

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 6 - NUMER 31 - KWIECIEŃ 2001

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE



FIAT *bezp*

Atrakcyjne pakiety ubezpieczeń
OC - AC - NW

Konkurencyjna cenowo
...tylko kradzież

Ubezpieczenia na miarę



FIAT DOBLÒ. TAK NIEZWYKŁY JAK TWOJE MARZENIA

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

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

www.fiatdoblo.pl

INFOLINIA: 0 801 19 19 19

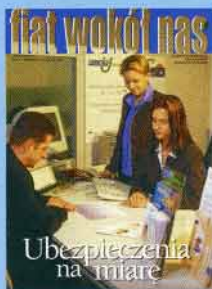
Całkowity koszt połączenia wynosi jedną jednostkę taryfikacyjną TP S.A.

FIAT TOWARZYSTWO
UBEZPIECZEŃ SA

AUTOTAK
Tak kupisz na raty

Fiat Bank Polska S.A.

TWORZYMYS Z PASJĄ. FIAT



w numerze

numer 31 – kwiecień 2001

fiat wokół nas
rok 6 – numer 31 – kwiecień 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

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

Projekt graf., opracowanie,
skanowanie, skład
i przygotowanie do druku: Eos Poland
Bielsko-Biała

Dyrektor artystyczny: Massimo Buffa

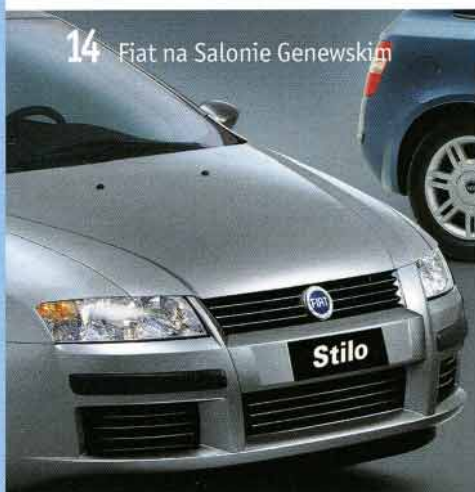
Druk: Dimograf
Bielsko-Biała

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

Sekretariat: Gabriela Kolonko
e-mail: satiz.polska@fiat.com

- 4** O tym się mówi
- 6** Ze świata Fiata
- 8** Chwila refleksji:
Jerzy Nowosielski
- 12** Ecobasic - lider ekologii
- 22** Fiat Ubezpieczenia
- 26** Jak Teksid przybliżył świat
- 28** Polo Europa

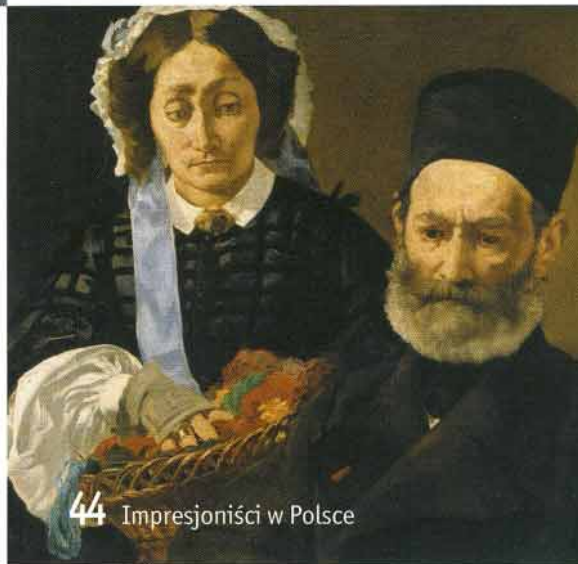
14 Fiat na Salonie Genewskim



10 Grupa Fiat w 2000 roku

- 30** Małe cuda z New Holland
- 32** Iveco zdobywa Syberię
- 34** Geny zdrowia
- 42** Odwaga i upór
Martina Kowara
- 48** Ekonomia:
Rodzina w gospodarce
- 50** Podróże:
Indie

- 52** Osobliwości:
Tajemnice termitów
- 54** W obiektywie:
Nie tylko przyroda
- 56** Internet:
Kończ wirtualny
- 58** Zdrowie:
Nie daj się pyłkom
- 60** Junior:
Ucz się języków
- 62** Cennik samochodów



44 Impresjoniści w Polsce

O tym się mówi

Fiat na skrzydłach

FiatAvio utworzył w Polsce spółkę FiatAvio Polska, która zajmować się będzie pracami badawczo-rozwojowymi w dziedzinie przemysłu lotniczego. W spółce, której jedynym udziałowcem jest FiatAvio SpA z siedzibą w Turynie, znajdzie docelowo pracę 50 projektantów. Rekrutacja rozpocznie się w kwietniu. Przed pracą w Bielsku Białej nowi pracownicy przejdą sześciomiesięczne przeszkolenie we Włoszech. Utworzenie spółki jest wynikiem rozwijającej się działalności FiatAvio w sferze projektowania, prowadzonej razem z największymi europejskimi i amerykańskimi producentami silników lotniczych. Strategia FiatAvio opiera się na wewnętrznej konsolidacji wiedzy technicznej, ale także na nawiązywaniu współpracy z czołowymi ośrodkami technologicznymi we Włoszech i za granicą. „Polska to kraj, w którym grupa FIAT jest obecna od 80 lat” – stwierdził Saverio Strati, CEO FiatAvio podczas niedawnej wizyty w Warszawie. „Posiada wybitne naukowe ośrodki uniwersyteckie, naturalnym zatem dla nas dążeniem było zainwestować właśnie tu. Utworzenie FiatAvio Polska jest wyrazem rosnącego zainteresowania naszej firmy Polską, które w przyszłości mogłoby objąć także inne formy współpracy”. Kilka włoskich ośrodków uniwersyteckich, związanych od lat z FiatAvio, zainteresowało się współpracą z Politechniką Warszawską.

