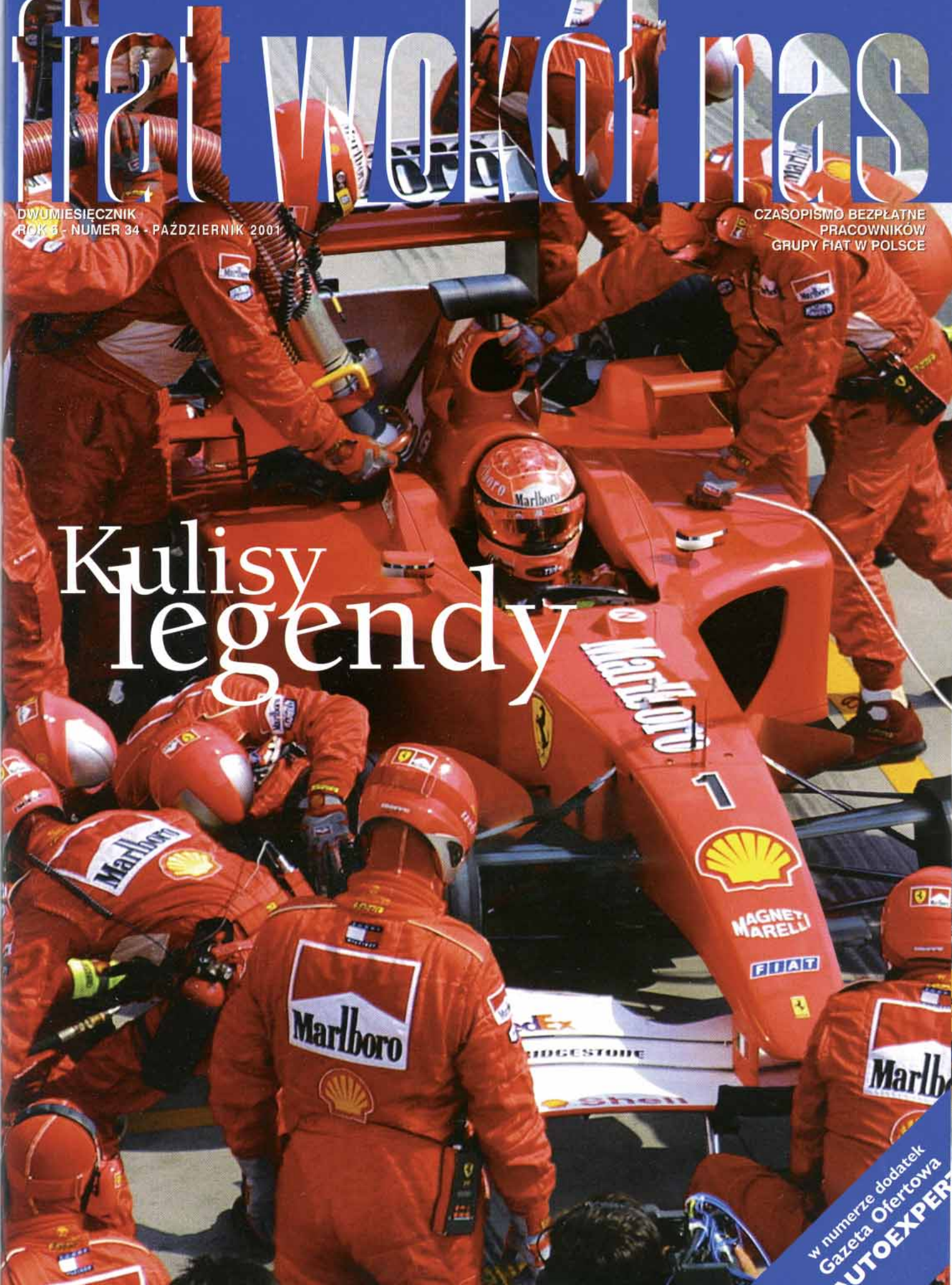


FIAT WORLD RAS

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 6 - NUMER 34 - PAŹDZIERNIK 2001

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE

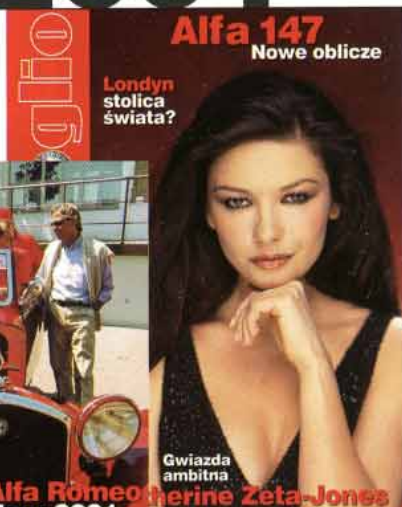
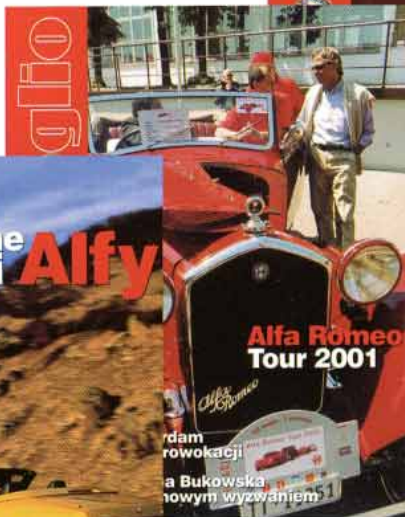
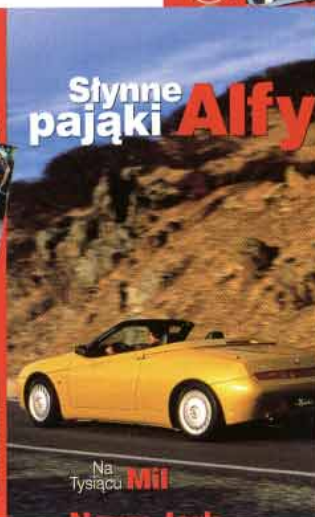
Kulisy legendy



w numerze dodatek
Gazeta Ofertowa
AUTOEXPERT

prenumerata 2001

6 numerów
70 zł



edycja polska

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

Oplaty można dokonać na poczcie 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)

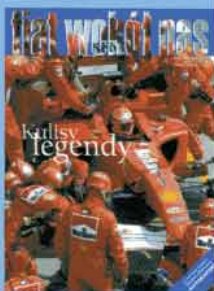
**OBSŁUGA
PRENUMERATY**

033 813 27 61

E-mail:
satizpolska@fiat.com

Czynne w dniach
i godzinach:
poniedziałek – piątek
8.00 - 13.00
14.00 - 16.30

SATIZmsx
INTERNATIONAL



w numerze

fiat wokół nas
rok 6 – numer 34 – październik 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

Biuro reklamy: 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
Nakład: 15 000 egz.

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

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

- 4 O tym się mówi
- 6 Ze świata Fiata
- 8 Chwila refleksji:
Kutz: Czy polskie kino umiera?
- 10 Pokolenie dialogu
- 12 Legenda Ferrari
- 30 Magneti Marelli:
ISO poprawia obraz firmy



20 Business Solution: Spółka jakich mało



24 Z wizyta w Tychach

- 32 Międzynarodowy projekt
Teksidu
- 34 Szlakiem ropy naftowej
- 36 Auta z drugiej ręki
- 38 Niebo pełne helikopterów
- 48 Rowerem do Stambułu
- 50 Ekonomia:
Bezpieczna żywność
- 52 Książki:
Różne drogi życia
- 54 Podróże:
Uroda Andaluzji
- 56 Osobliwości:
Jak to było z Faustem
- 58 Kuchnia:
Bakłażany
- 60 Zdrowie:
Szanujcie swoje kości
- 62 Cennik samochodów



40 Psie sporty

O tym się mówi

Nowy dyrektor handlowy FAP

Nowym dyrektorem handlowym Fiat Auto Poland został Jose' Ramon Soriano Rouco. Urodził się 47 lat temu w Madrycie. Po ukończeniu wydziału nauk ekonomicznych na tamtejszym uniwersytecie, zajmował się nieruchomościami, a następnie przeszedł do Forda, gdzie pracował 15 lat. Był m. in. dyrektorem produkcji i sprzedaży Ford España oraz dyrektorem marketingu w dziale samochodów dostawczych Ford Europa w Wielkiej Brytanii. W latach 1993-2000 pełnił funkcje wiceprezesa i dyrektora generalnego Jaguara w Hiszpanii. W 2000 r. przeszedł do Grupy Fiat. Przed objęciem stanowiska w Polsce był dyrektorem handlowym Fiat Auto Argentina. Dario Fabbro – dotychczasowy dyrektor handlowy FAP, zajmie inne odpowiedzialne stanowisko w centrali Fiat Auto we Włoszech. Przez ostatnie dwa lata, kiedy był dyrektorem handlowym, Fiat Auto Poland utrzymał pozycję lidera w sprzedaży samochodów na bardzo konkurencyjnym polskim rynku. W tym czasie firma wniosła również duży wkład w rozwój marek ALFA ROMEO i LANCIA.



ISO 14001 dla Odlewni Aluminium

5 września b. r. w bielskim Ratuszu wręczono certyfikat ISO 14001 dla Odlewni Aluminium Teksid Poland w Bielsku-Białej. W uroczystości uczestniczyli przedstawiciele najwyższych władz spółki, dyrektori Teksidu w Carmagnola, a także przedstawiciele głównych dostawców, Fiat Auto Poland i innych spółek Grupy Fiat. Władze miejskie reprezentował prezydent, Bogdan Traczyk. Dariusz Kaźmierczak, dyrektor bielskiej odlewni, mówił m. in. o znaczeniu certyfikatu dla miasta, którego centrum znajduje się zaledwie kilka kilometrów od zakładu Teksidu. Natomiast Guy Denechere, dyrektor Odlewni Żeliwa w Skoczowie, poinformował o dobiegających końca przygotowaniach do uzyskania tego certyfikatu. Poprawa środowiska jest jednym z priorytetów Grupy Teksid na całym świecie. Z 22 zakładów Teksidu znajdujących się, poza Polską, m. in. we Włoszech, Francji, Meksyku, Argentynie i Brazylii, 10 uzyskało już certyfikat ISO 14001.

FiatAvio dla General Electric

FiatAvio dostarczył firmie General Electric elementy do niskociśnieniowej turbiny przewidziane dla najmocniejszego obecnie na świecie w samolotach cywilnych silnika GE90-115B. Spółka prowadzi prace nad centralną sterującą dodatkowym wyposażeniem oraz elementami turbiny niskociśnieniowej. GE90-115B zamontowany zostanie w dwóch nowych wersjach B777. Do dziś zebrano zamówienia na ponad sto egzemplarzy. Montaż pierwszego silnika odbywa się w Cincinnati, w zakładach General Electric, a pierwsze jego próby przewidziano jeszcze przed końcem października. Do powyższych silników Fiat-Avio dostarczać będzie części do końca 2001 roku.

New Holland na Targach

W kolejnych Międzynarodowych Targach Rolniczych POLAGRA-FARM, które odbyły się w Poznaniu, mocno zaakcentowała swój udział spółka New Holland Bizon, która przedstawiła podstawowe produkty ze swojej oferty handlowej. Z grupy 5 ciągników rolniczych zaprezentowano m. in. model 56 bis oraz ciągnik sadowniczy TNN, a spośród kombajnów zbożowych – wprowadzony do produkcji TC56, kombajn BS oraz najnowszy produkt New Holland o futurystycznym kształcie – model CX. Równolegle w Więckowicach koło Poznania, odbyła się wystawa maszyn rolniczych AGROSHOW, na której przedstawiono jeszcze bogatszą ofertę New Holland, m. in. kombajny TX, TC 56, Rekord, BS, ciągniki 11090, 56 bis, TL, TM oraz siewczarkę samojezdną FX. Wszystkie zaprezentowane urządzenia można było obejrzeć również podczas pracy.

Fiat Stilo w Barcelonie

W dniach 3-5 września w Barcelonie odbyła się światowa premiera Fiata Stilo, najnowszego modelu Fiata Auto. Na prezentację przybyło z całego świata ponad 1000 dziennikarzy, którzy mieli możliwość przetestowania samochodu podczas jazdy. Paweł Kasprzycki z Motoru pisze: „Najpierw obejrzałem samochód z daleka i uznałem, że Stilo jest starannie zaprojektowanym autem, ale ze zbyt małą dozą indywidualności. Wystarczyło jednak wejść do środka, aby zmienić zdanie. Przede wszystkim, niezależnie od tego, czy się usiadło za kierownicą, czy też na tylnej kanapie, było wygodnie i przestronnie. W małym aucie pasażerowie z tyłu mogą pozwolić sobie na swobodne założenie nogi na nogę. Największym wszakże i miłym zaskoczeniem było wyposażenie samochodu i poziom wykończenia wnętrza. Wszystko co widać w środku jest eleganckie, funkcjonalne i w dobrym gatunku”. Krzysztof Franek, Dziennik Zachodni: „Stilo jest modelem w pełni nowym. Do tego jeszcze ciekawszym, bo dwie jego wersje: 3- i 5-drzwiowa to rzeczywiście dwa inne auta w stylu, charakterze i wymiarach. Wersja 3-drzwiowa ma wyraźnie bardziej sportowy charakter, zaś 5-drzwiową można nawet zaliczyć do subsegmentu pojazdów MPV, czyli bardziej wszechstronnego przeznaczenia niż limuzyny osobowe”. Fiat Stilo pojawi się w Polsce na początku przyszłego roku.

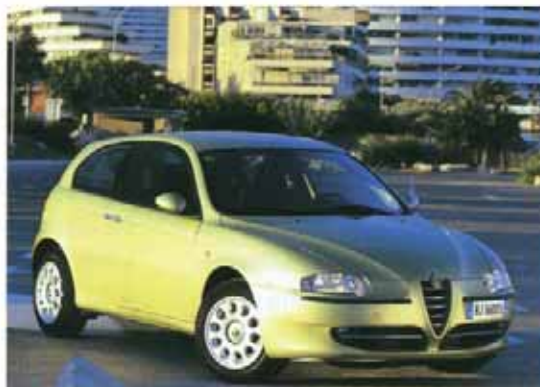


IVECO nagrodzone w Australii

Podczas salonu pojazdów przemysłowych w Brisbane, najważniejsze australijskie czasopisma specjalistyczne przyznały jednemu z pojazdów Iveco nagrodę „Truck of the show 2001”. Nagrodzony pojazd to ostatni flagowiec Iveco Australia - PowerStar 7700. Swoją rynkową sukces model zawdzięcza przede wszystkim walorom jakościowym i niezawodności silnika Cursor 13.

Sprawozdanie semestralne Fiata

Zarząd Fiata Spa przyjął sprawozdanie semestralne Grupy. Łączny wynik sprzedaży wzrósł do ponad 30.500 mln euro (+2,5% w stosunku do pierwszego semestru 2000 r.); wynik operacyjny wyniósł 528 mln euro (+11,2%); zysk netto Grupy osiągnął 383 mln euro wobec 141 mln z 2000 roku; pozycja finansowa netto wykazała na koniec czerwca 5,5 mln euro zadłużenia wobec 6,5 z początku roku obrachunkowego. Rozwój sytuacji w pierwszym półroczu daje nadzieje na osiągnięcie wyniku operacyjnego w wysokości 1,1 miliarda euro i zadłużenia netto w wysokości 3,5 miliarda euro. Dla uzyskania takich wyników potrzebne jest: osiągnięcie pełnej synergii z General Motors i integracji Case i New Holland; pozytywne przyjęcie przez rynek odnowionej gamy wyrobów Fiata Auto, Iveco i CNH; zakończenie procedur związanych z przekazaniem na zewnątrz pewnych działalności, poprawa płynności finansowej/cash flow i utrzymanie kursu na poziomie 0.98 dolara za euro.





1



1. MODELAMI MASERATI DO KOŁA ŚWIATA

Japonia była przedostatnim etapem rajdu dookoła świata pod nazwą „Maserati Endurance 100.000”, w którym udział wzięły dwa modele Maserati coupe” 3200 GT. „Tour Japan 35.000” rozpoczął się w Tokio, a zakończył w Kogoshima. Przy tej okazji w stolicy Japonii zainaugurowano nowy show room marki Maserati i zaprezentowano sportową wersję Assetto Corsa (na zdjęciu).

12 dniowy japoński tour liczący 4500 km i podzielony na 12 etapów, śledziło uważnie 30 dziennikarzy największych japońskich gazet.

2



3



2. SUPER DAILY DLA ANGIELSKIEJ POCZTY

W Wielkiej Brytanii rozpoczęły służbę modele Daily o ładowności 6,5 ton, przeznaczone dla Royal Mail – brytyjskiej poczty. Jest to pierwsza partia z zamówienia obejmującego 52 modele Daily City Camion. Pojazdy służyć będą do codziennego rozwożenia poczty, przemierzają około 32 tysiące kilometrów rocznie, pracując od godz. 6 do 18. Wyposażone są w próg załadunkowy i rozsuwane drzwi boczne. Zasila je silnik diesel o pojemności 2,8 litra Unijet Common Rail z turbosprężarką o zmiennej geometrii, osiągający maksymalną moc 146 koni.

3. PIĘĆ KARETEK POGOTOWIA W PREZENCIE DLA ROSJI

Fiat przekazał rosyjskiemu ministrowi zdrowia, Jurijowi Szewczenko, pięć karetek pogotowia Fiat Ducato. Uroczystość przekazania samochodów odbyła się w Moskwie. Pojazdy wyposażone w najnowocześniejsze i najbardziej skuteczne oprzyrządowanie medyczne, rozpoczęły już swoją służbę w Archangielsku, Murmańsku, Izewsku i Niżnym Nowgorodzie. Na zdjęciu: przekazane rosyjskiemu ministrowi karetki pogotowia Fiat Ducato przed wejściem do centrum kongresowego „Russia”, niedaleko Placu Czerwonego.



4



5



6



4. MAXI PAKOWARKA W TASMANII

Greg McDonad (na zdjęciu) jest rolnikiem pracującym na Tasmanii. Aby sprostać wymaganiom swoich najważniejszych klientów, wyposażył własną firmę w największą w kraju balownicę do słomy: New Holland D1210, która pakuje słomę w 400 kilogramowe paczki. Nowe urządzenie pozwala Graigowi produkować co roku około trzech tysięcy słomianych bali dla Tasmanian Mushrooms in Devenport, firmy produkującej między innymi słomkowe kapelusze. Balownicę do słomy holuje traktor New Holland 8970.

5. AUTOBUS NA METAN NA DRÓGACH NEW DELHI

Ashok Leyland, indyjska firma, w której udziały posiada spółka Iveco, przekazała niedawno urzędowi miasta New Delhi (Indie) 112 autobusów zasilanych metanem. Jest to pierwsza dostawa z zamówienia obejmującego tysiąc sztuk. Autobusy posiadają zasilany gazem naturalnym, silnik Iveco 8060, który jest mniej szkodliwy dla środowiska, bardziej oszczędny i mniej hałaśliwy od dieselowskich. Dzięki temu zamówieniu indyjska spółka znalazła się w gronie największych światowych producentów autobusów na metan.

6. SEICENTO ELETTRA PRZYJAZNE ŚRODOWISKU

Legambiente i Politechnika Mediolańska przyznały Centrum Badawczemu Fiata (CRF) „Nagrodę za nowatorskie rozwiązania przyjazne środowisku 2001” czyli „zaprojektowanie rozwiązań z wykorzystaniem wodoru w baterii Seicento Elettra”. Jest to dotychczas pierwsza i jedyna włoska nagroda przyznawana firmom, które wykazują duże zaangażowanie w pracach nad ekologicznymi rozwiązaniami. Prototyp Seicento Elettra H2 Fuel Cell został opracowany i rozwinięty przez CRF we współpracy z Ministerstwem Środowiska, Enea i CNR.



Chwila
refleksji

Kazimierz Kutz

Zapaść polskiego kina

Ambitne filmy to jedyne kino, jakie naprawdę warto uprawiać.
Ale - niestety - w Polsce nikt do ich powstania nie dopuszcza.
U nas wszystko zeżarła komercja. Zysk przynosi dziś tylko tandeta.

Od ponad roku daremnie walczę o zdobycie niewielkich funduszy na realizację niskobudżetowego filmu. I uważany jestem za człowieka, który „nie chodzi trzeźwo po ziemi”. Moje rozmowy z ewentualnymi producentami były krótkie. Filmy, które w założeniu nie mają być przeznaczone dla masowego widza, nie interesują ich. Dziś producent chce zainwestować olbrzymią sumę w reklamę kasowego filmu tylko po to, by doskonale na nim zarobić. A wiadomo przecież, że mój film nie przyniesie szczególnych profitów. Dlatego już trzy razy musiałem przekładać termin rozpoczęcia zdjęć do mego najnowszego filmu i dziś nadal nie wiem, kiedy zrobimy pierwszy klaps. Być może na wiosnę. Od dawna mam już gotowy scenariusz, ale nie mam za co go zrealizować.

Oczywiście to nieprawda, że w Polsce brakuje scenariuszy. Nie wierzymy, że kiedy Andrzej Wajda zaapelował do społeczeństwa o dobre scenariusze, nie otrzymał ich dlatego, że nikt ich nie potrafi napisać. Dobre scenariusze piszą tylko dobrzy scenarzyści. A tematy leżą u nas na ulicy. Pod tym względem Polska stanowi kocioł nieustannie

gotującej się wody i scenarzyści doskonale o tym wiedzą. Ale wiedzą też o tym, że polskie problemy nie interesują producentów. Piszą więc coraz rzadziej, świadomi, że nikt im za pracę nie zapłaci. Z tego samego powodu nie ma u nas dobrych sztuk teatralnych. Zawodowiec nie ma ochoty pisać do szuflady. Zysk przynosi dziś tylko tandeta. Film, który sprzyja refleksji i objaśnia świat albo stawia pytania, jakie trapią wielu z nas, uważany jest za obrzydliwe staromodne kino.

Tymczasem polski widz nie ma już żadnego dostępu do dobrego światowego kina. Telewizja nie emituje poważniejszych filmów francuskich, czy angielskich. Nie wiemy, co dzieje się w świecie filmu w Rosji, choć powstają tam ciekawe rzeczy. Dlaczego nie wiemy? Dlatego, że nasze kina sprywatyzowano. Prywatni właściciele kin ani myślą o sprowadzeniu filmu, który obejrzy trzydzieści czy trzysta tysięcy widzów. Na tym „kasy” nie zrobią, więc takich prób nawet nie podejmują. Tym większa to szkoda, bo poważniejsze filmy starały się czasem dać widzom odpowiedź na odwieczne pytania, jakie sobie stawia człowiek. Ale pociesza fakt, że ludzie zawsze sobie te pytania stawiają. Teraz będzie im jeszcze trudniej. Najbardziej przeraża mnie właśnie owa dyskryminacja największej mniejszości w Polsce – ludzi, którzy mają tzw. wyższe potrzeby, rozwinięte życie duchowe i potrzebują stawy na miarę swoich potrzeb. Ci ludzie są u nas pogardzani, choć jest ich kilka milionów. Producenci w ogóle się nimi nie interesują. Od dziesięciu lat ta sytuacja narasta, bowiem poziom zdziczenia i zidiocenia całych obszarów naszej kultury fatalnie owocuje. W wyniku komercyjnych przedsięwzięć mamy coraz więcej dzieci, które nawzajem się mor-



Kazimierz Kutz, ur. 1929, reżyser filmowy i teatralny. Do najbardziej znanych jego filmów należą obrazy o tematyce śląskiej, m. in. *Sól ziemi czarnej*, *Perta w koronie*, *Na straży swej stać będą*, *Śmierć jak kromka chleba*.

foto: Jan Zych



fol. Agencja Forum

dują. Od świtu do nocy wychowywane są na telewizyjnych filmach sensacyjnych i co kilkanaście minut oglądają kolejne morderstwo. To dlatego morderstwo staje się dla nich taką samą czynnością jak ukrojenie kromki chleba. Taki jest skutek wyścigu producentów w wyszarpywaniu pieniędzy, gdzie się da – czyli z kina sensacji. Młodzież, jeszcze duchowo niedojrzała, jest najbardziej podatna na wpływy telewizji, w której albo się torturują, albo się mordują. Sfera etyczna w większości filmów tak jest „rozwodniona”, że młodzież często nie ma potem żadnych zasad moralnych. Wzrost przestępczości musiał więc nastąpić. Permanentne oglądanie zabójstw na ekranie tworzy pewne wzorce wewnętrzne i osłabia sferę wrażliwości etycznej. Ale takie efekty oglądania komercyjnych widowisk nikogo przecież – z wyjątkiem socjologów, psychiatrów i psychologów – nie interesują. Niestety, trudno mieć nadzieję, że sytuacja ta się zmieni.

Na Zachodzie – w przeciwieństwie do Polski – państwa nie tylko chronią własną sztukę, ale też potrafią uruchomić dodatkowe źródła, które jej rozwojowi sprzyjają. U nas filmowi komercjaliści podkradają pieniądze nawet z marnego, państwowego budżetu. Artystów, którzy chcieliby poprzez film coś ważnego powiedzieć, nie szanuje się i dlatego się ich nie chroni. Muszą się więc imać innych zawodów, aby żyć. I powoli muszą zapomnieć, że zamierzali robić filmy.

Czy polskie kino umiera? Niestety, tak. Telewizja publiczna – do niedawna będąca głównym źródłem finansowania polskiego kina współczesnego – odmówiła już dalszych wydatków na ten cel, gdy sama wpadła w tarapaty finansowe. To niewiarygodne, ale powracamy do sytuacji z lat powojennych, kiedy nasz film nie istniał. Ale powoli zaczął się rozwijać. Dziś takiej szansy nie ma. ■

Notowała Izabella Bodnar

Jacek Albiński,
fot.: EOS Poland, I. Kaźmierczak

FIAT
NAGRODY FIATa
Działko - Diawa 18 lipiec 2001r.

Pokolenie dialogu

Cztery lata temu wszyscy zmieścili się w Zakładzie Karoserii w Tychach. Później trzeba było szukać coraz większych sal, żeby pomieścić młodych ludzi, dzieci pracowników Grupy Fiat, nagradzanych za bardzo dobre wyniki w nauce.

W tym roku było ich niemal dwustu, a kwota nagród z blisko 300 tys. w roku 1997, urosła do przeszło miliona. Czy pomiędzy uroczystością wręczenia nagród w lipcu, a dniem dzisiejszym, wydarzyło się coś, co mogło spowodować, że straciły aktualność słowa byłego prezesa Fiata Cesare Romitego z roku 1997?: „Oczekujemy od was żywej inteligencji i elastyczności, pozwalających odbierać nowe sygnały i umieć na nie reagować. Oczekujemy (...) otwarcia na świat, umiejętności konfrontacji i gotowości do udziału w grze oraz umiejętności słuchania i prowadzenia dialogu z innymi kulturami”.

