicielskiej spadnie na samca (70% przypadków.)

Konflikt płci wylania się bezwzględnie przy analizie przyczyn, które leżą u podstaw wspomnianych różnic. O ile w przypadku ptaków i ssaków zapłodnienie wewnętrzne umożliwia samcowi oddalenie się i pozostawienie samicy samej, to w przypadku ryb, kiedy odbywa się to zewnętrznie, lekkie gamety męskie muszą zostać zdeponowane dopiero po złożeniu przez samice cięższych jaj. W przeciwnym razie prąd mógłby je oddalić. W tym przypadku role się odwracają i samica ma możliwość uciec po złożeniu jaj. Ponadto duży wpływ na rozwój wydarzeń ma potrzeba ustalenia ojcostwa. Samiec, który reprodukuje się poprzez zapłodnienie wewnętrzne, nie ma pewności, że jego partnerka nie została wcześniej zapłodniona przez innych samców. W tym przypadku wysokie jest ryzyko, że zmarnuje swoją energię na wychowywanie nie swojego potomstwa. Jeżeli zapłodnienie odbywa się zewnętrznie, samiec ma możliwość „naoczego” ustalenia gdzie wędrują jego gamety. Ponadto samcowi oplać się rola troskliwego

ojca, gdyż w wielu przypadkach zainwestowany w budowanie gniazda wysilek, może przydać się przy związku z następną partnerką, z którą się połączy, przekazując swoje geny kolejnemu potomstwu.

Typowym przykładem uważającego ojca jest ciernik. Samiec tego gatunku zaprasza samiczkę do obejrzenia wybudowanego pieczolowicie gniazda. Z chwilą, kiedy złoży ona swoje jaja, on z uwodzicielskiego samca przeobraża się w fantastycznego ojca broniącego zaciekle swojego cennego skarbu. Nie tylko czuwa nad ikrą, lecz nieustannie ją wentyluje swoimi płetwami, aby zapewnić dostateczną ilość tlenu.

Pozostając przy klasie ryb dochodzimy do najbardziej wzruszającej postawy ojcostwa, właściwej konikom morskim. W tym gatunku ryb o bardzo dziwnym kształcie, samiec, mniejszy i bardziej wypłowiały od samiczki, nosi ze sobą ikrę, chroniąc ją, w podobnej do torby lęgowej, komorze podbrzusza. Młode żywią się tu czymś, co przypomina łóżysko, i wydostają się z niej podczas aktu, które można by nazwać jedynym przypadkiem męskiego „porodu”. ▶



SSAKI

Wilk samiec doskonały

Największe powołanie samiec do niańczenia młodych występuje wśród ssaków. W okresie ciąży i karmienia samce pełnią w tych związkach rolę zupełnie drugorzędną. W tym przypadku powiedzenie: „Jeśli możesz, uciekaj pierwszy”, odnosi się do samców. Tworzą oni bowiem związki poligeniczne, w których łączą się z wielo-

ma samicami, pozostawiając na ich głowie wszelkie troski rodzicielskie.

Lecz także tu istnieją wyjątki. Na przykład wilk, uważnie troszczy się o bezpieczeństwo kryjówki, w której znajduje się jego potomstwo. Gdy jako głowa rodziny udaje się „do pracy”, po powrocie dzieli się z nim, i z wilczycą, swoją zdobyczą. Młode wilki, skomląc i machając ogonkami, witają ojca, który wypluwa im pokarm przechowywany w żołądku. Można z całą stanowczością przyznać, że wilk jest ojcem doskonałym: broni kryjówki i potomstwa, chodzi na polowania, dzieli się zdobyczą z maluchami i partnerką, troskliwie wylizuje i myje szczeniaki, a gdy dorosną, uczy je jak zdobywać pożywienie, jak dominować w stadzie.

Jednak najlepsze przykłady doskonałych ojców, znajdziemy u ssaków bliskich naszemu gatunkowi. U niektó-



Masj/Peter Elbroff

Wśród szympanсів samce często troszczą się o młode. Chronią je, myją i bawią się z nimi. Delikatnym i czułym ojcem jest wilk (strona obok), który pomaga samicy wyżywić młode. Troszczy się o bezpieczeństwo kryjówki, w której znajduje się jego potomstwo.

rych naczelných, na przykład u goryli, makaków, szympansov i pawianov, možna zaobserwovať zachovania wskazujúce na rozvinutú trosku otcovskú. V niektorých situáciách zauvažiť možná, jak samce trosčia sa o mlode, chránia ju, myjú, karmiajú a bavia sa z nimi.

Warto wspomnieć casus *Callithrix*, małych małp zamieszkujących nowy świat. Samce zachowują się jak polozne, towarzyszą partnerce podczas porodu i pomagają przy usuwaniu łożyska, którym następnie się żywią. W ciągu dnia przejmują całkowicie na siebie obowiązek noszenia młodych, do chwili kiedy stają się one tak ciężkie, jak ojcowie. Pozostając nadal przy naczelných warto wspomnieć o gatunku *Symphalangus* – małpie żyjącej wyłącznie w tropikalnej dżungli na wyspie Pagai w Indonezji, żywiącej się owocami, liśćmi, pączkami i insektami. Gatunek ten jest największym przedstawicielem

wśród gibbonov i charakteryzuje się bardzo długimi, w stosunku do tułowia, kończynami. Samiec *Symphalangusa* śpi z najstarszym męskim potomkiem, natomiast samica z ostatnim dzieckiem. W ciągu dnia, gdy wszyscy razem przemieszczają się w poszukiwaniu pożywienia, starsze dziecko może poruszać się samodzielnie, natomiast młodsze przechodzi spod opieki matki, pod opiekę ojca, który będzie je troskliwie nosił.

Wśród wielu super otcov, *Homo sapiens* dzierży prymat w troskach otcovskich – może ze względu na kulturę, może na naturalny instynkt. Ze wszystkimi swoimi wadami i zaletami, z całą swoją kreatywnością i banalnością. Tym razem, nie ujmując nic zwierzętom, możemy postawić na nasz gatunek, naszych mężczyzn.

Nie są oni może konikami morskimi, ale zawsze lepsze to, niż nic! ■

Lato nad morzem

„Kolonie są dobrym wypoczynkiem, po ciężkim roku nauki w szkole”. Tak pisze poniżej jeden z ich uczestników wspominając pobyt nad Bałtykiem. W tym roku nadmorskie ośrodki znowu gościć będą dzieci. I znowu pozostaną wspomnienia.

W kolonijnym lecie na Bałtykiem uczestniczyć będą dzieci pracowników, emerytów i rencistów Fiat Auto Poland oraz spółek, które powstały w wyniku tercjalizacji. Spędzą wakacje w Dziwnówku, koło Kamienia Pomorskiego, i w Mrzeżynie, niedaleko Kołobrzegu. Do Mrzeżyna wyśle w lipcu swoje dzieci również Teksid Poland, który zorganizował ponadto trzy turnusy kolonijne dla 120 dzieci nad Adriatykiem, w chorwackiej miejscowości Biograd. Ponad 70 dzieci pracowników Magneti Marelli spędzi wakacje na dwóch turnusach zorganizowanych w Pogorzeliczy, położonej zresztą niedaleko Mrzeżyna. Każda z tych miejscowości ma swe niepowtarzalne zalety.

Kto był już na Wolinie mógł się przekonać, że nie bez powodu uznano ten obszar za jeden z najbardziej atrakcyjnych regionów turystycznych naszego kraju, którego walory doceniono tworząc w 1960 roku Woliński Park Narodowy, niewielki obszarem, ale niezwykle urodziwy. Nawet gdy pogoda nie zachęca do leżenia w usypanym na plaży „grajdole”, można obejrzeć wickowe drzewa, rezerваты przyrody lub popatrzeć na Bałtyk z wysokiego, charakterystycznego dla tej wyspy, klifowego brzegu, który od wieków toczy przegrywaną walkę z napierającymi nań falami morza. Dla kogoś, kto spędza wakacje w Dziwnówku, wyspa Wolin i jej atrakcje, są niemal w zasięgu ręki.

Kiedy w połowie XV wieku morze zniszczyło stary port

nad jeziorem Resko, właśnie tu, gdzie jest Mrzeżyno, powstał nowy port i niewielka wioska, która z czasem stała się osadą rybacką. Letnicy zaczęli przyjeżdżać tutaj już w XIX wieku i dzięki nim właśnie niewielka osada przy ujściu rzeki Regi, stała się wyciszoną i spokojną miejscowością wypoczynkową. Kiedy pogoda nie sprzyja plażowaniu, warto poszukać w okolicy śladów przeszłości i ciekawych ludzi, których opowieści pobudzają wyobraźnię i dzięki którym, więcej wiemy o poznawanych przez siebie zakątkach naszego kraju.

Kto zaś wyjedzie tego lata do Biogradu, niech opíše nam później swoje wrażenia. Będzie bowiem w jednym z najpiękniejszych regionów turystycznych nie tylko Europy. Wyspy, malownicze zatoki i przylądki, wspaniała roślinność śródziemnomorska – to wszystko sprawia, że wybrzeże dalmatyńskie od lat przyciąga turystów.

W pobliżu Biogradu znajdują się trzy wspaniałe parki narodowe: Kornati, Krka i Paklenica, utworzone z myślą o ochronie niepowtarzalnego w swej urodzie, dziedzictwa natury. Warto o tym pamiętać przebywając w tamtych stronach.

Wspomnienia znad Bałtyku

„Na koloniach wstawaliśmy ok. godz. 7.30. Po gimnastyce było trochę czasu na „doprowadzenie się do porządku” i następnie śniadanie. Potem przygotowanie się do wyjścia na plażę, na którą szliśmy w południe, a jeśli





nie było pogody, organizowano zajęcia w grupach. Po plaży wracaliśmy na obiad, po którym była cisza popołudniowa. Po ciszy zazwyczaj znowu plaża lub zajęcia w grupach. Po powrocie było jeszcze trochę czasu do kolacji, więc np. graliśmy w karty lub w tenisa stołowego (w tym przypadku zawsze obowiązywała kolejka, bo chętnych było dużo). Po kolacji, która była ok. godz. 18.30 mieliśmy czas wolny. Wtedy zaczynały się różne gry, zabawy a także poważne i całkiem niepoważne dyskusje na różne tematy. Cisza nocna zaczynała się o 22.00. Co drugi dzień ok. godz. 19.00 odbywały się dyskoteki – przez wszystkich bardzo lubiane i oczekiwane.

Organizatorzy starali się tak wypełnić nam czas wolny, aby nie było przypadkiem miejsca na nudę. Zorganizowali zawody indywidualne tenisa stołowego, lekkoatletyki, turniej piłki nożnej na plaży, a także pełne humoru tzw. „śluby kolonijne”, polegające na połączeniu w pary (za-

ślubianych) osób, które „pałały do siebie sympatią”.

Chyba jednak najlepiej z tego pobytu wspominał wychowawców. Byli to młodzi ludzie starający się nas zrozumieć, posiadający dużo humoru, a jednocześnie umiejętność radzenia sobie w trudnych sytuacjach i panowania nad naszymi, trochę „niecierpliwymi” charakterami.

Zachęcam wszystkich do wyjazdu na kolonie, ponieważ jest to wspaniała możliwość poznania innych zakątków naszego kraju, ciekawych ludzi, nowych kolegów i koleżanek. Kolonie dają możliwość poznania także samego siebie, swych umiejętności (lub ich braku) radzenia sobie w nowym otoczeniu, wśród nowych kolegów i znajomych, bez pomocnej dłoni osoby bliskiej – uczą samodzielności. Kolonie są po prostu dobrym, aktywnym wypoczynkiem po ciężkim roku nauki w szkole oraz odskocznią od życia codziennego”.

Mateusz Rosołowski

„Pobył na koloniach nad morzem uważam za udany. Poznałam bardzo dużo kolegów i koleżanek, z którymi zaprzyjaźniłam się i utrzymuję z nimi korespondencję. W ośrodku znajdowały się pokoje 2-3 osobowe, które były zawsze czyste, zadbane, co drugi dzień odkurzano nam pokoje. Posiłki były bardzo smaczne, obsługa jadalni bardzo miła i kulturalna.

Najlepszą rozrywką były dyskoteki i ogniska, na których świetnie się bawiłam”.

Ewelina Wojciechowska



Pieszoz do Rzymu

Mirosława Malich

Paweł Mszyca uwielbia fotografowanie. Słucha muzyki poważnej i chodzi po górach. W ubiegłym roku uczestniczył w pieszej pielgrzymce do Rzymu, teraz marzy mu się podobna wyprawa do Ziemi Świętej.