Dodatkowe informacje o FiatAvio: www.fiatavio.it



Nowy redaktor naczelny FWN

Fiat Wokół Nas ma nowego redaktora naczelnego. Jerzego Kisielskiego, który tworzył w 1996 roku pismo i przez kolej-

ne lata nim kierował, zastąpił Maciej A. Brzozowski – dyrektor Biura Prasowego Fiat Polska. Nowy szef FWN ma 38 lat, jest absolwentem italianistyki Uniwersytetu Warszawskiego. Z Fiatem związany od 1989 r. jako tłumacz, a potem press officer odpowiedzialny za kontakty z mediami i dyrektor Biura Prasowego. W latach 1996-97 był zastępcą Redaktora Naczelnej miesięcznika „Twój Styl” (z którym do dzisiaj współpracuje), a następnie dyrektorem marketingu wydawnictwa. Jest także redaktorem naczelnym pisma dla miłośników Alfa Romeo „Quadrifoglio”.

Auto Klub dziennikarzy

Auto Klub Dziennikarzy Polskich to działające prężnie od 25 lat stowarzyszenie, skupiające dziennikarzy piszących na temat motoryzacji. Najważniejszą doroczną imprezą Klubu jest Sympozjum Sportowo-Turystyczne Dziennikarzy, składające się z czterech Eliminacji Samochodowych Mistrzostw Polski. Kilkudziesięciu dziennikarzy startuje na samochodach podzielonych na klasy pojemnościowe i fabryczne (klubowe).

Dla samochodów Fiat utworzono trzy klasy klubowe: Fiat Seicento, Fiat Punto i Alfa Romeo.

Pierwsza eliminacja odbyła się w dniach 22-25 lutego na drogach Ziemi Lubelskiej.

W klasyfikacji Fiat – Alfa Romeo zwyciężyli Jacek Jurecki i Krzysztof Samborski z Dziennika Polskiego, jadący samochodem Alfa 156.

Następna, II eliminacja odbędzie się podczas poznańskich targów motoryzacji Poznań Motor Show.

Nagrody za dobre wyniki w nauce

Komitet ds. Nagród i Stypendiów FIAT, w imieniu działających w Polsce spółek Grupy Fiat ogłosił po raz kolejny konkurs dla dzieci pracowników spółek. W ogłoszonym po raz piąty konkursie, przyznanych zostanie:

40 nagród po 3.300 złotych brutto każda dla pracowników, których dzieci w roku 2000 zdały egzamin maturalny ze średnią oceną nie niższą niż bardzo dobra (5);

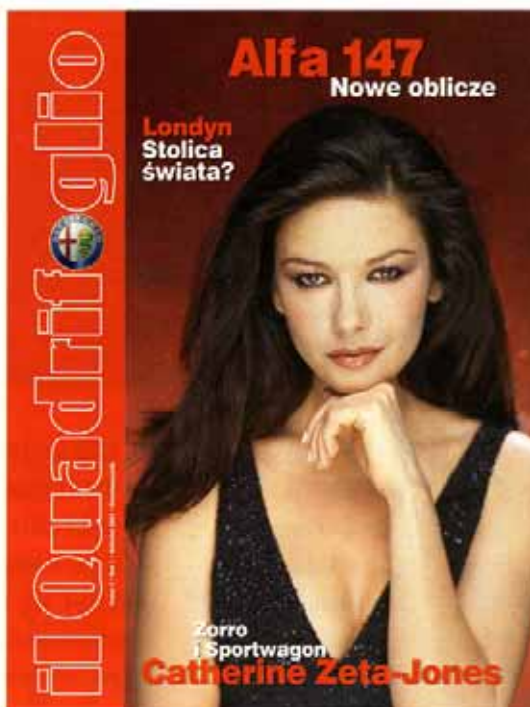
40 nagród po 4.700 złotych brutto każda dla pracowników, których dzieci w roku 2000 uzyskały dyplom licencjata lub inżyniera, z oceną nie niższą niż dobra (4)

53 nagrody po 6.600 złotych każda dla pracowników, których dzieci w 2000 roku uzyskały dyplom magistra lub lekarza z oceną nie niższą niż dobra (4).

Ubiegający się o nagrodę muszą być dziećmi pracowników spółek Grupy FIAT działających w Polsce, którzy do dnia składania wniosków przepracowali co najmniej jeden rok w jednej ze spółek Grupy FIAT w Polsce a do dnia złożenia wniosku konkursowego nie pracowali w żadnej ze spółek Grupy FIAT. Nagrody będą przyznawane na podstawie decyzji specjalnej komisji.

Alfa ponad wszystko

Dwumiesięcznik adresowany do użytkowników Alfa Romeo, którego pierwszy numer ukazał się w Polsce w lutym tego roku, zyskuje – sądząc po prenumeracie – coraz większą liczbę czytelników. Kolejny, drugi numer *Il Quadrifoglio*, przybliży nam nie tylko urodziwą aktorkę Catherine Zetę-Jones, ale również nową wersję Alfę 147, która w maju trafi na polski rynek. Przeczytamy o wyścigach o Puchar Alfa Romeo, których druga, majowa, edycja zapowiada się bardzo emocjonująco oraz o najmłodniejszym mieście początku XXI wieku, jakim jest Londyn. Przyszłość Alfa Romeo osadzona jest w tradycji i jej właśnie poświęcona jest "Parada gwiazd" ukazująca modele Alfę znane i wielbione przez kierowców za ich piękno, temperament i znakomite wyniki na torach wyścigowych. Współczesność na łamach *Il Quadrifoglio* pozwala nam poznać nie tylko nowe samochody, ale również ważne wydarzenia kulturalne, aktualne kierunki mody i designu, dzięki czemu łatwiej nam poruszać się w świecie, który nas otacza.