Tegoroczna uroczystość odbyła się w Sali Redutowej hotelu „Pod Orłem” w Bielsku-Białej. Nagrody wręczył Dyrektor Personalny Grupy Fiat, Pier Luigi Fattori (na zdjęciu obok).

Mirosław Kwoka, absolwent nauk politycznych Uniwersytetu Śląskiego, doktorant tej uczelni: „Inicjatywa jest godna podziwu, a nagroda dopinguje do pracy. Rodzice są szczęśliwi tym bardziej, że młodsza siostra też otrzymała nagrodę za dyplom licencjacki. Dzisiejszy świat szybko się zmienia i kto się ciągle nie uczy, zostaje outsiderem”.

Maciej Wróbel, licencjat z historii sztuki w Wyższej

Szkole im. Pawła Włodkowica w Płocku. Pieniądze przydadzą się na studia magisterskie w UW. „Nagrody takie są chyba w Polsce czymś bezprecedensowym. To ważna zachęta, tym bardziej, że ktoś oprócz najbliższych docenia nasz wysiłek. Myślę też o studiach podyplomowych z zarządzania”.

Anna Osmulka, licencjat Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej: „Nagroda pomoże mi wyjechać do Paryża. Fiat jest jednym z nielicznych, który inwestuje w młodych ludzi z dyplomami. Myślę o studiach magisterskich, a na razie uczyć się francuskiego i hiszpańskiego”.

Magdalena Tandyrak, anglistka, absolwentka UJ: „Mam kilka alternatywnych scenariuszy. Jeden z nich przewiduje sfinansowanie poważnego, przynajmniej półrocznego kursu językowego w Anglii. Bezinteresowność gestu, jakim jest nagroda musi budzić uznanie”.

Nagrody przyznane zostały w trzech kategoriach: świadectw maturalnych, dyplomów ukończenia studiów wyższych oraz licencjatów i dyplomów inżyniera. Polska grupa była drugą pod względem liczebności, po włoskiej. W tym roku przyznano ogółem 841 nagród w 11 krajach.

Świat się zmienił, ale oczekiwania wobec naszej młodzieży są dziś aktualniejsze, niż kiedykolwiek.



Maturzyści:

Fiat Auto Poland: Caputa Beata; Cierniak Tomasz; Frankiewicz Łukasz; Giemza Paulina; Gregowicz Seweryn; Huńka Łukasz; Kielmas Anna; Kotodziej Edyta; Krysztofiuk Joanna; Marzenta Małgorzata; Nadrowski Paweł; Olejarz Małgorzata; Pudykiewicz Dominik; Ryba Agnieszka; Sewera Marcin; Stępień Sabina; Tomankiewicz Małgorzata. **F. A. Powertrain Polska sp. z o. o.:** Król Marcin; Nieciąg Gabriela; Stańczyk Anna. **Comau Poland sp. z o. o.:** Czajka Agnieszka; Majewska Ewelina; Niedbał Janusz; Jerzy; Oleksy Natalia; Pawluś Mateusz; Pawłowska Anna; Wawrzyczek Wojciech. **Fiat Polska sp. z o. o.:** Arwar Dorota; Dyszlewski Daniel; Gieroń Łukasz; Gwara Tomasz; Śpiewła Patrycjusz; Then Łucja. **Teksid Poland S. A.:** Kaźmierczak Karolina; Plinta Mariusz; Tomiczek Katarzyna. **New Holland Bizon sp. z o. o.:** Dębska Sylwia; Kacprzak Mariola; Wolińska Anna. **Magneti Marelli Poland S. A.:** Kuśmierk Monika; Sowa Anita. **Finice Poland sp. z o. o.** Kukla Anna Maria; Olszewski Marek.

Magistrowie i lekarze:

Fiat Auto Poland: Bobek Monika; Brum Agnieszka; Ćwik Barbara; Dębecka Renata; Dyrłaga Sylwia; Filip Sebastian; Gubała Sławomir; Kajzer Żaneta; Kotek Konrad; Kossakowska Małgorzata; Kubiak Krzysztof; Mroczek Aleksandra; Ombach Natalia; Petryczkiewicz Daniel; Piwko Honorata; Stec Paweł; Stopiński Radosław; Szulc Małgorzata; Szymula Agnieszka; Tandyrak Magdalena; Wykręt Justyna; Ziarkowska Katarzyna; Żołądek Magdalena. **F. A. Power-train Polska sp. z o. o.:** Donocik Jolanta; Goliasz Piotr; Hubczyk Rafał; Konieczny Bożena; Major Renata; Piłsyk Irena; Róg Joanna; Rupik Tomasz; Strugała Joanna; Suder Katarzyna; Wróbel Agnieszka.

Comau Poland sp. z o. o.: Banisz

Katarzyna; Brycz Mariusz; Folga Piotr; Gładka Ewa; Kalisz Beata, Anna; Kanik Piotr; Kupis Iwona; Lewicka Anna; Mazur Adrianna; Mroziński Sebastian; Ryncarz Aneta. **Fiat Polska sp. z o. o.:** Arwar Aleksandra; Grzebielec Anita; Lesiński Marcin; Nida Paweł; Romik Agnieszka; Śpiewak Renata. **Teksid Poland S. A.:** Bojko Joanna; Kaleka Marzena, Anna; Kośmider Marcin; Kubiak Konrad; Martynek Michał; Nowok Alicja; Pisz Jacek; Żuraw Joanna. **New Holland Bizon sp. z o. o.:** Derlukiewicz Marek; Sosińska Iwona; Szydłowska Renata; Szykułska Ewa; Turska Joanna; Winnicki Piotr, Paweł; Ziółkowska Monika. **Magneti Marelli Poland S. A.:** Czech Anita; Jakubiec Grzegorz; Niedokos Magdalena. **Finice Poland sp. z o. o.:** Berezowska Agnieszka; Czembor Katarzyna; Kurek Monika; Nieuważna Iwona. **F. A. Purchasing Polska sp. z o. o.:** Gezler Sylwia; Gońka Karol; Kwoka Mirosław.



Licencjaci i inżynierowie:

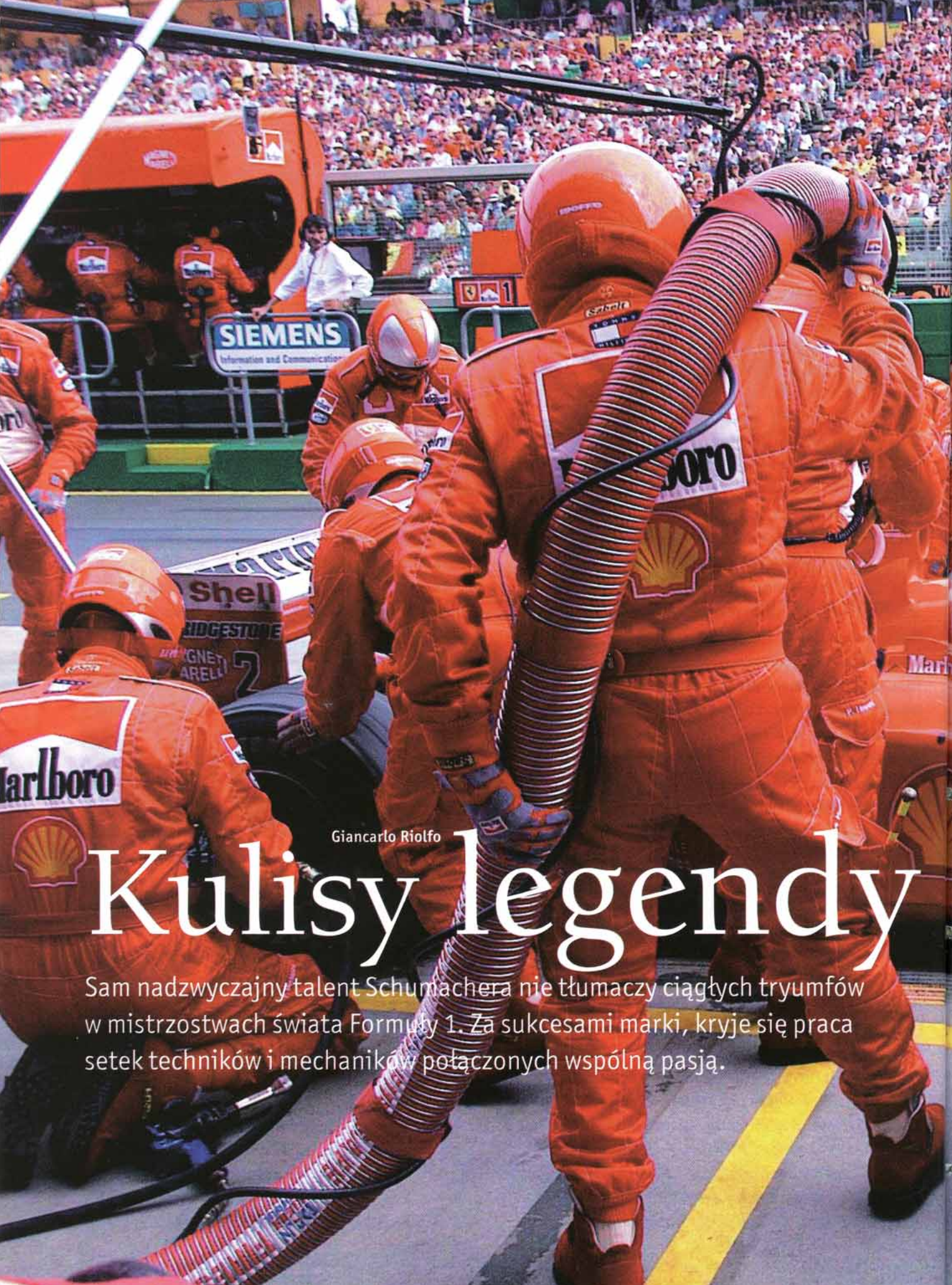
Fiat Auto Poland: Lasek Joanna; Mrozek Anna; Głód Olimpia; Bednarz Katarzyna; Gęga Sylwia; Jakubiec Piotr; Jedynek Tomasz; Kaczanowska Magdalena; Kość Arkadiusz; Krzemień Magdalena; Lis Agnieszka; Lis Katarzyna; Paliga Marzena; Pawlak Marzena; Pudetek Barbara; Rososińska Ewa; Stępień Aleksandra; Walnicka Magdalena; Wołczuk Dorota; Wójcicka Beata. **F. A. Powertrain Polska sp. z o. o.:** Bembenek Agnieszka; Błasiak Małgorzata; Ciżbok Andrzej; Drozd Sylwia; Fiałek Marzena; Jasek Andrzej; Kotowska Patrycja; Krawczyk Apolonia; Kurczewska Agata; Mleczo Konrad; Paszek Adrian; Sendera Monika; Słowiak Katarzyna. **Comau Poland sp. z o. o.:** Gabryś Anna; Jakimiuk Sabina; Jarzyńska Aldona; Jucha Ewelina; Kiraga Ewa; Kopera Marta; Kozak Alina; Sawczuk Łukasz.



Od lewej: Mirosław Kwoka, Magdalena Tandyrak, Anna Osmulka i Maciej Wróbel

Fiat Polska sp. z o. o.: Feleździńska Kamila; Górnik Dariusz; Magrowski Dominik; Malska Justyna; Molińska Agnieszka; Osmulka Anna; Rogóż Alina; Romik Aleksandra; Schramel Teresa.

Teksid Poland S. A.: Bednarczyk Jadwiga; Bednarczyk Małgorzata; Bednarz Katarzyna; Car Leszek; Gabryś Monika; Lebioda Magdalena. **New Holland Bizon sp. z o. o.:** Balcerzak Małgorzata; Cendlewska Iwona; Łąkowska Sylwia; Tarnowska Luiza; Wróbel Maciej. **Magneti Marelli Poland S. A.:** Hacia Marcin; Hilarowicz Magdalena; Humańska Beata; Kocurek Magdalena; Kosmowska-Wojtał Jolanta; Seweryn Agnieszka; Wolczyk Ewa. **Finice Poland sp. z o. o.:** Czeszek Joanna; Hańderek Jolanta; Kucz Robert; Kukla Krzysztof; Stróżyna Agata. **F. A. Purchasing Polska sp. z o. o.:** Dworzycki Konrad; Kotarba Regina; Kowalewska Monika. **Sadī Polska – Agencja Celna sp. z o. o.:** Pollak Przemysław.



Giancarlo Riolfo

Kulisy legendy

Sam nadzwyczajny talent Schumachera nie tłumaczy ciągłych tryumfów w mistrzostwach świata Formuły 1. Za sukcesami marki, kryje się praca setek techników i mechaników połączonych wspólną pasją.



Ferrari i Schumacher. Dzięki niemieckiemu zawodnikowi firma z Maranello odnalazła drogę do sukcesu. Zwycięstwa przychodzą jedne po drugich: w 1999 roku wygrywa mistrzostwa producentów, w 2000 roku ponownie tryumfuje po 21 latach, w mistrzostwach kierowców Formuły 1, a w 2001 jest zwycięzcą całego sezonu, zdobywając Grand Prix zdobytymi jeszcze przed zakończeniem sezonu.

Schumacher, Lauda, Ascari, to kierowcy, którzy tworzyli wielkie chwile w historii „cavallino rampante”. Miłośnicy tego sportu od początku zastanawiają się, czyją zasługą są wygrane zawody. Powtarzają sobie pytanie: w jakim stopniu decyduje o zwycięstwie samochód, a w jakim kierowca? Odpowiedź starego Enzo Ferrari jest iście salomonowa: w 50% zwycięstwo jest zasługą zawodnika, a w 50% samochodu. Chociaż niektórzy gotowi są przysiąc, że w głębi duszy Drake – jak zwano założyciela Ferrari – dobrze wiedział, która połowa ma większe znaczenie. Prawdą jest, że przy obecnym poziomie Formuły 1, i samochód i kierowca muszą dać z siebie wszystko. Nawet największe umiejętności kierowcy nie zastąpią ewentualnych braków samochodu i na odwrót. Przede wszystkim jednak liczy się zespół. I nie jest to tylko puste hasło. Właśnie zespół jest kluczem do zrozumienia sukcesów Ferrari.

Oprócz Michela Schumachera, człowieka, który zdobył więcej tytułów niż ktokolwiek inny, na sukces pracuje zespół złożony z 700 osób pod kierownictwem Jeana Toda. Jednak to nie liczebność zespołu stanowi o przyszłym zwycięstwie, ale organizacja, metoda i przede wszystkim, pasja. Oddziałem silników, w którym pracuje 250 osób, kieruje Paolo Martinelli, natomiast Ross Brawn nadzoruje pracę 350 mechaników zajmujących się podwoziem, konstrukcją oraz samochodami na torze. Za projektowanie jednoosobowych modeli sportowych odpowiedzialny jest południowoafrykański specjalista Rory Byrne, a Marco Fainello prowadzi badania i szuka najnowocześniejszych rozwiązań.

„Samochód Formu-



ly 1 to cudowny kompromis technologii” – mówi Claudio Berro, szef biura prasowego Ferrari. Oznacza to na przykład, że projektant musi umiejętnie pogodzić moc z masą silnika i z zużyciem paliwa. Dodatkowe konie są bezużyteczne, jeżeli potem dziesiętne części sekund zrobione przy każdym okrążeniu, stracimy na dodatkowy „pit stop” dla zatankowania. Nie

mówiąc już o ogólnej równowadze samochodu. Lekcja, której Ferrari nauczyło się na własnych błędach. Lata temu zdecydowano o utworzeniu dwóch oddzielnych ośrodków projektowych. Pierwszy z nich, w Mara-

MARLBORO MAGYAR NAGYDIJ

BUDAPEST 2001



zblżenia Dla fanów zakupy on-line

Kiedy w okresie powojennym Enzo Ferrari rozpoczął produkcję samochodów wyścigowych oraz klasy turystycznej firmowanych swoim nazwiskiem, nie przewidywał z pewnością, że stanie się twórcą mitu. A jednak *cavallino rampante* stał się legendą, wyjątkowym przypadkiem w motoryzacji światowej. Oczywiście, nie brakuje innych producentów odnoszących duże sukcesy na wyścigach i tworzących wspaniałe samochody. Niemniej, żaden z nich nie zdobył takiej popularności jak Ferrari. Żaden nie może pochwalić się tyloma miłośnikami na wszystkich kontynentach.

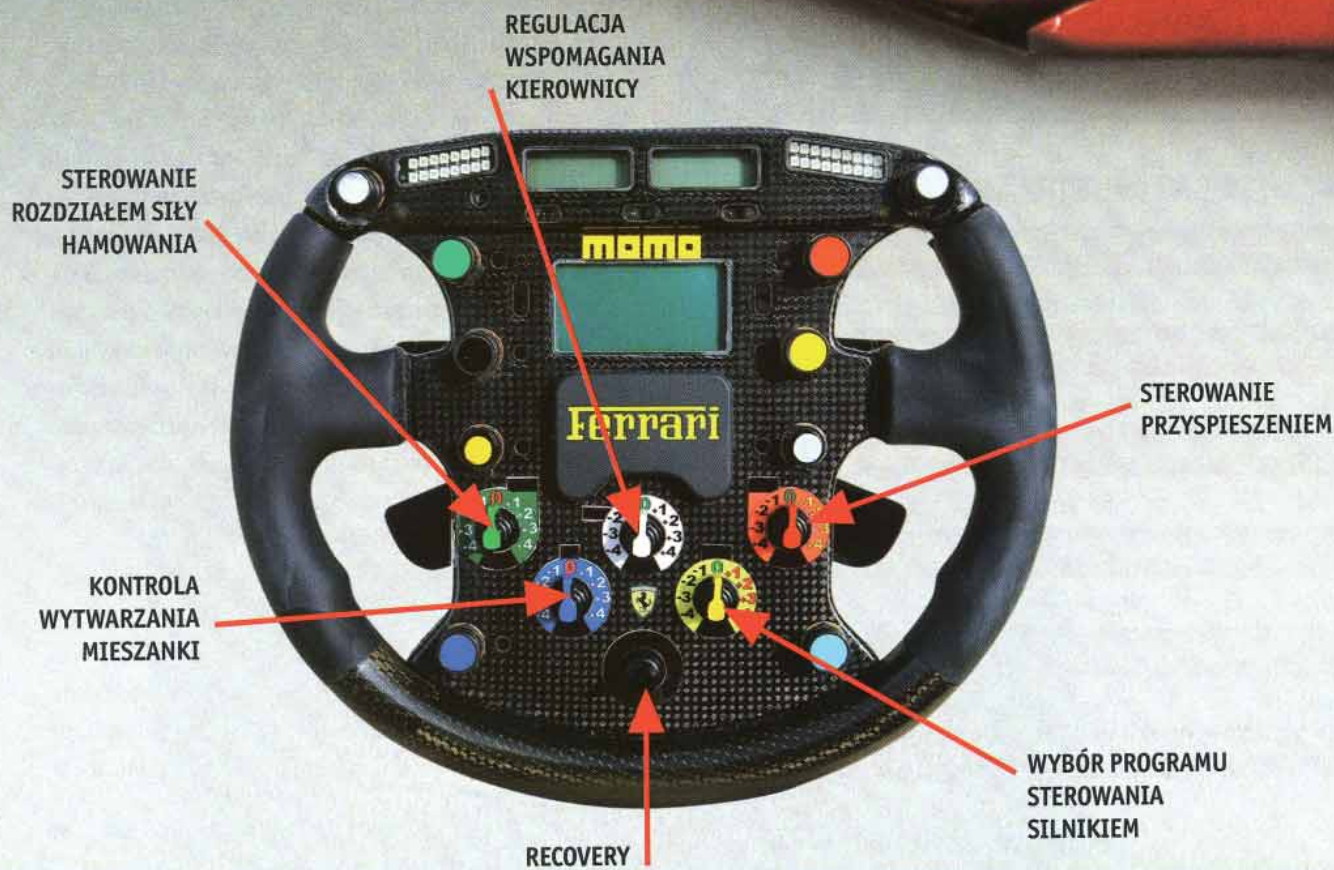
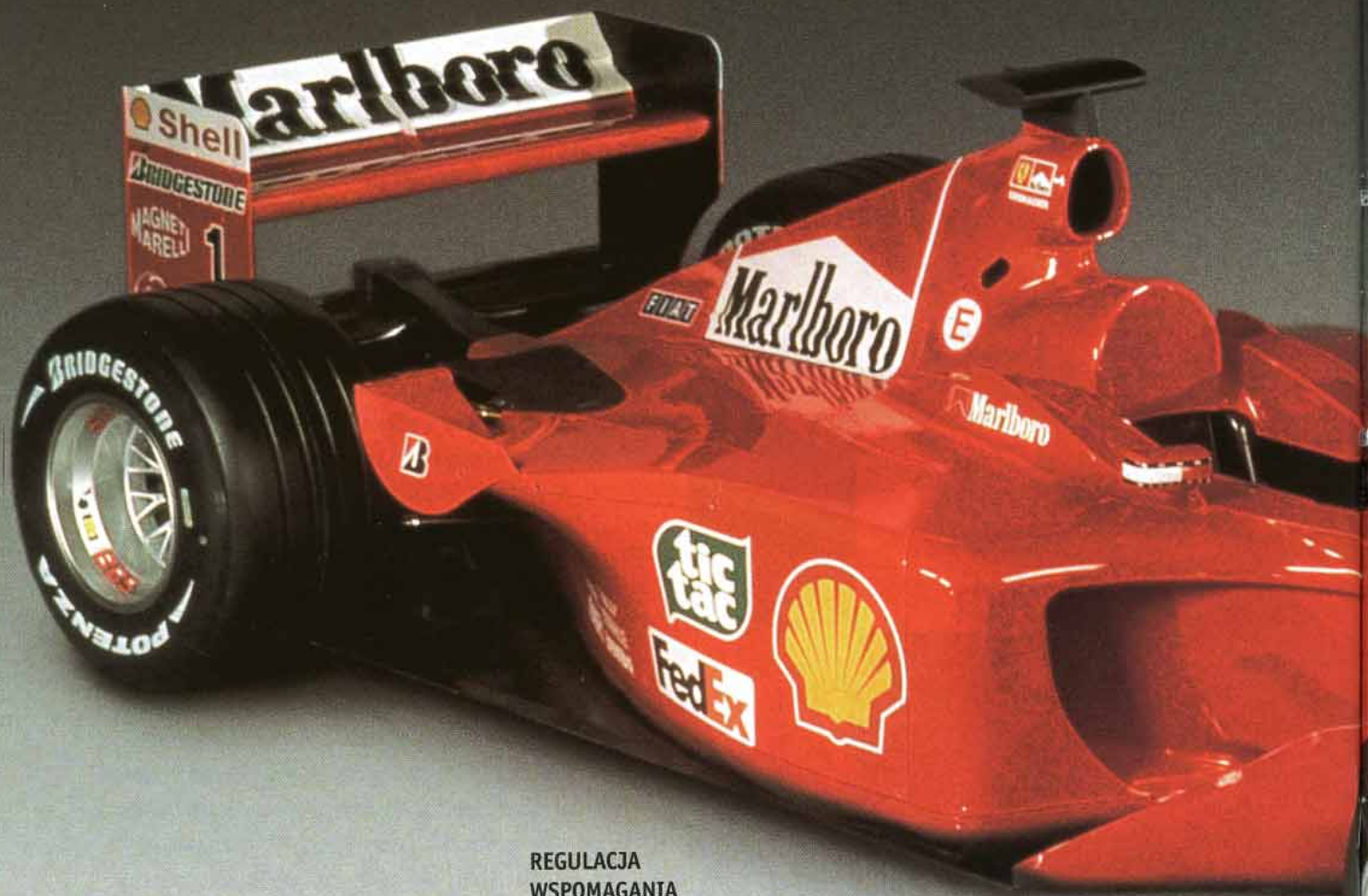
Fanami, którzy poprzez oficjalną stronę internetową marki (www.ferrari.com) mogą teraz zakupić ubrania, pamiątki, książki, prezenty – wszystkie firmowane prestiżowym znakiem Ferrari. Wystarczy kliknąć a w ciągu kilku dni zostanie nam dostarczona do domu paczka z upragnionym zakupem. Za tą pozornie prostą operacją kryje się złożona organizacja, którą kieruje turyńskie przedsiębiorstwo specjalizujące się w e-handlu – Satiz MSX International. W magazynie w Villanova w Asti realizuje zamówienia i przygotowuje wysyłki materiałów reklamowych dla Ferrari i innych znanych marek. Dzięki nowoczesnemu systemowi informatycznemu Satiz jest w stanie przyjąć 3,7 milionów zamówień, powierzając dostawę największym kurierom międzynarodowym: DHL, Federal Express i TNT.

11 RAZY MISTRZAMI ŚWIATA

1952	Alberto Ascari	500 F2
1953	Alberto Ascari	500 F2
1956	Juan Manuel Fangio	D50
1958	Mike Hawthorn	246 F1
1961	Phil Hill	156
1964	John Surtees	158
1975	Niki Lauda	312T
1977	Niki Lauda	312T2
1979	Jody Scheckter	312T4
2000	Michael Schumacher	F1-2000
2001	Michael Schumacher	F2001

nello, specjalizuje się w silnikach, drugim zajmującym się podwoziem, kieruje w Anglii słynny projektant Barnard. Wybór był podyktowany następującym rozumowaniem: nikt nie umie robić lepszych silników od Ferrari, podczas gdy Anglicy cieszą się długą tradycją w projektowaniu podwozi. Pomysł okazał się chybiony. Każda z grup pracowała niezależnie, rezultaty przyniosły rozczarowanie. Pierwszym krokiem Ferrari na drodze do odzyskania utraconej pozycji było przeniesienie działalności do Maranello i postawienie na „ściśłą współpracę”.