Wyszli z Wadowic 26 czerwca. Na plac św. Piotra w Rzymie doszli 13 sierpnia o godz. 15.30. Przeszli górami 1650 km w 54 dni. Początkowo nie byli pewni, czy spotkają się z Ojcem Świętym. Specjalnie na to nie liczyli. Nadzieja pojawiła się po telefonicznej rozmowie z biskupem Rakoczym. Do spotkania doszło w Castel Gandolfo. „Na twarzy Ojca Świętego pojawił się uśmiech, gdy powiedzieliśmy, że wyruszyliśmy z Leskowca. Papież znał doskonale tę wadowicką górę. I mimo, że audiencja trwała krótko, bo dla papieża zaczynał się pracowity okres, było to dla mnie ogromne, niezapomniane przeżycie. Potem przez 5 dni uczestniczyliśmy wraz z milionami młodych ludzi w Światowych Dniach Młodzieży, na wspólnej modlitwie i śpiewach”. Tak wspomina 22-letni Paweł Mszyca, student trzeciego roku informatyki, jeden z czterech uczestników wyprawy, której celem było spotkanie z papieżem. Ojciec Pawła jest pracownikiem Fiat Auto Poland i pewnie jest bardzo dumny



Paweł Mszyca (drugi z lewej) był najmłodszy w grupie.

z syna. Przynajmniej Paweł ma taką nadzieję. Cała rodzina bardzo się cieszyła, że dotarli do celu, ale na początku mieli obawy, czy można iść na taką wyprawę właściwie bez przygotowania.

Chcieli coś przeżyć, spróbować swoich sił, sprostać wyzwaniu, bo to nie takie proste iść dwa miesiące pieszo, przez góry. Właściwie już na wstępie, na wadowickim rynku, Paweł był trochę zaskoczony, bo nie spodziewał się tylu żegnających. Wszyscy robili zdjęcia. Dopiero wtedy uświadomił sobie, że jego bliscy liczą na niego i dlatego nie może ich zawieść. Do Leskowca mieli tylko 2,5 godziny, był upalny, duszny dzień. Idąc, zadawali sobie pytanie: czy podolamy? Po drodze będzie wiele takich chwil, bo cel wyprawy – odległy.

I tak szli, z dnia na dzień. „Kolejne załamanie dopadło mnie po 200-250 km, na Przełęczu Baba na Słowacji, chyba po 10 dniach marszu – wspomina. W tym dniu mieliśmy zaplanowane spotkanie z rodzinami, które zaopatrzyły nas w prowiant i czyste ubra-

nia. Nie wiem, dlaczego przeżywałem wtedy kryzys, może dawało się we znaki zmęczenie? Miałem problemy z kolaniem, koledzy ze ściegami”. Mogli robić dłuższe postoje na biwakach, bo jeszcze nie wiedzieli, czy dojdzie do spotkania z papieżem. Z drugiej jednak strony, chcieli jak najszybciej dojechać. Dlatego w ciągu tych prawie ośmiu tygodni, pozwolili sobie tylko na jeden dzień odpoczynku.

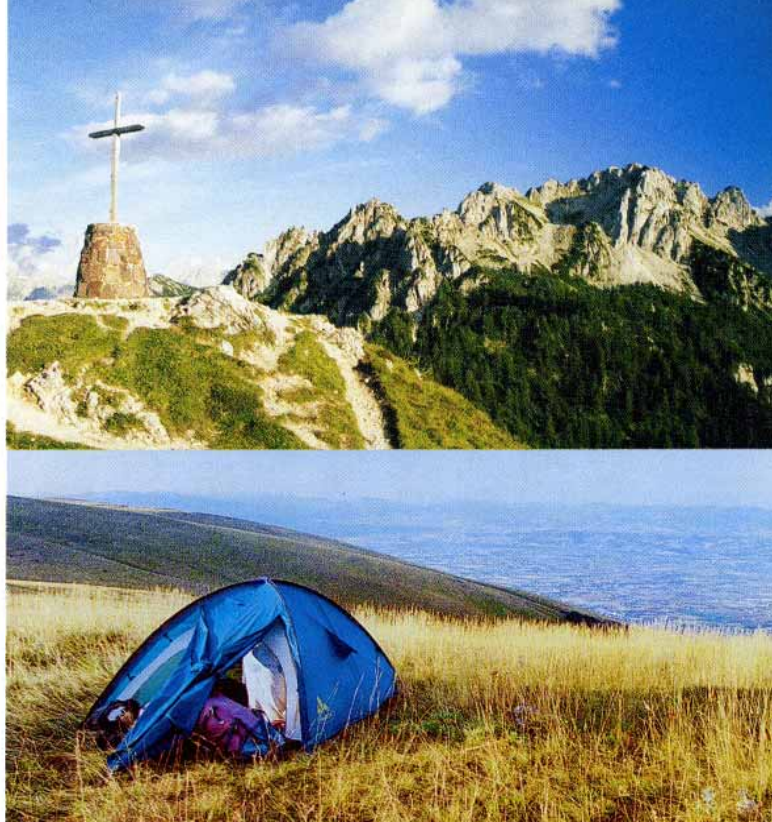
Paweł nie znalazł wcześniej nikogo z grupy. Ogłoszenie o pielgrzymce przeczytał jego kolega chyba w „Gościu Niedzielnym”. Spisał numer telefonu. Było to trochę ryzykowne, bo nic o swoich przyszłych towarzyszach podróży nie wiedział. Jak dadzą sobie radę? Raz tylko wybrali się w góry na wspólny trening. Paweł był najmłodszy z czteroosobowej grupy, najstarszy uczestnik, Piotr Gawłowski, miał 61 lat. Grzegorz Holerek – 37, Franciszek Wawrzuta – 42.

Trasa wiodła górami przez Beskid Mały, Żywiecki, Kiszuckie Beskidy, Sulowskie Skąły, Strażowskie Wierchy, Małe Karpaty, Alpy, Dolomity, Dolinę Padu i Apeniny. Dokładnie mieli ją wyznaczoną tylko w Polsce i na Słowacji. W Austrii kupili mapę samochodową. Zakup innej, takiej ze szlakami turystycznymi, okazał się niemożliwy. Szli więc na azymut, posługując się jedynie kompasem. „Chwilami naprawdę się bałem. Naszym drogowskazem były tylko ścieżki prowadzące na szczyt i z niego. Maszerowaliśmy więc na wycucie, dlatego kilka razy zablądziliśmy i musieliśmy wracać”.

Codziennie starali się pokonywać ok. 30 km. Na niektórych odcinkach, zwłaszcza górskich, stawało się to jednak niemożliwe. Wstawali wcześniej, ze wschodem słońca, który w górach jest nadzwyczaj uroklivy. Około 7.00 wyruszali w drogę, maszerowali do południa, potem sjeżdżali, zwłaszcza we Włoszech, upał w tych godzinach dawał się mocno we znaki.

Spali najczęściej w namiocie. Piotr Gawłowski zazwyczaj pod gołym niebem, w śpiworze. Przychodził do namiotu tylko gdy padał deszcz. Bywało, że się w ogóle się nie myli, bo nie spotkali na trasie żadnego strumyka. Takie przygody zdarzały im się przede wszystkim na Słowacji. W Austrii było już inaczej. Ten kraj okazał się bardzo gościnny. Parafie, do których trafiali, uprzedzały przez telefon następne. Tam już na nich czekali, częstowano nawet jedzeniem, dzięki czemu zaoszczędzili trochę pieniędzy.

We Włoszech przeżyli zabawną przygodę. W miejscowości Artagna, niedaleko Udine, ksiądz przyjął ich bardzo chłodno. Dokładnie wylegitymował, wypytał skąd przybywają i dokąd zmierzają, gdzie ostatnio spali. „Zupełnie jak na policji – mówi Paweł. – Uśmiechnął się dopiero, gdy pokazaliśmy pismo od biskupa Rakoczego. W konsekwen-



Trasa wiodła przez Dolomity i Apeniny

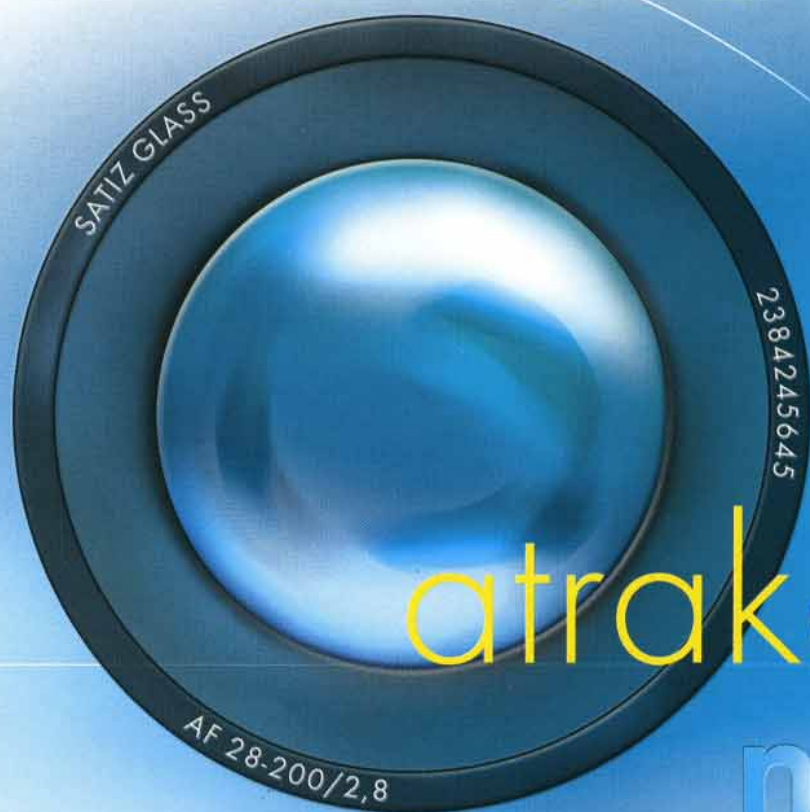
cji nocleg okazał się najlepszy podczas całej wyprawy. Każdy miał osobny pokój, łóżko, osobny prysznic. Ksiądz przyniósł nawet pantofle, ręczniki i szampon, zrobił wyśmienite spaghetti. A ponieważ miał kontakty z mediami, na drugi dzień odpowiadaliśmy na pytania lokalnej telewizji”. Ale nie zawsze tak było. Do jednej z miejscowości przybyli późno w nocy. Wokół panowały ciemności, rozbili więc namiot w pobliżu jakiejś restauracji. Rano okazało się, że w środku śmietniska.

„Gdybym szedł sam – mówi Paweł – na pewno zabrakłoby mi po drodze jedzenia. Ale moi koledzy bardzo o to dbali, żeby zapasy niesione w plecakach (15-28 kg), dokładnie racjonować”. Często bowiem okazywało się, że w małych górskich miejscowościach nie było sklepów, w innych – zastawali je zamknięte z powodu sjeżdżalicy, późnej pory, lub niedzieli. A do najbliższego supermarketu, czynnego do późnych godzin wieczornych było nieraz 20-30 km. Dla zmotoryzowanych to pestka, dla nich wielki problem.

Poza spotkaniem z Ojcem Świętym, największych przeżyć dostarczyły Pawłowi Dolomity. Te góry będzie najdłużej wspominał, zwłaszcza niemal pionową wspinaczkę po urwistych szlakach. Teraz marzy o wyprawie do Ziemi Świętej. Zaplanował to z Grześkiem, ale nie wiadomo, czy pielgrzymka dojdzie do skutku. Trasa liczy 3.500 km, a to zająć może prawie pół roku.

Więcej na temat wyprawy przeczytać można w Internecie na stronie www.wadowice-rzym.pl

konkurs wakacyjny



atrakcyjne
nagrody

Macie aparat fotograficzny? To dobrze. Lubicie fotografować? Jeszcze lepiej. Przed amatorami fotografowania otwarliśmy nasze łamy. Nie ukrywamy, że był to dobry pomysł. Udowodnijcie nam, że mamy rację. Kilku autorów już się o to postarało. Ich zdjęcia zamieściliśmy w dwóch ostatnich numerach FWN. Czekamy na następnych, bo wiemy, że tacy istnieją. Nie ma tutaj żadnych specjalnych kryteriów, nikt nikomu nie zagląda do metryki urodzenia. Ważna jest tylko umiejętność obserwowania otaczającego nas świata. Czekamy na innych, bowiem wakacje przed nami, a kto lubi fotografować, jadąc na urlop nie zostawia aparatu w domu. Nie interesują nas ci, co zapomnieli go zabrać. Ogłaszamy wakacyjny konkurs dla tych, którzy się z aparatem fotograficznym nie rozstają. Najciekawsze zdjęcia, będą nagrodzone i opublikowane.