FIAT w Chinach

Pod koniec lutego, dyrektor generalny Fiat SpA, Paolo Cantarella, spotkał się w Pekinie z prezydentem Chińskiej Republiki Ludowej, Jiang Zemingiem i wicepremierem Chin, Li Langingiem. W trakcie spotkania przeanalizowano stosunki pomiędzy Chinami i Fiatem. Grupa Fiat działa w Chinach poprzez spółki joint venture, które założyła w sektorach produkcji samochodów osobowych, dostawczych, maszyn rolniczych i podzespołów dla przemysłu motoryzacyjnego. W najbliższych latach w tych sektorach przewiduje się wysoką stopę wzrostu. Grupa Fiat posiada w Chinach 8 swoich przedstawicielstw, 10 spółek joint venture i 3 spółki kontrolowane w pełni przez sektory: Fiat Auto, Iveco, Case New Holland, Magneti Marelli, Teksid i Comau. W roku 2000 działalność Fiata w Chinach przyniosła obroty przekraczające 450 mln euro, dając zatrudnienie około 6 tys. osób. Inwestycje Fiata i jego partnerów, zarówno zrealizowane jak i te przewidziane przez zawarte umowy, mają wartość 1.200 mln euro.



1. NAPRAWDĘ WYJĄTKOWE SEICENTO

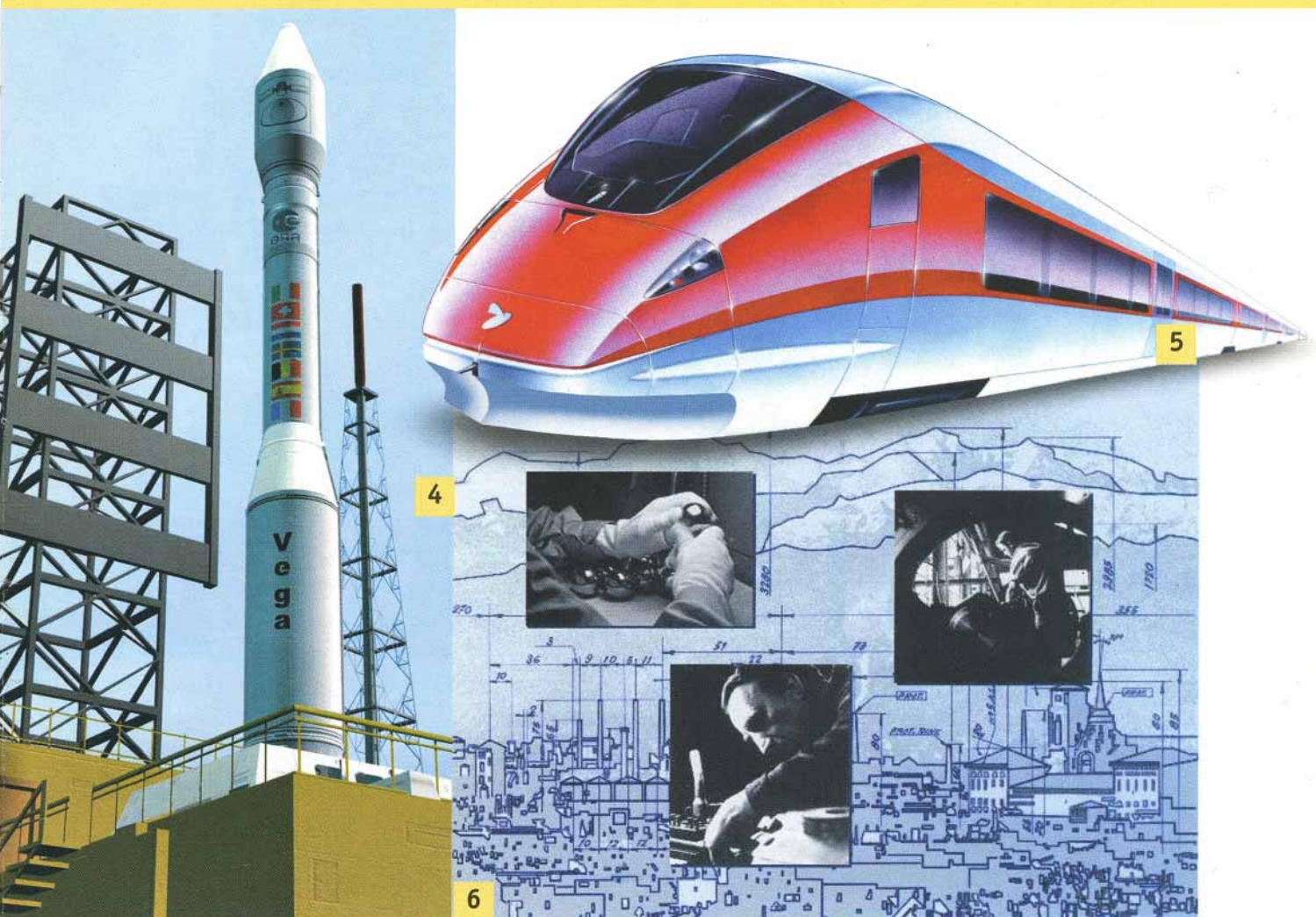
All Bar None: taką nazwą ochrzczono Fiata Seicento z wielkimi kolorowymi kodami kreskowych namalowanymi na bokach samochodu. Autorem projektu jest 69 – letni Terence Conran (na zdjęciu), mieszkający w Londynie międzynarodowej sławy projektant. Ten kolorowy i zabawny pojazd terenowy jest „egzemplarzem niepowtarzalnym”. Samochód pomalowany przez Conana, przekazany został przez Spółkę Fiat Auto na cele charytatywne. Trafiał na aukcję zorganizowaną w Grosvenor House Hotel w Londynie, z której dochód – 7.000 funtów szterlingów – przekazano organizacji Ben działającej na rzecz emerytów.