Ze wspomnianych 700 osób, 150 towarzyszy kierowcom na wyścigach. Wraz z nimi podróżują trzy samochody (plus jeden rezerwowo), narzędzia, części zamienne. W sumie 35 ton wyposażenia. Transportem ludzi i materiałów Ferrari zajmuje się imponująca sieć logistyczna zorganizowana przez dyrektora ds. sportu, Stefano Domenicali. ►

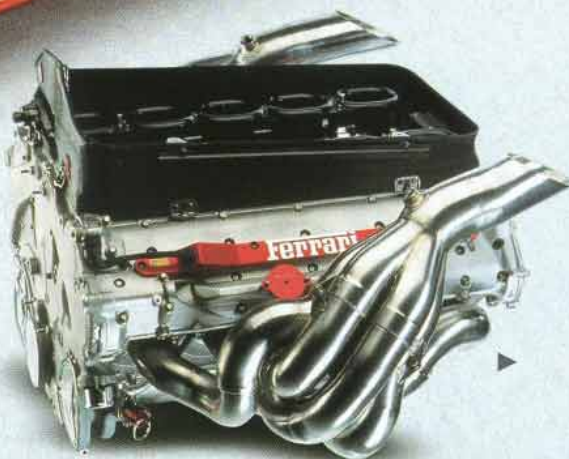





Jeden z olbrzymich wozów kempingowych towarzyszących zespołowi Ferrari. W jego środku znajduje się biuro, w którym technicy opracowują i analizują dane telemetryczne. System satelitarny pozwala na przesyłanie informacji bezpośrednio do Maranello.

Ferrari F2001

- **NADWOZIE:** kompozytowe „plaster miodu” z włókien węglowych
- **ZAWIESZENIA:** niezależne dla każdego z 4 kół
- **HAMULCE:** tarczowe, samochodzące ze spieków węglowych
- **SILNIK:** 3000 typ 050
- **LICZBA CYLINDRÓW:** 10, układ V
- **POJEMNOŚĆ:** 2997 cm³.
- **ROZRZĄD:** 40 zaworów
- **ZASILANIE:** wtrysk elektroniczny Magneti Marelli
- **ZAPŁON:** elektroniczny Magneti Marelli
- **SKRZYNIA BIEGÓW:** półautomatyczna, sterowana sekwencyjnie i kontrolowana elektronicznie
- **NAPĘD:** na tylne koła z mechanizmem różnicowym samoblokującym się
- **MASA SAMOCHODU GOTOWEGO DO JAZDY:** 600 kg z kierowcą



Samochód wyścigowy Ferrari F2001, zwycięzca Formuły 1. Z prawej silnik 10 cylindrowy w układzie V, wielozaworowy, 3 litrowy. Na stronie obok kierownica. Strzałki wskazują kilka sterowników, które pozwalają zmieniać regulację funkcjonowania samochodu.



Podczas mistrzostw o Grand Prix Europy, zostaje wynajęty odrzutowiec linii lotniczych Alitalia. Wylot w czwartek rano z lotniska w Bolonii, powrót w niedzielę późnym wieczorem. Samochody i cały ekwipunek podróżują czterema wielkimi ciężarówkami Iveco. Towarzyszą im kolejne cztery ciężarówki pomocnicze, natomiast w trzech ogromnych wozach kempingowych znajdują się biura, sala gimnastyczna i konferencyjna. W jednym z wozów jest nawet kuchnia (z restauracji o nazwie „Konik”), która potrafi przygotować 200 posiłków dziennie. Kiedy trzeba odbyć podróż międzykontynentalną, samochody i materiały przewożone są transportowcem Jumbo. Dla ułatwienia transportu wprowadzono specjalne kontenery – warsztaty wyposażone we wszystkie potrzebne narzędzia, o rozmiarach standardowych dostosowanych do „palet” Boeinga 747.

Spacer po padoku może zadziwić osoby, które od dawna nie miały do czynienia ze światem Formuły 1. Nie tylko ze względu na zgromadzonych ludzi i środki, ale również ze względu na panującą atmosferę. Stanowiska przypominają salę operacyjną. Wszystko czyste, dokładnie poukładane. Rozmowy z kierowcami nie są już prowadzone za pomocą plansz – zastąpiło je radio. Każdy ze startujących samochodów jest nieprzerwanie monitorowany przez specjalistów. Słowo-klucz to „telemetria”. Podobnie jak w przypadku pocisków i statków kosmicznych, system na pokładzie pojazdu – opracowany przez Magneti Marelli – dokonuje pomiaru 150 parametrów pracy silnika i głównych mechanizmów (hamulce, zawieszenia itd.),

a następnie przekazuje wyniki do stanowisk technicznych. Jeden z wozów kempingowych Ferrari wypełniony jest po brzegi komputerami, które analizują na bieżąco napływające dane. Dzięki temu można decydować o zmianie taktyki albo poradzić kierowcy zmianę regulacji centralki kontroli silnika, karburacji czy korektora siły hamowania. Na dachu wozu zamocowana jest antena satelitarna przekazująca informacje, które gromadzone są w bazie danych.

Podczas gdy część drużyny wyjeżdża na zawody, projektanci pracują już nad dostosowaniem samochodu do toru, na którym rozegra się następny wyścig. Pracują także nad modelem na następny sezon. Dzięki zastosowaniu komputerów i ogromnej ilości danych zebranych na torze wyścigowym, powstają już kolejne „dojrzałe” modele, które – w przeciwieństwie do przeszłości – nie wymagają znaczących zmian w fazie prób technicznych. Fakt ten nie pomniejsza znaczenia testów. Przeciwnie, obok drużyny uczestniczącej w sezonie sportowym o napiętym terminarzu (w tym roku 17 zawodów Grand Prix), Ferrari stworzyło równoległą strukturę właśnie do przeprowadzania prób na swoim torze we Fiorano, w Mugello i na torach, których regulaminy zezwalają zespołowi Ferrari na jazdy próbne. Jest to swego rodzaju „task force”



liczący 60 osób, sześć ciężarówek i jeden wóz kempingowy wyposażony we wszystkie urządzenia stosowane w czasie wyścigów. Jazdy próbne przeprowadza specjalny kierowca Luca Badoer, który wymienia się za kierownicą z Schumacherem i Barrichello.

„Codziennie jesteśmy na torze, od wtorku do soboty, od Nowego Roku do listopada” – powiedział Badoer w Fiorano, siedząc przed talerzem tortellini. Próby rozpoczynają się o dziewiątej rano i trwają do zachodu słońca, z godziną przerwą na obiad. Nawet wielokrotny mistrz Schumacher poddaje się tej rutynie.

„To wielka wygoda, że możemy korzystać z toru we Fiorano, dwa kroki od fabryki w Maranello – mówi Badoer. – To „powolny” tor, bardzo kręty, kiedy więc chcemy spróbować szybszej jazdy, przenosimy się do Mugello”.

Jazdy próbne, mimo że przebiegają poza światłami reflektorów, są bardzo ważne. Luigi Mazzola wiele lat spędził na śledzeniu z bliska wyścigów. Teraz odpowiedzialny jest za zespół zajmujący się testami. Wyjaśnia: „W porównaniu do Grand Prix, stres jest oczywiście mniejszy, ale wysiłek

i poświęcenie takie samo. Dotyczy to również kierowców. Często pokonują trasę pełnego wyścigu, innym razem nawet 500 kilometrów. Próby są bardzo ważne: od testów zależy później większa konkurencyjność naszych samochodów na torach wyścigowych”.

Potwierdza to Claudio Berro.

„Dawniej – zwierza się szef biura prasowego Ferrari – przyjeżdżaliśmy na tor i w trakcie prób trzeba było wprowadzać zmiany w przelozieniach, ustawieniu pojazdu, aerodynamice. Dzisiaj tak się już nie dzieje. To znak, że nasza praca daje wyniki. To samo można powiedzieć o niezawodności: w trakcie całego sezonu nie mieliśmy żadnej awarii silnika. A mówimy o zespołach napędowych osiągających ponad 18 tysięcy obrotów”.

Technicy, mechanicy i kierowcy mówią pomiędzy sobą mieszanką angielskiego, francuskiego i włoskiego. Przy tym samym stole obok Badoera zasiada Masimo Atzeri, inżynier toru oraz Noel Cavey. Ten ostatni, Francuz z Normandii, który przeszedł do Ferrari z Renault Sport sześć lat temu, odpowiedzialny jest za silniki na torze. Jest jedną z osób, które muszą śledzić tak próby, jak i wyścigi. „Kosztuje nas to dużo wysiłku – mówi – ale to wybór życiowy. Nie można wykonywać tego zawodu, jeżeli nie wzbudza w nas pasji”. Pasją zaraził już całą rodzinę Cavey: nie tylko żonę, ale i matkę, która w wieku 74 lat zakochała się w Forumule 1. Nie opuszcza żadnej transmisji telewizyjnej z Grand Prix i oczywiście kibicuje Ferrari.

Zwiastun nowych CZASÓW

Jacek Albiński
foto: Eos Poland

Pomysł, żeby operacje pomocnicze konieczne do funkcjonowania firm, zorganizować w jedną strukturę, jest w globalnej gospodarce stosunkowo nowy. Business Solutions jest jedną z niewielu tego typu spółek na świecie.

Dlaczego Grupa Fiat, zajmująca się działalnością produkcyjną i powszechnie kojarzona z przemysłem, postanowiła w sposób zorganizowany zaistnieć na rynku usług? Carlo Gatto (na zdjęciu obok), dyrektor zarządzający nowego sektora – Business Solutions, wyjaśnia to następująco: „W całym Fiatcie mamy kilka tysięcy osób, które pracują nie tylko przy produkcji samochodów, ciągników, kombajnów, czy samolotów. To armia ludzi zatrudnionych w innych niż produkcja dziedzinach: zarządzania finansami i zasobami ludzkimi, komunikacji, szkolenia, inwestycji oraz zarządzania i obrotu nieruchomościami, obsługi prawnej, operacji celnych, zarządzania ryzykiem gospodarczym, utrzymania ruchu i zakupów oraz szeroko pojętej technologii informatycznej i telekomunikacyjnej. Przy ogromnych zasobach know-how i rozległych kompetencjach pracowników, można było zdecydować się na utworzenie odrębnej spółki, gromadzącej wszystkie te rodzaje działalności.”

Od kilku lat duże grupy przemysłowe, szukają sposobów na zwiększenie konkurencyjności wyrobów obniżając koszty stałe. Jednym z najbardziej rozpowszechnionych, jest wyodrębnianie działalności podstawowej z dużych, wielobranżowych firm i przekazywanie funkcji pomocniczych wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym. W związku z tą tendencją, na początku ubiegłej dekady pojawiły się terminy *core business* i *outsourcing*. Ten ostatni znany jest w spółkach Fiata jako tercjalizacja. Carlo Gatto tak komentuje to zjawisko: „W obliczu rosnącej konkurencji przedsiębiorcy powinni mieć możliwość skoncentrowania się na swej działalności podstawowej. Zarówno w przypadku przedsiębiorstwa już istniejącego, jak i wchodzącego na rynek,

reprezentującego nowy typ gospodarki, szereg czynności można bezpiecznie zlecić podwykonawcom. W rezultacie przedsiębiorstwo stanie się bardziej sprawne, elastyczne, silniejsze i gotowe do przyjęcia wyzwań rynku,



a przede wszystkim będzie mogło zająć się swoją zasadniczą działalnością. I to była kolejna okoliczność sprzyjająca powstaniu Business Solutions. Wytyczono mu cel polegający na osiągnięciu jak najpełniejszego i najbardziej zróżnicowanego profilu usługowego.”

Usługi należą do najrentowniejszych rodzajów działalności i nie wymagają wielkich nakładów kapitałowych. Ten powszechnie znany fakt również był nie bez znaczenia przy tworzeniu Business Solutions. Średnio w przemyśle

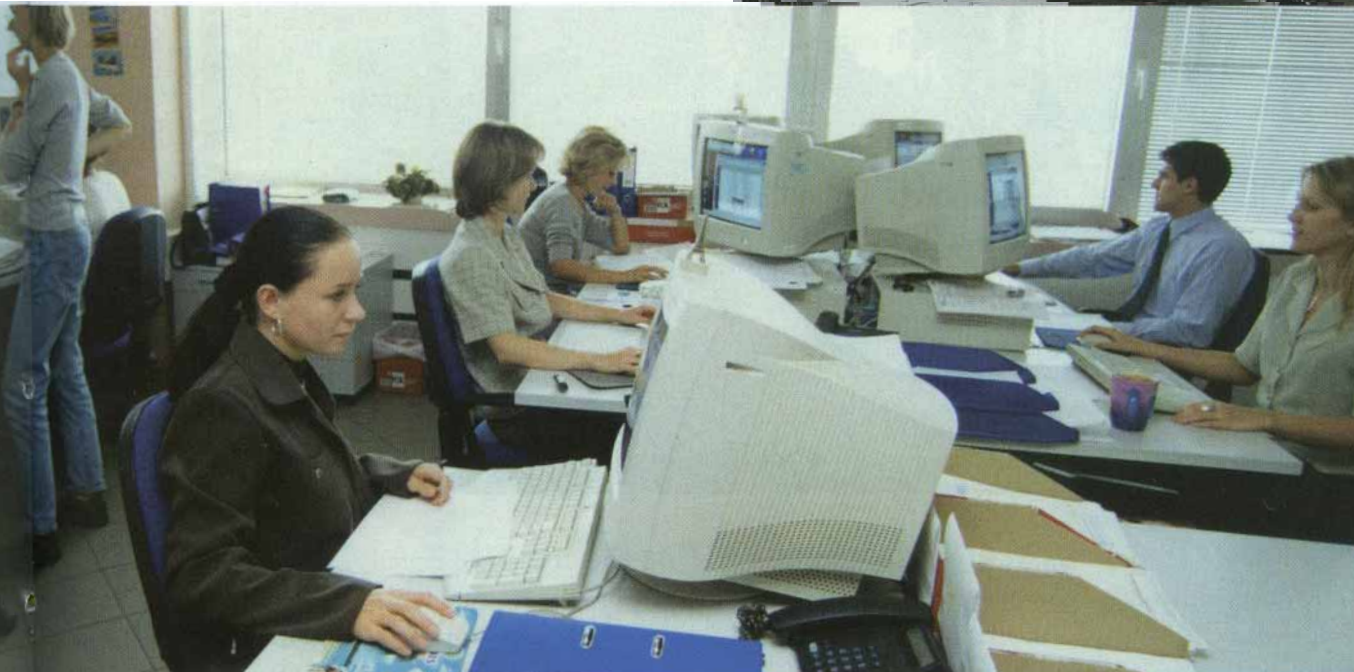
motoryzacyjnym, aby osiągnąć umowny, 100 procentowy poziom efektów, trzeba zaangażować kapitał w wysokości 86 proc. spodziewanych przychodów. W dowolnej dziedzinie usług, udział kapitałowy potrzebny do uzyskania 100 proc przychodów wynosi zaledwie 50 proc. Tak mniej więcej kształtuje się to w USA, gdzie rentowność w przemyśle samochodowym należy do najwyższych na świecie.

Business Solutions powstał w ojczyźnie Fiata, ale szybko rozprzestrzenił się w innych krajach, gdzie tworzą się lokalne spółki sektora. Przypomina to model amerykański od dawna realizowany za Atlantykiem, gdzie bez trudu można znaleźć specjalistyczną firmę gotową zaspokoić nawet bardzo nietypowe potrzeby.

Prognozy światowe dotyczące zwiększenia poziomu usług są dla Business Solutions bardzo optymistyczne. Obroty w tym sektorze sięgają 202 mld dolarów rocznie. Zdaniem analityków, w ciągu kilku następnych lat wzrosną do prawie 530 mld USD. Jeszcze większą dynamikę wzrostu przewiduje się w Europie, co dotyczy również Polski. Poza

ży usług z 1 mld 800 mln euro do trzech miliardów w roku 2003, przy udziale 50 proc. partnerów zewnętrznych. Tak duża ekspansja wymaga stosowania nowoczesnych technologii. „Liczymy na to – mówi Carlo Gatto – że już w roku 2003 co najmniej jedna trzecia naszych usług sprzedawana będzie za pośrednictwem internetu”.

Business Solutions utworzono z 16 spółek zgrupowanych w pięciu business units, które niegdyś istniały osobno w ramach Grupy Fiat, a jeszcze wcześniej były działa-



tym sektor usług, w przeciwieństwie do produkcyjnego, nie podlega tak silnie wahaniom koniunkturalnym.

Doskonale przygotowanie fachowe, logistyczne i organizacyjne, jakim od samego początku charakteryzuje się Business Solutions sprawia, że jego potencjał wykracza daleko poza potrzeby spółek Fiata. Po pierwszych doświadczeniach w ramach koncernu, nastąpi kolejny etap rozwoju, polegający na budowaniu współpracy z przedsiębiorstwami z zewnątrz. Już obecnie planuje się zwiększenie sprzeda-

mi w tradycyjnych strukturach przedsiębiorstw koncernu. Tak powstał sektor zatrudniający obecnie 9 tys. osób. Prowadzi obsługę personalną i placową 240 tys. pracowników, księgową – 2 tys. podmiotów gospodarczych. W zakresie utrzymania ruchu, konserwacji budynków i urządzeń komunalnych zarządza 40 mln. m. kw. powierzchni. Zajmuje się szkoleniem we wszystkich jednostkach organizacyjnych Grupy, zarządzając 70 tysiącami stanowisk komputerowych. ▶

► ISVOR Knowledge System jest firmą szkoleniowo-konsultingową, która na rynek międzynarodowy wnosi wieloletnie doświadczenie ISVOR-u w zakresie doradztwa i szkolenia. Jest częścią dużego obszaru Business Solutions pod nazwą Human Resources Services, zajmującego się usługami w zakresie zasobów ludzkich. Na rynku pracy tymczasowej przejął działalność firmy Worknet, pośredniczącej w wynajdywaniu pracowników potrzebnych na określony czas i zatrudnianych do konkretnych zadań.

Obszar Facility Management zajmują firmy zarządzające nieruchomościami, urządzeniami ekologicznymi i energetycznymi oraz administracją ogólną. W tym obszarze Ingest Segim oferuje klientom kompleksową obsługę nieruchomości cywilnych i przemysłowych. Zajmuje się przeprowadzaniem remontów bieżących i generalnych budynków oraz urządzeń. Działalność spółki IPI polega na za-

kresie rozwiązywania sporów z organami celnymi.

Business Solutions posiada własny portal internetowy Koinet, dysponujący ponad 13 tys. łączami ze stronami internetowymi na całym świecie. Równocześnie rozwijana jest działalność nowej spółki telekomunikacyjnej Atlanet, stosującej nowoczesną, szerokopasmową technologię transmisji IP. Spółka stanowi część konsorcjum, który jest posiadaczem licencji na UMTS.

Oficjalna prezentacja Business Solutions w Polsce odbyła się w lipcu w Bielsku-Białej. Rzeczywistą działalność sektor ten rozpoczął już w ubiegłym

**Gian Nicola Censi, odp. za sektor
Administracja Księgowa i Finanse**



ządzaniu i handlu nieruchomościami przemysłowymi, biurowymi oraz mieszkaniowymi, prowadzeniu kompleksowej obsługi finansowej w zakresie rewaloryzacji inwestycji na rynku nieruchomości, wycenie dóbr, zarządzaniu majątkiem, kupnie i sprzedaży oraz przygotowaniu portfeli dla funduszy ubezpieczeniowych.

GESCO oferuje usługi konsultingowe, realizuje projekty wewnątrz firm jako outsourcing. Prowadzi wszelkie operacje począwszy od księgowania po raporty oraz obsługę fiskalną i prawną.

Dla firm, które utrzymują kontakty z krajami spoza Unii Europejskiej, spółka SADI prowadzi działalność doradczą w operacjach celnych, optymalizuje koszty, opracowuje wytyczne strategii działania, oferując wszelką pomoc w za-

roku. W naszym kraju reprezentowany jest przez spółki zatrudniające blisko 700 osób: BUSINESS SOLUTIONS Polska (487 pracowników), ITS/GSA (66), INGEST SEGIM (92) oraz SADI (40).

Pod względem kompetencyjnym, organizacyjnym i technologicznym, jakość usług oferowanych przez Business Solutions Polska, od początku mieści się w uznanych powszechnie standardach europejskich.

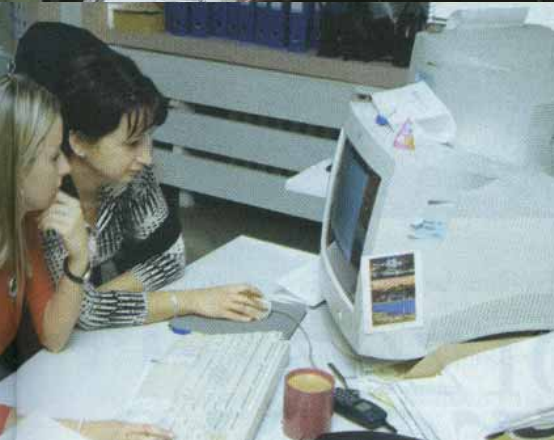
Business Solutions Polska zajmuje się wykonywaniem projektów oraz kompletną obsługą procesów księgowych i finansowych. Ofertę uzupełniają usługi dotyczące sfery podatkowej. BSP dysponuje nowoczesnymi środkami in-



formation technology. Wykonuje również usługi w pełnym zakresie spraw pracowniczych. W sensie funkcjonalnym działalność ta jest częścią obszaru Human Resources Shared Services, którą do momentu powstania BSP zajmowały się w Polsce spółki SedAP i GES. CO.

Business Solutions Polska wykorzystuje profesjonalne systemy informatyczne, umożliwiające pełne dostosowanie poszczególnych aplikacji do indywidualnych potrzeb klientów. W BSP pracuje doświadczony i kompetentny zespół pracowników, gwarantujący wysoką jakość

Jadwiga Lipecka,
odp. za Administrację Personelu i Płace



usług, pełną zgodność z obowiązującymi przepisami oraz ochronę i poufność powierzonych danych. Współpraca z BSP pozwala firmom obniżyć koszty, zwłaszcza wynikające z wprowadzania zmian i modyfikacji, dzięki proporcjonalnemu rozłożeniu ich na wszystkich klientów, co jest ważne w okresach nasilonych zmian w przepisach. Ważna jest również możliwość uzyskania pomocy przy rozwiązy-

waniu indywidualnych problemów kadrowych i płacowych firm, opracowywaniu budżetu, prognoz i symulacji kosztów projektowanych działań, lub zmian płacowych.

ITS-GSA świadczy usługi dla klientów z Grupy Fiat i dostawców, z zakresu przetwarzania danych na serwerach CED, administrowania sieciami LAN i WAN, usług typu poczta elektroniczna, Internet i Intranet, organizacji komputerowych stanowisk pracy. ITS-GSA zajmuje się również projektowaniem i administracją infrastruktury, dostawami i instalacją sprzętu i oprogramowania podstawowego, w tym pakietów biurowych oraz serwisem technicznym hardware'u u klientów. Spółka ma szerokie możliwości i dostęp do najnowocześniejszych technologii i aplikacji informatycznych, współpracując ściśle z włoskimi Global Value Solutions, i Global Value Services (joint-venture Fiat-IBM).

Celem INGEST-SEGIM, jest zapewnienie klientom zintegrowanego zarządzania nieruchomościami, łącznie z usługami pomocniczymi.

SADI oferuje kompleksowy zestaw usług w zakresie doradztwa celnego.

Na polskim rynku Business Solutions jest zwiastunem

nowego rodzaju działalności globalnej firm. Bez głębokich przeobrażeń w wyspecjalizowanych usługach oraz technologiach komunikacyjnych trudno będzie sprostać gwałtownie rosnącej konkurencji w epoce New Economy.

Bardziej dociekliwym Czytelnikom przypominamy artykuł Aleksandra Surdeja „Społeczeństwo w erze zmian” z lipcowego numeru Fiata Wokół Nas (33/2001). ■



Jakość poprzez integrację

Filippo Gallino
foto: Eos Poland

O unifikacji Jednostek Produkcyjnych Montażu, produkcji i planach z nią związanych oraz osiągnięciach w dziedzinie ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy, opowiada dyrektor Zakładu Karoserii w Tychach, Zdzisław Arlet.



dem dyrektora Zdzisława Arleta, który już zadomowił się w Tychach, musieli przyzwyczaić się do tego, że miejsce pracy od domu dzieli czterdzieści kilometrów.

Ponieważ odległość jest niewielka, a dojazdy autobusami dobrze zorganizowane, nikt zbytnio nie narzekał. Niebawem (tak się zawsze mówi, aby podnieść na duchu) zakończą się także korki na trasie z Bielska do Tych, spowodowane robotami drogowymi, wydłużającymi często czas przejazdu do pracy. Doświadczyliśmy tego również i my, docierając do Tych z niemalym opóźnieniem. Gospodarz okazał wyrozumiałość.

„Witam serdecznie. Nareszcie mówi się o Karoserii w Tychach. Dawno nas nie odwiedzaliście” – mówi dyrektor Zdzisław Arlet i dodaje: „Fiat Wokół Nas powinien być mniej wokół nas a bardziej wśród nas i przybliżać czytelnikom rzeczywistość zakładową... Ale może najpierw rozgośćcie się państwo”.

Nieźle, jak na początek. Przyznaję, że dyrektor Arlet ma rację. Dlatego tu właśnie jesteśmy. Pograżamy się w długiej rozmowie na temat nastrojów i oczekiwań „Ludzi Karoserii”.

Produkcję przeniesiono bardzo szybko. Kiedy w Bielsku demontowano linie, w Tychach przygoto-



Dyrektor Zakładu Karoserii w Tychach Zdzisław Arlet

wywano miejsce na ich instalację. „Przeniesienie linii montażowej nie jest w gruncie rzeczy skomplikowaną sprawą. Jeśli weźmie się jednak pod uwagę wszystkie działania i procesy towarzyszące jej funkcjonowaniu, wówczas pojmuje się ogrom pracy podjętej przez naszych pracowników” – wyjaśnia dyrektor Arlet. „Wszystkiego dokonaliśmy sami, naszymi siłami. Niebagatelną rolę ode-

grali szefowie jednostki montażowej w Bielsku, brygadziści, odpowiedzialni za zespoły technologiczne, pracownicy linii, którzy wykazali wiele inicjatywy i elastyczności działania”. Początkowo pracownicy obawiali się, że w nowej rzeczywistości nie odnajdą dotychczasowych warunków pracy, poczynając od najprostszych rzeczy, jak szatnie czy infrastruktura socjalna. Obawy okazały się bezpodstawne. „Przeniesieni pracownicy szybko zorientowali się, że warunki pracy w Tychach są na porównywalnym poziomie, ►

Minęły prawie trzy lata od unifikacji organizacyjnej obu Zakładów Karoserii Fiat Auto Poland i skoncentrowaniu działalności w jednym.

Po zasłużonym przejściu Malucha na emeryturę – przez wielu szczerze opłakiwanym – montowanie w Bielsku-Białej pozostałych samochodów na niewielką skalę nie miało ekonomicznego uzasadnienia. Tym bardziej, że samochody te były i nadal są lakierowane w Tychach.