Zasady uczestnictwa:

1. W konkursie mogą brać udział pracownicy wszystkich spółek Grupy Fiat i Fiat-GM Powertrain oraz ich dzieci.
2. Tematyka zdjęć związana powinny być z wakacjami.
3. Każdy uczestnik może nadesłać do 5 zdjęć.
4. Zdjęcia powinny być nadsyłane w formatach: 9x13 cm, 10x15 cm oraz 13x18 cm. Diapozytywy nie będą rozpatrywane.
5. Na odwrocie zdjęcia należy podać imię i nazwisko autora, adres, telefon oraz miejsce pracy (w przypadku dzieci pracowników – miejsce pracy rodzica).
6. Uczestnik konkursu powinien dołączyć krótki opis każdego zdjęcia.
7. Odpowiednio zabezpieczone zdjęcia powinny być nadesłane w nieprzekraczalnym terminie do 15 września br. na adres: Satiz Poland, skr. poczt. 100, 43-304 Bielsko-Biała 4
8. Nagrody:
 - I miejsce - Aparat fotograficzny Canon EOS 300 z obiektywem zoom
 - II miejsce - Aparat fotograficzny Canon EOS 3000 z obiektywem zoom
 - III miejsce - Aparat fotograficzny Olympus μ AF z futerałem i zegarkiem na rękę
 Nagroda specjalna Satiz Poland - Aparat fotograficzny Pentax MZ-7 z obiektywem zoom



Wśród wszystkich uczestników konkursu rozlosowanych zostanie ponadto wiele innych, dodatkowych nagród,

między innymi 10 rocznych prenumerat czasopisma „Twój styl” i 5 prenumerat „Il Quadrifoglio” oraz poradniki zawierające praktyczne porady o sprzęcie i technice fotografowania i albumy uznanych fotografików, które umożliwią doskonalenie Waszego warsztatu i konfrontację z najlepszymi pracami.

Zgłoszone prace będą na życzenie odesłane autorowi. Uczestnictwo w konkursie traktowane jest jak jednoczesne wyrażenie zgody na publikację fotografii w FWN. Zdjęcia muszą stanowić własność autora i nie mogą być wcześniej publikowane. Wakacje przed nami. Fotoamatorzy! Pokażcie, że jest to wspaniały temat! Nagrody są naprawdę atrakcyjne. Profesjonalne aparaty fotograficzne z obiektywami zmiennoogniskowymi pozwolą na wykonanie jeszcze lepszych i ciekawszych zdjęć.





Sen szalonego architekta

Różowe i żółte ściany, złote kopuły i bajkowe kominy. Pokryte trawą dachy – łagodnie opadające do ziemi niczym stoki wzgórz, i chodniki wijące się jak ścieżki w lesie. I jeszcze dwa tysiące okien, z których żadne jest niepodobne do drugiego. Niektórzy dopatrują się w tym projekcie polemiki z Antonio Gaudim, inni widzą w nim jedynie ekstrawagancję, jeszcze inni mówią, że to tylko kicz. Nikt jednak nie reaguje obojętnie.

Zaprojektowany przez słynnego austriackiego architekta Friedenreicha Hundertwassera (równie przez Austriaków kochanego i adorowanego, co znieawidzonego) kompleks termalny Rogner Bad Blumau pojawia się nagle w krajobrazie Styrii niczym fatamorgana. Nieprzypadkowo jest wizytówką mających 160-letnią tradycję styryjskich kompleksów termalnych. Przyjmuje kuracjuszy i wczasowiczów oraz tysiące uczestników wycieczek pragnących zobaczyć Hundertwasserhaus – ostatnią wielką realizację słynnego wiedeńskiego architekta.

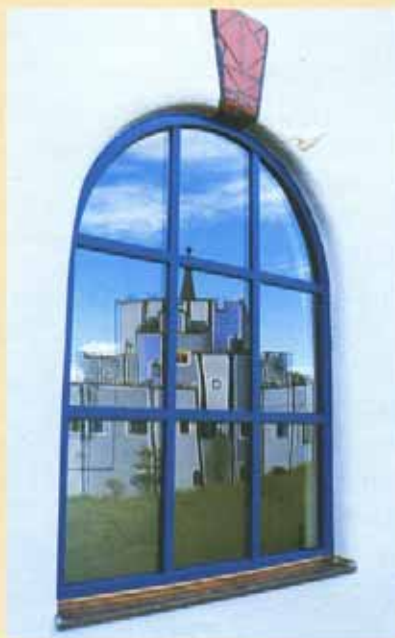
Thermenland – Styryjska Kraina Gorących Źródeł, jedno z ulubionych miejsc odpoczynku w Europie Środkowej. Raj dla sybarytów i ludzi

zmęczonych. Wodolecznictwo ma tutaj ponad stuletnią tradycję. Uważa się, że kąpiele, zwłaszcza termalne, pozwalają wchłonąć całą pozytywną energię wody. A towarzysząca im aromaterapia poprawia nastrój, działa relaksująco, profilaktycznie i odprężająco.

Uzdrowisko Rogner Bad Blumau leży 130 km od Wiednia i 60 km od Grazu, nieopodal małej wioski Blumau, w której pod koniec lat siedemdziesiątych szukano gazu ziemnego. Zamiast gazu znaleziono źródła termalne. Kilkanaście lat później Robert

Rogner przeprowadził badania wód. Okazało się, że gorąca wulkaniczna woda ma temperaturę 100 C i znakomity skład chemiczny. Jadąc samochodem z Wiednia wystarczy zjechać (jeszcze przed Grazem) z autostrady A2 (na wysokości Sebersdorf), by nagle znaleźć się w świecie marzeń i baśni. Ta baśń ma jednak solidne podstawy. Podłoga korytarzy ma nierówną powierzchnię i przypomina ścieżkę w lesie, bo chodzenie po równym, twardym podłożu jest niezdrowe dla naszych stóp. Każde okno jest inne, nie ma dwóch podobnych kolumn, czy łazienek, choć hotel może pomieścić ponad 800 gości...

Mimo tylu zróżnicowanych detali wszędzie dominuje poczucie harmonii. Harmonijna zresztą jest całość – domy w kształcie oka, główny budynek niczym pałac z bajki, błękitna woda basenów i strumyk okalający całość. I w tak zaprojektowanej przestrzeni można zażywać odpoczynku, kąpeli albo poddać się najróżniejszym terapiom: od masażu Tiu Na i shiatsu, po medytację i uzdrawiającą terapię dźwiękiem. Dźwięk znaczy tyle samo co zdrowie. Terapia jest interesującym spektaklem, w którym udział biorą instrumenty z różnych stron świata: chińskie gon-





gi, tybetańskie misy, dzwoneczki. A jej uczestnik przeżywa wszystko na wygodnej leżance pod piramidą zbudowaną z najróżniejszych muzycznych elementów.

W kilku saunach (fińska, parowa, rzymska) można przeżyć wspaniałą oczyszczającą psychicznie i fizycznie, finał czyli „aufguss” – poprzedzony nieznanym prawie w Polsce ceremoniałem. Kiedy sauna jest już bardzo dobrze nagrzana (110 – 120 st. C; termach odbywa się to co pół godziny), ktoś z obsługi przynosi drewniane wiaderko z wodą, olejki eteryczne i czysty ręcznik. Ktoś z uczestników musi się poświęcić. Wstaje, okręca się ręcznikiem wokół pasa, włącza napis aufguss co oznacza, że nikt już do środka wejść nie może. Następnie otwiera drzwi sauny i zagarnia do środka czystym ręcznikiem świeże powietrze, albo od razu

polewa kamienie wodą (zastępują je czasem z jeszcze lepszym skutkiem bryły lodu). Para niczym gorący okład obejmuje siedzących. Potem wybiegają z sauny, biorą szybki prysznic i rzucają się do lodowatej wody. Dopiero wtedy czuje się dobrodziejstwo sauny. Aby poczuć się jeszcze lepiej, warto popływać przed kolejnym aufgussem w basenie.

Kompleks mieści się na obszarze 400 hektarów. Budowa trwała 4 lata. Zużyto 35 tys. metrów sześciennych cementu i 2.500 ton stali. Zieleń pokrywająca dachy ma od 60 cm do 3 metrów wysokości. W wewnętrznym obiegu uzdrowiska przepływa w czasie godziny około 1,5 mln litrów wody. A woda termalna jest także w każdym z 247 pokoiów – apartamentów. Wśród 230 stałych pracowników jest m. in. 23 lekarzy i terapeutów, 75 członków personelu



hotelowego, 23 ludzi zajmuje się basenami a 75 kuchnią. Inhalacje i kąpiele zwalczają m. in. alergie, problemy skórne, stany nerwowe, bóle mięśni i stawów.

W otwartym 10 maja 1997 roku termach nie poślizgniemy się na chropowatej podłodze, bez trudu przemieścimy się (nie wychodząc na zewnątrz) z jednego krańca obiektu na drugi – korzystając z systemu wewnętrznych korytarzy i przejść wyłącznie dla gości hotelowych. W recepcji bowiem otrzymuje się specjalną obrączkę z zakodowanym elektronicznie numerem naszego pokoju. To także wystarczy by robić zakupy i bez gotówki rejestrować wydatki w hotelowych restauracjach.

Swoje architektoniczne projekty tworzył Hundertwasser w harmonii z przyrodą i otoczeniem, bo filozofia jego pracy polega na współdziałaniu z naturą. Architekt uważa, że jeśli zabiera się coś przyrodzie, aby zbudować dom, to trzeba jej to jakoś zwrócić. Właśnie dlatego na dachach kompleksu w Blumau rosną drzewa i trawa, a całość jest zupełnie zatopiona w przyrodzie. Oddalając się nieco od Blumau nie zobaczymy nic prócz zieleni i drzew. Bo specyfika Rogner Blumau polega na harmonii przyrody, architektury i duszy człowieka. ■



Przebój za przebojem



Matrix. Jeden z największych przebojów kasowych kina amerykańskiego. Znakomite efekty specjalne i fantastycznie poprowadzona fabuła. Wybraniec – Neo, jako jedyny może uratować Wszechświat, ale utrudniają mu to przebiegli agenci.

Na szczęście chłopak może liczyć

na pomoc wiernych przyjaciół – Morfeusza i Trinity, którym bardzo zależy na ocaleniu istniejącego ładu. Trzeba przyznać, że „Matrix” to przede wszystkim mistrzowskie popisy specjalistów od komputerowego modelowania obrazu. Reż.: Andy i Larry Wachowski; obsada: Keanu Reeves, Laurence Fishburne, Carrie-Anne Moss.

„Gniew oceanu”. Dramat opowiadający tragiczną wyprawę załogi kutra rybackiego „Andrea Gail”. Reżyserem filmu jest Wolfgang Petersen, którego znamy ze świetnego obrazu „Das Boot”. Bohaterscy rybacy na próżno walczą z niepokroczonym żywiołem, olbrzymie fale są nie do pokonania. Widać, że twórcom cho-

dziło o maksymalny realizm, przelewające się galony wody są rzeczywiście porażające. Zagniewany ocean nie daje „Andrea Gail” żadnej szansy na przetrwanie, ale sprawia, że jego załoga staje się legendą. Reż.: Wolfgang Petersen; obsada: George Clooney, Mark Wahlberg.

„Donnie Brasco”. Niewiarygodna, lecz prawdziwa historia agenta FBI – Josepha D. Pistone, który latami wtapiał się w środowisko mafijne, zdobył jego zaufanie, wreszcie wrócił na łono rodziny (niezupełnie z własnej woli). Film jest świetną sondą przestępczego półświatka, a jego niewątpliwą atrakcją jest przede wszystkim znakomita gra aktorska. W roli głównej wystąpił duet: Al. Pacino i Johny Depp. Stary, schorowany mężczyzna wprowadza swego podopiecznego w arkana powiązań mafii nie mając pojęcia, że „student” od długiego czasu stara się rozpracować system działania swego nauczyciela. Reż.: Mike Newell; obsada: Al. Pacino, Johny Depp.



PREMIERY

Dziennik Bridget Jones.

Ekranizacja słynnej książki Helen Fielding. Perypetie samotnej kobiety koło trzydziestki, która nie może uporać się ze swoją nadwagą i nałogami.

ciągłe poszukiwania mężczyzny idealnego kończą się z reguły katastrofą, a waga nie chce pokazać nawet kilograma mniej.

Film obowiązkowy dla fanów pierwowzoru literackiego.

Reż.: Sharon Macquire; obsada: Rene Zellweger, Hugh Grant

Pokemon 2. Dalsze perypetie

Pokemonów i ich trenera Asha. Warto przypomnieć, że nazwa wzięta się od początkowego określenia stworzonek jako „Pocket Monsters”. Teraz świat ogarnęło prawdziwe pokemonowe szaleństwo.

Reż.: Michael Haigney.

Mroczna dzielnica. Kolejny film niezmordowanego Stevena Seagala. Tym razem gra niesubordynowanego policjanta, który za karę odbywa służbę w najgorszej dzielnicy. Jak zwykle w przypadku Seagala, mnóstwo efektownych scen walki.

Reż.: Andrzej Bartkowiak; obsada: Steven Seagal, DMX



Ja minę, ty miniesz...