2. STO AUTOBUSÓW NA METAN NA TURYSKICH DROGACH

Turyński park samochodów używanych do transportu miejskiego powiększył się o sto ekologicznych autobusów Irisbus-Iveco City Class. Dzięki nowym silnikom zasilanych metanem, poważnie zredukowana została emisja spalin i hałas, co ma szczególne znaczenie dla środowiska naturalnego człowieka. Korzyść odnoszą zarówno środowisko jak i pasażerowie. Na przykład: system informacji dźwiękowej, informuje o numerze linii i przystankach. Pierwsze pojazdy przekazane zostały prezesowi ATM, Giancarlo Guiati, podczas ceremonii na placu San Carlo w Turynie.

3. FIAT PUNTO PODOBA SIĘ IRLANDCZYKOM

Nowy Fiat Punto odnosi zdecydowanie większe sukcesy niż jego poprzednik. Auto zyskuje uznanie nie tylko wśród klientów włoskich. Również w 2000 roku Fiat Punto był najlepiej sprzedającym się samochodem w Irlandii (auto to zakupiło ponad 11 tysięcy osób). Już trzeci rok z rzędu włoski model zdobywa w tym kraju pierwszą pozycję w sprzedaży. Tym razem odnotował wzrost o 39,8% w stosunku do roku poprzedniego. Wynik ten jest o tyle znaczący, że w tym samym okresie, popyt w Irlandii wzrósł tylko o 32,5%. Na zdjęciu: Fiat Punto przed Custom House w Dublinie.



4. VEGA ZBLIŻA SIĘ DO WIEŻY STARTOWEJ

Rusza program związany z matą rakieta nośną Vega, który FiatAvio i Włoska Agencja Kosmiczna (ASI) przedstawiły jako uzupełnienie programu wielkich rakiet nośnych Ariane. Do projektu przystąpiło już sześć krajów będących członkami Europejskiej Agencji Kosmicznej. Pod koniec lutego bieżącego roku, FiatAvio i ASI założyły spółkę akcyjną ELV, której zadaniem będzie projektowanie i konstrukcja rakiety Vega. 70% kapitału spółki należy do FiatAvio, pozostałe 30% – do ASI.

Na rysunku: rakieta nośna na wieży startowej w Kourou, (Gujana Francuska w Ameryce Południowej).

5. SILNIKI IVECO DLA DUŃSKICH POCIĄGÓW

Do końca 2002 roku Iveco Aifo dostarczy duńskim kolejom silniki diesel przeznaczone do nowych pociągów produkowanych przez Ansaldo Breda. Umowa dotyczy 330 silników 8V o mocy powyżej 700 KM. Zostaną one zamontowane w 83 pociągach, które w 2003 r. zasilą duński tabor kolejowy. Wyposażenie silników w system common rail, elektroniczne wybieranie biegu, ograniczenie emisji do wymogów normy Euro 4 oraz obniżone koszty eksploatacji, to czynniki, które pozwoliły wygrać przetarg firmie Iveco. Zamówienie potwierdza pierwszoplanową rolę w produkcji silników kolejowych.

6. MOCNA POZYCJA COMAU W NIEMCZECH

Spółka Comau zakończyła formalności związane z zakupem niemieckiej Germann-Intec. Firma działa w branży uprzemysławiania i inżynierii wyrobów samochodowych. W gronie jej klientów znajdują się najwięksi producenci samochodowi. Spółka zatrudnia około 300 inżynierów, i w 2000 roku osiągnęła ze sprzedaży 30 milionów euro. Dzięki temu przejęciu Comau, obecna od lat na niemieckim rynku ze swoją spółką Comau Deutschland, zamierza teraz rozszerzyć ofertę usługową i zaoferować klientom swoją pomoc także w fazie projektowania przez nich nowych modeli.



Chwila
refleksji

Niczego mi nie żal...

Jerzy Nowosielski

Świat wręcz zwariował na punkcie nowego stulecia, choć nasza obecność w XXI wieku i w nowym tysiącleciu niczego jeszcze nie oznacza.

Już dawno Andre Malreaux powiedział, że wiek XXI albo będzie religijny, albo go w ogóle nie będzie. Choć w nowym stuleciu już jesteśmy, przeczuwam, że wkrótce rzeczywiście nastąpi jakieś wielkie otwarcie człowieka na sprawy Wiary i Tajemnicy. Inaczej mówiąc – na mistykę. Odejdziemy od techniki i duchowości! Jestem tego absolutnie pewien. O tym jednak nikt na razie nie myśli. Świat wręcz zwariował na punkcie nowego stulecia, choć nasza obecność w XXI wieku i w nowym tysiącleciu, niczego jeszcze nie oznacza.

Czar liczb jest mi obcy. Przez całe życie ulegałem tylko jednej magii – czarowi cerkwi. W dzieciństwie matka walczyła z ojcem o moją duszę: ona – ze starej katolickiej rodziny, on – z rodziny od wieków rozmiłowanej w obrządku wschodnim. Moją duchową ojczyznę do dziś stanowi prawosławie. Piękno cerkwi, którą po raz pierwszy ujrzałem jako dziecko, było tak potężne, że wpłynęło na całe moje dorosłe życie, i – choć w tym zwariowanym świecie mało kto w to uwierzy – do dziś mnie kształtuje. Ale też stara cerkiew krakowska, którą zaprojektował sam mistrz Matejko, w całej Europie nie miała sobie równego ikonostasu. Jego architektura była wprost imponująca, wciąż więc żałuję, że to arcydzieło zniszczono w 1947 roku.