Najpierw zatem przeniesiono linie montażu Palio Weekend, Sieny i Uno do Tych, później – od 1 września tego roku – połączono dwie Jednostki Produkcyjne Montażu. Pracownicy tych wydziałów, za przykła-

► a nawet wyższym, niż w Bielsku. Zakład w Tychach jest bardziej funkcjonalny, lepiej zaprojektowany w stosunku do bielskiego, którego struktura wymagała już wielu prac adaptacyjnych”.

Na terenie Zakładu w Tychach pracuje około 7.000 osób. Ponad połowa zatrudniona jest w jednostkach produkcyjnych Fiat Auto Poland, pozostała część – w spółkach powstałych w wyniku outsourcing'u. Każdego dnia produkuje się tu ponad tysiąc samochodów. „Obecnie możliwości produkcyjne są wykorzystane w 70%. Pomimo utrzymywania wysokiego poziomu eksportu – co najmniej 80% modeli Sciento eksportowanych jest do całej Europy – spadek popytu na krajowym rynku zmusza nas do ograniczania produkcji samochodów”.

Produkcji w Zakładzie w Tychach towarzyszy silna więź ze środowiskiem. Potwierdza to uzyskany ostatnio Certyfikat ISO 14001. „Zredukowaliśmy o 50% powstawanie szkodliwych odpadów co ma korzystny wpływ na koszty przedsiębiorstwa. Nie zapominajmy, że ochrona środowiska odnosi się zarówno do środowiska naturalnego, jak i środowiska pracy, czyli warunków panujących wewnątrz zakładu. W tym sektorze czeka nas bardzo ważna inicjatyw związana z uzyskaniem certyfikatu ISO 18000 za bezpieczeństwo prewencyjne w pracy”.

Aktualnym zagadnieniem jest wciąż integracja pracowników zakładu. Nie tylko w tym szczególnym okresie tworzenia się więzi z kolegami z Bielska-Białej. Zakład w Tychach wyróżniał się zawsze poszukiwaniem sposobów integrowania pracowników, czy to przez działalność Centrum Kultury i Rekreacji, czy to przez osławiony już konkurs „Poprzez integrację do jakości”, który w tym roku doczekał się czwartej edycji. „Zasługą tego konkursu jest uczulenie całego personelu na wskaźniki jakościowe i rezultaty osiągnięte przez grupy technologiczne. Wygrywa ten zespół, który najdłużej okaże się najbardziej zgrany. Wszyscy jego członkowie spotykają się i świętują zwycięstwo. Oczywiście wraz z osobami towarzyszącymi. Innym pozostaje tylko się przyglądać”. Taka niestety rola spotyka od trzech lat jeden i ten sam zespół technologiczny, który klasyfikuje się zawsze na drugim miejscu, a do zwycięstwa brakuje mu co roku niewiele. „Nie ma mowy o faworyzowaniu kogokolwiek. Nie pozwala na to regulamin” – mówi na zakończenie dyrektor. Jego również, niezależnie od wyniku, każdy zwycięski zespół zaprasza na spotkanie.

ISO 14001 w Tychach

Przygotowania do wprowadzenia Systemu Zarządzania Środowiskowego ISO 14001 rozpoczęto w Zakładzie Karoserii Fiat Auto Poland w Tychach wiosną 2000 roku: „Zaplanowaliśmy, że w przeciągu roku wprowadzimy system i zakończymy certyfikację” – mówi Tadeusz Przybylski, kierownik działu energii i ekologii. Przygotowano szczegółowy plan wdrożenia nowego Systemu Zarządzania Środowiskowego i powołano 23-osobową grupę roboczą. Szkoleniem objęto wszystkich pracowników oraz firmy zewnętrzne pracujące na terenie zakładu.

Bogdan Ślosarczyk, specjalista ds. szkolenia: „Najpierw zorganizowaliśmy zajęcia informacyjne dla 10-osobowego zespołu dyrekcyjnego, następnie dla grupy roboczej, a trochę później szkolenie metodologiczne dla dyfuzorów, którzy z kolei uczyli pozostałych pracowników. Chodziło o to, żeby uczulić pracowników na zagrożenia środowiska i nauczyć ich sposobów zapobiegania tym zagrożeniom”. Jednym z prowadzących szkolenia był Janusz Migalski – odpowiedzialny za metodologię procesu w Jednostce Produkcyjnej Spawalnia: „Nie zawsze zdajemy sobie sprawę, że z zagrożeniami ekologicznymi mamy do czynienia codziennie. Na szkoleniach pracownicy mówili o własnych spostrzeżeniach, niekoniecznie związanych z pracą, zapamiętanych z wakacji czy zaobserwowanych na osiedlach. Zwracaliśmy uwagę, że to pracownik wie najlepiej o wykonywanej przez siebie pracy i związanych z nią zagrożeniach środowiskowych i przede wszystkim jemu należy pomóc, aby skutecznie mógł im przeciwdziałać.”

Specjalistyczne szkolenia poświęcono tzw. identyfikacji aspektów ekologicznych. Zdzisław Jankowski, (kierownik Działu BHP i Ochrony Środowiska FAP) wyjaśnia: „Chodzi o to, żeby wyodrębnić elementy mające bezpośredni wpływ na środowisko, określić ich oddziaływanie, zdefiniować hierarchię ważności, a w końcu opracować Program Środowiskowy zmniejszający negatywne oddziaływanie zakładu na środowisko”. Na pytanie, czy załatwienie tych spraw i uzyskanie certyfikatu pomogło w przezwyciężaniu problemów produkcyjnych, Zdzisław Jankowski odpowiada: „Każdy system zarządzania wprowadza porządek. Wdrożyliśmy już System Zarządzania Jakością ISO 9001, a ten środowiskowy, jest kolejnym etapem porządkowania pracy, organizacji i kształtowania postaw nas wszystkich”. Tadeusz Przybylski dodaje: „Dzięki ISO 14001 uporządkowaliśmy nasze procedury postępowania,



Moment wręczenia certyfikatu

w tym m. in. na wypadek awarii, zagrożenia, czy niebezpieczeństwa, toteż łatwiej zarządza się firmą”.

Przygotowując się do certyfikacji wybrano i uszeregowano

cele środowiskowe. Nie obszło się bez pewnych inwestycji, między innymi związanymi ze zmniejszeniem o 10 % odpadów komunalnych. Wprowadzono segregację odpadów – osobno papier, tworzywa, makulaturę i resztę. Osobno też segreguje się drewno.

Jerzy Kramarczyk (Kierownik Zarządzania Operacyjnego J. P. Montażu i Końcówki) zwraca uwagę na ważne przedsięwzięcia w swoim obszarze: „Zdefiniowaliśmy 423 aspekty środowiskowe – to był kawał roboty. Teraz zmniejszamy zużycie energii elektrycznej o 30 % – przystąpiliśmy do wymiany 186 lamp na energooszczędne. Zaoszczędzimy energię cieplną używaną do celów produkcyjnych. Wosk, którym pokrywamy nadwozia, będziemy ogrzewali za pomocą nowego urządzenia, które pozwoli zaoszczędzić połowę dotychczasowej ilości wosku i prawie 85 %



energii. Przewidujemy, że obecne nakłady zwrócą się przed upływem dwóch lat”.

Lakiernia, jako źródło potencjalnie największego zagrożenie dla środowiska naturalnego, wymaga szczególnej uwagi w planowaniu przedsięwzięć ekologicznych. Zdecydowano, że do najpilniejszych zadań należą: zmniejszenie o 11 % zużycia wody pozbawionej soli mineralnych (tzw. zdejonizowanej) stosowanej do mycia samochodów; zmniejszenie ilości wytwarzanych szlamów polakiernicznych; rozwiązanie problemu zaolejenia wody do płukania karoserii. Jak to się robi, wyjaśnia Adam Mol (odpowiedzialny za metodologię procesu w J. P. Lakiernia): „Usuwamy wodę ze szlamów podekantacyjnych, redukując ich masę o połowę, a następnie spalamy

w spalarni odpadów przemysłowych – docelowo odpad ten będzie gromadzony na zakładowym składowisku odpadów przemysłowych. Olej odzyskany w trakcie recyklingu wody z kąpeli karoserii, będzie przekazywany do utylizacji. To wszystko wiąże się jednak z dużymi nakładami”.

W marcu br. rozpoczęto budowę składowiska na odpady niebezpieczne, gdzie trafi m. in. szlam, o którym mówi Adam Mol. Zdaniem Tadeusza Przybylskiego składowisko wystarczy na około 20 lat: „Mówi się, że inwestowanie w ochronę środowiska nie musi przynosić zwrotów z nakładów finansowych, ale dokonując analizy, wybieraliśmy takie cele, które pogodząby jego ochronę z uzyskaniem efektu ekonomicznego. Przecież jedno drugiemu nie przeszkadza” – kończy szef energii i ekologii w Tychach.

Certyfikat ważny jest trzy lata. W maju przyszłego roku, odbędzie się audyt kontrolny. Obecnie rozpoczęto wdrażanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy zgodnego z normą PN-N-18001, który ściśle wiąże się zarówno z Systemem Zarządzania Środowiskowego jak i Systemem Zarządzania Jakości. (MM)



1. Janusz Migalski
2. Bogdan Ślosarczyk
3. Zdzisław Jankowski
4. Tadeusz Przybylski
5. Jerzy Kramarczyk
6. Adam Mol



Ludzie z montażu

We wrześniu połączono organizacyjnie dwie jednostki produkcyjne montażu w jedną wspólną. Jest to konsekwencja przeniesienia do Tychów linii montażowej Uno, Sieny i Palio.

Grupa pracowników, pod kierownictwem szefa Jednostki Produkcyjnej, Zenona Raczyńskiego, prowadziła wszystkie fazy operacji: od analizy dostarczonych przez technologów informacji technicznych, po szkolenie pracowników linii.

W fabryce efektywnej ważną rolę w fazie szkolenia odgrywają brygadziści, tacy jak Andrzej Nowak i Wojciech Małek, z którymi spotykamy się na linii montażowej. Obaj uczestniczyli w przenoszeniu produkcji, doskonale znają nie tylko poszczególne operacje, ale także instrumenty, narzędzia i sprawdziany. Współpracują z platformą, kontrolą jakości, metodologami, inżynierią produkcji i magazynami materiałów. „Jesteśmy łącznikiem między teorią i praktyką. Jeśli pojawiają się u nas

problemy, których nie możemy sami rozwiązać, powiadamy o tym natychmiast inżynierię produkcji”.

Obydwaj są z Bielska-Białej. Przeniesienie nie stworzyło im szczególnych problemów: „Czujemy się tutaj jak u siebie. Na początku odczuwało się może trochę różnicę między „tymi z Bielska, a tymi z Tychów”. Teraz tego już nie ma. Jest jeden zakład. Codziennie razem pracujemy, nikt się nie pyta czy jesteś z Bielska czy z Tych. Tworzymy całość”.

Szkolenie w Jednostce Produkcyjnej Montażu polega na maksymalnym rozpowszechnianiu wiedzy. Pracownicy linii znają nie tylko swój odcinek, są w stanie pracować na różnych stanowiskach, nawet przechodzić z jednej linii na drugą. Potwierdza to Zenon Raczyński: „W ramach inicjatywy o nazwie „fachowość pracownika”, zorganizowaliśmy szkolenia, mające na celu nauczenie pracowników jak największej ilości operacji. Dzięki temu mamy do dyspozycji dobrze przygotowaną grupę ludzi. Spóźnienie się autobusu czy nieobecność pracownika nie jest dla nas problemem, ponieważ pracownicy mogą się między sobą wymieniać. Opierając się na wąskich spe-



Szef Jednostki Produkcyjnej Montażu Zenon Raczyński



Wszyscy pracownicy linii znają nie tylko swój odcinek, są w stanie pracować na różnych stanowiskach

cializacjach, daleko byśmy nie zaszli. Każdy pracujący na linii zna średnio 30 operacji, brygadziści ponad 1000. Nasze operacje składają się z ponad 30 czynności. Wystarczy pomnożyć, by uświadomić sobie jakie ci ludzie mają umiejętności”.

Zakład w Tychach produkuje i zawsze produkował samochody wysokiej jakości. Potwierdza to ISO oraz wskaźniki statystyczne. Żartobliwie można by powiedzieć, że system jakości opiera się na „bollino azzurro”. Zenon Raczyński tłumaczy nam o co chodzi: „Bollino azzurro funkcjonuje od września. Etykietkę umieszcza się w prawym górnym rogu przedniej szyby samochodu. Przyczepiając etykietkę niebieskiego koła pracownik gwarantuje jakość wyrobu, wyprodukowanego na poszczególnych stanowiskach pracy. Wystawia tak zwane karty interwencji w stosunku do stanowisk poprzedzających jego własne. W ten sposób szybko można dotrzeć do miejsca, w którym wy-

stąpił problem i zorganizować działania naprawcze. Dzięki temu na końcówce kumulowana jest cała wiedza o samochodzie i dlatego właśnie wprowadzona została niebieska etykieta – bollino azzurro. Mobilizuje ona wszystkich pracowników do dbania o dobrą jakość”.

Dla przybliżenia pracownikom zagadnień jakościowych, przedsiębiorstwa stosują różne systemy zarządzania. Konkurs „Jakość poprzez integrację”, o którym mówił nam dyrektor Zdzisław Arlet, to tylko jeden ze stosowanych w Tychach instrumentów. O innym, niedawno wprowadzonym, mówi Zenon Raczyński: „Przewidzieliśmy nagrody i awanse za poszczególne inicjatywy dotyczące jakości procesu. Chodzi o przypadki, w których pracownik proponuje nam rozwiązanie prowadzące do zmian w karcie operacyjnej. Oczywiście chodzi tylko o takie zmiany, które mogą pozytywnie wpłynąć na wskaźniki jakości”.



Wojciech Matek



Andrzej Nowak



Wrastanie w system

Filippo Gallino
foto: Eos Poland

Nie należy inwestować w certyfikat ISO tylko dla poprawy wizerunku firmy. Błędem jest także zdobywanie certyfikatu dlatego, że wymagają go wielcy światowi producenci. Powinno się to robić również dla siebie.

Adriano Fontana zna Grupę Fiat jak własną kieszeń. Pracował tu jego ojciec, teraz pracuje także jego syn. „Po ponad czterdziestu latach kariery, z czego 35 w Grupie Fiat i 21 spędzonych poza granicami Włoch, z satysfakcją mogę powiedzieć, że zaczynałem jako pracownik fizyczny”. Adriano Fontana jest dosyć osobliwym dyrektorem, o czym przekonali się już po kilku miesiącach jego pracownicy. W pewien ciepły i słoneczny dzień prezes Magneti Marelli Poland zjawiał się przed bramą zakładu na motorze, z twarzą ukrytą w kasku. Strażnicy potrzebowali dłuższej chwili, aby go rozpoznać. „Motory to jedna z moich pasji. To wolność i turystyka. Motor zabrałem do Francji, do Argentyny i teraz oczywiście do Polski, czyli wszędzie tam, gdzie w ostatnim czasie pracowałem. Ta pasja zrodziła się w latach mło-

dzieńczych, kiedy w ciągu dnia pracowałem, a wieczorami uczyłem się. Nie mogłem pozwolić sobie na trzczenie czasu jeżdżąc autobusami i tramwajami. Samochód nie był na moją kieszeń, więc zdecydowałem się na motor”.



Adriano Fontana,
prezes spółki Grupy
Magneti Marelli
w Polsce

W Polsce dyrektor Fontana był już w 1992 roku, u zarania działalności Magneti Marelli w naszym kraju. Z przyjemnością tu powrócił, gdyż Polska bardzo mu się podoba. „Tu nic nie jest z góry przesądzone. Wiele rzeczy pozostaje nadal do odkrycia. Polska jest krajem o bogatej historii, jest także szczególnym miejscem w Europie przechodzącym nieustanną transformację. Tu można zaobserwować jeszcze przeobrażającą się rzeczywistość. Przyroda jest przepiękna, a krajobraz jezior i gór widziany z mojej Yamahy Virago 1100, naprawdę fascynujący”.

Wywiad rozpoczął się w sposób niezwykle porywający. O motorach, Ferrari, fotografii, książkach, kuchni i muzyce techno – ostatniej pasji dyrektora Fontana, moglibyśmy rozmawiać jeszcze wiele godzin. Nad wszystkim ciąży jednak ISO, temat pozornie niezbyt łatwy, choć prezes Magneti Marelli, prezentuje go w sposób ciekawy i zajmujący: „Nie należy inwestować w certyfikat ISO tylko dla poprawy wizerunku firmy. Błędem jest także zdobywanie certyfikatu, gdyż wymagają go wielcy światowi producenci. W ten system musi wrosnąć personel wszystkich szczebli, ten system należy nieustannie wdrażać”.

Ujednolicenie norm jakościowych ISO, opracowywanych przez poszczególne kraje, doprowadziło do powstania certyfikacji ISO TS 16949, powszechnie honorowanej przez wszystkich światowych producentów. Dlatego też w 2000 roku Grupa Magneti Marelli zdecydowała właśnie o przystąpieniu do certyfikacji (a w niektórych sytuacjach do potwierdzenia

Międzynarodowe uznanie jedyne certyfikatu ISO TS jest bardzo ważne dla spółki, która posiada w gronie swoich klientów największych światowych producentów samochodowych. „Automotive Lighting Polska w Sosnowcu, która powstała w wyniku joint venture z niemieckim Bosch'em, przeznaczając swoją produkcję w 30% dla Fiata Auto Poland, w 30% dla innych spółek grupy Fiat. Pozostałe 40% odbierają przede wszystkim niemieccy klienci: Volkswagen 17%, Daimler Chrysler 9%, General Motors 4% i inni. 70% naszej produkcji jest eksportowana”.

Spółki Magneti Marelli w Polsce zatrudniają około 1000 pracowników, z czego około 600 właśnie w sosnowieckim Automotive Lighting. Grupa Automotive Lighting, światowy lider w produkcji reflektorów i świateł do pojazdów samochodowych, powstała w wyniku połączenia działalności „lighting” Magneti Marelli i Bosch. Cała produkcja „lighting” w Polsce skoncentrowała się w niedawno poddanym restrukturyzacji zakładzie w Sosnowcu. „Rozwój działalności lighting przynosi Polsce



uzyskanych wcześniej certyfikatów) we wszystkich dziedzinach działalności produkcyjnej w Polsce: Magneti Marelli Exhaust Systems, Magneti Marelli Suspension Systems, Magneti Marelli Thermal Systems i Automotive Lighting.

„Uznaliśmy, że proces certyfikacji tylko umocni naszą pozycję w wyzwaniach stawianych przez jakość. Nasze wysiłki zostały nagrodzone w maju 2001 roku. Miesiąc później uzyskaliśmy certyfikat ISO 14001 dla zakładu w Sosnowcu. Nie można bowiem osiągnąć certyfikatu jakości systemu, jeżeli potem w tym właśnie systemie nie dba się o środowisko”.

jeszcze jedną korzyść – wyjaśnia dyrektor Adriano Fontana. – Proces specjalizacji produkcyjnej nie przewiduje skoncentrowania tu wyłącznie działalności pochodzącej z zakładu Magneti Marelli. Przenosimy do Sosnowca także działalność, która pochodzi częściowo z Włoch a częściowo z Niemiec”. Jest to bardzo istotny fakt świadczący o wielkim uznaniu ze strony dyrekcji generalnej Grupy Magneti Marelli i jej dyrektora pełnomocnego, Domenico Bordone, dla ludzkiego profesjonalizmu i możliwości produkcyjnych tego małego – wielkiego zakładu leżącego w stolicy Zagłębia. ■

Dokąd jedziesz, tatusiu?

Jacek Albiński

Sześć miesięcy mógłby sam wytrzymać, ale nie trzydzieści. Dlatego zdecydował się na wyjazd do Stanów Zjednoczonych z całą rodziną. Buduje tam fabrykę.

Teksid buduje w Stanach Zjednoczonych fabrykę, gdzie będzie się produkowało kadłuby do 3,5-litrowych i 4,2-litrowych silników V6 dla Nissana. Jest to międzynarodowy projekt Teksidu, w którym biorą udział Włosi, Argentyńczycy, Brazylijczycy, Francuzi i Polacy.

Mirosław Foksiński jest inżynierem metalurgiem, absolwentem AGH. Do Teksidu przyszedł zaraz po studiach w Sylwestra 1991 roku.

Po wstępnym stażu nie chciał zostać w biurze technologicznym: „Jestem w końcu inżynierem. Uważałem, że trzeba najpierw trochę powycierać sobą kąty w produkcji, poprzykręcać śrubki, żeby wiedzieć o czym w ogóle się mówi w tej branży. Poza tym praca nie jest dana raz na zawsze, więc sobie pomyślałem, że gdyby mieli zwalniać, to produkcja będzie chyba na końcu. Dzisiaj wiem, że nie ma tutaj takich prostych reguł, a Teksid gwarantuje pracę”.

Dwa lata temu zapytano go, czy byłby gotowy wyjechać na dłużej do pracy za granicę. Półoficjalnie mówiło się o francuskim Cléon ze znaną odlewnią Teksidu, gdzie wcześniej spędził miesiąc. Przedtem zdążył być już kilka razy we Włoszech, a nawet w Japonii. Z Francją uchichło. Potem zaczęło być głośno o Meksyku. Za każdym razem, kiedy młodego inżyniera pytano, czy gotów jest wyjechać, odpowiadał, że ma spakowaną walizkę i może lecieć choćby na drugi dzień. Ale wyjazd do Meksyku to już nie wyprawa za miedzę do Francji czy Włoch, dlatego Mirosław musiał to omówić z żoną. Nie wie czy była zachwycona, ale nie protestowała. Przy jej zarobkach pedagoga, główny ciężar utrzymania rodziny spoczywa na Mirku: „Jeszcze jedna, czy dwie reformy oświaty

i głowa rodziny będzie jej jedynym żywicielem.” – oboje mówią to zupełnie poważnie. Zdecydowali się na wspólny wyjazd z różnych względów. „Kiedy Ola widziała, że się ubieram i wychodzę, na przykład do sklepu, pytała: „a gdzie teraz tatusiu jedziesz?” Gdyby wybrał się sam, firma opłaciłaby przelot w obie strony tylko trzy razy w roku. Sześć miesięcy można by jeszcze samemu wytrzymać, ale trzydzieści? W Stanach ma pracować do końca roku 2003.

Z Meksykiem też nie wyszło. Ostatecznie zdecydowano, że pojedzie do Sylacauga w Alabamie. Powstaje tam nowa odlewnia ciśnieniowa Teksidu obok już istniejącej kokilowej.

Pojechał z żoną, trójką dzieci i kolegą z Teksid Poland, Mirosławem Pawlikiem. Obaj wcześniej byli w Japonii, żeby poznać Nissana w jego ojczyźnie i zobaczyć dla kogo będą w Stanach pracować. W Iwaki, około 200 km na północ od Tokio, powstają korpusy do silników 3,5 l, które będą produkowane w Alabamie. Francuzi z Cléon powiedzieli im, że Iwaki to senne nadmorskie miasteczko, nudne i nieciekawe, wcale niepodobne do znanych z filmów metropolii kraju samurajów. „Na miejscu okazało się, że ma ponad 360 tysięcy mieszkańców, ale wcale nie jest łatwo ich tam znaleźć, bo trzeba wiedzieć gdzie są dzielnice mieszkaniowe, najczęściej schowane w zieleni, niewidoczne dla niewtajemniczonych. Francu-



▲ Pojechali w pięcioro ►



zi przez rok nie mogli ich odszukać, a my już po tygodniu wiedzieliśmy gdzie są”. Szybko oswoili się z japońską egzotyką, nauczyli się ładnie kłaniać i przy powitaniach nie podawać ręki, a także przestrzegać hotelowych instrukcji przeciwpożarowych, zabraniających korzystania z wind podczas trzęsienia ziemi.

Kiedy zaczął pracę w Bielsku, trafił akurat na moment, kiedy przywieźli z Włoch pierwsze roboty odlewnicze. Trzeba było je poznać, żeby po wyjeździe włoskiej ekipy technicznej móc je obsługiwać. „Poszło bardzo dobrze i przez 10 lat nauczyłem się praktycznie wszystkiego o produkcji, a właśnie wiedza praktyczna najbardziej mi się przyda w Sylacauga”.

Mirek dobrze zna angielski i myślał, że trochę go w Japonii doszlifuje: „Jako tako, można tam dogadać się na lotnisku i w kilku innych miejscach, gdzie często bywają cudzoziemcy – to wszystko. Nie wiadomo dlaczego wy-

dawało mi się, że angielski jest tam bardzo popularny, ale okazało się, że to nie Szwecja czy Holandia”.

Pamięta jak z Mirkiem Pawlikiem musieli tłumaczyć, że nie są braćmi, tylko imiona mają takie same, a nazwiska całkiem inne, jednak wykłady na temat zachodniej onomastyki, nie bardzo trafiły gospodarzom do przekonania. Trochę to rozczarowało gościnnych Japończyków, ponieważ lubią rodzinne akcenty w pracy.

W Teksid Poland przy zalewaniu formy, powietrze wypychane jest przez ciekły metal. Japońska technologia, którą będzie stosował nowy zakład w Alabamie, jest inna. Tam podczas wypełniania formy, powietrze zasysane jest przez specjalną pompę obsługiwaną m. in. przez odpowiednie zawory. I właśnie działanie tych zaworów oraz tamtejszą technologię odlewania, poznali polscy inżynierowie.

„Tutaj w Sylacauga na początku trzeba będzie samemu zajmować się niemal wszystkim – odlewaniem i wysyłką próbnych partii. Będą to robili wszyscy, bez względu na specjalizację i stanowisko. Czasem trzeba będzie jechać kilkaset mil, żeby dowieźć próbki odlewów do klientów. Dopiero kiedy produkcja ruszy pełną parą, każdy z nas będzie mógł się zająć swoimi sprawami zawodowymi.”

Syn Jaś niedawno skończył rok, młodsza córka Ola ma 4 lata. Najstarsza 9-letnia Alicja przez następne dwa i pół roku będzie chodzić do amerykańskiej szkoły.

Z pobytom w Stanach Mirosław Foksiński wiąże duże nadzieje i żałuje tylko jednego: „Szkoda, że Jaś pojedzie, wróci i nawet nie będzie wiedział, że był w Ameryce”.



Lorenzo Bortolin

Szlakiem ropy naftowej

W Kamerunie maszyny Fiat Hitachi pracują przy budowie rurociągu naftowego o długości tysiąca kilometrów. Budowane są także drogi, koleje i kanały, co niewątpliwie wpłynie na poprawę życia w tym kraju.