„Pod Mocnym Aniołem” to poruszające studium alkoholizmu. Wielokrotny bywalec oddziału dla deliryków, patrzy na świat z perspektywy człowieka przegranego (z czym się już pogodził), a jednocześnie szczęśliwego. Picie daje mu siłę do pisania, ale odbiera zdol-

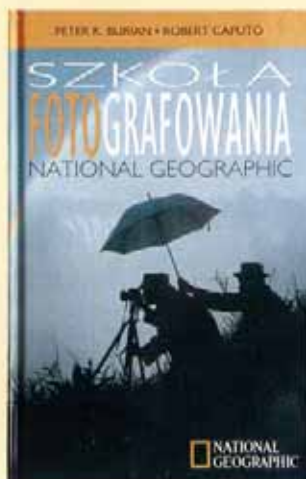


ność do normalnego życia. Nawet z tak drażliwego problemu jak nalóg alkoholowy potrafi Jerzy Pilch uczynić przedmiot swej charakterystycznej ironii. Historia bohatera kończy się dobrze, brzoskwińówka musi ustąpić pola miłości. Jednak w wywiadzie sam autor stwierdził, że optymistyczny koniec jest raczej utopią niż realnym finałem życia alkoholika.

J. Pilch: Pod Mocnym Aniołem.
Wydawnictwo Literackie,
Kraków 2000.

Peter K. Burian, Robert Caputo, mistrzowie fotografii pracujący dla magazynu „National Geographic” uczą sztuki robienia zdjęć. Robert Caputo, Sam Abell, Jodi Cobb i wielu innych świetnych fotografów instruuje, w jaki sposób obchodzić się z aparatem, jaki robić z niego użytek. Jest to znakomicie poprowadzony kurs, wtajemniczający adepta we wszelkie arkaana fotografii. Autorzy poruszają także kwestię coraz popularniejszych w dzisiejszych czasach aparatów cyfrowych, którymi posługiwanie się nie jest sprawą prostą. Dlatego pomoc ekspertów jest wyjątkowo cenna.

P. K. Burian, R. Caputo:
Szkola fotografowania.
Wydawnictwo G+J RBA,
Warszawa 2000.



„Ja minę, ty miniesz...”.

Jedną z lepszych książek wspomnieniowych ostatniego roku. Składają się na nią listy Haliny Poświatowskiej do przyjaciół, wiersze jej poświęcone i wypowiedzi ludzi z najbliższego otoczenia artystki. Wylania się z nich obraz kobiety kruchej i tajemniczej. Także ze wspomnień przyjaciół wynika, że była osobowością ciekawą i fascynującą, nieprzeciętnie dowcipną i inteligentną, mimo że życie absolutnie jej nie rozpieszczało. W wieku dwudziestu dwóch lat był już wdową. Oprócz tego cierpiała na nieuleczalne schorzenie. Może to w jakiś sposób sprawiło, że pisała tak pięknie. Nawet jej listy czyta się jak poezję. Szczególnie te, których adresatem był jej dobry przyjaciel – Tadeusz Śliwiak. W książce wspominają ją między innymi Tadeusz Nowak i ks. Józef Tischner. Poświatowska umarła na serce, kiedy miała zaledwie trzydzieści trzy lata.

O Halinie Poświatowskiej wspomnienia, listy, wiersze. Opracowała i zebrała Mariola Pryzwan. Wydawnictwo Domena, Warszawa 2000. ■





Im bliżej, tym dalej

Transport, jak żadna inna dziedzina gospodarki, pokazuje jak prywatna gospodarka przenika i zająbia się z gospodarką publiczną. Może to rodzić wiele problemów, dotyczących rozbieżności pomiędzy popytem na usługi transportowe, które są wynikiem niezależnych decyzji tysięcy przedsiębiorstw i konsumentów, a infrastrukturą transportową, której stan jest wynikiem decyzji instytucji publicznych – rządu i samorządów lokalnych.

Przykładów takiej rozbieżności nie trzeba szukać daleko. Dostarcza ich sytuacja naszego kraju. Szybki (o 75%) wzrost liczby zarejestrowanych w Polsce w latach 90' samochodów wskazuje na znaczne zainteresowanie Polaków korzystaniem z osiągnięć motoryzacji. Liczba samochodów na tysiąc mieszkańców przekroczyła w Polsce w 1997 roku poziom 220, przy poziomie dochodu narodowego wynoszącym wtedy około 3700 dolarów na jednego mieszkańca. Podobny wskaźnik nasylenia samochodami Irlandia osiągnęła wtedy, gdy jej dochód osiągnął 7470 dolarów, Niemcy przy dochodzie 11400 dolarów a Hiszpania, gdy dochód na jej mieszkańca wyniósł 9700 dolarów.

Preferencje dla motoryzacji wyrażane przez obywateli w decyzjach konsumpcyjnych (kupić samochód, czy też oszczędzać na mieszkanie lub inne cele) nie są jednak wspierane przez państwo. Udział wydatków budżetu państwa na sektor transportu spadł z 5,0% w 1990 roku do 1,93% i nawet jeśli dodamy



wydatki ponoszone ze środków własnych władz lokalnych, to wyraźnie widać, iż zaangażowanie budżetu w rozwój infrastruktury transportowej maleje.

Według założeń polityki transportowej utrzymanie i rozwój sieci drogowej ma być w całości finanso-

wany z udziału w podatku akcyzowym od paliw i pojazdów, z gospodarowania gruntami drogowymi, a także z opłat za korzystanie z płatnych autostrad.

W latach 1990 – 98 budżet państwa wydał na inwestycje w sektorze transportu (a więc oprócz dróg, także na lotniska i szlaki kolejowe) 5,217 mld złotych, oprócz tego nasz kraj otrzymał bezzwrotne środki pomocowe z Unii Europejskiej w wysokości 415 milionów Euro (1,494 mld złotych) oraz zaciągnął pożyczki zagraniczne (głównie w EBOiR – Europejskim Banki Odbudowy i Rozwoju) na sumę 1785 miliona Euro (czyli około 6,426 mld złotych).

Nie jest to wcale zawrotna suma: gdyby została wydana w jednym roku, stanowiłaby mniej niż 2% produktu krajowego brutto, a przecież wydana została w ciągu 9 lat.

Tragicznym wyrazem powstałych zaniedbań jest wzrost o 32% (pomiędzy 1990 a 1997 rokiem) liczby wypadków na drogach publicznych oraz wysoka, sięgająca 7 tysięcy osób, liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

Te „niepotrzebne śmierci” to w dużej mierze skutek ponad dwukrotnego wzrostu intensywności ru-

chu na prawie że nie zmienionej, tak pod względem ilości, jaki i jakości, sieci polskich dróg. Wzrost natężenia ruchu nie jest spowodowany tylko przez zwiększoną liczbę samochodów osobowych, lecz także przez przejście większości przewozów przez transport samochodowy, który obecnie przewozi 79% masy towarowej i znaczny spadek towarowych przewozów kolejowych.

Zatłoczenie z dróg krajowych przenosi się na przejścia graniczne, gdyż w latach 1993 – 98 graniczny



ruch samochodów osobowych wzrósł o 60%, zaś ruch samochodów ciężarowych zwiększył się o 100%.

Przeciążenia dróg krajowych nie jest w stanie zmniejszyć szybki (o 53%) wzrost lotniczych przewozów pasażerskich. Co najwyżej 600-700 kilometrowe odległości pomiędzy przeciwległymi krańcami Polski sprawiają, że wewnętrzne połączenie lotnicze nie mogą stanowić konkurencji z uwagi na łączny czas podróży i koszty.

Lekceważenie rozwoju infrastruktury transportowej sprawia, że pusto brzmią deklaracje o przyspieszeniu gospodarczej integracji Polski z Unią Europejską. Pamiętać bowiem trzeba, że formalne członkostwo w UE

jest czymś wtórnym wobec siły rzeczywistych więzi gospodarczych i międzyludzkich, a o nich w dużej mierze decydują powiązania komunikacyjne. Cóż więc z tego, że dystans geograficzny pomiędzy dwoma włoskimi miastami Wenecją i Palermo jest większy niż dystans między Krakowem a Wenecją, jeśli przejazd z Wenecji do Krakowa jest znacznie dłuższy i bardziej uciążliwy niż podróż do najbardziej na południe wysuniętego miasta Sycylii. Cóż z tego, że Warszawa jest bliżej gospodarcze-

go centrum Europy (czyli obszarów północnych Niemiec, Holandii i północnej Francji) niż Barcelona, jeśli niedorozwój infrastruktury transportowej upośledza ją w stosunku do stolicy Katalonii.

Paradoksalnym jest fakt, iż uzgodniony z Komisją UE program rozwoju sieci transportowej Polski, przewiduje znaczący wzrost nakładów inwestycyjnych dopiero w latach 2007 – 2015 roku, czyli kilka lat po prawdopodobnym wstąpieniu Polski do UE. Paradoksalnym, gdyż „usuwanie wąskich gardeł na styku z Europą Zachodnią”, jak określają to jego autorzy, powinno mieć miejsce przed przystąpieniem Polski do Unii.

Potrzebne są olbrzymie (rzędu kilkunastu miliardów dolarów) sumy, aby zdecydowanie poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego; poprawić standard robót utrzymania dróg, nadrobić zaległości w robotach modernizacyjnych, stworzyć sprawny system dróg szybkiego ruchu i poprawić systemy transportowych obszarów metropolitalnych; podnieść sprawność najważniejszych linii kolejowych; zwiększyć konkurencyjność portów morskich i aktywizować regionalne (Gdańsk, Katowice, Kraków) porty lotnicze.

W czasie negocjacji dotyczących przystąpienia Polski do Unii, Komisja Europejska postawiła jako wymóg min. podniesienie nośności na sieci dróg międzynarodowych do 115 kN/oś, otwarcie rynku usług kolejowych oraz realizację systemu drogowego, kolejowego, portów morskich i żeglugi oraz lotnictwa w korytarzach transeuropejskich w zgodzie z międzynarodowymi standardami technicznymi.

Nie ulega wątpliwości, że spełnienie tych wymogów będzie dla Polski korzystne. Jednakże nikt już nie żywi złudzeń, że budżet Polski nie udźwignie takich wydatków. Dlatego też Unia Europejska zapewnia o gotowości wsparcia tych działań znaczącymi środkami.

Szkoda tylko, że wizjonerom jednolitego europejskiej rynku i „wspólnej Europy” zabrakło wystarczającej dalekowzroczności, by od początku lat 90', a nie z piętnastoletnim opóźnieniem, rozpocząć proces rzeczywistego – komunikacyjnego i transportowego zbliżania różnych części Europy. Wprowadzić może „będziemy w Europie”, ale będziemy od niej dość daleko. ■



Słońce wróg czy przyjaciel?

Pod wpływem słońca następuje lepsze przyswajanie witaminy A. Za pomocą promieniowania ultrafioletowego nasze organizmy syntetyzują w skórze potrzebną witaminę D. Promieniowanie słoneczne zabija też bakterie i grzyby. Zanim jednak wystawimy nasze ciało na jego działanie, warto zastanowić się nad ich szkodliwym działaniem. Statystycznie dowiedziono, że rak skóry występuje tym częściej, im silniejsze jest nasłonecznienie. Więcej nowotworów notuje się w krajach południowych i u osób o jaśniejszej karnacji, które są bardziej podatne na efekt oparzenia słonecznego. Osoby o ciemnej karnacji, posiadają skórę produkującą więcej ochronnego barwnika – melaniny.

Z punktu widzenia reakcji biologicznej, każda postać rumienia lub oparzenia jest zjawiskiem niekorzystnym dla skóry. Efektem przewlekłego działania słońca jest przyspieszony proces starzenia się skóry, najwyraźniej widoczny na odsłoniętych częściach ciała.

Każde, nawet lekkie oparzenie skóry, zostaje zakodowane w organizmie i kilka lat później objawi się szybszym jej starzeniem, co możemy nieświadomie przyspieszyć beztrąsko leżąc

w godzinach południowych na słońcu. Włókna kolagenowe, odpowiedzialne za elastyczność skóry, zostaną szybko zniszczone przez promieniowanie ultrafioletowe. Słońce najsilniej operuje w godzinach od 11-15. Około 65% dziennej dawki promieniowania słonecznego dociera na Ziemię w tym właśnie czasie.



Ważnym problemem zaczyna być powszechne stosowanie leków hormonalnych, odżywek i ziołowych leków homeopatycznych. Czasami możemy też stać się ofiarami działania toksycznego w wyniku kontaktowego oddziaływania roślin obecnych w miejscu opalania. Do leków wywołujących niepożądany efekt należą antybiotyki z grupy tetracyklin jak popularna doxycyklina. Również foto-

uczulająco mogą działać takie leki przeciwreumatyczne, jak voltaren.

Jak chronić skórę? Ważny jest wybór właściwego środka ochrony przeciwsłonecznej i odpowiednie posługiwanie się nim. Do niepożądanego efektu w postaci oparzenia dochodzi w wyniku przedawkowania promieni UV. Zdarza się to wtedy, gdy przekroczony zostaje czas własnej ochrony skóry lub intensywność słońca przekracza minimalny próg pojawienia się rumienia (MED.) Dzieci do pierwszego roku życia mogą bezpiecznie przebywać na słońcu zaledwie pięć minut, osoby wrażliwe około 20 minut, a mniej wrażliwe, nawet do 40 minut, i nie narażają się na poparzenie.