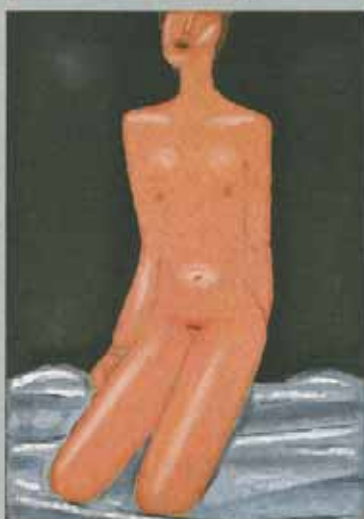


Jerzy Nowosielski – jeden z najwybitniejszych współczesnych malarzy. Rysownik, scenograf, autor licznych prac teoretycznych. Znamca teologii i twórca monumentalnych dekoracji ściennych m. in. w kościołach w Lourdes, Krakowie, Warszawie (także w Tychach p. w. Św. Ducha) i cerkwiach prawosławnych.

Przez całe życie marzenia moje zawsze były niemożliwe: najchętniej jeździłbym oglądać cerkwie. I choć zmieniają się stulecia, to pragnienie trwa. Jako chłopak uwielbiałem jeździć nad Zbrucz, do Krzemieńca, a stamtąd już był tylko krok do Poczajowa – te piętnaście kilometrów można przejść było piechotą. Poczajów to moja miłość. A kto nie widział Ławry Poczajowskiej, ten nie widział jednego z cudów świata. Żyję w Krakowie, ale w Poczajowie stałem obecny myślami. Mieszkam tu, ale tam zostawiłem mą duszę. Dlaczego właśnie tam? Bo tam zachód prawosławny krzyżuje się z wpływami dalekowschodnimi. Dziś mało kto pamięta – choć dla mnie jest to niezwykle ważne – że rosyjskie prawosławie sięgało do oceanu, od południa zaś obejmowało Chiny i Mongolię. Ale to wszystko zogniskowało się właśnie w Poczajowie. Tam, jako chłopiec, narodziłem się duchowo. Także jako malarz tam się narodziłem. Prawdopodobnie całe malarstwo traktuję jako ikonę – słowo to po grecku oznacza obraz. Czyli widzę w nim sacrum, bo sacrum, czyli to, co jest święte, tkwi niepodzielnie w całej sztuce.

Czasem tylko zdarzało mi się namalować obraz podobny do ikony w jej potocznym znaczeniu, ale to tylko dlatego, że jestem malarzem. Nigdy jednak – jak o mnie myślą niektórzy – nie byłem malarzem ikon. A jeśli moje obrazy stają się czasem choć trochę podobne do obrazów świętych, to jestem szczęśliwy. Ale obrazu jako realizacji sakralnej nigdy z góry nie planowałem. Według mnie, jest to niemożliwe bez teologii. Bo doświadczenie sztuki to przedostatni stopień doświadczenia religijnego człowieka. Wszystko to, co pojawia się później, jest już tylko mistyką nocy.

Schylek XX wieku zaznaczył się w sztuce jako czas instalacji. Coraz trudniej było zorganizować wystawę malarstwa, ale instalacje stały się tak modne, że zaczął je robić



Wielu kolekcjonerów marzy o zdobyciu malowanych przez Jerzego Nowosielskiego sławnych już aktów, które w pracowni artysty powstały w latach sześćdziesiątych.

prawie każdy artysta. Dlaczego jednak wystawy obrazów stały się zjawiskiem coraz rzadszym? Bo – moim zdaniem – malarstwo jest niemożliwe bez teologii, a teologia bez malarstwa. Obecnie bardzo brakuje wielkich teologów, zwłaszcza w Polsce bardzo ich brakuje. Przyczyna jest prosta – wielki teolog musi być w pewnym sensie heretykiem...

Czy dla artysty przelomu stuleci wiara ma dziś jeszcze sens jakkolwiek? Nie. Mówię „nie”, choć moją ojczyzną duchową jest prawosławie. Wiara dla artysty na pewno dziś znaczy niewiele. Przynajmniej dla mnie, jako malarza, nie jest ona aż tak istotna. Z natury jestem bowiem przekorny, i nie lubię być sterowany w jakikolwiek sposób. Dlatego zawsze byłem daleki od jakiegokolwiek ortodoksji. Pamiętajmy jednak, że nawet ateista może być obdarzony głęboką intuicją metafizyczną. I na odwrót – człowiek głęboko wierzący i praktykujący, może być tej intuicji pozbawiony zupełnie.

Kiedyś czytałem dzieła filozofów i dużo beletrystyki, ale to już przeszłość. Zrozumiałem bowiem w końcu, że największym dziełem XX wieku jest... Biblia. Ba, w całej

literaturze światowej jest to najbardziej sensacyjna książka. Dla współczesnego czytelnika wprost wymarzona. Jest tam polityka i kryminal, erotyka i sensacja. Lektura jej tak mnie zawsze wciąga, że aż się zżymam, że nie mogę tej wspaniałej księgi czytać w oryginale – po hebrajsku, grecku czy aramejsku. Stale mam pod ręką przekład ks. Wujka. To przecież arcydzieło literatury! Dlatego od dawna nie sięgam po przekłady Biblii z XX wieku. Tłumaczenie Wujka ma swój niepowtarzalny wdzięk, który trudno odnaleźć we współczesnych przekładach. Być może dlatego po Biblię sięga się dzisiaj coraz rzadziej, bo ludzie rzadko czytają ją w mistrzowskim tłumaczeniu Wujka. Wielka szkoda!