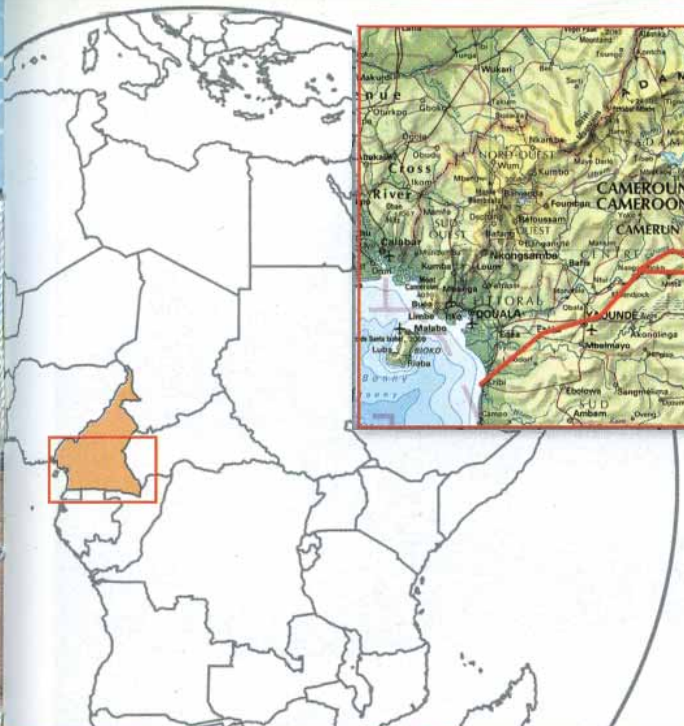
W sercu Afryki, siedemdziesiąt dozerów, ładowarek i koparek marki Fiat Hitachi pracuje przy budowie infrastruktury towarzyszących jednemu z najdłuższych na tym kontynencie rurociągów naftowych. Szlak ropy naftowej długości tysiąca kilometrów, biegnie od Zatoki Gwinejskiej, przez Kamerun, do granicy z Czadem. Przedsięwzięcie, finansowane przez Bank Światowy, jest prawdziwym wyzwaniem dla ludzi i maszyn.

Przygoda rozpoczęła się w 1997 roku, kiedy spółka Sogea-Satom, należąca do francuskiej grupy Vinci Gtm (największej na świecie w sektorze budowlanym, która zatrudnia 115 tys. pracowników i wypracowuje obrót rzędu 16,5 mld. euro), wygrała przetarg na budowę 300 kilometrów dróg w północnym Kamerunie, od Meidougou po

most na rzece M'Bere. Zakres prac obejmuje także realizację dziesięciu obiektów magazynowych, niezbędnych przy budowie rurociągu, który doprowadzać będzie czarne złoto z wież wydobywczych w Doba – w południowym Czadzie – do nadmorskiej miejscowości Kribi. Na mapie projekt przypomina odwróconą literę h. Do jego realizacji potrzeba pracy tysięcy ludzi. W samej Sogea-Satom zaangażowanych jest 1700 inżynierów i pracowników fizycznych. Firma dysponuje urządzeniami i narzędziami wartości ponad 30 mln euro.

„Francuzi stanęli przed alternatywą – wspomina Rino Simoni, odpowiedzialny w Fiat Hitachi za sprzedaż. – Wybrać urządzenia swojego jedyne go dostawcy, czy też zaproponowane przez naszą dyrekcję handlową włoskie ma-





szyny wraz z obsługą techniczną i gwarancją dostępności części zamiennych na miejscu. W końcu wystawili nas na próbę zamawiając 33 pojazdy, wśród nich ładowarki na kołach, dozery i koparki gąsienicowe. Był to sukces przewyższający nasze oczekiwania”.

W międzyczasie pojawiły się pierwsze trudności. Pod koniec 1998 roku, w związku z szeregiem problemów politycznych i finansowych, Sogea-Satom otrzymała polecenie zamknięcia budowy. Wraz z firmą Razel Frerer wygrała następnie przetarg na budowę innej drogi biegnącej niedaleko granicy: 260 kilometrów pomiędzy Bertoua a Garoua Boulai. Przedsięwzięcie finansowane było przez Unię Europejską. Tak więc wszystkie pojazdy Fiat-Hitachi wraz z dodatkową partią zamówioną z myślą o nowej inicjaty-

wie, zostały przeniesione na nowy plac budowy.

W tym czasie, dzięki interwencji Banku Światowego, Kamerun, Czad i przedsiębiorstwa naftowe Esso, Chevron i Petrogas podpisały z Sogea-Satom umowę na wznowienie prac i rozszerzenie infrastruktury na szlaku naftowym. Kontrakt, wyceniany na 164 miliony euro, wymaga specyficznego przeszkolenia miejscowych pracowników, zagwarantowania im bezpieczeństwa i zdrowia oraz odpowiedniej ochrony środowiska. Teraz planuje się również jego wydłużenie o około 60 km w celu pozostawienia nienaruszonych naturalnych rezerwatów z chronionymi gatunkami roślin. Przewidziano też budowę obiektów do recyklingu materiałów zużytych i utylizacji olejów.

Biorąc pod uwagę osiągnięcie doskonałych rezultatów, firma Sogea-Satom zamówiła kolejne 33 maszyny Fiat Hitachi, które pozwolą na zakończenie prac wiosną przyszłego roku. Maszyny i urządzenia zostaną następnie przeniesione na tereny budowy w Gabonie, Gwinei Równikowej, Nigerii po Czad oraz pustynię Mali i wykorzystane do budowy kolejnych dróg, kolei i kanałów.

O powodzeniu przedsięwzięcia decyduje także fakt, że personel odpowiedzialny za prawidłowe funkcjonowanie urządzeń, pozostanie do dyspozycji także po upływie terminu gwarancji. Nie bez znaczenia oczywiście jest niezawodność maszyn i ich charakterystyka techniczna. W Kamerunie warunki klimatyczne są wyjątkowo ciężkie. W Zatoce Gwinejskiej, gdzie panuje wilgotny klimat, często pada deszcz. W pobliżu stolicy Yaounde i dalej, ludzie i maszyny pracują w sercu puszczy równikowej. Bardziej na północ zaczyna się sawanna i masyw górski.

Na obszarze depresji pomiędzy Kamerunem a Czadem, gdzie znajduje się około 400 szybów naftowych, klimat jest subsaharyjski. „Maszyny – mówi Simoni – mają na swoim koncie 6-7 tysięcy roboczogodzin i wszystko zdaje się wskazywać, że popracują jeszcze przez następne kilka tysięcy godzin. Ten sukces daje nam nadzieję na dalsze zamówienia ze strony francuskich firm. Walory techniczne, niezawodność i jakość naszych urządzeń są już powszechnie znane. Tym też tłumaczy się ostatnie dostawy do Argentyny, Wenezueli, Rumunii i Sankt Petersburga. W rosyjskim mieście nasze urządzenia pracują dla jednej z włoskich firm, gdzie – w przeciwieństwie do Kamerunu – temperatura spada często poniżej zera”.





Pięć powodów, aby go kupić

Jacek Albiński
fot: EOS Poland

Handlowanie używanymi samochodami przez długie lata odbywało się poza główną sceną motoryzacyjnej komercji. Dzisiaj jego najbardziej zaawansowaną formą są globalne systemy obrotu samochodami „z drugiej ręki”, zarządzane przez największych producentów.

Kupowanie i sprzedaż używanych samochodów ma w Polsce długą i barwną historię. Jedynym miejscem gdzie można było nimi handlować, była giełda. Potencjalni kupcy i sprzedawcy, niczym dzisiejsi inwestorzy giełdowi, pilnie studiowali w gazetach tabele z notowaniami cen samochodów w poszczególnych miastach. Giełdy były trochę sklepem, trochę jarmarkiem, miejscem towarzyskich spotkań ekspertów motoryzacyjnych. Często przyjeżdżało się tam ze znajomym, albo krewnym, który lepiej wiedział gdzie zajrzeć, żeby ocenić czy samochód wystawiony na sprzedaż z 10 tys. km na liczniku, nie jest przypadkiem wy-

klepanym i odmalowanym starym gratem z dziesięciokrotnie większym przebiegiem. Jednym z osobliwych zjawisk tamtych lat było to, że w Polsce za samochody używane dostawało się więcej, niż za fabrycznie nowe. Kilka udanych transakcji i przekrętów, a zaczynając od sprzedaży malucha, można było w ciągu kilku lat dorobić się porządnego zachodniego wozu i jeszcze zaoszczędzić na kolorowy telewizor.

To są, na szczęście, coraz bardziej odległe dzieje. Giełdami samochodów używanych rządzą już normalne prawa rynkowe, chociaż zawsze pozostaje ryzyko kupienia tam przysłowiowego kota w worku.

Handel pojazdami z drugiej ręki, zjawisko znane we wszystkich krajach od zarania motoryzacji, przez lata odbywał się w cieniu salonów i wystaw. Obecnie jego najbardziej zaawansowaną formą są światowe systemy obrotu używanymi samochodami, zarządzane przez producentów. W Polsce jedynym tego typu ogólnokrajowym systemem jest Autoexpert.

Powstał na zachodzie Europy, jako odpowiedź na wyraźne zapotrzebowanie klientów sieci Fiat Auto na całym kontynencie. Dzisiaj ma charakter globalny, zuniifikowany i dostępny we wszystkich krajach, gdzie sprzedawane są samochody Fiata. System jest wynikiem doświadczeń, na które złożyły się nie tylko praca koncernu i sieci dealerów, ale również firmy Dekra, Towarzystwa Ubezpieczeń Fiat oraz Europassistance 24h.

Czy samochody Autoexpert są w stanie konkurować z giełdami i komisami? Autoeksperti wymieniają co najmniej pięć powodów.

Po pierwsze – polscy klienci mogą wybierać spośród 300 samochodów wszystkich marek, wyselekcjonowanych, po drobiazgowych kontrolach, z certyfikatami. U nas w kraju nie ma drugiej takiej oferty.

Po drugie – renomowane firmy dealerskie dają stuprocentową pewność trafionego zakupu. Nie ma mowy o składakach i naprawianych byle jak samochodach powypadkowych. Nigdzie indziej nie można liczyć na gwarantowane bezpieczeństwo używanego samochodu.

Po trzecie – każdy samochód sprzedawany w systemie Autoexpert ma mniej niż 6 lat i nie więcej niż 120 tys. km przebiegu. Poddawany jest drobiazgowym badaniom technicznym przeprowadzanym przez rzeczoznawcę firmy Dekra i otrzymuje stosowny certyfikat, gwarantujący wysoką jakość. Pojazdy, które uczestniczyły w poważniejszych kolizjach, nie mają szans.

Po czwarte – poszukiwanie samochodu używanego na własną rękę jest czasochłonne i kosztowne. Łatwość, z jaką można go znaleźć przy pomocy Autoexperta, jest niedostępna w żaden inny sposób. Temu, między innymi, służyć ma załączona do obecnego numeru Fiata Wokół Nas, Gazeta Ofertowa Autoexpert. Gorąco zachęcamy do lektury. Można również zaglądnąć na stronę internetową www.fiatautoexpert.pl.

Po piąte – korzyści z zakupu w Autoexpencie, polegają m. in. na możliwości uzyskania kredytu lub leasingu, identycznych jak w przypadku samochodów nowych. Wszystkie transakcje odbywają się na podstawie przejrzystych wycen niezależnej firmy Eurotax.

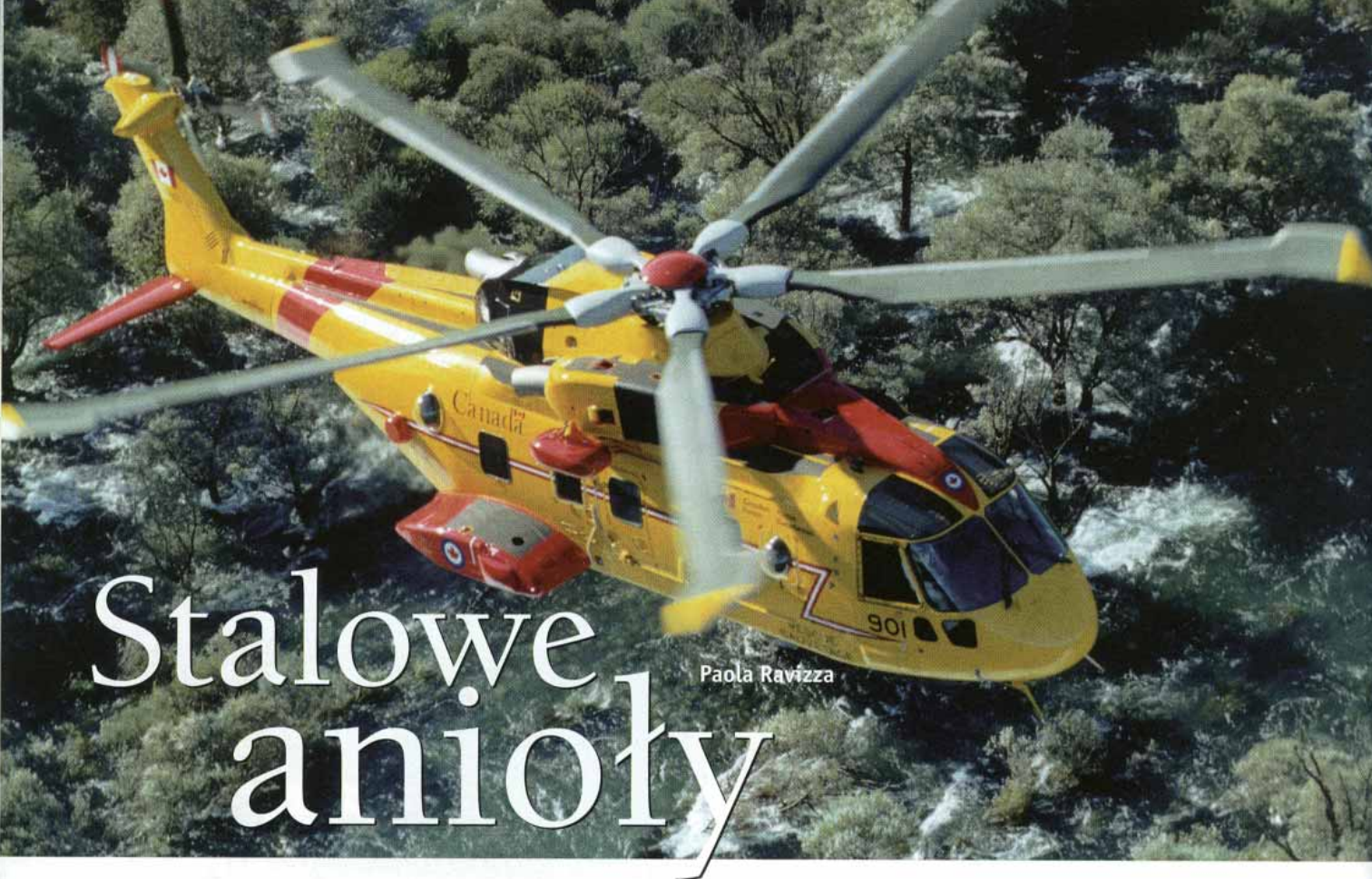
To tak, jakbyś kupował od najlepszego przyjaciela. ■

warto wiedzieć

Autoexpert umożliwiający zakup wysokiej jakości używanego samochodu każdej marki, z gwarancją i Assistance 24h, jest jedynym tego typu systemem w naszym kraju. W ciągu trzech lat działalności, w ramach Autoexperta zakupiono 10 tysięcy używanych samochodów, co dobitnie świadczy o popularności tej formy sprzedaży wśród rodaków. Uroczyste wręczenie kluczyków nabywcy jubileuszowego auta Punto II w kolorze białym, odbyło się 11 września, w warszawskiej Królikarni. Poza dziennikarzami, w wydarzeniu tym uczestniczyli również partnerzy Autoexperta: Dekra Polska - certyfikująca każdy samochód przez rzeczoznawcę i przyznająca mu indywidualne świadectwo jakości, Fiat Towarzy-



stwo Ubezpieczeń - obejmujące samochód Kompleksowym Ubezpieczeniem Komunikacyjnym na preferencyjnych warunkach oraz Europassistance - pakiet usług Assistance 24h, zapewniający bezpłatną pomoc drogową w okresie gwarancji na obszarze całej Europy. Podczas uroczystości zaprezentowano łatwe w użytkowaniu strony internetowe systemu www.fiatautoexpert.pl, informujące o możliwości zakupu, zamiany i sprzedaży samochodu. Strona internetowa zawiera największą na rynku polskim bazę danych samochodów używanych wszystkich marek z opisami, cenami i gwarancją. (MM)



Paola Ravizza

Stalowe anioły

Niosą pomoc potrzebującym, umożliwiają łączność z platformami wiertniczymi, patrolują wybrzeża. Najnowocześniejsze helikoptery, latające od Ameryki po Azję, wyposażone są w silniki spółki FiatAvio.

Japonia, 15 lipca 2000 roku. Wyspę Nijimi dotyka dramatyczne trzęsienie ziemi. Jest 18 rannych, którzy potrzebują natychmiastowej pomocy i przewiezienia do szpitala w Tokio. Rozpoczyna się walka z czasem. Ratunek nadchodzi z powietrza. Ozora Ichigo jest jednym z najnowocześniejszych helikopterów produkowanych przez Agusta Westland: EH101. Wystarczy dwa przeloty z prędkością 300 km/h, aby przewieźć i uratować wszystkich rannych. Tokijska policja helikopter zakupiła kilka miesięcy przed trzęsieniem ziemi. Miał służyć do patrolowania wybrzeży oraz podejmowania zadań specjalnych. EH101, który mierzy nieco powyżej 19 metrów długości, przewozić może do 30 pasażerów oraz trzyosobową obsługę. Zasilany jest trzema silnikami – T700 T6A o mocy 2000 KM każdy, skonstruowanymi przez FiataAvio we współpracy z amerykańskim kolosem General Electric.

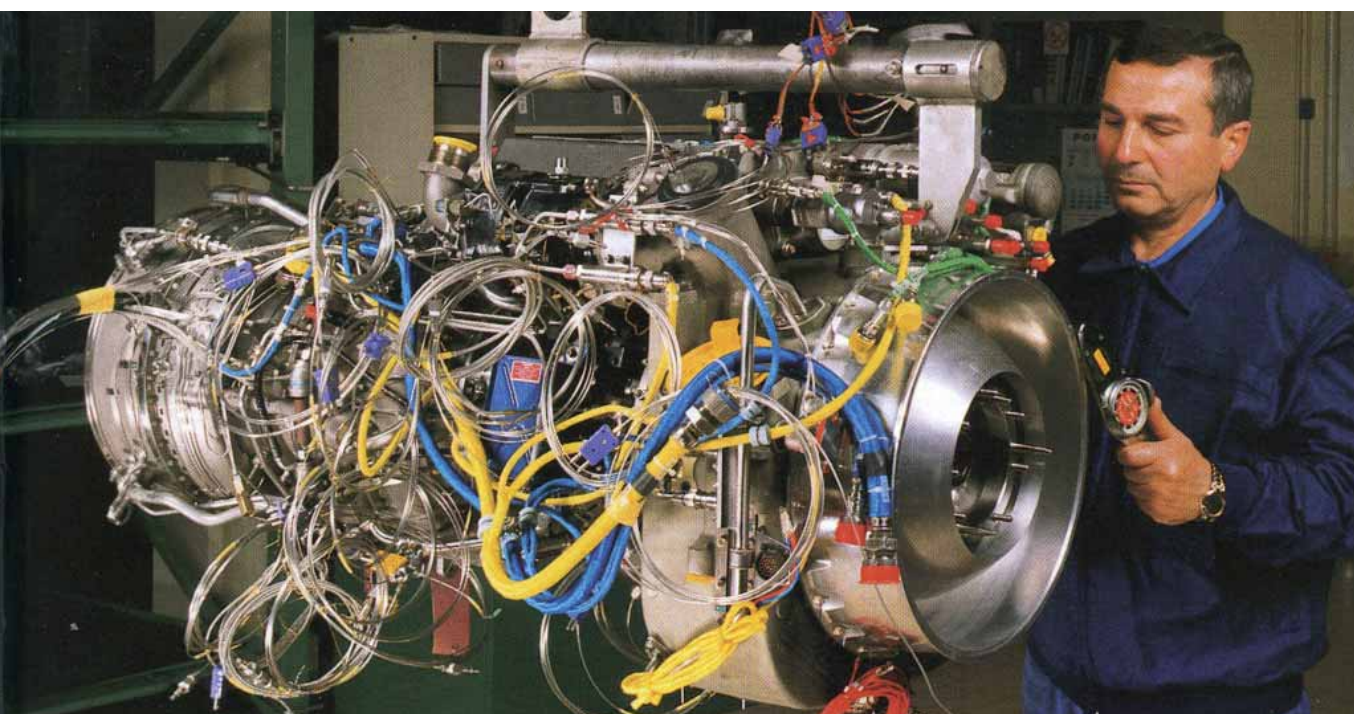
T700-T6A należy do rodziny silników powstałych w latach osiemdziesiątych. Do tej pory sprzedano 11.800 jego egzemplarzy w wersjach cywilnych i wojskowych.

W ostatnich 20 latach ich moc zwiększyła się z 1700 KM do ponad 2000. Obecnie trwają prace nad wersją o mocy 3000 KM.

Osobom żyjącym na platformach naftowych helikopter zapewnia żywność, korespondencję z domu oraz umożliwia powrót na ląd. Firma Sikorsky wylansowała niedawno nowy gigantyczny helikopter S92 do lotów cywilnych i połączeń offshore z platformami wiertniczymi, napędzany silnikami FiatAvio/General Electric. Może on przewozić 19 pasażerów i do 4 ton ładunku, z uwzględnieniem dwóch ton paliwa.

Helikopter początkowo wykorzystywano tylko dla potrzeb wojskowych. Po raz pierwszy posłużyli się nim Niemcy podczas II wojny światowej. Masowe zastosowanie nastąpiło dopiero w wojnie koreańskiej, kiedy służył do przewożenia rannych, jako pierwszy w historii lotnictwa ambulans powietrzny.

Dziś jednym z największych wojskowych helikopterów jest CH53 Super Stallion firmy Sikorsky, użytkowany przez



U góry: specjalista FiatAvio przygotowuje silnik T 700 do testów, potwierdzających jego sprawność.

Poniżej: helikopter EH 101 używany przez tokijską policję (z lewej) i na platformach wiertniczych (po prawej).

Na poprzedniej stronie: helikopter Angusta Westland EH 101 wykorzystywany w akcjach ratowniczych

U. S. Navy i Marines. Ten gigantyczny i wszechstronny śmigłowiec, może poruszać się zarówno nad Saharą, jak i nad morzem arktycznym. Transportuje maksymalnie 55 pasażerów i trzech pilotów lub cztery tony ładunku.

Super Stallon posiada trzy silniki T64, które osiągają łączną moc 13 tysięcy KM – tyle, ile 200 fiatów Punto, a jego napęd skonstruowany został przez Fiata Avio.

Napęd jest najbardziej delikatną i złożoną częścią helikoptera. Wysokoprecyzyjny mechanizm może zredukować obroty z obrotów silnika – 22.000 na obroty wirnika 300. Super Stallon stawia ponadto czoła 12,7 milimetrowym pociskom z karabinu maszynowego i gwarantuje bezpieczne lądowanie. Ale to nie wszystko: wojskowe normy wymagają, aby pojazd działał bez oleju napędowego przez 30 minut.

Napędy do helikopterów (od lat pięćdziesiątych do dziś wyprodukowano ich 2.250) stwarzały zawsze pole do technologicznego popisu. FiatAvio odegrał też pierwszoplanową rolę w dziedzinie produkcji przekładni silników przeznaczonych do samolotów liniowych. Obecnie, z czterech produkowanych przekładni, trzy wytwarza turyńska firma. Dla FiataAvio silniki i przekładnie przeniesienia napędu stanowią obrót rzędu 50 milionów euro, z czego 15 pochodzi z przekładni przeniesienia napędu, a 40 z produkcji silników. Liczba ta wzrośnie, kiedy w 2003 roku produkowany będzie nowy silnik T6E o mocy 2700 KM. ■



Czworonożni atleci

Monica Mazzotto Zunino

Nasi czworonożni przyjaciele wkraczają do świata sportu. Od klasycznych wyścigów psich zaprzęgów – z angielskiego *sleddog*, po trekking; od kolarstwa po pływanie i latanie, stale mnożą się dyscypliny, w których także nasz Burek może spisać się na medal. Jedną z najważniejszych jest bieg przez przeszkody przypominający wyścigi konne.





Jeden z psów podczas zawodów *agility*.
Na poprzedniej stronie: zawody sleddog
Psy rasy alaskan husky

Każdy miesiąc jest napięty. Rezultaty osiągnięte podczas kilkumiesięcznych treningów muszą być powtórzone w ciągu kilku minut. Uszy są gotowe do odebrania sygnału startu, a oczy wpatrzone w najbliższą przeszkodę. Otwiera się bramka i Bell rusza sprintem! Pokonuje pierwsze przeszkody, przedziera się przez plastikową rurę, wbiega na wąską równię, pokonuje kolejne płotki, wspina się na ostatni element toru i wreszcie kończy wyścig. Całe napięcie wywołane zawodami opada, gdy pies i jego właściciel mogą zamanifestować swe uczucia i przywiązanie.

Jak się Państwo zapewne domyślili, Bell ukończyła właśnie wyścigi sprawnościowe, będące we Włoszech najbardziej rozpowszechnionym sportem dla psów. Dyscyplina, powstała w Anglii w latach siedemdziesiątych, nawiązuje do wyścigów konnych z przeszkodami. Uprawia ją we Włoszech 200 tys. psów. Wyczynom czworonogów towarzyszą ich właściciele.

Sergio Ascenzi, oficjalny sędzia i organizator wyścigów

agility, i przede wszystkim właściciel sympatycznej Bell – suczki rasy border, wyjaśnia, że „podstawą tej dyscypliny jest zabawa, istotny element równowagi pomiędzy szkoleniem a rozrywką”. Pies musi pokonać ustalony tor wraz z umieszczonymi nań przeszkodami, popelniając najmniej błędów i przestrzegając ustalonych limitów czasu. Istotne jest doskonałe zgranie z właścicielem. „Dla Bell uczestnictwo w tych zawodach jest prawdziwą przyjemnością – mówi Ascenzi. – Każda bramka, którą napotyka jest dla niej wejściem na plac zabaw: przed każdą z nich zatrzymuje się i czeka z niecierpliwością na sygnał do jej przekroczenia”.