Pożytecznymi kosmetykami są kremy zawierające tzw. filtry UV. Filtry, których ochronne działanie opiera się na absorpcji promieni UV, nazywamy filtrami chemicznymi, zaś te, które chronią skórę przed odbijaniem i rozpraszaniem tych promieni, nazywamy filtrami fizycznymi. W chwili obecnej stosowanych jest około 30 różnych substancji o właściwościach absorbujących promienie UV. Ochronne działanie większości filtrów chemicznych dotyczy promieniowania UVB, filtry fizyczne wykazują większe działanie ochron-



ne przed promieniowaniem UVA.

Współczesne preparaty zawierają mieszankę kilku filtrów. Siła działania ochronnego jest określana międzynarodowym wskaźnikiem SPF (sun protective factor). W praktyce, po zastosowaniu kremu ochronnego, możemy przebywać na słońcu tyle razy dłużej, ile wynosi jego „factor”. Na niektórych preparatach oddzielnie podaje się współczynnik ochrony dla zakresu UVA i UVB, chociaż decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa ma ochrona przed UVB. Wskaźnik SPF wskazuje, o ile dłużej można bezpiecznie przebywać na słońcu w porównaniu do czasu pobytu na nim bez ochrony. Wartość ta jest określona teoretycznie w warunkach laboratoryjnych, w praktyce jest mniejsza. Wynika to z tego, że ludzie nakładają na skórę przeciętnie o połowę preparatu mniej niż w warunkach laboratoryjnych oraz przez ścieranie (np. ręcznikiem) lub przez spocenie albo wręcz splukanie w czasie kąpieli. Warto też wiedzieć, że preparaty określane jako wodoodporne, nie powinny w praktyce tracić więcej niż 50% swoich właściwości. Chcąc utrzymać właściwości ochronne przed UV podczas pobytu na słońcu, konieczne jest kilkukrot-

ne nakładanie preparatu na skórę.

Na rynku można spotkać preparaty oznaczone wskaźnikiem 60 SPF. Czy to znaczy, że można po nich przebywać na słońcu 60 razy dłużej? Nie jest to dokładnie tak, ale przy prawidłowym używaniu, preparaty te mogą zabezpieczać nas przed promieniami UVB nawet w warunkach maksymalnego nasłonecznienia przez cały dzień. Należy pamiętać, że kremy z filtrami należy stosować codziennie, nie tylko wtedy, gdy udajemy się na plażę. Aby przedłużyć czas bezpiecznego przebywania na słońcu, należy stosować

wać kosmetyki z filtrami oznaczonymi współczynnikiem SPF. Współczynnik ten określa teoretyczny czas bezpiecznego przebywania na słońcu pod warunkiem właściwego jego stosowania. Przy jasnej karnacji nie powinno się stosować niższych filtrów niż SPF 15. Warto zatem pamiętać, że:

- Preparat ochronny należy nakładać na pół godziny przed wyjściem z domu.
- Opalanie należy zaczynać od krótkich sesansów i stosowania filtrów o wyższych wartościach SPF.
- W ciągu dłuższego przebywania na słońcu trzeba kilkakrotnie powtórzyć stosowanie preparatu z filtrem.
- Należy unikać przebywania na słońcu w godzinach od 11-tej do 15-tej, kiedy promieniowanie jest najbardziej intensywne.
- Najbardziej narażone części ciała: nos, ramiona, dekolt, kolana i grzbiety stóp, wymagają dodatkowej ochrony.
- Grubsza warstwa kremu nie zapewnia lepszej ochrony, zbyt cienka, obniża wartość fakturowa nawet o połowę.
- Dla zmniejszenia efektu wysuszenia skóry i opóźnienia jej starzenia, należy stosować dobre kosmetyki nawilżające.
- Ostrożnie z opalaniem, gdy przyjmujemy leki.

BEZOPERACYJNIE
natychmiastowa
skutecznie
nieinwazyjnie

AUTENTYCZNA AMERYKAŃSKA LICENCJA

Collagena
i po zmarszczkach!

bruzdy mimiczne czoła,
przy oczach, owal twarzy,
odnawianie cery,
powiększanie ust (od 439 zł)

Lekarze specjaliści

| | |
|---------------|-----------------|
| Warszawa | (022) 618 07 07 |
| Bielsko-Biała | (033) 818 41 10 |
| Olsztyn | (089) 524 42 57 |
| Katowice | (032) 257 21 50 |

Sprzedajemy licencje na inne miasta.
Wyłącznie dystrybutor i Centrum Szkolenia
(022) 670 06 50

CENTRUM URODY

Metamorfoza

Przedłużamy i zagęszczamy włosy

- wypełnianie zmarszczek
- laser
- lifting bez chirurgii
- tatuaż
- piercing
- permanentny makijaż
- solaria

spotkamy się: 8.00 - 20.00

„METAMORFOZA”
43-300 Bielsko-Biała, ul. Partyzantów 11
tel. 0.33/812-60-68
www.metamorfoza.com.pl



Atlantyda tajemnicze imperium

Legendę o Atlantydzie, urzekającą historię starożytnej wyspy i cywilizacji, którą potężny katalizm zniósł z powierzchni ziemi, zawdzięczamy Platonowi (IV w. p. n. e.). W księgach „Timaios” i „Kritiasz” egipski kapłan z Sais opowiada Solonowi, że była to kultura ludzi obdarzonych niezwykłą wiedzą i niewyobrażalnymi nawet dla nas możliwościami technicznymi.

„(...)Otóż na tej wyspie, na Atlantydzie, powstało wielkie i podziwu godne mocarstwo pod rządami królów, władające całą wyspą i nad wieloma innymi wyspami i częściami lądu stałego. (...) Później przyszły straszne trzęsienia ziemi i potopy i nadszedł jeden dzień i jedna noc okropna – wtedy całe nasze wojsko zapadło się pod ziemię, a wyspa Atlantyda tak samo zanurzyła się pod powierzchnią morza i zniknęła...”. Urywek ten zawiera istotę historii Atlantydy jako potężnego imperium, którego trzon stanowiła wyspa monstrialnej wielkości, większa niż połączone powierzchnie Libii i półwyspu Malej Azji, ale które swym zasięgiem obejmowało też inne wyspy i część kontynentu. Powstała w bliżej nieokreślonym przedziale czasowym, kiedy to bogowie dokonali podziału

świata na strefy wpływów. Morskie głębiny oraz Atlantyde otrzymał wtedy pod opiekę brat Zeusa i Hadesa – Posejdon. Wyspę zamieszkał lud wywodzący się od potomków syna Posejdona i ziemskiej dziewczyny Kleito – Atlasa. Wzgórze, na którym mieszkała Kleito, otoczył Posejdon dwoma



koncentrycznymi pierścieniami lądu i trzema pierścieniami wody. Było ono metropolią atlantyckiego imperium, a mieszkańcy wzniesli tam pałac królewski, który rozbudowywany przez kolejnych władców, stał się jednym z cudów architektury. Ogromna industrializacja nie szła jednak w pa-

rze z odpowiedzialnością i etyką. Na Atlantydzie doszło do rozruchów i wojen. Starli się zwolennicy pokojowego i harmonijnego rozwoju ze zwolennikami agresywnej i destrukcyjnej ekspansji. To właśnie ich działania doprowadziły do szeregu katastrof tektonicznych i klimatycznych. Relacja Platona nasuwa skojarzenia z trzęsieniem ziemi o ogromnej, wręcz niewyobrażalnej sile niszczącej, a koniec Atlantydy jest równie tajemniczy, jak rodowód jej mieszkańców. W ciągu jednej doby wstrząsy sejsmiczne, ruchy tektoniczne, powodzie i potężne huragany miały zatopić wyspę niebagatelnych przecież rozmiarów. Rzeczą ciekawą jest to, że data zniszczenia Atlantydy, podana przez Platona, pokrywa się precyzyjnie z czasem ostatniego zlodowacenia n Ziemi. Wiele źródeł archeologicznych potwierdza też, że ok. 12 tys. lat temu wydarzył się jakiś poważny katalizm, który spowodował przesunięcie się biegunów, zlodowacenie cieplej i zielonej Grenlandii oraz pojawienie się pustyń w miejscach, gdzie były tropikalne lasy, np. Sahara. Grecki filozof niezbyt wyraźnie opisał położenie Atlantydy. Podał jedynie krótką wzmiankę, iż znajdowała się ona przed Słupami Heraklesa, czyli



w okolicach Cieśniny Gibraltarskiej.

Obecnie pojawia się coraz to więcej teorii na temat położenia wyspy. Umiejscawia się ją pod czaszą lodową na Antarktydzie (co mogą sugerować mapy Piri Reisa oraz zbieżność nazw: Atlantyda – Antarktyda), w okolicach Wysp Wielkanocnych czy na obszarze określanym jako Trójkąt Bermudzki. Atlantydy szukano również na lądzie w południowej części Hiszpanii, oraz w okolicy wysp Cykladów. Prace poszukiwawcze prowadzone były na terenie basenu Morza Północnego, Morza Karaibskiego i w pobliżu Cejlonu. Do dziś nie odnaleziono dokumentów, które potwierdziłyby wiadomości zawarte w księgach Platona. Katastrofa, która miała pogрузić wyspę w morzu, wydarzyła się wg podań przed ok. 11 – 12 tysiącami lat. Platon żył i tworzył w IV w. p. n. e. Między katastrofą, a sporządzeniem zapisków, istnieje ogromna luka czasowa, kiedy to Atlantyda już nie istniała. Czy tak ogromna katastrofa mogłaby być wówczas przemilczana? Jaką drogą informacje dotyczące wyspy dotarły

do Platona, skoro nigdzie nie odnaleziono o niej żadnej, nawet najmniejszej, wzmianki? Takie i inne pytania do dziś zaprzatają głowy naukowców. Platon w opisie Atlantydy powołuje się na informacje dostarczone przez Solona, który wyluskał je z legend zasłyszanych od egipskich kapłanów ze świątyni bogini Neith w delcie Nilu. Wiadomości przekazywano z ust do ust, co mogło spowodować pominięcie pewnych faktów, wypaczenie ich lub typowe uatrakcyjnienie opowieści. Na temat Atlantydy bardzo dużo powiedział człowiek, którego śmiało możemy nazwać jednym z największych fenomenów parapsychicznych XX w. Mowa jest o Edgarze Cayce. Mówiono o nim 'śpiący prorok', gdyż większość swych przepowiedni wypowiadał przez sen. Atlantyda, która wg niego istniała od 200 tys. do 10 tys. lat p. n. e., była kolebką naszej cywilizacji. Cayce umiejscowił ją na terenie zachodniej części Trójkąta Bermudzkiego, a prawdziwość jego wizji zdają się potwierdzać odkrycia dokonane przez dr Raya Browna i grupę pletwonurków w latach '70

niedaleko wysp Bari w obszarze tzw. Wielkiego Języka Oceanu na Morzu Karaibskim. Atlanci byli najbardziej agresywnymi, ale też najbardziej pomysłowymi ludźmi, jacy pojawili się na Ziemi. Nieustannie próbowali ingerować w prawa natury, zmieniać je i ulepszać. Prawdopodobnie odbywali dalekie podróże kosmiczne. Posiadali niebywałą wiedzę związaną ze sterowaniem świadomością, znali telepatię, zajmowali się inżynierią genetyczną, potrafili przedłużać życie i dokonywać zaawansowanych zabiegów chirurgicznych używając do tego celu energii tajemniczego kamienia Tuaoi – 'straszliwego kryształu'. Żyli kilkaset lat bez chorób i cierpienia. Zniszczenie wyspy dokonało się podczas awarii olbrzymich generatorów mocy co wyzwoliło ogromną ilość energii i spowodowało katastrofę ekologiczną na Ziemi. W obecnych czasach to właśnie ta energia jest przyczyną tajemniczych zniknięć statków i samolotów w obszarze Trójkąta Bermudzkiego. Uciekinierzy z Atlantydy zaludnili wszystkie kontynenty. Przybyli też do Egiptu, a wraz z nimi ich kapłan Ra-Ta. Pod jego wpływem i z pomocą Atlantów, rozpoczął się w Egipcie od ok. 11500 r. p. n. e. okres duchowego i materialnego rozwoju.