Zastanawiam się coraz częściej nad pytaniem, które czasem mi stawiają. Czy jest mi czegoś żal w życiu? Nie! Niczego mi nie żal! Codziennie budzę się szczęśliwy. A jednym z powodów mojego szczęścia jest to, że mieszkam w Krakowie. To najpiękniejsze miasto świata. Człowiek dopiero na starość zaczyna mieć świadomość prawdziwych walorów tego miasta, dopiero u schyłku czasu docenia atmosferę tego miejsca. Co prawda zacząłem cenić jego urodę, gdy na pewien czas Kraków straciłem, zmuszony w latach pięćdziesiątych, w czasach socrealizmu, do wyemigrowania do Łodzi. I właśnie dopiero w Łodzi, zrozumiałem, jakim skarbem jest dla mnie Kraków. Choć nie ukrywam, że wolałbym mieszkać pod Wawelem w dużo dawniejszych czasach – najchętniej w dziewiętnastym wieku. Wtedy to miasto było jeszcze piękniejsze. Ale dziś żyjemy w okresie smutnym. Kończy się bowiem sztuka, w jej rozwoju nastąpi chyba teraz jakaś dłuższa przerwa. Tym bardziej gwałtowny będzie późniejszy powrót do sztuki, do duchowości. Na razie jednak wciąż szturmujemy z uporem do bram techniki. ■

Notowała Izabela Bodnar



Rok przełomu

Mimo trudnej sytuacji rynkowej, w 2000 roku Fiat poprawił wyniki ekonomiczne. Porozumienie z General Motors zaowocowało pierwszymi pozytywnymi rezultatami. Drugie półrocze ma przynieść dalszą poprawę.

Wartość sprzedaży – 57,6 mld euro, o 20% wyższa w stosunku do 1999 roku, oraz zdecydowanie lepszy wynik operacyjny (855 mln euro) w stosunku do 788 mln z 1999 roku, to podstawowe liczby bilansu Grupy Fiat. Widoczne jest także podwojenie zysku netto: 664 mln euro w stosunku do 353 mln w minionym roku obrotowym. Jest to bardzo ważny rezultat. Z punktu widzenia przekształceń strukturalnych, rok 2000 był przełomowy dla firmy, a wyniki osiągnięte przez niektóre sektory, nie sprostają oczekiwaniom. W branży samochodowej zawarto w 2000 roku strategiczny sojusz z General Motors, natomiast w sektorze

maszyn rolniczych i maszyn do robót ziemnych, zakończyła się integracja firmy Case z New Holland.

Miniony rok zdominowały negatywne zjawiska. Silna konkurencja na rynku spowodowała poprawę rentowności Fiat Auto. Słaba pozycja euro i podwyżka cen na niektóre surowce, wpłynęły na ogólną sytuację makroekonomiczną. Tym niemniej wynik operacyjny Grupy okazał się lepszy niż w 1999 roku. Pozytywne wyniki Fiat Auto zawdzięcza sukcesom nowych modeli Fiat Punto i Lancia Lybra, oszczędnościom, oraz poprawie rentowności brazylijskiej spółki.

Sektor samochodowy posiada trzy istotne atuty: od-



PODSTAWOWE DANE GRUPY WEDŁUG SEKTORÓW

	Zysk netto (miliony euro)		Wynik operacyjny (miliony euro)	
	2000	1999	2000	1999
Samochody osobowe (Fiat Auto)	25.361	24.101	44	(121)
Maszyny rolnicze i budowlane (CNH Global)	10.770	5.246	45	371
Samochody ciężarowe (Iveco)	8.611	7.387	489	311
Wyroby metalurgiczne (Teksid)	1.873	1.682	101	76
Części i podzespoły (Magneti Marelli)	4.451	4.062	55	108
Środki i systemy produkcji (Comau)	2.440	1.693	87	43
Lotnictwo (FiatAvio)	1.491	1.361	143	109
Wydawnictwa i komunikacja (Itedi)	354	413	10	17
Ubezpieczenia (Toro Assicurazioni)	4.363	3.922	(56)	(103)
Inne oraz spółki sprzedane (*)	(2159)	(1744)	(63)	(23)
Ogółem	57.555	48.123	855	788

* W odniesieniu do roku obrachunkowego 2000, pozycja inne spółki sprzedane obejmuje wartości pierwszych siedmiu miesięcy roku spółki Fiat Ferroviaria, którą sprzedano z dniem 1 sierpnia 2000.



Po lewej:
Linia produkcyjna
Daily w Suzzaro.
Po prawej:
jedna z koparek CNH

nowioną gamę modeli, przeprowadzoną z powodzeniem restrukturyzacją w Brazylii i Argentynie oraz rozwijającą się współpracę z General Motors. Czynniki te przyniosą Fiatowi Auto w 2001 roku około 200 mln euro, a w 2005 roku – miliard euro.

CNH Global musiała stawić czoło trudnej sytuacji rynkowej w Ameryce Północnej, kiedy zaangażowana była najbardziej w integrację dwóch spółek Case i New Holland. Najtrudniejsze chwile ma już za sobą. Dzięki osiągniętym oszczędnościom, bilans zamknięto powyżej poziomu równowagi.

Obecnie CNH przygotowuje się do wykorzystania pozycji lidera w sektorze maszyn rolniczych i maszyn do robót ziemnych.

Pozytywnie ukształtowały się wyniki spółki Iveco, która unowocześniła swoje wyroby. Nowy model Daily potwierdził swoją czołową pozycję w segmencie lekkich pojazdów przemysłowych, natomiast wprowadzona na

rynek nowa gama silników, umocniła ofertę Iveco w sektorze pojazdów ciężkich. W pozostałych sektorach, na które warto zwrócić uwagę, znalazły się spółka Comau (podwoiła zysk operacyjny), oraz Teksid i FiatAvio (poprawiły wynik o 30 %).