Podczas prób właściciel nigdy nie pozostaje bierny: biegnie koło swojego czworonożnego przyjaciela, dodając mu otuchy, ukierunkowując na przeszkody, poprawiając popelnione błędy. Pies ufa poleceniom i nigdy nie przerywa kontaktu wzrokowego ze swoim instruktorem. „Choć jest to zabawa, szkolenia odbywają się regularnie – podkreśla Ascenzi. – Każdego dnia Bell biega przez 15 minut na ruchomej bieżni, w miarę możliwości zabieram ją tak-

Jeszcze jedno zdjęcie przedstawiające *sleddog*.
W tym sporcie prowadzący sanie
potocznie nazywany jest „*musher*”



że na pływaniu. Ja też muszę zadbać o odpowiednią formę, dlatego też często biegamy razem”.

Jakie psy mogą brać udział w tych dyscyplinach? Teoretycznie wszystkie, choć zależy to też od wyników sportowych, jakie zamierza się osiągnąć. Psy rasy mastif neapolitański ze względu na masywność ciała i cudowną wręcz niezdarność, najprawdopodobniej nigdy nie wygrałyby w tej konkurencji. Jednak niezależnie od tego, byłoby to dla nich przyjemne doświadczenie i zabawa, jak w przypadku wysportowanego border collie. „Zawody same w sobie nie są istotne – mówi Ascenzi. – Często najważniejszym rezultatem jest przyjemne spędzenie dnia z naszym czworonożnym przyjacielem!”.

Lecz wyścigi agility nie są jedyną dyscypliną sportową dla psów. Co roku pojawiają się nowe federacje i nowe oryginalne dyscypliny z ich miłośnikami, ekspertami do spraw żywieniowych, trenerami, patologami sportowymi, rehabilitacją powypadkową. Nie dość na tym – mówi się również o psim dopingiu!

Najstarszą psią dyscypliną jest *sleddog*, czyli wyścigi w zaprzęgu. Dyscyplina ta zrodziła się w krajach północnych – od Alaski po Syberię, gdzie stanowiła jedyny sposób na komunikację i transport.

Psy, od dwóch do ośmiu, zaprzężone są do małych san, którymi kieruje *musher*. Także i w tej dyscyplinie sportowej fundamentalna jest relacja pomiędzy psem a właścicielem. „Jeżeli sanie prowadzi nieznajomy, moje psy posłusznie słuchają wydawanych poleceń – mówi Aldo Doliana – doradca AIM, Associazione Italiana Musher. Lecz jeżeli to ja prowadzę sanie, wówczas między mną a psami rodzi się prawdziwa harmonia. One oddają całą swoją duszę, śledzą uważnie każdy dźwięk mojego głosu, aby poprowadzić mnie tam gdzie zechcę”.

Psy reprezentujące rasy nordyckie, jak siberian husky, alaskan malamute i ostatnio alaskan husky będące krzyżówką psów syberyjskich i greyhound (chartów i sprawnych biegaczy), trenowane są jak prawdziwi atleci. Działalność sportowa rozpoczyna się z chwilą nastania ►

► pierwszych jesiennych chłódów i kończy się wiosną, kiedy wysoka temperatura mogłaby wpłynąć na przesilenie ich organizmu. Jest to pięć lub sześć miesięcy w roku wypełnionych biegami po górach, szczególnym programem żywieniowym i ciężkimi treningami. Mogłyby się one wydawać wręcz nadmierne, ale nie dla tych psów, dla których takie ćwiczenia są czymś naturalnym. „Moje psy – mówi Doliana – jak tylko dostrzegą uprząż, liny, szele, sanki, wpadają w stan wyjątkowej ekscytacji. Dla nich to przyjemność. Wystarczy delikatny sygnał, aby rozpoczęły bieg. Każdy pies w zaprzęgu pełni konkretną rolę, lecz najważniejsza należy do pierwszego. To praw-

jego pana lub panią na nartach.

Istnieją jeszcze dwie inne dyscypliny dla tych, którzy nie lubią niskich temperatur: *dog-trekking* i *ciclo-dog*. Pierwsza to letnia wersja *ski joring*, gdzie pies i właściciel biegną jeden obok drugiego, a w niektórych sytuacjach jeden za drugim, połączeni elastycznym sznurem. Razem pokonują strome zejścia i podejmują ostre wspinaczki pod górę. Druga dyscyplina – *ciclo-dog*, wymaga zręczności i wyjątkowej równowagi, gdyż jeden lub dwa psy przywiązane są do roweru. Niezwykle ważna jest całkowita kontrola właściciela nad psami.

Jeżeli mieszkają Państwo w mieście, daleko od gór i łąk,



Jak trenują psy z zaprzęgów w lecie?

Trójkółowiec i drugorzędna droga wystarczą, by utrzymać czworonożnych przyjaciół w formie

dziwy lider, pewny swojej roli, zdyscyplinowany, wykonujący polecenia bez konieczności odwracania się w stronę pana, bez potrzeby uzyskiwania jakichkolwiek wskazówek i potwierdzeń”.

Jeżeli nie mają Państwo sań i sfory psów, a czworonożny przyjaciel uwielbia śnieg, to najlepszym sportem jest *ski joring*. Zamiast ciągnąć sanie, pies ciągnie swo-

i Burek wychodzi tylko na krótkie i szybkie spacerzy, jednym z rozwiązań może być sala gimnastyczna!

Takie struktury istnieją już w całych Włoszech. Wyspecjalizowany instruktor po przeanalizowaniu problemu jaki dośkwiera pieskowi, opracowuje dla niego odpowiedni program ćwiczeń. A problemy dotyczyć mogą: ociężałości, braku mięśni, problemom powypadkowym, stresom



Także dla Burka pływanie jest przyjemnym zajęciem. W Mediolanie, w Ośrodku dla Miłośników Psów Aldo La Spina, istnieje specjalnie przygotowany basen.

spowodowanym brakiem ruchu. W tej sytuacji nieocenioną rolę pełni ruchoma bieżnia, schody, wiszące mosty, biegi, skoki i poruszanie się po równi pochyłej. Z wyjątkiem siłowni, sale gimnastyczne dla czworonożnych przyjaciół nie różnią się zbytnio od naszych.

Skok do wody

Pływanie jest dobrym ćwiczeniem także dla psa: dlatego więc nie zabracz go na basen?

W Mediolanie w Europejskim Centrum Miłośników Psów Aldo La Spina, istnieje odpowiednio przygotowany basen z wodą o temperaturze 26 stopni, w którym właściciel i pies mogą razem popływać.

„Nasz basen jest najprawdopodobniej jednym z nielicznych, w którym można pobawić się z własnym psem – wyjaśnia La Spina – instruktor, który pomaga w ćwiczeniach z piłką i innymi rekwizytami. Jest to sympatyczny sposób, aby wspólnie spędzić czas i pobawić się

z Burkiem”. Dziesięć minut pływania odpowiada 30 minutom biegu po parku.

„Osoby, które przyprowadzają tu swojego czworonoga mają różne oczekiwania – wyjaśnia La Spina. – Niektóre chcą nauczyć psa pływania, aby móc zabrać go nad morze, inne pragną tylko, aby pies przyzwyczaił się do wody. Pływanie pozwala na prawidłowy rozwój kości. Do nas przychodzą także zwierzęta, które muszą wzmocnić mięśnie i poprawić swój fizyczny wygląd przed wystawami. Jeden ze światowych championów rasy american staffordshire, ćwiczy właśnie w naszym basenie. Przyprowadzane są tu też starsze psy, które uległy wypadkom i muszą odzyskać właściwą kondycję fizyczną. W tych sytuacjach basen przynosi nieocenione korzyści. Woda w basenie unosi czworonoga, którego dodatkowo zaopatrujemy w odpowiednie koła ratunkowe pozwalające psu na wykonywanie takich ćwiczeń w wodzie, które w innych warunkach wymagałyby ogromnego wysiłku i mogłyby wywołać ból”.

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



W balonie czy na lotni. Lot w powietrzu jest przeżyciem, które dzielić możemy z naszym czworonogiem.

Po prawej: suczka Upi i specjalnie dla niej przygotowane szelki. Poniżej – Upi podczas lotu.



Jak widać jest wiele sposobów na spędzenie czasu z psem. „Jedyną granicę wytycza nasza fantazja – żartuje La Spina. Obserwując psy w wodzie przyszło mi na myśl, że można by zorganizować zawody w skokach do wody, dyscyplinę, którą niektórzy uprawiają w sposób naprawdę spektakularny”.

Z Burkiem w przestworzach

Osobą nie pozbawioną granic fantazji jest Gaetano Morazzi. Ma dwie wielkie pasje: suczkę Upi i paralotnię. Gaetano i Upi są nierozłącznymi towarzyszami, zarówno na ziemi, jak i w powietrzu.

„Upi to także nazwa pierwszej lotni, na której razem z moją suczką odbyłem pierwszy lot – wspomina Morazzi z nutką romantyzmu w głosie. Upi ma dziś pięć lat, a sport ten uprawia od co najmniej czterech. Ma na swoim koncie 320 lotów, niektóre nawet dwugodzinne”. Kiedy miała kilka miesięcy, przyzwyczajał ją do sprzętu, nosząc po domu na specjalnych szelkach. Dziś, na trzy loty właściciela, jeden odbywa wspólnie z czworonożnym towarzyszem. „Mam wyrzuty sumienia – wyjaśnia Morazzi – gdy wyjeżdżam sam. Kiedy Upi wyczuwa, że zostanie w domu, a ja przygotowuję mój sprzęt do lotów, staje się bardzo niespokojna i smutna. Jeszcze gorzej jest jeśli zabieram ją ze sobą,

a potem zostaje na ziemi. W chwili startu rzuca się i łapie mnie za łydki. Uwielbia siedzieć na moich kolanach w samochodzie, w biurze czy też podczas lotu. Ponadto wydaje mi się, że cieszy ją oglądanie krajobrazu: bardzo uważnie zwraca uwagę na wszystko, nad czym przelatujemy”.

Upi nie jest jedynym „uskrzydłym” psem. Także Luna uwielbia latanie. Ona jednak ma bardziej komfortowe warunki, gdyż siedzi w koszu balonu.

„Lunę znaleźliśmy porzuconą w porcie w Palermo – mówi Nicole Bonanno – od tej pory staramy się z mężem nie zostawiać jej samej. Dlatego też zaczęliśmy ją zabierać na nasze balonowe wyprawy. Luna zostaje na ziemi tylko kiedy uczestniczymy w zawodach, albo kiedy jest zbyt zimno”. Zawsze należy bowiem uszanować wymogi i potrzeby własnego psa. Także właściciele Luny przekonani są, że wspólna podróż balonem sprawia jej wyjątkową radość. ■

Dwie wyprawy

Jacek Albiński

To miała być podróż do całkiem innych miejsc. Przez Austrię i Alpy do Watykanu i na południe do Pompei. Chciał pojechać do Gibraltaru, cały czas z polską flagą na rowerze. Nie wpuścili go do Europy, to pojechał do Azji.

Nie przypuszczał, że podejmując w 1966 roku krótką pracę „na czarno” u niemieckiego przedsiębiorcy, z powodu stempla z misiem w paszporcie, będzie musiał cztery lata później zawrócić z austriackiej granicy. Wtedy zrezygnował z super wycieczki rowerowej na Półwysep Apeniński, a może dalej. Postanowił sprawdzić się na innej trasie: „Nie chcą mnie wpuścić do Europy, to pojedę do Azji”. Przez Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię dotarł do Stambułu. Wyprawa miała utwierdzić go w przekonaniu, że wytrzyma na siodełku długą drogę przez góry. Przejechał 4200 kilometrów. Na rowerze z 30-kilogramowym obciążeniem pokonywał dziennie od 150 do 200 km i jedyną poważną dolegliwością były bułgarskie upały, przez które miał nogi spalone słońcem.

42-letni Zygmunt Jantosz pracuje w utrzymaniu ruchu mieszalni farb Fiat Auto Poland w Tychach.

Nie jest rowerowym nowicjuszem, ani wyczynowym szaleńcem, ale wie na co go stać. Ma za sobą wiele lat treningów siłowych i wytrzymałościowych, podnosił ciężary, boksował, pływał, biegał, grał w piłkę i przejechał tysiące kilometrów na rowerze. „Sport to bardzo dobry sposób na wszystko, a przede wszystkim na zdrowie. Naprawdę nie pamiętam kiedy ostatnio chorowałem”. Na rowerowe wyprawy często wyrusza z córką Agnieszką. Był z nią na Litwie, Białorusi i we Lwowie. Agnieszka od lat ćwiczy karate i ma już w dorobku drugie kyu. Jest mu przykro, kiedy w siłowni, gdzie systematycznie trenuje, kilkunastolatki po dwóch miesiącach ćwiczeń chcą wyglądać jak kopie

Schwarzeneggera: „Panowie, sterydy to straszne świństwo, pomyślcie – po kilku latach rozsypie wam się wątroba, odepiejecie, nie skończycie żadnej szkoły i będziecie mieli poważne kłopoty z potencją” – niektórzy słuchają i to go cieszy.

W czasie samotnych, niemiłosiernie ciągnących się podróży, w upale, pod wiatr i w zacinającym deszczu, trzeba niebywalej wytrzymałości psychicznej, żeby nie powiedzieć, mam tego wszystkiego dość. Systematyczne uprawianie sportu daje również taką odporność. „Przed granicą turecką spotkałem Pedra, Hiszpana, który był zawodnikiem Ironmena, słynnych morderczych zawodów triathlonowych. Kontuzja kolana wyeliminowała go z biegów, ale wciąż mógł jeździć na rowerze i pływać. Turcy patrzyli na nas jak na ufoludki i w głowie im się nie mogło pomieścić, dlaczego jacyś faceci samotnie wędrują na rowerach po różnych krajach. Jechaliśmy jakiś czas razem, ale w końcu go zgubiłem, bo był dla mnie za wolny” – uśmiecha się skromnie. W Bułgarii, na widok pedałującego pod górę Zygmunta, kierowcy zwalniali, uśmiechali się, wychylali z samochodów i unosili kciuki. „Na 2 tys. metrów nad



Zygmunt Jantosz

poziomem morza miałem w nogach 25 kilometrów ostrego podjazdu, ale widok z tej wysokości wynagrodził mi wszystkie trudy. Czulem się jak na dachu świata chociaż to nie Pamir, a Karpaty, nawiasem mówiąc, zupełnie niedoceniony, piękny zakątek naszego kontynentu.”

Z Tych nad Bosfor jechał 13 dni. Wybrał drogę przez Warnę i Burgas nad Morzem Czarnym, bo bliżej morza ła-



Ponad 42 kilogramowy rower pokonał 4200 km.

twiej znosi się upały. Chciał odwiedzić mauzoleum Władysława Warneńczyka: „Nie zobaczyłem Gibraltaru, skąd w ostatnią podróż wyleciał nasz generał, za to byłem tam, gdzie pięć wieków wcześniej zginął polski król”. Mauzoleum jest bardzo zadbane, położone w malowniczym parku, łatwo tam trafić, bo od rogatek miasta prowadzą drogowskazy. Widać, że jest odwiedzane i otoczone opieką. Był gościem w jednym z bułgarskich prawosławnych monasterów. Mnisi żyją tam skromnie, ale godnie: „Miałem czystą celę, bieżącą wodę, dwie zupy do wyboru i placki kukurydziane. Jak oni tam w górach przetrwali tyle lat i ostrą ateizację?”.

Droga powrotna zabrała mu tylko dziesięć dni, bo chciał jak najszybciej pogratulować Agnieszce zdania matury. Podczas przejazdu przez Węgry na chwilę poczuł się jak w drugiej ojczyźnie, kiedy miła starsza pani policzyła mu za nocleg dwa razy mniej niż zwykle, dowiedziawszy się, że dzia-

Z Tych do Stambułu jechał 13 dni.

dek Zygmunta był Węgrem. Zaintrygowało ją nazwisko.

W Rumunii i Bułgarii widział, że kraje te nie otrząsnęły się jeszcze po realnym socjalizmie. „Omijałem duże miasta, na prowincji jest biednie, ale ludzie bardzo życzliwi i gościnni. Prosty posiłek smakuje wtedy bardziej, niż jakieś wyszukane potrawy – wystarczą pomidory, cebula, bułka z owczym i kozim serem”. Plagą tamtejszych dróg są bezpańskie i na wpół dziczące, głodne psy: „One mają już tak dość tego pieskiego życia, że same rzucają się pod nadjeżdżające samochody. Przed Timisoarą głodny pies pożerał resztki padłego towarzysza, wstrząsający widok. W pierwszym odruchu chciałem to sfotografować. Z niedalekiego przystanku autobusowego bacznie przyglądała się grupa Rumunów, czekając co zrobię. Zrezygnowałem”.

Od czasu niepowodzenia na granicy austriackiej całkiem zmienił plany tamtej niedosłej wyprawy. Teraz trasa znacznie się wydłużyła. Wiodłaby dalej, statkiem przez Morze Śródziemne do Maroka, gdzie można zaliczyć bezdroża Atlasu, a dopiero później przez Gibraltarcę, Portugalię, Hiszpanię i z powrotem przez Pireneje. Na nowej mapie, we Włoszech oprócz Watykanu i Pompei, Zygmunt zaznaczył Piemont z jego stolicą. Nie będzie już miał problemów paszportowych, ale martwi się skąd weźmie na to wszystko pieniądze. Poza tym, potrzebny jest urlop dłuższy niż na wczasy w hotelu z basenem i klimatyzacją: „Tyle razy zastanawiałem się, dlaczego Fiat sponsoruje wszystkie najważniejsze wyścigi kolarskie w Europie”.

A nie, na przykład, turnieje tenisowe lub golfowe. ■



Ryzyko kontrolowane

Pryszczycy, Gąbczasta Encefalopatia Bydła (BSE – zwana chorobą „szalonych krów”) oraz genetycznie modyfikowana żywność nie są problemami zdrowia ludzi i zwierząt, którymi zajmują się wyłącznie lekarze, weterynarzy i genetycy. Choroby zakaźne zwierząt oraz środki potencjalnie szkodliwe dla ludzkiego zdrowia, zawarte w produktach spożywczych, stały się problemem międzynarodowym i znaczącą przeszkodą w rozwoju handlu żywnością.

Przypadki pryszczycy i BSE pokazały, że kwestie bezpieczeństwa żywności przekraczają granice pojedynczych krajów europejskich i wymagają uzgodnionej reakcji na poziomie Unii Europejskiej. Konieczna staje się regulacja całego łańcucha produkcji żywności – od farmy do kuchni. Bez tego niemożliwe jest przywrócenie zaufania konsumenta do spożywanej żywności. Proste zdawałoby się zalecenie, związane jest jednak z szeregiem wymagań.

Po pierwsze: istnieje potrzeba naukowego wyjaśnienia przyczyn chorób zakaźnych oraz opracowania zaleceń dotyczących zapobiegania im oraz ich leczenia. Wiedza ta przekłada się, w przypadku BSE, na konkretne regulacje (jak na przykład dy-



rektywa Komisji Europejskiej, zakazująca karmienia bydła proteinami pochodzącymi z tkanek ssaków).

Po drugie: potrzeba opracować sposoby umożliwiające rolnikom wykrywanie zwierząt podejrzanych o chorobę BSE. Wiąże się to z obowiązkiem zgłaszania takich przypadków, zbierania i opracowywania danych oraz stosowanie odpowiednich technik laboratoryjnych dla potwierdzenia lub wykluczenia choroby.

Po trzecie: stworzenie sieci instytucji specjalizujących się w zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt poprzez przygotowywanie odpowiednich rozporządzeń i nadzorowanie ich stosowania przez producentów żywności.

Po czwarte: konieczne jest prowadzenie kampanii informacyjnej wśród producentów i konsumentów żywności. Jest to niezwykle ważne ze względu na trudności, na które napotyka-

my w zrozumieniu zagrożenia ze strony zjawisk opisywanych językiem technicznym (określenie Gąbczasta Encefalopatia Bydła nie brzmiałoby dla nas strasznie, gdyby nie przekładane było na potoczną nazwę „choroby szalonych krów”). Reakcje ludzi są podatne na wywoływane przez media lęki i rozbudzany przez nie strach. Dlatego reagują oni przesadną ostrożnością („wcale nie jem wołowiny”), albo obojętnością i nie podejmują prostych i mało kosztownych działań profilaktycznych w rodzaju mycia owoców przed spożyciem.

Po piąte: kwestia poziomu ryzyka, przed którym władze publiczne chcą chronić poszczególnych konsumentów. Jest to sprawa zachowania minimalnego poziomu wolności konsumenta a zarazem kosztów pomniejszania ryzyka ponoszonego przez budżet państwa i całe społeczeństwo.

Na ogół koszty szybko rosną w miarę dążenia do coraz większego ograniczenia ryzyka. Za zmniejszenie ryzyka płacimy indywidualnie i jako zbiorowość, gdy nasi polityczni reprezentanci (posłowie i rząd) podejmują decyzje o tym, ile środków publicznych przeznaczyć na walkę z zagrożeniem.

Po szóste: kwestia politycznych decyzji o stopniu kompensacji strat poniesionych przez producentów żywności na skutek nagłej zmiany preferencji żywnościowych wywoła-

akcję Wielkiej Brytanii na zakaz importu wołowiny wprowadzony na szczeblu Unii Europejskiej czy też wypowiedzi polskich rolników, gdy ta sama Unia Europejska uznała Polskę, Czechy i inne kraje kandydujące do UE za obszary zagrożone występowaniem choroby BSE. Polityczne animozje pogłębia także fakt, iż zakazy czy ograniczenia importu żywności z jakiegoś kraju mogą wynikać z chęci uprzywilejowania własnych producentów rolnych.

cych reguł takich jak dyrektywy zakazujące żywienia bydła proteinami pochodzącymi z tkanek ssaków, czy określające zasady nadzoru epidemiologicznego w przypadku BSE. Wzajemne uznawanie procedur i certyfikatów potwierdzających bezpieczeństwo żywności jest uzupełnieniem praktyki harmonizacji regulacji, gdy ta ostatnia jest niepraktyczna lub zbyt czasochłonna. Obie te formy opierają się zarówno o rosnące międzynarodowe podobieństwo upodobań konsumenci-
kich i zaufanie do procedur strzegących bezpieczeństwa żywności i obowiązujących w innych krajach sposobów ich egzekwowania.

Sprawą bezpieczeństwa żywności zajmuje się Główny Inspektorat Weterynarii i szesnaście inspektoratów wojewódzkich. Już w 1997 roku BSE została zaliczona w Polsce do chorób zwalczanych „z urzędu”. Polska stosuje się do wymienionych wcześniej dyrektyw UE. W 1998 roku i w latach następnych wprowadzono okresowe zakazy importu wołowiny z różnych krajów, a przestrzeganie tych zakazów kontrolowane było przez graniczne inspektoraty weterynarii. Do tej pory nie odnotowano w Polsce zachorowań bydła na BSE.

Pryszczycza i BSE stały się testem zdolności do międzynarodowej współpracy w przeciwdziałaniu przenoszeniu się chorób zakaźnych poprzez granice. W Europie współpraca ta jest ułatwiona: istnieje przecież i działa struktura ponadnarodowa o nazwie Unia Europejska. Jutro jednak pojawić się mogą, nieznane dotąd choroby, przynieszone z innych obszarów świata. Dlatego wszystkie kraje muszą współpracować ze sobą w przekonaniu, że warunkiem bezpieczeństwa publicznego jest zdrowa żywność. ■



nych lękiem przed skutkami spożycia danego typu żywności (w przypadku BSE – wołowiny). Rolnicy i inni producenci żywności oczekują zwrotu części poniesionych strat i pomocy finansowej w dostosowaniu sposobów produkcji do nowych wymagań. Sytuacja ekonomiczna producentów wołowiny staje się nie tylko wewnętrznym problemem politycznym, ale i problemem polityki międzynarodowej, gdy regulacje przyjmowane w jednym kraju, są postrzegane jako działania wymierzone w hodowców innego kraju. Wystarczy przypomnieć sobie re-

Bez ścisłej międzynarodowej współpracy handel żywnością skazany jest na okresowe zaburzenia pod wpływem lęków mających rzeczywiste uzasadnienie lub wynikających z celowo fabrykowanych informacji. Współpraca ta może przybrać, i przybiera, dwie uzupełniające się formy: harmonizacji reguł rządzących polityką bezpieczeństwa żywności i praktyki wzajemnego uznawania wewnętrznych regulacji. Obie te formy występują w działaniach Unii Europejskiej. Z jednej strony dąży ona do wypracowania powszechnie obowiązują-



Różne drogi życia

Roma Ligocka „Dziewczynka w czerwonym płaszczku”. Wspomnieniowa książka Ligockiej to jedna z najgłośniejszych pozycji wydawniczych ostatnich miesięcy. Autorka, która doświadczyła piekła Holocaustu, we wstrząsający sposób opowiada o wojennych ranach, które na zawsze zmieniły jej psychikę.

Pierwsza część historii Romy Ligockiej (kuzynki Romana Polańskiego i Ryszarda Horowitz) dotyczy czasów, kiedy jako mała dziewczynka przebywała w getcie, a po jego likwidacji ukrywała się u przygodnie spotkanych ludzi. Druga natomiast jest

bardzo ciekawym komentarzem do powojennej odbudowy z ruin, zarówno miast jak i mentalności ludzkich. Autorka przebywa od wielu lat za granicą, gdzie jest cenionym scenografem. Książka stała się dużym sukcesem wydawniczym także w innych krajach Europy, a Hollywood wykupiło już prawa do sfilmowania losów autorki.

Roma Ligocka: *Dziewczynka w czerwonym płaszczku*. Znak. Kraków 2001.

Joyce Carol Oates „Amerykańskie apetyty”. Kolejna pozycja obalająca mit „american dream”. Spokojna, na pierwszy rzut oka idealna rodzina, nagle przeżywa tragedię, która demaskuje hipokryzję kryjącą się w pozornie doskonałym stadle rodzinnym. Pisarka operuje wyszukany rodzajem ironii, traktuje jednak swych bohaterów raczej ze współczuciem niż z wyższością. Głównym atutem książki jest świetnie dawkowane napięcie psychologiczne i doskonale zarysowany dramatyzm. Mimo niezwyklego zachowania, główne postaci bliskie są „normalnym” ludziom – przeżywają rozterki emocjonalne, mają swoje słabości i nałogi. Tytuł jest nawiązaniem do książki kucharskiej pisanej przez bohaterkę, która

to książka ma stanowić przekrój kulinarnych przyzwyczajeń Amerykanów różnych stanów. Zamiast potraw Joyce Carol Oates zaserwowała nam przegląd członków intelektualnej socjety Stanów Zjednoczonych.