O tej mitycznej krainie napisano i powiedziano bardzo dużo. Wielu ezoteryków i okultystów twierdzi, że Atlantyda jest kluczem do rozwiązania wielu zagadek historii naszej kultury, pochodzenia i źródeł wiedzy. Do tej pory nie wiadomo też, skąd nastąpiła nagła eksplozja takich kultur jak cywilizacja Egipcjan czy Majów. Badacze zauważyli, że kultury te ujawniały swą najwyższą świetność i potęgę na samym początku swego istnienia i stopniowo się degenerowały. Czy grozi nam to samo? ■



Śródziemnomorskie (przy) smaki

Wlochy to nie tylko pizza i spaghetti, ale bogata gama smaków i zapachów. Wszystko zależy od regionu. Na południu królują wymyślne w formach makarony i sery, północ to mięsa, ryż i warzywa. Wspólny jest tylko zestaw serwowanych dań. Główny posiłek zawsze rozpoczyna się od przystawki (antipasto), na którą składają się, na przykład, smażone kalmary, ser mozzarella z pomidorami, czy kawałki melona z szynką parmeńską. Pierwsze danie to makarony, kluski (gnocchi) lub tortellini. Na drugie danie serwowane są różnego rodzaju mięsa lub ryby. Posiłek kończy deser: wspaniałe tiramisu, lody lub ciasteczka.

Pomidory nadziewane

Składniki (dla 4 osób): 8 średnich pomidorów, puszka tuńczyka w oliwie, 150 g majonezu, 2 jajka, kapary w soli, 2 korniszony, 1 anchois, natka pietruszki, sól, pieprz.

Jajka ugotować, obrać. Z pomidorów ściąć wierzchy, wydrążyć łyżeczką miąższ, środki pomidorów lekko posolić, odwrócić do góry dnem, by puściły sok. Z tuńczyka odlać oliwę, rozgnieść go lub zmiksować z jajkami. Farsz doprawić solą i pieprzem, wypełnić nim pomidory do połowy.



Oplukane z soli kapary, ogórki, anchois i natkę pietruszki pokroić, wymieszać z miąższem z pomido-

rów oraz z majonezem. Pomidory wypełnić farszem, przykryć ściętymi wierzchami.



Makaron z warzywami

Składniki (dla 4 osób): 300 g makaronu muszelki, 500 g pomidorów, 300 g bakłażanów, 200 g cukini, większa cebula, oliwa z oliwek, sól, pieprz.

Na patelnię wlać oliwę, dodać pokrojoną cebulę, cukinię i bakłażana. Warzywa udusić często mieszając. Pod koniec dodać pomidory sparzone gorącą wodą, obrane ze skórki i pokrojone na ćwiartki. Przyprawić sos solą i pieprzem. Podawać z ugotowanym (al dente) makaronem.

Sznycel cielęcy ze szparagami

Składniki (dla 4 osób): 850 g szparagów, 400 g cielęciny, 50 g masła, mąka, natka pietruszki, 1/3 szklanki białego wytrawnego wina, sól, pieprz.

Szparagi oczyścić, obierając stwardniałe skórki i odcinając końcówki pędów, podgotować w lekko osolonej wodzie. Po około 15 minutach odcedzić, osuszyć na kuchennym ręczniku. Na patelni rozgrzać 15 g masła, ułożyć kotlety obtoczone w mące, a następnie

ubite mokrym tłuczkiem do mięsa. Dodać pokrojone w talarki szparagi (poza główkami, które posłużą do ozdoby), doprawić solą, pieprzem, podlać winem. Gdy wino częściowo wyparuje, dodać resztę masła, zwiększyć płomień ognia, mieszać do chwili zgęstnienia sosu. Danie podawać bezpośrednio po przygotowaniu, posypane zieloną pietruszką. Talerz ozdobić końcówkami wcześniej odciętych szparagów.



Naleśniki alla Macedonia

Składniki (dla 4 osób): 12 wcześniej przygotowanych naleśników, 1 banan, 2 kiwi, 50 g malin (mogą być mrożone), jogurt, cukier, 1 łyżeczka wiśniówki.

Banany i kiwi obrać, pokroić, przelać do miseczki, dodać maliny. Owoce połączyć jogurtem wymieszany z 2 łyżeczkami cukru i łyżeczką wiśniówki. Wymieszać. Farsz nałożyć na naleśniki, złożyć je na pół, ułożyć na półmisku, przystroić resztą owoców. ■



Żaglem i myszką

Żeglowanie po globalnej sieci może stać się początkiem prawdziwej podróży dookoła świata. – Zrealizuj swoją przygodę, która może okazać się przygodą życia! Wyjedź z nami na Madagaskar, aby razem obserwować całkowite zaćmienie słońca! – tak do wzięcia udziału w turystycznym konkursie zachęca nas portal Onet.pl. W innych portalach, w konkursach geograficznych można wygrać komputery, buty sportowe, stroje lub wycieczki.

Polacy podróżują coraz chętniej. Wszystkie najważniejsze polskie portale wychodzą naprzeciw tej pasji i oferują Internautom działy poświęcone turystyce. Zawierają one oprócz katalogu stron biur podróży, przewodniki, serwisy informacyjne i inne przydatne gadżety.

Onet.pl

Najpopularniejszy polski portal daje nam możliwość przeczytania podstawowych informacji o kraju, do którego się wybieramy. Pozwala także sprawdzić ceny jakie zapłacimy za przejazd autostradami w Europie. Ciekawostką jest kalkulator miar i wag, cen paliw oraz walut. Ponadto w portalu można obejrzyć prezentację różnych regionów Polski oraz zobaczyć jaką optymalną trasą można dojechać do różnych państw Europy.

Portal zawiera też poradnik, w jaki sposób należy się ubezpieczyć wybierając się w świat. Dodatkowo można przeczytać raporty np na temat: wzywania pomocy w podróży lub cen usług w różnych regionach świata oraz przejrzeć bazę danych o kempingach, restauracjach i obiektach agroturystycznych w Polsce.

Interia.pl

Poza ważnymi dla turystów aktualnościami np. o nowym wzorze paszportu lub zakończeniu strajku przez pilotów Lufthansy, można przejrzeć oferty „last minute” biur podróży lub poczytać porady z przewodnika MSZ „Polak za granicą”. Można także przeliczyć kurs waluty danego pań-

stwa w podręcznym kalkulatorze. Ciekawostką jest turystyczny przegląd prasy. Często w Interii są turystyczne konkursy, ciekawe szczególnie dla tych Internautom, którzy ograniczają się na razie tylko do wirtualnego zwiedzania świata. Można w nich wygrać atrakcyjne nagrody np. palmtopy lub wycieczki.

Gazeta.pl

W portalu największego polskiego dziennika możemy natomiast sprawdzić adresy placówek dyplomatycz-



nych. Serwis zawiera bogatą część publicystyczną, z artykułami publikowanymi w turystycznym dodatku gazety. Internauta może ponadto skorzystać z wygodnej wyszukiwarki ofert turystycznych, w której może szukać wypoczynku nad podanym jeziorem lub pod ulubioną górą.

Wirtualna Polska (wp.pl)

Dla twórców serwisu turystyczne Wirtualnej Polski podróżowanie to religia. Zawiera on między innymi „Dekalog polskiego turysty” oraz „Dekalog posiadacza karty kredytowej”. Oprócz tego w portalu znajdziemy to co u konkurencji, czyli artykuły, raporty, kursy walut lub katalog biur podróży.

Podróżując pociągiem po Polsce możemy sprawdzić na jednej z kilku stron połączenie kolejowe, np. w portalu Wirtualnej Polski ([\[krj.wp.pl\]\(http://krj.wp.pl\)\) lub w witrynie PKP \(\[www.pkp.com.pl\]\(http://www.pkp.com.pl\)\).](http://</p></div><div data-bbox=)

Ciekawe dla turystów mogą okazać się również internetowe wersje pism podróżniczych. Warto zajrzeć do National Geographic (www.nationalgeographic.pl) lub miesięcznika Podróże (www.podroze.pl). W tym drugim znajdziemy bogaty zbiór linków turystycznych z całego świata, wyposażony w sprawną wyszukiwarkę, umożliwiającą szukanie adresów według państw, których dotyczą.

Strony biur podróży stwarzają z kolei możliwość zamówienia przez Internet wycieczki. Strony samych firm zawierają przeważnie, oprócz informacji o ofercie i ofert „last minute”, formularz zamówienia usługi. Na stronach niektórych biur wycieczkę zamawia się zwykłym e-mailem. By nie dać się nabrać nieuczciwym oferentom, najpewniej znaleźć biuro nie w katalogu portalu lecz w katalogu Polskiej Izby Turystyki (www.pit.org.pl). Na stronie Izby znajdziemy także serwis prawny, z którego informacje mogą być przydatne w wypadku roszczeń wobec nieuczciwych biur podróży.

Dla amatorów podróżowania autostopem przeznaczony jest serwis w portalu Hoga.pl (<http://autostop.hoga.pl>). Oprócz porad, jak bezpiecznie podróżować w ten sposób i gdzie łapać samochody, znajdziemy w nim bazę danych z noclegami.

W Internecie znajdują się także strony promujące regiony, państwa i miasta. Wiele jest też stron poświęconych agroturystyce. Jeśli chcemy zobaczyć miejsce, w które się wybieramy, możemy je najpierw obejrzeć za pomocą jednej z wielu kamer internetowych umieszczonych na świecie. Katalogi takich kamer znajdziemy w każdym portalu.

Strony dla globtroterów

Polska Izba Turystyki

Od tej strony wędrowkę po sieci powinien zaczynać każdy turysta planujący wydać pieniądze. Rekomendacje tej organizacji dla biur podróży należących do niej zmniejszają ryzyko trafienia na oszustów. www.pit.org.pl

Gory.pl

Portal turystyczny zawierający najświeższe wiadomości z gór, strony poświęcone rowerom górskim, pogodzie w górach, komunikacji, przejściom granicznym, noclegom i innym przydatnym w górach informacjom. www.gory.pl

Hotele.net

Baza danych polskich hoteli, obiektów turystycznych i noclegowych. www.hotele.net

AutostopTr@vel

Serwis poświęcony turystyce, na łamach którego możemy sprawdzić informacje o szlakach, bazach noclegowych, wyżywieniu. Znajdziemy tu również poradnik autostopowicza, ogłoszenia i opisy podróży.

www.autostop.hoga.pl

Agroturystyka – Oferty

Tablica ogłoszeń ofert agroturystycznych i wypoczynku blisko natury. www.oferty.agroturystyka.org

Paryż

Oficjalna strona stolicy światowej dekadencji. www.paris-france.org

Rozkład jazdy pociągów

I nie tylko, bo również samolotów. Wiarygodny i wygodny, choćby dzięki opcji przygotowującej strony specjalnie do wydruku, dzięki której poza obszarem drukowanej strony nie pozostaną ważne informacje. (<http://krj.wp.pl>)



Ceny

SEICENTO



| kod | CHARAKTERYSTYKA | | | | | CENA |
|-----------------|--|--------------------------|---|--------|-------------|-----------|
| | pojemność cylindrów cm ³ /miec KM | prędkość maksymalna km/h | zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km | napoje | cena (c/in) | |
| 899 YOUNG | 187.110.1 | 899/39 | 138 | 6,1 | 3- drzwiowy | 21.510,00 |
| 899 FUN | 187.610.1 | 899/39 | 138 | 6,1 | 3- drzwiowy | 22.770,00 |
| 899 BRUSH | 187.711.1 | 899/39 | 138 | 6,1 | 3- drzwiowy | 23.310,00 |
| 1108 SCHUMACHER | 187.490.1 | 1108/54 | 150 | 6,2 | 3- drzwiowy | 29.610,00 |
| 1108 SX | 187.240.0 | 1108/54 | 145 | 5,8 | 3- drzwiowy | 26.010,00 |

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.330,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi dla wers. 180 zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg dla wersji 180 zł 7.038,00 • 09 - ABS zł 2.727,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.510,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 450,00 • 082 - Przyst. pod radio zł 238,50 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 360,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 1.035,00 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 148,50 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 270,00 • 197 - Fartuchy przeciwblotne kół tylnych zł 90,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 720,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.610,00 • 213 - Autoalarm zł 1.170,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 405,00 • 313 - Autoradio zł 1.080,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 801,00 • 399 - Dach otwierany elektrycznie - długi zł 1.755,00 • 431 - Koba ze stopu + opony poszerzone zł 1.215,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.170,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.170,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 247,50

UNO



| | | | | | | |
|---------------|-----------|---------|-----|-----|------------|-----------|
| 1,0 ie S FIRE | 158.905.2 | 1000/46 | 140 | 6,3 | 5-drzwiowy | 24.210,00 |
| 899 | 158.930.2 | 899/39 | 135 | 6,3 | 3-drzwiowy | 20.610,00 |
| 899 | 158.950.2 | 899/39 | 135 | 6,3 | 5-drzwiowy | 21.960,00 |

• 003 - Urządź. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.330,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 166,50* • 210 - Lakier metal. zł 810,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 1.260,00 • 003/636 - Urządź. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządź. dla osób z dysfun. obu nóg zł 7.038,00 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.591,00

*dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2






PUNTO



| | | | | | | |
|--------------------|-----------|----------|-----|-----|------------|-----------|
| 1,2 | 188.030.0 | 1242/60 | 155 | 5,7 | 3-drzwiowy | 29.970,00 |
| 1,2 | 188.050.0 | 1242/60 | 155 | 5,7 | 5-drzwiowy | 31.140,00 |
| 1,9 D | 188.041.0 | 1910/60 | 155 | 5,7 | 5-drzwiowy | 36.810,00 |
| 1,2 16V SX | 188.113.0 | 1242/80 | 172 | 6,0 | 3-drzwiowy | 35.010,00 |
| 1,2 GO | 188.120.0 | 1242/60 | 155 | 5,7 | 3-drzwiowy | 32.760,00 |
| 1,2 SX | 188.140.0 | 1242/60 | 155 | 5,7 | 5-drzwiowy | 33.930,00 |
| 1,9 JTD SX | 188.147.0 | 1910/80 | 170 | 4,9 | 5-drzwiowy | 42.210,00 |
| 1,2 ELX | 188.240.0 | 1242/60 | 155 | 5,7 | 5-drzwiowy | 35.460,00 |
| 1,2 16V HLX | 188.313.0 | 1242/80 | 172 | 6,0 | 3-drzwiowy | 38.610,00 |
| 1,2 16V HLX | 188.343.0 | 1242/80 | 172 | 6,0 | 5-drzwiowy | 39.060,00 |
| SPORTING SPEEDGEAR | 188.616.0 | 1242/80 | 165 | 6,7 | 3-drzwiowy | 44.910,00 |
| HGT | 188.718.0 | 1747/130 | 205 | 8,3 | 3-drzwiowy | 48.510,00 |

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.330,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.038,00 • 008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem zł 369,00 • 009 - ABS zł 1.890,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.060,00 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 414,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 540,00 • 112 - Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.620,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.125,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HIFI zł 1.368,00 • 386 - Wbudowany nawigator zł 5.310,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.890,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 1.035,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb bocznych drzwi przednich + zamek centralny zł 1.260,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.440,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.080,00 • 724 - Pack Sporting zł 1.800,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00 • 923 - Spoiler zł 495,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 234,00

SAMOCODÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 23 maja 2001 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 (cena (pln)) |
|--|-----------------|---------------------------------------|--------------------------------|---|----------|------------|----------------------|
| | kod | pojemność cylindrów cm / moc KM | prędkość maksymalna km/h | zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km | nadwozie | | |
| BRAVO  | 80 16V STEEL | 182.303.1 | 1242/80 | 170 | 6,8 | 3-drzwiowy | 43.110,00 |
| BRAVA  | 80 16V STEEL | 182.903.1 | 1242/80 | 170 | 6,9 | 5-drzwiowy | 43.110,00 |
| | 100 16V STEEL | 182.906.1 | 1581/103 | 180 | 7,6 | 5-drzwiowy | 45.990,00 |
| | JTD 100 SX | 182.919.1 | 1910/100 | 182 | 5,5 | 5-drzwiowy | 50.220,00 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi z 396,00 • 025 - Klimatyzacja z 4.194,00 • 097 - Światła przeciwmgielne z 612,00 • 108 - Felgi aluminiowe z 918,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone z 675,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto z 918,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.350,00 • 211 - Tapicerka ze skóry z 7.200,00 • 213 - Autoalarm z 1.440,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą z 504,00 • 367 Lustrka elektr. sterow. i podgrzew., światła p. mgielne, sprysk. reflekt. i siedzenia przed. pogrzew. z 1.926,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie z 2.394,00 • 414 - Autoradio „High” z 1.440,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony z 1.503,00 • 505 - Air Bag boczny z 1.170,00 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgielne z 972,00 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. z 963,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu z 324,00 • 564 - Radio High z CD z 2.259,00 • 782 - Akumulator o zwiększonej mocy z 90,00 • 543 - Trzeci zagłówek z 360,00 | | | | | | | |
| DOBLÒ  | 1,2 Bz SX | 119.510.0 | 1242/65 | 142 | 7,7 | 4-drzwiowy | 38.520,00 |
| | 1,9 D SX | 119.512.0 | 1910/63 | 141 | 7,7 | 4-drzwiowy | 44.010,00 |
| | 1,9 D EX | 119.712.0 | 1910/63 | 141 | 7,2 | 4-drzwiowy | 46.710,00 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi z 585,00 • 009 - ABS z 3.105,00 • 011 - Regulowana szerokość kolumny kierownicy z 288,00 • 025 - Klimatyzacja z 4.275,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka z 450,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane z 990,00 • 082 - Przystosowanie pod radio z 405,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne z 558,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" z 1.170,00 • 146 - Tylna lampa podnoszona do góry z 360,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone z 495,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.035,00 • 297 - Siedzenie przednie pasażera z regul. wzdłużną i pochył. oparcia z 405,00 • 313 - Autoradio AM/FM z odtwarzaniem kaset z 1.350,00 • 452 - Ogrzewane siedzenie kierowcy (tylko z Opt 627) z 405,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera z 1.035,00 • 502 - Poduszki powietrzne boczne z 1.170,00 • Systemy wspomagające przy parkowaniu z 855,00 • 564 - Autoradio AM/FM z odtwarzaczem płyt kompaktowych z 1.620,00 • 585 - Przesuwany dach z 1.350,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikiem z 360,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie z 162,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu z 270,00 • 997 - Podwyższony dach od IX.01 z 3.600,00 | | | | | | | |
| MULTIPLA  | SX | 186.211.0 | 1581/103 | 170 | 8,6 | 5-drzwiowy | 59.310,00 |
| | JTD 110 SX | 186.231.0 | 1910/105 | 170 | 6,4 | 5-drzwiowy | 65.070,00 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. z 990,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto z 2.790,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.350,00 • 213 - Autoalarm z 1.350,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio z 1.530,00 • 386 - Nawigacja satelitarna 8.325,00 • 413 - Pakiet Audio (6 głośników + przyst. pod tel. kom.) z 720,00 • 414 - Lusterka sterowane elektr. i podgrzewane z 360,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony z 1.530,00 • 465 - Lodówka z 369,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna z 1.080,00 • 508 - Czujnik odległości biegu wstecznego z 468,00 • 564 - Radio ze zmiennicą CD - Pakiet audio z 3.600,00 • 576 - Podwójny otwierany dach z 3.780,00 • 671 - Pakiet wielofunc. (schowek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) z 360,00 • 673 - Pakiet bagażnika (półka tylna + wtyczka 12V) z 270,00 | | | | | | | |
| ULYSSE  | 2,0 E | 121.292.0 | 1998/135 | 186 | 10,3 | 5-drzwiowy | 90.450,00 |
| | 2,0 JTD EL | 121.299.0 | 1997/136 | 186 | 9,2 | 5-drzwiowy | 96.210,00 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 102 - Sprysk. reflektorów z 1.008,00 • 130 - Zastona oddziel. przestrzeni bagaż. z 819,00 • 134 - Przednie siedzenia podgrzew. z 1.827 • 210 - Lakier metalizowany z 2.007,00 • 211 - Tapicerka skórzana z 6.390,00 • 214 - Przystos. do montażu tel. kom. z 549,00 • 221 - Szyby tylne elektr. podnoszone i uchylne z 819,00 • 224 - Alarm z blokadą z 1.458,00 • 416 - Cruise Control z 918,00 • 451 - Autoradio z 1.458,00 • 459 - Komputer pokładowy z 549,00 • 565 - Zmieniarka CD z 1.827,00 • 576 - Podwójny otwierany dach z 4.572,00 • 717 - Autoradio „High” z CD z 1.827,00 • 762 - Siatka przytrzymująca bagaże z 90,00 | | | | | | | |



SIENA

| | CHARAKTERYSTYKA | | | | | CENA |
|------------|-----------------|--|--------------------------------|---|------------|------------|
| | kod | pojemność cylinarów cm ³ / moc kW | prędkość maksymalna km/h | zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km | nadwozie | cena (pln) |
| 75 1,2 EL | 178.653.1 | 1242/73 | 166 | 7,2 | 4-drzwiowy | 28.980,00 |
| 75 1,2 HL | 178.658.1 | 1242/73 | 166 | 7,2 | 4-drzwiowy | 33.300,00 |
| 100 1,6 HL | 178.636.1 | 1580/101 | 186 | 7,5 | 4-drzwiowy | 37.440,00 |



PALIO WEEKEND

| | | | | | | |
|--------------------------|-----------|----------|-----|-----|------------|-----------|
| PALIO WEEKEND 75 1,2 EL | 178.953.1 | 1242/73 | 166 | 7,2 | 5-drzwiowy | 34.110,00 |
| PALIO WEEKEND 75 1,2 HL | 178.958.1 | 1243/73 | 166 | 7,2 | 5-drzwiowy | 37.530,00 |
| PALIO WEEKEND 100 1,6 HL | 178.936.1 | 1580/101 | 186 | 7,5 | 5-drzwiowy | 42.030,00 |

- 003 - Urządź. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.321,00 • 003/636 - Urządź. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządź. dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.038,00 • 009 - ABS zł 3.141,00 • 011 - Kierownica regulowana zł 288,00 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.287,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.095,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 567,00 • 097 - Światła p.mgłelne zł 585,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 288,00 • 108 - Koła ze stopu zł 801,00 • 117 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 342,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 540,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Sieny zł 900,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.008,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 485,00 • 334 - Elem. deski rozdziel. z imitacji drzewa zł 495,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 1.260,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy + napinacze pasów bezp. zł 1.287,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.287,00 • 507 - Wbudowane radio (6 głośników) zł 1.377,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regul. mech. zł 108,00



MAREA

| | | | | | | |
|---------------------|-----------|----------|-----|-----|------------|-----------|
| 100 16V SX | 185.300.1 | 1581/103 | 187 | 8,1 | 4-drzwiowy | 46.350,00 |
| 100 16V ELX | 185.310.1 | 1581/103 | 187 | 8,1 | 4-drzwiowy | 52.650,00 |
| Bertina 150 20V HLX | 185.333.1 | 1996/150 | 208 | 9,8 | 4-drzwiowy | 63.180,00 |
| Bertina JTD 110 SX | 185.204.1 | 1910/110 | 188 | 5,4 | 4-drzwiowy | 57.150,00 |
| Weekend 100 16V SX | 185.900.1 | 1581/103 | 185 | 8,2 | 5-drzwiowy | 50.040,00 |
| Weekend 100 16V ELX | 185.910.1 | 1581/103 | 185 | 8,2 | 5-drzwiowy | 56.340,00 |
| Weekend 150 20V HLX | 185.933.1 | 1998/150 | 206 | 9,9 | 5-drzwiowy | 66.870,00 |
| Weekend JTD 110 SX | 185.904.1 | 1910/110 | 186 | 5,5 | 5-drzwiowy | 60.840,00 |
| Weekend JTD 110 ELX | 185.914.1 | 1910/110 | 186 | 5,5 | 5-drzwiowy | 63.540,00 |

- 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 396,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylnie zł 648,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 2.007,00* • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.185,00** • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy zł 567,00 • 097 - Reflektory przeciwmgłelne zł 630,00 • 125 - Światła przeciwmgłelne + spryskiwacz reflektorów zł 1.071,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 918,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.350,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 7.200,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 386 - Nawigacja satelitarna zł 8.316,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.466,00 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.440,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony zł 1.503,00 • 452 - Ogrzewanie siedzenia przednie zł 549,00 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 324,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna 1.170,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.259,00

* cena specjalna dla samochodu Marea/Marea Week. JTD 105 SX

** cena specjalna dla samochodu Marea/Marea Week. 100 SX

CHARAKTERYSTYKA

CENA

SEICENTO VAN

| kod | pojemność cyfrarów cm ³ / moc KM | prędkość maksymalna km/h | zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km | nadwozie | cena (pin) | |
|--------------|---|--------------------------------|---|----------|------------|-----------|
| 1100 SPI VAN | 287.940.0 | 1108/54 | 145 | 5,6 | 3-drzwiowy | 21.780,00 |
| 1100 MPI VAN | 287.970.1 | 1108/54 | 145 | 5,6 | 3-drzwiowy | 22.140,00 |

• 025 - Klimatyzacja zł 3.510,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 450,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 207,00 • 082 Przyst. pod radio zł 238,50 • 097 - Lampy przeciwmieglne zł 360,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.368,00 • 213 - Autoalarm zł 1.170,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 405,00 • 313 - Autoradio zł 1.080,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.170,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.170,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 247,50

PUNTO VAN

| | | | | | | |
|------------|-----------|---------|-----|-----|--|-----------|
| VAN 1,2 Bz | 288.830.0 | 1242/60 | 155 | 5,7 | | 30.150,00 |
| VAN 1,9 D | 288.831.0 | 1910/60 | 155 | 5,7 | | 36.450,00 |