Rok 2000 przyniósł także narodziny sektora Business Solutions, realizację wielu inicjatyw o charakterze e-business i działań prowadzących Grupę Fiat do koncentracji uwagi na zagadnieniach strategicznych. W tym świetle należy interpretować umowę z Alstom na odstąpienie 51% udziałów w Fiat Ferroviaria i przekazanie na zewnątrz niektórych działań Magneti Marelli. W bieżącym roku celem Grupy jest poprawa dochodowości operacyjnej firmy.

Sprzyjać temu będą, pojawiające się na rynku, nowe wyroby i synergie wynikające z najnowszych posunięć strategicznych. Efekty powinny być widoczne w drugiej połowie 2001 roku.



Lider ekologii

Francesco Novo

Autocar Environment Award – to nagroda angielskiego czasopisma Autocar, przyznawana każdego roku samochodom prezentującym najbardziej ekologiczne rozwiązania technologiczne. W tym roku otrzymał ją Ecobasic Fiata.

Ecobasic stworzony został jako laboratorium doświadczalne. Spala poniżej trzech litrów paliwa na 100 km, a jego konstrukcję wykonano z materiałów nadających się całkowicie do powtórnego wykorzystania. Jury złożone z dziennikarzy, inżynierów i ekspertów samochodowych, wybrało ten właśnie model, oceniając go w końcowej klasyfikacji wyżej niż Hondę Insight i Volvo Premai. Wyróżnienie angielskiego czasopisma dołącza do dwóch wcześniejszych nagród dla Ecobasica: Automotive News International – Concept car of the Year Awards (w kategorii Best Environment) i Automotive World Awards 2000 (w kategorii Environment i Special Jury Prize).

Jak powszechnie wiadomo, w modelu Ecobasic zostały przetestowane przyszłe rozwiązania przewidziane dla samochodów osobowych. „Concept car łączy w sobie nowatorstwo, gdyż jest zapowiedzią przyszłych rozwiązań i tendencji, funkcjonalność oraz integralność, gdyż jest pojazdem trwałym i ekonomicznym jednocześnie – mówi Angioletta Boero, odpowiedzialna w Dyrekcji Wzrostu za realizację projektu. – Ważne te, właściwe dla tradycji Fiata i jej kompaktowych modeli, zostały odpowiednio dopasowane do nowych trendów”.

Ważną rolę w realizacji projektu odegrało Centrum Badaw-

cze Fiata. Dlatego też nagrodę odebrał Luca Stolcis – inżynier, który nadzorował projekt od początku jego powstania, koordynował rozwój pojazdu oraz strategię opracowania silnika, skrzyni o zrobotyzowanym sterowaniu i podsystemów umożliwiających redukcję zużycia paliwa i emisji. „Wraz z samochodem – mówi inż. Stolcis – nagrodzona została koncepcja kompaktowych samochodów przyszłości: ekologicznych, prostych, oszczędnych. Uzasadnienie decyzji jury jasno bowiem stwierdza, że Ecobasic jest przykładem samochodu przyjemnego w prowadzeniu a jednocześnie przyjaznego dla środowiska”.

Ecobasic posłużył zatem do wyrażenia idei samochodów jutra w myśl zasady: nieograniczona mobilność w posza-





Automotive News International Concept Car of the Year Award Winners

Our thanks to all the winners, winners, judges and sponsors who made the second annual Automotive News International Concept Car of the Year Awards a success!

Pioniera Rossa
Concept Car of the Year

Fiat Ecobasic
Best Environmentally

Renault Maitre
Best Design

SEAT Salsa
Best City

DELPHI
Automotive Systems



▲ Luca Stolcis z Centrum Badawczego Fiata oraz Robert Aherne, dyrektor Autocar'u (z lewej) i George Alagiah, dziennikarz BBC (z prawej).

◀ Plakat innej, ważnej nagrody zdobytej przez Ecobasic.

nowaniu środowiska. „Wyróżnienie przyznane przez Autocar – mówi Boero – jest nagrodą dla ambitnego projektu jakim jest realizacja modelu ekologicznego i ekonomicznego jednocześnie. Ecobasic szanuje środowisko, ponieważ zużywa niewiele paliwa (2,86 litra na 100 kilometrów – zużycie zmierzone przez niemiecki ośrodek certyfikacyjny TÜV). Model ten jest awangardowy ze względu na niski poziom emisji spalin (standardy Euro4 obowiązujące od 2005 r.) i możliwość całkowitego recyklingu jego komponentów (każdy element wykonano z jednego tworzywa pozwalającego na łatwy „dismantling”). Kosztuje niewiele i gdyby był w sprzedaży, jego cena byłby porównywalna do aktualnych cen modeli city car. Przewozić może cztery osoby, a jego długość wynosi 3,5 metra”.

Tworząc zupełnie nowy samochód, należało zrealizować go w sposób prosty. Podzespoły zostały tak zaprojektowane, aby uzyskać maksymalną niezawodność, zredukować koszty utrzymania i zaoferować ogólną wszechstronność.

Stąd decyzja o wykonaniu jednej tylko wersji, której dostosowanie do indywidualnych potrzeb klientów odbyłoby się na końcówce linii montażowej lub bezpośrednio u dealera.