Joyce Carol Oates: *Amerykańskie apetyty*. Znak. Kraków 2001.

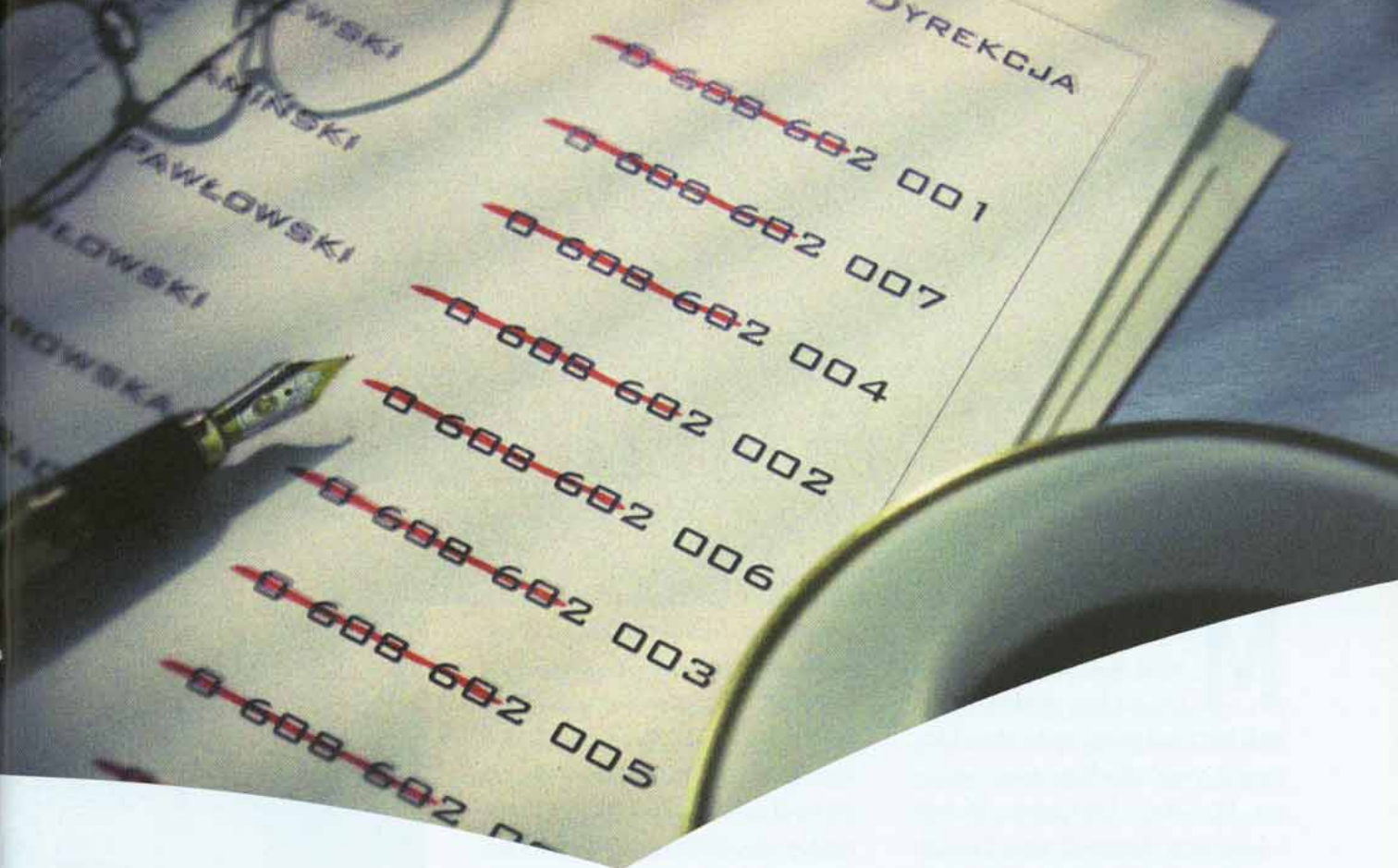
Manuela Gretkowska „Polka”. Tytułowa „Polka” dwuznacznie odnosi się do oczekiwanej córki Manuely – będzie obywatelką Polski o wdzięcznym imieniu „Pola”. Książka Gretkowskiej jest zapisem, a właściwie

dziennikiem intymnym prowadzonym przez cały okres ciąży pisarki. Poznajemy więc „stan błogosławiony” od każdej, nawet najgorszej strony. Uniesienia niemal mistyczne mieszają się w nim z niedogodnościami fizjologicznymi.

Samo życie. Manuela Gretkowska miała do tej pory opinię jednej z największych skandalistek rodzimej literatury, dla wielu więc charakter najnowszej książki był dużym zaskoczeniem. Nie brakuje jednak w „Polce” typowych dla pisarki ostrych i błyskotliwych, a czasem szokujących wniosków z obserwacji współczesności. Dziennik jest ciekawy przede wszystkim dla kobiet, zwłaszcza jeśli zapomni się o fackie, że autorka jest znaną pisarką i zobaczy się w niej zwykłą kobietę – Matkę Polkę i Polki.

Manuela Gretkowska: *Polka*. Wydawnictwo W. A. B. Warszawa 2001.





Sieć Korporacyjna

Krótsze numery, mniejsze rachunki

Sieć Korporacyjna - usługa umożliwiająca połączenie wszystkich telefonów w Twojej firmie w jedną sieć. Dzięki temu, firma może oszczędzać 50% na połączeniach wewnątrz własnej Sieci Korporacyjnej i lepiej kontrolować wydatki, a dzięki skróconym numerom usprawnić komunikację.

Główne korzyści wynikające z użytkowania tej usługi:

- ✓ o 50% tańsze połączenia, niezależnie od pory dnia i posiadanej taryfy biznesowej, za połączenia pomiędzy Abonentami w obrębie Sieci Korporacyjnej płaci się 50% stawki



Era Biznes. I osiągniesz więcej

e-mail: biznes@era.pl

www.era.pl

Nasz Doradca skontaktuje się z Tobą w celu przedstawienia szczegółowej oferty. Jesteśmy do Twojej dyspozycji: 0 801 602 602*, 602 962 000.**

*Oplata za każdą rozpoczętą minutę połączenia jak za jeden impuls wg taryfy TP SA.; **Oplata za połączenie zgodna z cennikiem sieci komórkowej, z której wykonywane jest połączenie.



Bogactwo Andaluzji

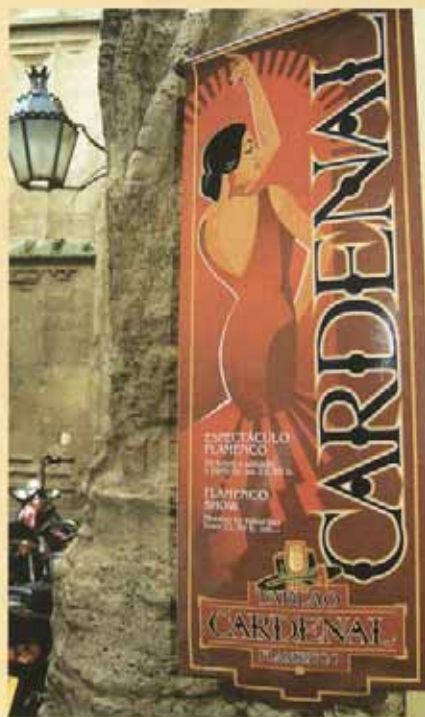
Mimo licznych obcych wpływów w tańcu, architekturze, kuchni, modzie, Andaluzja jest uważana za najbardziej hiszpańską z wszystkich prowincji ojczyzny El Greca, Cervantesa, Picassa i Gaudiego. Panowali tutaj Fenicjanie, Rzymianie, Wandalowie, Wizygoci, a od VIII wieku – przez ponad 700 lat – Arabowie. Siedem wieków wcześniej niż w Paryżu i Londynie wybrukowano tutaj i oświetlono ulice. W X wieku Kordoba była najpotężniejszym miastem Europy. Przyciemniała swym blaskiem Bagdad i Damaszek. Na miejscowym uniwersytecie pobierało naukę cztery tysiące studentów. W półmilionowym mieście działało trzysta publicznych łaźni, było 113 tysięcy domów, 31 dzielnic, 70 bibliotek...

Tak jak Alhambra stała się symbolem Grenady, tak po dziś dzień kojarzy się Kordobę z Mezquita – słynnym meczetem Omajjadów, nazywanym drugą Mekką, bo tu przechowywano oryginalny fragment Koranu i kości z ręki Mahometa. Dziś to trzecie co do ważności – po Mekce i Jerozolimie – święte miejsce islamu.

Przez całe wieki – od rozpoczęcia jej budowy w VIII stuleciu – kolejni władcy brali sobie za punkt honoru

rozbudowę Mezquity. Na szczęście nie ośmielono się jej zburzyć – jak większość meczetów – w czasach rekonkwisty. Ale już w ostatnich dniach panowania Arabów papież zezwolił na jej wykorzystanie do obrzędów chrześcijańskich. Później postawiono w sercu gęstego lasu ażurowych muzułmańskich kolumn, gotycko – barokowy kościół.

Hiszpanie uważają, że Kordoba jest kuźnią mistrzów flamenco. Liczy się jednak także Sevilla i Jerez – nie tylko znane centrum produkcji sherry ale i siedziba badawczego instytutu poświęconego tańcu ognistych rytmów. Dlatego mój przewodnik sceptycznie podchodzi do spektaklu w Grenadzie. Lokal jest wprawdzie w cygańskiej dzielnicy, na wzgórzu Sacromonte, ale dopiero na miejscu widać wszechobecną komercję. Artyści pracują równocześnie w dwóch salkach dla różnych grup turystów, zwożonych co godzinę z okolicznych hoteli. Wliczona w cenę biletu słodka sangria, choć rozwodniona, robi swoje. Żywiłowa reakcja publiczności rozgrzewa także wykonawców. Ulegają coraz bardziej szalonym rytmom muzyki, trzaskom obcasów, dźwiękom kastanietów. Wpadają w dziki trans.



Reklama flamenco w sąsiedztwie Mezquity w Kordobie

W flamenco znajdujemy ślady muzyki egipskiej, pakistańskiej, greckiej, arabskiej i marokańskiej. Prawdopodobnie różne muzyczne i taneczne tradycje zostały tutaj przywiezione przez Cyganów w XVI wieku. Przemieszały się później z muzyką żydowską i muzyką andaluzyjskich górali. Jest w tym zmysłowość, nostalgia, dramatyzm. Podczas przedstawienia musi być osiągnięte duende –

Rzymski most z widokiem na Mezquitę
– słynny meczet Omajjadów w Kordobie



Flamenco to zmysłowość i nostalgia, styl i filozofia życia

całkowita emocjonalna komunikacja tancerza z publicznością. Flamenco to styl i filozofia życia.

W Hiszpanii jest najwięcej na świecie drzew oliwkowych – ponad 220 milionów. Większość z nich rośnie w Andaluzji, najwięcej w jej prowincji Jaen, gdzie można zwiedzać nawet Museo de la Cultura del Olivo. To muzeum zorganizowano na terenie założonej przez jezuitów

hacjendy La Laguna, której właścicielką została później ukochana Goi, wielokrotnie przez niego portretowana, księżna Alba. Dla rozwoju hacjendy wielce zasłużył się nasz rodak Tomasz Franciszek Ksawery Bartmański. W latach 1846 – 1848 skonstruował system nawadniającego pola, na których do dziś rośnie 100 tysięcy drzew oliwkowych. On też zbudował bodegę – mieszczącą dziesięć kamiennych zbiorników do produkcji oliwy.

W Andaluzji nie ma przekąski czy obiadu bez oliwy. Wszystkie posiłki zaczynają się od maczania bułki w oliwce z odrobiną soli, czosnkiem a czasem i chili. Pycha! O ile tylko oliwa jest w najlepszym gatunku! Najlepsze oznaczane są napisem „Aceite de Oliva Virgen Extra”.

Gdyby w całej Hiszpanii trzeba było odwiedzić tylko jedno miasto, większość wybierze Grenadę. Tak mocna jest magia Alhambry – palacu kalifa, pamiątki świetności Maurów. Warownia górująca nad miastem pełna jest orientalnego przepychu. Najlepiej jest popatrzeć na nią z przeciwnego wzgórza, z Albacinu, spod kościoła św. Michała. I to w porze zachodu słońca. Nie tylko

dla niezwyklej panoramy zamku i miasta. Na co dzień gra tam ktoś na gitarze a przy odrobinie szczęścia można posłuchać jak na kastanietach gra sprzedająca je Hiszpanka. Wszystko pośród jaśminów najmocniej pachnących o zmroku. Potem można zanurzyć się w kręte uliczki arabskiego Albacinu lub cygańskiej Sacromonte.

Warto jednak uciec z przepelnionej turystami Alhambry czy Kordoby, by nie tylko poczuć smak najlepszej oliwy, ale i klimat prowincjonalnych miasteczek Andaluzji. A są wśród nich prawdziwe perły. Jak przepelnione renesansem, trochę włoskie w klimacie, miasteczka Ubeda i Baeza. Tam nie tylko przyciągają wspaniale mieszczańskie kamienice i pałace, ale specyficzne klimaty i lokalne nastroje. Można, na przykład, być świadkiem majowego Święta Krzyża. Wtedy krzyże przed kościołami są pięknie ukwiecone a u ich stóp odbywają się gorące towarzyskie spotkania. Dorosli chętnie wtedy tańczą i sączą drinki, a dzieci z małymi krzyżami chodzą z procesją po miasteczku zatrzymując przechodniów w celu pobrania należnego im... myta. ■



Faust fikcja czy rzeczywistość?

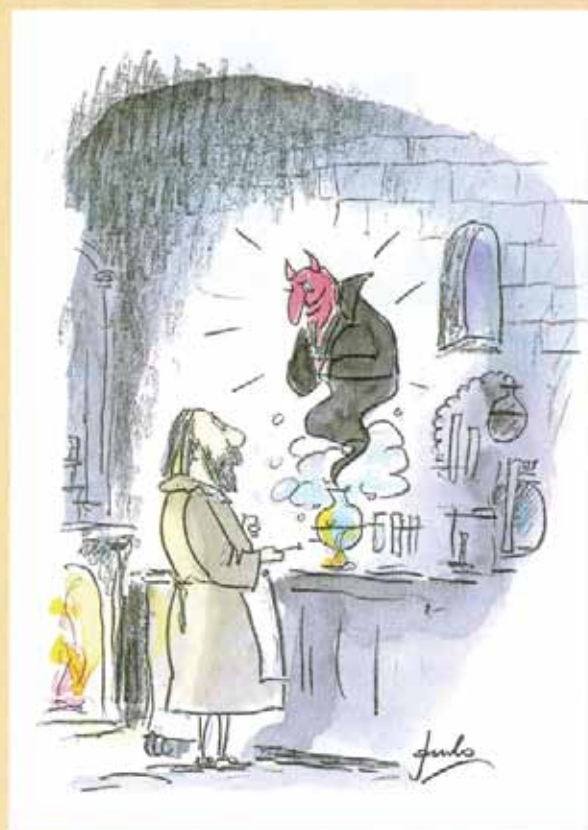
Większość z nas trwa w przekonaniu, że Faust to jedynie postać literacka, wymyślona przez Goethego. Tymczasem liczne źródła pochodzące z XVI-XVII wieku zawierają nader rzeczowe relacje świadczące o tym, że doktor Johann Georg Faust istniał naprawdę i zapisał się – nie tylko zresztą na terenie dawnych Niemiec – wielce aktywną, aczkolwiek bardzo osobliwą, działalnością.

Wybitny niemiecki humanista Johann Tritemius – opat klasztoru w Sponnheim, pisał w 1507 roku: „Człowiek, o którym mowa, mający czelność nazywać siebie mistrzem nekromancji – to nędzny oszust, kłamca i włóczyki. Należałoby wychłostać go publicznie, ażeby nie ważył się uczyć ludzi bezbożności i czynów bluźnierczych, uwłaczających Świętemu Kościołowi. Wymyślił dla siebie gromkie miano: Magister Georg Sabellius, Faust junior, astrolog, wielki mag, chiromanta, aeromanta, piromanta, niezrównany hydromanta i mistrz nekromancji... Rozgłaszał wszem i wobec, że cuda Chrystusowe, to nic nadzwyczajnego, i że on sam potrafi, o każdej porze, wielokrotnie powtórzyć to wszystko, co czynił Zbawiciel... Z równą bezczelnością przechwalał

się przed ludźmi zapewniając, że jest największym spośród znanych alchemików i że może w każdej chwili spełnić dowolne życzenie każdego...”. Tak brzmi w skrócie najwcześniejsze pisemne świadectwo o doktorze Fauście. Data jego urodzin i zgonu nie są dokładnie znane. Rosyjski historyk prof. E. Berzin, analizując staroniemieckie źródła, podaje, że Faust urodził się mniej więcej w 1480 r. w jednym z małych niemieckich miasteczek. Zginął natomiast około 1540 r., prawdopodobnie wskutek wybuchu w swej pracowni alchemicznej.

Legendy o nim zaczęły powstawać już za jego życia. Przypisywano mu autorstwo rozmaitych cudów czynionych „przy pomocy szatana”, który ponoć stale towarzyszył alchemikowi w postaci czarnego psa. Arystokraci płacili Faustowi astronomiczne kwoty za umiejętnie sporządzane horoskopy, uczeni zaś wypowiadali się o nim z pogardą za którą nierzadko kryła się zazdrość.

„Kilka lat temu – pisał w 1539 r. lekarz Philip Begardi – pewien zuchwalec cieszący się dużym rozgłosem podróżował po księstwach i królestwach, szcząc się swym wielkim kunsztem nie tylko w medycynie, ale także w chiromancji, fizjognomice, wróżeniu z kryształów i wielu innych materiach... Twierdził, że nazywa się Faust, a składając podpis dodawał: filozof nad filozo-





fami...” Barwna osobowość Johanna Fausta znalazła szerokie odbicie w podaniach, legendach i anegdotach. W 1587 r. we Frankfurcie nad Menem ukazała się księga pt. „Historia doktora Johanna Fausta, osławionego czarodzieja i czarnoksiężnika”. Na motywach tej księgi Christopher Marlowe oparł swoją sztukę „Faust”. „Powiadają, że magowie Faust i Cornelius Agrippa, podróżując płacili w zajazdach monetami, które w pierwszej chwili wyglądały jak prawdziwe, lecz po kilku dniach zamieniały się w odłamki krowich rogów i temu podobne śmieci...” – pisał pod koniec XVI w. jezuita Martin Delrio. Czym potrafił zdumiewać ludzi? Studentom zgłębiającym twórczość Homera demon-

strował jakoby zmaterializowane postaci bohaterów wielkiego antycznego eposu – cyklopa Polifema, Pięknej Heleny itd. Na prośbę cesarza Karola V wywołał zjawę Aleksandra Macedońskiego. Trudniej było zadowolić francuskiego króla Franciszka I, któremu Faust w 1528 r. obiecał wyzwolić z hiszpańskiego więzienia porwanych królewiczów, a także „wyczarować” dodatkowe oddziały wojska. Niestety, oddziałów królowi nie przybyło, synów zaś wykupić musiał za olbrzymią kwotę, w związku z czym wycieczki Fausta do Francji skończyły się.

W Wenecji „wielki mag” urządził pokaz latania bez skrzydeł, ale nieudany seans przyplacił ciężkim upadkiem i złamaniem nogi. Parę lat

później zginął po wybuchu w swojej pracowni alchemicznej. Pechowy koniec burzliwego życia, żalodne skutki zuchwałych poczynań? Być może, a jednak...

W „Historii doktora Fausta” jest jeden arcyciekawy fragment różniący się wyraźnie od masy anegdotycznych i tradycyjnych opisów. Jest to relacja z „podróży kosmicznej” Fausta, w której towarzyszył mu nieodłączny duch Mefisto, a która obfituje w zdumiewające opisy. Otóż doktor Faust – jako pierwszy spośród wszystkich mieszkańców Ziemi – oświadcza, że niebo na dużej wysokości nie jest błękitne, lecz... czarne. Dodajmy, że czarne niebo stratosfery ludzie zobaczyli dopiero w latach 30-tych XX w., podczas pierwszych lotów stratostatem. Opis tej podróży obfituje też w bardzo precyzyjne szczegóły, a lot trwający 8 dni odbywał się na wysokości 47 mil (ok. 86 km), bliskiej pułapu dzisiejszych sztucznych satelitów Ziemi. Zaskakuje też wierność obserwacji, jakie poczynił Faust z tej wysokości: widział nie całą Ziemię, ale część planety. „Spójrz – mówi mu Mefisto – oto po lewej leżą Węgry, dalej Prusy, Polska, Dania, a tam, na ukos – Niemcy i Włochy. Jutro zobaczysz Afrykę, Azję, Persję, Indie...”. Taką to opowieść o „podróży kosmicznej” zawarł Johann Georg Faust w liście do swojego przyjaciela, lekarza z Lipska Friedricha Victora. Jak ją traktować? Jako udaną mistyfikację literacką, prawdziwy opis rzeczywistych – choć niewiarygodnych na pozór – wydarzeń, czy też jako genialne wizje człowieka, który wyprzedził swą epokę? W każdym razie, skoro sam wielki J. W. Goethe, zafascynowany jego postacią, uwiecznił Fausta w swym filozoficzno-literackim dziele, musiał być tego wart. ■



Bakłażany

Bakłażany pochodzące z Chin lub Indii, należą do bogatej rodziny psiankowatych, która obejmuje między innymi ziemniaki i paprykę. Znaną są od wieków w obszarze basenu Morza Śródziemnego, który miał w każdym razie udział w popularyzacji tego warzywa dzięki różnym, słynnym sposobom jego przyrządzania.

W dawnych czasach, zanim zaczęto doceniać walory bakłażana i nim zaliczono go ostatecznie do grona warzyw jadalnych, przypisywano mu właściwości lecznicze, zaliczano wręcz do afrodyzjaków.

Obecnie bakłażany, posiadające właściwie neutralny smak, chętniej łączone są z innymi dodatkami, między innymi z różnymi warzywami lub serami. Kilka z takich przepisów, na przykład, dwa słynne regionalne dania o nazwie parmigiana, zamieścimy w kolejnym numerze Fiata Wokół Nas. W tym wydaniu, wyjaśnimy sposoby wstępnego przygotowania tego warzywa.

Warto wiedzieć...

Jest kilka rodzajów bakłażanów: owalne, okrągłe i podłużne (te ostatnie mają trochę ostrzy, gorzkawy smak, który może być bardziej lub mniej korygowany, w zależności od technik przygotowania). Mają ciemno fioletowy kolor, ale także, choć rzadziej, jasno fioletowy lub biały. Rodzaje bakłażanów nie wpływają na wydajność przygotowywanych dań. Ważne jest, aby były świeże, a więc błyszczące i twarde w dotyku, nie przywędnięte, pozbawione plam i cętek. Bakłażan przejrzały, podobnie jak większość jarzyn, ma w miąższu większe pestki a ponadto bardziej gorzkawy smak.

Bakłażany spożywa się wyłącznie w postaci przetworzonej, zazwyczaj pieczone (jeśli są świeże, można je zaprawiać bez gotowania, pokrojone w małą kostkę). Nie mają też przeciwwskazań zdrowotnych, wręcz przeciwnie, uważa się, że korzystnie wpływają na wątrobę, trzustkę, pracę jelit i posiadają także właściwości uspokajające. Dostarczają witamin, przede wszystkim z grupy A i C, soli mineralnych i niewiele kalorii: 100 g posiada 15 kalorii.





pozbawić goryczki

Bakłażany można kroić wzdłuż lub wszerz. Przed upieczeniem lub grillowaniem, zwłaszcza te niezbyt świeże lub zbyt przerośnięte bakłażany, należy posolić, by pozbawić je nadmiaru wody i goryczki (foto a). Tak przygotowane bakłażany położyć na sitko i przykryć talerzem, który docisnąć czymś ciężkim. Po pół godzinie ręcznie wycisnąć z bakłażanów nadmiar wody lub wytrzeć każdy talarek w papierowym ręczniku kuchennym. Czynność ta nie jest konieczna, jeśli chcemy przygotować bakłażany duszone w sosie.

wstępnie przygotować

naciąć: przeciąć bakłażana na połowę, miąższ naciąć na krzyż; lepiej się wtedy upiecze i ułatwi lepsze wydrążenie i faszerowanie.

pokroić w kostkę: aby przygotować sos z bakłażana, należy obrać go ze skórki i pokroić w kostkę wielkości 1 cm.

wrzucić na patelnię: bakłażana pokroić w kostkę, wrzucić na patelnię z oliwą, czosnkiem i zieloną pietruszką; jest to najbardziej klasyczny przepis.

sparzyć: obrać i pokroić bakłażana w talarki, można go też sparzyć w lekko solonej lub zakwaszonej octem wodzie; takie danie można zaprawić lub podawać zaraz po przygotowaniu, przyprawione oliwą, pieprzem i solą.



zaprawić

Plastry bakłażana sparzone i odcedzone rozłożyć do wysuszenia na papierowym ręczniku (foto 1). Układać w umyтым i dobrze wysuszonym słoju z ząbkami czosnku, pieprzem, aromatycznymi ziołami, np. pietruszką, rozmarynem; zalać oliwą z oliwek (foto 2).



grilować

Bakłażana pokroić wzdłuż, nie obierając go ze skórki, na plasterki grubości ok. 4 mm. Każdy plaster skropić lub posmarować odrobiną oliwy z oliwek (foto 1) i przelożyć na odpowiednio rozgrzany gril (foto 2), upiec z każdej strony.



piec w piekarniku

Przecięty na połowę i nacięty w kostkę bakłażan piecze się w piekarniku z oliwą i pokrojonymi ziołami – np. zieloną pietruszką, rozmarynem (foto 1). Kiedy miąższ bakłażana będzie miękki, wydrążyć go łyżką ze skórki i wymieszać z farszem (przepis w kolejnym numerze FWN).

smażyć

Przygotowane wcześniej talarki bakłażana (tzn. osolone, przykryte czymś ciężkim i wytarte w papierowym ręczniku kuchennym) obtoczyć w mące i w jajku. Smażyć na rozgrzanej oliwie, wyjmować z patelni łyżką cedzakową (foto 2), następnie doprawić solą, podawać gorące.





Cichy złodziej kości

Demografowie informują o starzeniu się społeczeństw, zwłaszcza zachodniej, a ostatnio także środkowej Europy. Niestety, następstwem wydłużenia życia ludzkiego są także choroby wieku późnego. Jedną z najbardziej niebezpiecznych, a zarazem najczęściej występujących jest osteoporoza. Uważa się, że cierpi na nią ponad 100 milionów mieszkańców naszego globu. Osteoporoza jest metaboliczną chorobą kości charakteryzującą się zmniejszeniem masy kości, zmianami jej mikroarchitektury oraz zwiększonym ryzykiem złamań, nawet w wyniku niewielkich urazów.