• 009 - ABS zł 1.890,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.870,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy z reg. siedz. kier. mechanicznie zł 414,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmieglne zł 540,00 • 104 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 549,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.620,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.080,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 414 - Radio samochodowe zł 1.035,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.260,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 526 - Zasłepka w kolorze samochodu zł 549,00 • 526 - Zasłepka okien bocznych zł 369,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 234,00

DOBLÒ

| | | | | | | |
|----------------------------|-----------|---------|-----|-----|------------|-----------|
| CARGO 1,2 | 223.110.0 | 1242/65 | 142 | 7,7 | 3-drzwiowy | 37.260,00 |
| CARGO 1,2 przeszklony | 223.210.0 | 1242/65 | 142 | 7,7 | 3-drzwiowy | 38.340,00 |
| CARGO 1,9 D | 223.112.0 | 1910/63 | 141 | 7,2 | 3-drzwiowy | 42.210,00 |
| CARGO 1,9 D przeszklony | 223.212.0 | 1910/63 | 141 | 7,2 | 3-drzwiowy | 43.290,00 |
| CARGO 1,9 D SX | 223.312.0 | 1910/63 | 141 | 7,7 | 4-drzwiowy | 44.730,00 |
| CARGO 1,9 D SX przeszklony | 223.412.0 | 1910/63 | 141 | 7,7 | 4-drzwiowy | 45.810,00 |

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 585,00 • 009 - ABS zł 3.105,00 • 011 - Regulowana wys. kolumny kierownicy zł 288,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.275,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 450,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 315,00 • 097 - Lampy przeciwmieglne zł 558,00 • 194 - Krata zabezp. kierowcę przed przemieszczaniem się ładunku zł 315,00 • 201 - Ruchoma dzielona przegroda do wysok. pasa bezp. zł 630,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.035,00 • 297 - Siedzenie przednie pasażera z regul. wzdłużną i pochyl. oparcia zł 405,00 • 313 - Autoradio AM/FM z odtwarzaczem kaset zł 1.350,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby + centralny zamek zł 945,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy (tylko z Opt 672) zł 405,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.035,00 • 505 - Poduszki powietrzne boczne zł 1.170,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 855,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe, asymetryczne, oszklone zł 270,00 • 523 - Drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 564 - Autoradio AM/FM z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.620,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.350,00 • 621 - Skład. siedz. pasażera z oparciem, po złożeniu tworzą stolik zł 405,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikami zł 360,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 162,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 270,00 • 943 - Zwiększ. ładowność 800 kg (wers. 1910 DS) zł 990,00 • 997 - Podwyższony dach od IX.01 zł 3.600,00

SCUDO

| | | | | | | |
|------------------|-----------|---------|-----|-----|-------------|-----------|
| FURGONE 1,9 D EL | 222.230.0 | 1867/69 | 138 | 8,0 | 10q furgone | 58.950,00 |
|------------------|-----------|---------|-----|-----|-------------|-----------|

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 387,00 • 009 - ABS zł 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 639,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 477,00 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 504,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 414,00 • 199 - Wyjmowana ścianka dzieląca zł 495,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 603,00 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny zamek zł 1.215,00 • 451 - Autoradio zł 1.080,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzewane zł 360,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.440,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przesuwane zł 1.260,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszklone zł 180,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przesuwane i oszklone zł 180,00 • 521 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych zł 1.440,00 • 647 - Szyby boczne przesuwane zł 225,00 • 717 - Autoradio Extraseria zł 1.395,00 • 950 - Regulowane pojedyncze siedzenie pasażera zł 189,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedn. części przestrz. ładunkowej zł 189,00

DUCATO

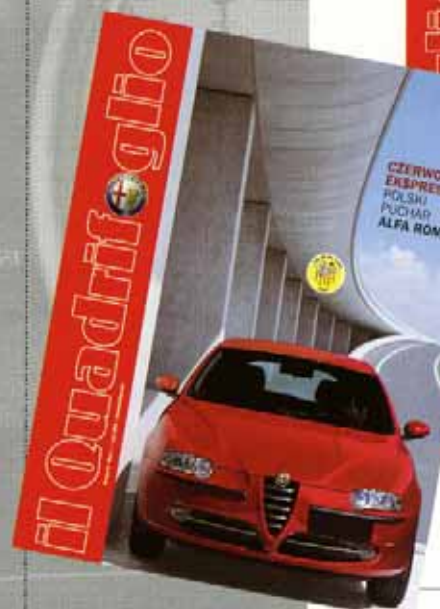
| | CHARAKTERYSTYKA | | | | | CENA |
|--------------|-----------------|--|--------------------------------|---|----------|------------|
| | kod | pojemność cylinarów cm ³ / moc KM | prędkość maksymalna km/h | zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km | nadwozie | cena (pln) |
| 10 q 1,9 DS | 230.109.1 | 1905/68 | 123 | 7,7 | Furgone | 60.750,00 |
| 10 q 1,9 TD | 230.149.1 | 1905/90 | 136+130* | 8,5 | Furgone | 69.750,00 |
| 10 q 1,9 DS | 230.409.1 | 1905/68 | 123 | 8,3 | Kabina | 52.830,00 |
| 10 q 1,9 TD | 230.449.1 | 1905/90 | 136+130* | 8,7 | Kabina | 57.780,00 |
| 10 q 1,9 TD | 230.539.1 | 1905/90 | 136+130* | 8,7 | Panorama | 74.340,00 |
| 10 q 2,8 TDI | 230.560.1 | 2800/122 | 150+152* | 8,7 | Panorama | 81.270,00 |
| 10 q 2,8 JTD | 230.566.1 | 2800/127 | 150+152* | 9,8 | Panorama | 81.630,00 |
| 10 q 2,8 TD | 230.610.1 | 2800/122 | 150+152* | 8,7 | Furgone | 69.210,00 |
| 14 q 2,0 B2 | 231.193.1 | 1998/110 | 140+144* | 10,7 | Ambulans | 69.210,00 |
| 14 q 2,8 DS | 231.610.1 | 2800/87 | 133+129* | 8,7 | Furgone | 73.080,00 |
| 14 q 2,8 DS | 231.620.1 | 2800/87 | 133+129* | 8,7 | Furgone | 75.870,00 |
| 14 q 2,8 TDS | 231.640.1 | 2800/122 | 150+152* | 8,6 | Furgone | 79.560,00 |
| 14 q 2,8 JTD | 231.646.1 | 2800/127 | 148+152* | 8,6 | Furgone | 80.280,00 |
| 14 q 2,8 TDS | 231.650.1 | 2800/122 | 148+152* | 8,6 | Furgone | 82.440,00 |
| 14 q 2,8 JTD | 231.656.1 | 2800/127 | 148+152* | 9,8 | Furgone | 83.070,00 |
| 14 q 2,8 DS | 231.702.1 | 2800/87 | 133+129* | 8,7 | Kombi | 74.160,00 |
| 14 q 2,8 TD | 231.703.1 | 2800/122 | 148+152* | 8,6 | Kombi | 81.540,00 |
| 14 q 2,8 DS | 231.704.1 | 2800/87 | 133+129* | 8,7 | Kombi | 76.770,00 |
| 14 q 2,8 JTD | 231.903.1 | 2800/127 | 148+152* | 9,8 | Kombi | 82.620,00 |
| Maxi 2,8 TDI | 232.450.1 | 2800/122 | 146+152* | 8,8 | Cabinato | 72.900,00 |
| Maxi 2,8 JTD | 232.456.1 | 2800/127 | 146+152* | 10,0 | Cabinato | 73.440,00 |
| Maxi 2,8 TDI | 232.550.1 | 2800/122 | 146+152* | 8,8 | Minibus | 100.440,00 |
| Maxi 2,8 JTD | 232.556.1 | 2800/127 | 146+152* | 10,0 | Minibus | 100.710,00 |
| Maxi 2,8 D | 232.610.1 | 2800/87 | 131+123* | 9,0 | Furgone | 76.770,00 |
| Maxi 2,8 D | 232.620.1 | 2800/87 | 131+123* | 9,0 | Furgone | 79.740,00 |
| Maxi 2,8 TDI | 232.650.1 | 2800/122 | 146+152* | 9,0 | Furgone | 85.410,00 |
| Maxi 2,8 JTD | 232.656.1 | 2800/127 | 146+152* | 10,0 | Furgone | 86.850,00 |
| Maxi 2,8 TDI | 232.850.1 | 2800/122 | 146+152* | 9,0 | Cabinato | 76.140,00 |
| Maxi 2,8 JTD | 232.856.1 | 2800/127 | 146+152* | 10,0 | Cabinato | 76.590,00 |
| Maxi 2,8 TDI | 232.930.1 | 2800/122 | 146+152* | 9,8 | Cabinato | 81.810,00 |
| Maxi 2,8 JTD | 232.936.1 | 2800/127 | 146+152* | 10,0 | Cabinato | 82.170,00 |

* w zależności od wyposażenia

• 001 - Zestaw wycieraczkowy z 315,00 • 016 - Antyskid z 5.400,00 • 025 - Klimatyzacja z 4.950,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. z 639,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. z 477,00 • 030 - Szyby atermiczne z 603,00 • 036 - Zwiększone ramie lusterek zewn. z 180,00 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. z podgrzew. z 765,00 • 057 - Zawieszenie camping car z 675,00 • 062 - Zawieszenie tylne extra seria z 540,00 • 097 - Światła p. mgłelne z 558,00 • 102 - Wycieraczki reflektorów z 603,00 • 141 - Opony zwiększone z 351,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tylnych z 90,00 • 200 - Dodatkowy ogrzewacz z 675,00 • 205 - Ogrzewacz Webasto 3.915,00 • 210 - Lakier metaliz. z 1.035,00 • 306 - Lusterko elektr. regulow. z ogrzew. i zwiększonym ramieniem z 765,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt 4x40 Watt, RDS z 1.080,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni ładunkowej z 1.215,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek z 1.395,00 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzewane z 198,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy z 1.575,00 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane z 1.395,00 • 519 - Tylne podwójne drzwi osłone z 180,00 • 520 - Drzwi boczne przesuwane i osłone z 225,00 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości + wspornik z 495,00 • 690 - Trzecie światło stop z 180,00 • 728 - Tapicerka welurowa z 432,00 • 742 - Belka tylna, kosz na koło zapas. z 234,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich z 162,00 • 800 - Skrzynia ładunk. z 6.210,00 • 878 - Kolpaki z 72,00 • 985 - Urząd. do ograniczenia głośności z 405,00 • 997 - Podwyższony dach z 3.240,00

prenumerata 2001

6 numerów
70 zł



Już w Polsce!

▶ dwumiesięcznik **il Quadrifoglio**

- ▶ Cena rocznej prenumeraty w Polsce: **70 złotych**
- ▶ Prenumeratę można zamówić od pierwszego dostępnego numeru i rozpocząć ją w dowolnym miesiącu. Prenumerata obejmuje **6 kolejnych numerów**

SPOSÓB PŁATNOŚCI

Opłaty można dokonać na pocztę lub w banku na rachunek BPH II O/Bielsko-Biała 10601103-320000066298 z dopiskiem „prenumerata il Quadrifoglio”.

OBSŁUGA PRENUMERATY

SATIZ POLAND Sp. z o.o.
Tel. 033 813 27 61
Fax. 033 813 41 76
E-mail: satizpolska@fiat.com

Dane osobowe prenumeratorów oraz czytelników, którzy napisali do redakcji il Quadrifoglio są gromadzone, przetwarzane, wykorzystywane oraz przekazywane dostawcom usług informatycznych, e-mailingowych lub rachunkowości wyłącznie w celu realizacji zamówień czytelników. Dane są przechowywane w siedzibie Satiz Poland Sp. z o.o., ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko Biała. Wszystkie operacje przetwarzania danych osobowych w celach marketingowych wykonywane są zgodnie z ustawą z dn. 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. nr 133, poz. 883)

OBSŁUGA PRENUMERATY

033 813 27 61

E-mail: satizpolska@fiat.com

Czynne w dniach
i godzinach:
poniedziałek – piątek
8.00 - 13.00
14.00 - 16.00



SATIZ



FIAT DOBLÒ. TAK NIEZWYKŁY JAK TWOJE MARZENIA

Kiedy Ty marzyłeś o coraz bardziej niesamowitych rzeczach, my pracowaliśmy nad urzeczywistnieniem Twoich marzeń. Czy nam się udało? Na to pytanie musisz odpowiedzieć sobie sam.

Fiat Doblo - efekt naszej pracy - to idealny partner w Twoich najbardziej niezwykłych przedsięwzięciach. Jest w nim miejsce na wszystkie Twoje marzenia. Nawet te największe.

www.fiatdoblo.pl

INFOLINIA: 0 801 19 19 19

Całkowity koszt połączenia wynosi jedną jednostkę taryfikacyjną TP S.A.

FIAT tworzymy z pasją
UBEZPIECZEN SA

AUTOTAK
Tak kupisz na raty

Fiat Bank Polska S.A.

TWORZYMYS Z PASJĄ. FIAT