Osteoporoza nazywana jest „cichym złodziejem kości”, ponieważ często pierwszym zauważalnym objawem jest ból wywołany złamaniem kości. Najczęściej dochodzi do złamania kości przedramienia, szyjki kości udowej oraz kręgow, ale osteoporoza może występować we wszystkich strukturach kostnych organizmu. Najbardziej znaczącym i najgroźniejszym powikłaniem jest złamanie szyjki kości udowej. W ciągu roku od złamania 10-15% chorych umiera, dalsze 50% wymaga opieki ze strony otoczenia, w tym 25% stałej pielęgnacji. Znacznie po-

garsza się komfort życia chorych, osoby te nierzadko cierpią na depresję, zapalenia płuc, powikłania jelitowe i zatorowe.



Najważniejsze czynniki ryzyka można podzielić na kilka grup:

1. czynniki genetyczne i demograficzne: zaawansowany wiek, płeć żeńska (kobiety 6 razy częściej zapadają na to schorzenie), rasa biała, niska waga i wątła budowa ciała, predyspozycje rodzinne

2. status prokreacyjny: okres po-

menopauzalny (szczególnie przedwczesny bądź po operacji usunięcia przydatków), nierodzenie, przedłużony brak miesiączki

3. czynniki dietetyczne i środowiskowe: niska zawartość wapnia w diecie, dieta bogatobiałkowa, niska zawartość witaminy D oraz zbyt małe przebywanie na słońcu, palenie tytoniu, alkoholizm, picie kawy, nieruchliwy tryb życia

4. czynniki endokrynologiczne, leki: cukrzyca, nadczynność tarczycy i preparaty hormonów tarczycy, leki sterydowe, leki przeciw chorobie wrzodowej zawierające glin, stan po resekcji żołądka i zaburzenia wchłaniania jelitowego.

W organizmie człowieka przez całe życie zachodzą procesy tworzenia i resorpcji (niszczenia) tkanki kostnej. Do 30 roku życia tworzenie kości jest szybsze niż resorpcja, pomiędzy 30 a 40 rokiem życia zachowana jest równowaga, a po 40-45 roku życia przeważają procesy niszczenia tkanki kostnej. U osób po 45 roku życia masa kostna zmniejsza się o 1-2% w ciągu roku kalendarzowego. Wśród około 25% kobiet utrata masy kostnej w ciągu roku wynosi 3-5%. Od tego z jaką masą kostną człowiek



wchodzi w 45 rok swego życia, zależy w dużej mierze nasilenie zmian osteoporotycznych. Jeżeli w trakcie przewagi procesów resorpcji dojdzie do zaburzeń mikroarchitektury kostnej, to mimo leczenia nie uda się już przywrócić prawidłowej budowy kości. Dlatego tak ważne jest zapobieganie osteoporozie, zarówno w okresie równowagi, jak i przewagi procesów resorpcji.

Najlepszą metodą badania ewentualnego rozwoju osteoporozy jest densytometria. Jest to pomiar gęstości kości dokonywany w kręgosłupie lędźwiowym (najdokładniejszy) lub kościach przedramienia – te badania są wskazane zwłaszcza w wieku 50-65 lat, lub w szyjce kości udowej – głównie dla osób po 65 roku życia. Aparaty do densytometrii charakteryzują się dużą dokładnością pomiarów i są bezpieczne dla badanych – badania te można wykonywać wielokrotnie. Należy przyjąć, że poza wyjątkowymi przypadkami, nie ma wskazań do wykonywania badań u zdrowych kobiet i mężczyzn przed

40 rokiem życia. Natomiast badanie to powinno być bezwzględnie wykonane u wszystkich kobiet w okresie menopauzy i u mężczyzn po 60 roku życia. U chorych z rozpoznaną osteoporozą leczoną zaleca się wykonanie badań co 1-2 lata. W przypadku schorzeń sprzyjających rozwojowi osteoporozy, lub konieczności zażywania leków, których efektem ubocznym może być nasilenie jej objawów, zaleca się badania co 6 miesięcy.

Leczenie osteoporozy rozwiniętej jest trudne, długotrwałe i stosunkowo drogie. Nie zawsze też daje oczekiwane rezultaty. Dlatego bardzo ważne jest zapobieganie jej rozwojowi. Ogromną wagę odgrywa spożywanie prawidłowej ilości wapnia, którego źródłem jest głównie mleko i jego przetwory. Dobowe zapotrzebowanie na wapń wynosi: u niemowląt 0,5 grama, w wieku 1-19 lat 0,5-1 gram, w wieku 20-50 lat 1 gram, po 50 roku życia 1-1,5 grama.

Aby pokryć dobowe zapotrzebo-

wanie na wapń należy wypić 3 szklanki mleka lub 3 jogurty albo zjeść 3 plastry białego sera. Należy wspomnieć, że średnia polska dieta to około 300-550 mg, a więc zdecydowanie zbyt mało w stosunku do potrzeb. Kolejnym istotnym czynnikiem rozwoju „braku kości w kości” jest niedobór witaminy D u osób unikających słońca.

Osteoporozie można zapobiegać spożywając odpowiednie ilości wapnia i witaminy D, unikając tytoniu, alkoholu oraz kawy (herbata działa korzystnie), regularnie zażywając ruchu (pobudza działanie komórek kościotwórczych), stosując hormonalną terapię zastępczą estrogenowo-progesteronową u kobiet w okresie menopauzy z niską masą kostną.

Badania densytometryczne kości wykonywane są bez skierowania lekarza, ale każdy nieprawidłowy wynik winien skutkować wizytą w gabinecie lekarskim. Im wcześniej rozpoczęte ewentualne leczenie, tym większe prawdopodobieństwo uniknięcia złamań kości. ■

Ceny

	CHARAKTERYSTYKA					CENA	
	kod	pojemność cylindrów cm ³ /moc KM	prędkość maksymalna km/h	zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	natwozie	cena (pła)	
SEICENTO	899 YOUNG	187.110.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	21.960,00
	899 FUN	187.610.1	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	23.220,00
	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

SEICENTO



• 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 przeciwmgłne zł 360,00 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 148,50 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 270,00 • 197 - Fartuchy przeciwbłotne kół tylnych zł 90,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 765,00 • 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 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.215,00 • 457 - Zderzaki w kolorze nadwozia zł 459,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.170,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.170,00 • 564 - Radio z CD zł 1.350,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 247,50

UNO



1,0 ie S FIRE	158.905.2	1000/46	140	6,3	5-drzwiowy	24.750,00
899	158.930.2	899/39	135	6,3	3-drzwiowy	21.150,00
899	158.950.2	899/39	135	6,3	5-drzwiowy	22.500,00

• 003 - Urząd. dla osób z dysfunkcją lewej nogi 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 • 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

*dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2






PUNTO



1,2	188.010.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	30.240,00
1,2	188.040.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	31.500,00
1,9 D	188.041.0	1910/60	155	5,7	5-drzwiowy	37.350,00
1,2 16V SX	188.113.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	35.460,00
1,2 60	188.120.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	33.750,00
1,2 SX	188.140.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	34.380,00
1,9 JTD SX	188.147.0	1910/80	170	4,9	5-drzwiowy	42.840,00
1,2 ELX	188.240.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	36.000,00
1,2 16V HLX	188.313.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	39.780,00
1,2 16V HLX	188.343.0	1242/80	172	6,0	5-drzwiowy	40.320,00
SPORTING SPEEDGEAR	188.616.0	1242/80	165	6,7	3-drzwiowy	46.170,00
HGT	188.718.0	1747/130	205	8,3	3-drzwiowy	49.860,00

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.375,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.140,00 • 003/634/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.191,00 • 008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem zł 378,00 • 009 - ABS zł 1.935,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.960,00 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 450,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgłne zł 540,00 • 112 - Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.665,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.170,00 • 213 - Autoalarm zł 1.395,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HI-FI zł 1.440,00 • 386 - Wbudowany nawigatory zł 5.400,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.935,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 1.035,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb bocznych drzwi przednich + zamek centralny zł 1.305,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.440,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 564 - Radio z CD zł 1.575,00 • 565 - Zmienlarka CD zł 1.125,00 • 614 - Boczne poduszki pow. i chroniące głowę zł 1.800,00 • 724 - Pack Sporting zł 1.800,00 • 751 - Kit Abarth zł 2.790,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00 • 923 - Spoiler zł 495,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 234,00

SAMOCHOĐÓW PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 7 września 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 cylinarów cm ³ / moc KM	prędkość maksymalna km/h	zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie		
BRAGO 	80 16V STEEL	182.303.1	1242/80	170	6,8	3-drzwiowy	44.820,00
BRAVA 	80 16V STEEL	182.903.1	1242/80	170	6,9	5-drzwiowy	44.820,00
	100 16V STEEL	182.906.1	1581/103	180	7,6	5-drzwiowy	47.790,00
	JTD 100 SX	182.919.1	1910/100	182	5,5	5-drzwiowy	52.200,00
<ul style="list-style-type: none"> • 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.275,00 • 097 - Światła przeciwmgiełne zł 621,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 936,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 693,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 936,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.395,00 • 211 - Tapczka ze skóry zł 7.335,00 • 213 - Autoalarm zł 1.485,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 513,00 • 367 Lustrka elektr. sterow. i podgrzew., światła p. mgielne, sprysk, reflekt. i siedzenia przed. podgrzew. zł 1.962,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.430,00 • 414 - Autoradio „High” zł 1.467,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.530,00 • 505 - Air Bag boczny zł 1.197,00 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgiełne zł 972,00 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. zł 990,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 333,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.295,00 • 782 - Akumulator o zwiększ. mocy zł 90,00 • 543 - Trzeci zagłówek zł 360,00 							
DOBŁO 	1,2 Bz SX	119.510.0	1242/65	142	7,7	4-drzwiowy	39.150,00
	1,9 D SX	119.512.0	1910/63	141	7,7	4-drzwiowy	44.550,00
	1,9 D EX	119.712.0	1910/63	141	7,2	4-drzwiowy	47.250,00
<ul style="list-style-type: none"> • 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 594,00 • 009 - ABS zł 3.123,00 • 011 - Regulowana szerokość kolumny kierownicy zł 297,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.320,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 459,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 414,00 • 097 - Lamy przeciwmgiełne zł 567,00 • 108 - Felgi aluminiowe 14" zł 1.188,00 • 148 - Tylna lampa podnoszona do góry zł 369,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 504,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.053,00 • 297 - Siedzenie przednie z regulacją zł 414,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.377,00 • 453 - Ogrzewane siedzenie kierowcy zł 414,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.035,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.170,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 873,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.647,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.377,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podkolejnikami zł 360,00 • 747 - Fartuchy przeciwblotne przednie zł 162,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 279,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.600,00 							
MULTIPLA 	SX	186.211.0	1581/103	170	8,6	5-drzwiowy	61.650,00
	JTD 110 SX	186.231.0	1910/105	170	6,4	5-drzwiowy	67.680,00
<ul style="list-style-type: none"> • 125 - Światła p. mgielne + sprysk, reflekt. zł 99,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.835,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.395,00 • 213 - Autoalarm zł 1.395,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio zł 1.575,00 • 386 - Nawigacja satelitarna B.550,00 • 413 - Pakiet Audio (6 głośników + przyst. pod tel. kom.) zł 720,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.575,00 • 441 - Lusterka sterowane elektr. i podgrzewane zł 360,00 • 465 - Lodówka zł 405,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.125,00 • 495 - Czujnik odległości dla biegu wstecznego zł 495,00 • 564 - Radio ze zmieniaczem CD - Pakiet audio zł 3.690,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 4.860,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (schówek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) zł 405,00 • 673 - Pakiet bagażnika (połka tylna + wtyczka 12V) zł 270,00 							
ULYSSE 	2,0 E	121.292.0	1998/135	186	10,3	5-drzwiowy	92.250,00
	2,0 JTD EL	121.299.0	1997/136	186	9,2	5-drzwiowy	98.100,00
<ul style="list-style-type: none"> • 102 - Sprysk, reflektorów zł 1.008,00 • 130 - Zasłona oddziel. przestrzeń bagaż. zł 819,00 • 134 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 1.827 • 210 - Lakier metalizowany zł 2.007,00 • 211 - Tapiczka skórzana zł 6.390,00 • 214 - Przystos. do montażu tel. kom. zł 549,00 • 221 - Szyby tylne elektr. podnoszone i uchylne zł 819,00 • 224 - Alarm z blokadą zł 1.458,00 • 416 - Cruise Control zł 918,00 • 451 - Autoradio zł 1.458,00 • 459 - Komputer pokładowy zł 549,00 • 565 - Zmieniarzka CD zł 1.827,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 4.572,00 • 717 - Autoradio „High” z CD zł 1.827,00 • 762 - Siatka przytrzymująca bagaże zł 90,00 							

CHARAKTERYSTYKA

CENA

SIENA



kod	pojemność cylindrów 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 - Urządzenie 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 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.287,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.095,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 567,00 • 097 - Światła p.mgielne 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 585,00 • 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	47.250,00
100 16V ELX	185.310.1	1581/103	187	8,1	4-drzwiowy	53.730,00
Berlina 150 20V HLX	185.333.1	1996/150	208	9,8	4-drzwiowy	64.440,00
Berlina JTD 110 SX	185.204.1	1910/110	188	5,4	4-drzwiowy	58.320,00
Weekend 100 16V SX	185.900.1	1581/103	185	8,2	5-drzwiowy	51.030,00
Weekend 100 16V ELX	185.910.1	1581/103	185	8,2	5-drzwiowy	57.510,00
Weekend 150 20V HLX	185.933.1	1998/150	206	9,9	5-drzwiowy	68.220,00
Weekend JTD 110 SX	185.904.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	62.100,00
Weekend JTD 110 ELX	185.914.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	64.800,00

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 405,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 648,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 2.052,00* • 025 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.275,00** • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy zł 576,00 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 648,00 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.098,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webasto zł 945,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.395,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 7.335,00 • 213 - Autoalarm zł 1.485,00 • 386 - Nawigacja satelitarna zł 8.460,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.520,00 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.467,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony zł 1.530,00 • 452 - Ogrzewane siedzenia przednie zł 558,00 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 333,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna 1.197,00 • 564 - Radio High z CD zł 2.295,00

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

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

Barchetta



NAXOS 1,8	183.500.0				3-drzwiowy	98.100,00
-----------	-----------	--	--	--	------------	-----------

• 025 - Klimatyzacja zł 4.140,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 585,00 • 105 - Dach metal. z tylnym oknem atermicznym zł 5.985,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 211 - Tapicerka skórzana zł 5.040,00 • 213 - Autoalarm zł 549,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 459,00 • 382 - Dach metalowy w kolorze nadwozia zł 6.750,00 • 767 - Centralny zamek i elektr. sterowane lusterko zewn. zł 765,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 810,00 • 925 - Wind stop zł 900,00

CHARAKTERYSTYKA

CENA

SEICENTO VAN

kod	pojemność cylindrów cm ³ /moc kW	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym /100 km	nadwozie	cena (pln)	
1100 MPI VAN	287.970.1	1108/54	145	5,6	3-drzwiowy	22.590,00

• 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 przeciwmgielne 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		37.170,00

• 009 - ABS zł 1.935,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.960,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + regul. siedz. kierow. mechanicznie zł 450,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 540,00 • 104 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 558,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.665,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.170,00 • 213 - Autoalarm zł 1.395,00 • 414 - Radio samochodowe zł 1.035,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek zł 1.035,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 526 - Zaslępka w kolorze samochodu zł 558,00 • 526 - Zaslępka okien bocznych zł 378,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 243,00

DOBLÒ

CARGO 1,2	223.110.0	1242/65	142	7,7	3-drzwiowy	37.710,00
CARGO 1,2 przeszklony	223.210.0	1242/65	142	7,7	3-drzwiowy	38.790,00
CARGO 1,9 D	223.112.0	1910/63	141	7,2	3-drzwiowy	42.750,00
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	45.450,00
CARGO 1,9 D SX przeszklony	223.412.0	1910/63	141	7,7	4-drzwiowy	46.530,00

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 594,00 • 009 - ABS zł 3.123,00 • 011 - Regul. wys. kolumny kierownicy zł 297,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.320,00 • 041 - Elektryczne podgrzewanie lusterka zł 459,00 • 044 - Obrotomierz zł 180,00 • 055 - Dodatkowe drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 324,00 • 097 - Lampy przeciwmgielne zł 567,00 • 194 - Krata zabezp. kierowcy przed przemieszczaniem się ładunku zł 324,00 • 201 - Ruchoma dzielona przegroda do wysok. pasa bezp. zł 630,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.053,00 • 297 - Siedzenie przednie pasażera z regul. wzdłużną i pochyl. oparcia zł 414,00 • 313 - Autoradio z odtwarzaczem kaset zł 1.377,00 • 428 - Elektr. opuszczane szyby + centralny zamek zł 963,00 • 453 - Dgrzewane siedzenie kierowcy zł 414,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.035,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.188,00 • 508 - Systemy wspomagające przy parkowaniu zł 873,00 • 519 - Tylne drzwi boczne, dwuskrzydłowe, asymetryczne, oszklone zł 279,00 • 523 - Drzwi boczne przesuwane zł 990,00 • 564 - Autoradio z odtwarzaczem płyt kompaktowych zł 1.647,00 • 585 - Przesuwany dach zł 1.377,00 • 621 - Skład. siedz. pasażera z oparciem, po złożeniu tworz. stolik zł 414,00 • 627 - Siedzenie przednie kierowcy z podłokietnikami zł 360,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne przednie zł 162,00 • 798 - Wykładzina przestrzeni bagaż. zł 279,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 279,00 • 943 - Zwiększ. ładowność 800 kg zł 990,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.600,00

PALIO WEEKEND VAN

75 1,2 EL	277.101.0	1242/73	166	7,2	5-drzwiowy	32.310,00
75 1,2 EL	277.453.0	1242/73	166	7,2	5-drzwiowy	34.920,00
75 1,2 HL	277.458.0	1243/73	166	7,2	5-drzwiowy	38.340,00
100 1,6 HL	277.436.0	1580/101	186	7,5	5-drzwiowy	42.840,00

• 009 - ABS zł 3.141,00 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.287,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.095,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 567,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 585,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 288,00 • 108 - Kola ze stopu zł 801,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.008,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 585,00 • 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

CHARAKTERYSTYKA

CENA

SCUDO

	kod	pojemność cylindrów cm ³ /moc KM	prędkość maksymalna km/h	zuzycie paliwa w cyklu mieszanym /100 km	nadwozie	cena (pln)
FURGONE 1,9 D EL	222.230.0	1867/69	138	8,0	10q furgone	59.670,00

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 396,00 • 009 - ABS zł 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 486,00 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone zł 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 513,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 423,00 • 199 - Wyjmowana ścianka dzieląca zł 504,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 612,00 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny zamek zł 1.215,00 • 451 - Autoradio zł 1.080,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 369,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy zł 1.440,00 • 513 - Drugie drzwi boczne przesuwane zł 1.305,00 • 519 - Tyłne podw. drzwi oszklone zł 189,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przesuwane i oszklone zł 189,00 • 521 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych zł 1.440,00 • 647 - Szyby boczne przesuwane zł 225,00 • 717 - Autoradio Extraseria zł 1.440,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne: kół tylnych zł 189,00 • 950 - Regulowane pojedyncze siedzenie pasażera zł 189,00 • 963 - State szyby boczne w przedni, części przestrz. ładunk. zł 189,00

DUCATO

10 q 1,9 DS	230.109.1	1905/68	123	7,7	Furgone	61.470,00
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	53.550,00
10 q 1,9 TD	230.449.1	1905/90	136+130	8,7	Kabina	58.500,00
10 q 1,9 TD	230.539.1	1905/90	136+130	8,7	Panorama	75.060,00
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	82.260,00
10 q 2,8 TD	230.610.1	2800/122	150+152	8,7	Furgone	69.930,00
14 q 2,0 B2	231.193.1	1998/110	140+144	10,7	Ambulans	69.930,00
14 q 2,8 DS	231.610.1	2800/87	133+129	8,7	Furgone	73.710,00
14 q 2,8 DS	231.620.1	2800/87	133+129	8,7	Furgone	76.410,00
14 q 2,8 JTD	231.646.1	2800/127	148+152	8,6	Furgone	80.910,00
14 q 2,8 JTD	231.656.1	2800/127	148+152	9,8	Furgone	83.610,00
14 q 2,8 DS	231.702.1	2800/87	133+129	8,7	Kombi	74.880,00
14 q 2,8 DS	231.704.1	2800/87	133+129	8,7	Kombi	77.580,00
14 q 2,8 JTD	231.903.1	2800/127	148+152	9,8	Kombi	82.710,00
Maxi 2,8 JTD	232.456.1	2800/127	146+152	10,0	Cabinato	74.250,00
Maxi 2,8 JTD	232.556.1	2800/127	146+152	10,0	Minibus	101.610,00
Maxi 2,8 D	232.610.1	2800/87	131+123	9,0	Furgone	77.610,00
Maxi 2,8 D	232.620.1	2800/87	131+123	9,0	Furgone	80.010,00
Maxi 2,8 JTD	232.656.1	2800/127	146+152	10,0	Furgone	87.210,00
Maxi 2,8 JTD	232.856.1	2800/127	146+152	10,0	Cabinato	77.400,00
Maxi 2,8 JTD	232.936.1	2800/127	146+152	10,0	Cabinato	82.800,00

• 001 - Zestaw wygłuszający zł 324,00 • 016 - Antiskid zł 5.400,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.950,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 648,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. zł 486,00 • 030 - Szyby termiczne zł 612,00 • 036 - Zwiększone ramie lusterek zewn. zł 180,00 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. z podgrzew. zł 774,00 • 057 - Zawieszenie camping car zł 693,00 • 062 - Zawieszenie tylne extra seria zł 549,00 • 097 - Światła p. mgielne zł 567,00 • 102 - Wycieraczki reflektorów zł 612,00 • 141 - Opony zwiększone zł 360,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tylnych zł 90,00 • 200 - Dodatkowy ogrzewacz zł 675,00 • 205 - Ogrzewacz Webasto 3.960,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.053,00 • 306 - Lusterko elektr. regulow. z ogrzew. i zwiększonym ramieniem zł 774,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt 4x40 Watt, RDS zł 1.125,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni ładunkowej zł 1.233,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek zł 1.395,00 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzewane zł 198,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.575,00 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane zł 1.422,00 • 519 - Tyłne podwójne drzwi oszklone zł 180,00 • 520 - Drzwi boczne przesuwane i oszklone zł 234,00 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości + wspornik zł 504,00 • 690 - Trzecie światło stop zł 180,00 • 728 - Tapicerka welurowa zł 441,00 • 742 - Belka tylna, kosz na koło zapas. zł 234,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich zł 162,00 • 800 - Skrzynia ładunk. zł 6.300,00 • 878 - Kolpaki zł 162,00 • 985 - Urząd. do ograniczenia głośności zł 414,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.465,00

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na październik 2001 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6075350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134002, Fax (0-33) 8132834 Prezes Zarządu: Massimo Gentilini	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Poland SA	Ul. Komorowicka 53, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135148, Fax (0-33) 8135432 Prezes: Riccardo Tarantini	produkcja odlewów dla przemysłu samochodowego
4. New Holland Bizon Sp. z o.o.	Ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrektor Generalny: Janusz Majchrzak	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	joint venture z firmą Bosch; produkcja części samochodowych
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	Ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 7627057, Fax (0-32) 7627058 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
8. Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
9. Magneti Marelli Aftermarket Poland Sp. z o.o.	Ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2631954 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych
10. Comau Poland Sp. z o.o.	Ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Geroni	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11. FiatAvio Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132162, Fax (0-33) 8132128 Prezes Zarządu: Leonardo Caroni	prace rozwojowo-badawcze w zakresie produktów lotniczych
12. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Prezes Zarządu: Peter Afzelius	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
13. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134222, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgową, personalną i placę
14. ITS-GSA Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134044, Fax (0-33) 8134043 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	usługi softwarowe i hardwarowe
15. Ingest Segim Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132669, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Gian Nicola Censi	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
16. Sadi Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Carlo Gatto	usługi celne
17. Fiat Engineering Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel./Fax: (0-33) 8134141 Dyrektor: Giuseppe Parziale	inwestycje w sektorze budowlanym
18. Fiat Bank Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074941, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Andrzej Bąk	usługi bankowe
19. Fiat Finance Polska SA	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074825, Fax (0-22) 6074853-54 Prezes Zarządu: Bernardo Gandolfo	usługi faktoringowe i leasingowe
20. Toro Poland Investments Sp. z o.o.	Ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Diego Biondo	usługi ubezpieczeniowe
21. Fiat Ubezpieczenia Majątkowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia majątkowe
22. Fiat Ubezpieczenia Życiowe SA	Ul. Puławska 405, 02-801 Warszawa Tel. (0-22) 5441400/01, Fax (0-22) 5441451 Prezes Zarządu: Paweł Bisek	ubezpieczenia na życie
23. SIRIO Polska Sp. z o. o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Mario Libérale	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport sanitarny

Joint Ventures

1. Fiat-GM. Powertrain Polska Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrektor Generalny: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. GM-Fiat Worldwide Purchasing Poland Sp. z o.o.	Ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132542, Fax (0-33) 8126988 Dyrektor: Giancarlo Motto	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów



FIAT PUNTO
PEŁNA RADOŚĆ.
SPRAWDZONE.

**NAJWIĘKSZA W KLASIE
 POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA: 297 LITRÓW**

Fiat Punto 5-drzwiowy ma **największy w segmencie bagażnik** – **pełne 297 litrów**. W dodatku to jedyny samochód, w którym chroni Cię aż **6 poduszek powietrznych*** – w testach Komisji Euro NCAP otrzymał **4 gwiazdki**. Zastosowane w nim podwójne

wspomaganie kierownicy **Dual Drive** doskonale sprawdza się i przy dużej prędkości, i w czasie parkowania. Punto z silnikiem **JTD o mocy 80 KM** zużywa zaledwie **4 litry paliwa na 100 km** w cyklu pozamiejskim.



SAATCHI & SAATCHI



Koszt połączenia:
 jedną jednostką taryfikacyjną TP S.A.

☎ **0 801 19 19 19** www.fiat.com.pl

TWORZYMYS Z PASJĄ. FIAT

* Szczegóły wyposażenia dostępne u autoryzowanych dealerów Fiatu.