„Dla uzyskania takich rezultatów – mówi Angioletta Boero – projektowanie, produkcja i dystrybucja nie były ograniczone dzisiejszymi wymogami produkcyjnymi, logistycznymi i dystrybucyjnymi. Przede wszystkim udało się udowodnić tezę, że ekologia i niskie ceny mogą współistnieć ze sobą. Ecobasic jest to bowiem prawdziwy concept car, a nie pojazd marzeń. Rozwiązania techniczne będą wprowadzane stopniowo do produkcji seryjnej. Wyjątkową oszczędność energetyczną uzyskano dzięki nowemu silnikowi diesel common rail 1.2 z wtryskiem wielopunktowym i zrobotyzowaną skrzynią biegów. Ciężar samochodu (750 kg) jest rezultatem racjonalnego projektu, natomiast współczynnik CX 0,28 (wyjątkowy, jak dla tak małego samochodu), jest rezultatem optymalizacji wszystkich elementów wpływających na aerodynamikę”.

Samochód spodobał się wszystkim i po raz pierwszy pogodził opinię publiczności i krytyki. Obecnie niektóre z zastosowanych w nim rozwiązań, przewidziano do wprowadzenia w nowych modelach. „Ecobasic – mówi Boero – nie jest obrazem skończonego samochodu, lecz fotografem rozpoczętego procesu unowocześnienia, za pomocą którego Fiat kreśli kształty samochodu przyszłości”. ■



Tryumf technologii - Fiat Stilo

Podczas Salonu Genewskiego zaprezentowano nowy, kompaktowy model Fiata Stilo. Premiera światowa odbędzie się na początku września. Nowością jest również Lancia Thesis, która oficjalnie zaprezentowana zostanie dopiero jesienią. W sprzedaży są już modele Fiat Punto gama 2001 i Alfa 147 w wersjach: pięciodrzwiowej, z silnikiem 1,9 JTD, z silnikiem 2.0 i ręczną skrzynią biegów. Zaprezentowano także prototyp samochodu z napędem wodorowym i „zerową emisją”.

Nowy, kompaktowy model Fiata Stilo, przyciąga uwagę swoim kształtem. Samochód ten, należący do średniego segmentu, został zaprojektowany przez Centro Stile Fiat i pokazany na ostatnim międzynarodowym Salonie w Genewie. Jest to samochód, który dokonuje prawdziwego skoku generacyjnego w tej klasie pojazdów. Jego celem jest odnowie-

nie w Europie pozycji marki Fiat w segmencie C.

Model powstał w dwóch wersjach: trzy i pięciodrzwiowej. Obie różnią się stylem, przeznaczeniem i rozmiarami: długością (4,25 m wersja pięciodrzwiowa i 4,18 m – wersja trzydrzwiowa) oraz wysokością (1,51 m – wersja pięciodrzwiowa i 1,46 m – wersja trzydrzwiowa), które to parametry stano-



wią o przestronności wnętrza. Zmianie uległo również rozplanowanie miejsca kierowcy. Odmienna w obu wersjach jest bowiem wysokość siedzenia: niższa w wersji trzydrzwiowej – jak przystało na dynamiczny samochód, wyższa w wersji pięciodrzwiowej – ułatwiająca wsiadanie i lepszą widoczność drogi.

Stilo trzydrzwiowe charakteryzuje dynamiczny kształt i wyraźne przetłoczenie na linii obwodu, które podkreśla przewagę powierzchni blaszanych nad przeszklonymi i nadaje pojazdowi sportowy wygląd.

Stilo pięciodrzwiowe wyróżnia natomiast przestrzeń, bezpieczeństwo i wygoda podróżowania. Jest to samochód zaprojektowany według nowej koncepcji, przeznaczony dla klientów zainteresowanych jednobrylowymi pojazdami, jakie niedawno pojawiły się w tym segmencie rynkowym. Pięciodrzwiowy Fiat Stilo posiada niektóre cechy charakterystyczne dla tego typu pojazdów: łatwość wsiadania i wysiadania, przestronne wnętrze, wysoką pozycję siedzenia kierowcy.

Nowy Fiat wyróżnia się przede wszystkim technologią zastosowaną we wnętrzu. Do otwarcia samochodu i uruchomienia silnika wystarczy kieszonkowy przełącznik podobny do karty kredytowej. Na długich trasach, a przede wszystkim na drogach szybkiego ruchu, wystarczy ustawić wymaganą prędkość, a Cruise Control Intelligent połączony z radarem, zajmie się jej utrzymaniem, hamowaniem i przyspieszaniem pojazdu oraz zachowaniem odpowiedniej odległości od pozostałych samochodów znajdujących się w ruchu. Bezpieczeństwo podnosi osiem poduszek

powietrznych i najdokładniejsze systemy elektronicznej kontroli siły hamowania, napędu i stabilności. W zakresie systemów teleinformatycznych Fiat Stilo posiada Connect – nowatorskie urządzenie, które ułatwia kierowcy korzystanie z szerokiego wachlarza usług proponowanych przez Targa Service: od dostępu do Internet Wap, po ustalenie lokalizacji i nawigację satelitarną.

Dla trzy i pięciodrzwiowego Fiata Stilo, przewidziane są cztery silniki benzynowe i dwa turbodiesel z systemem „common rail”.

Modny samochód

Łatwa do wypowiedzenia we wszystkich językach nazwa nowego modelu Fiata kojarzy się z czymś, co bardzo modne i co tę modę wyznacza. Nazwa odwołuje się do pojęcia stylu: *style* po francusku i angielsku, *stil* po niemiecku, *estilo* po hiszpańsku i portugalsku.

Nazwa Stilo kojarzy się również z emocjami, jakie wywołać może samochód sympatyczny i przyjemny w prowadzeniu, kompaktowy, nowoczesny i bogaty w rozwiązania technologiczne. Nie jest to wreszcie nazwa abstrakcyjna, ale nawiązująca np. do określenia stylowych kreacji, czyli takich, które pozostawiają po sobie ślad – wyjątkowych i niepowtarzalnych.

Lancia Thesis technologia i elegancja

Nowy, luksusowy flagowiec Lancii, jest nie tylko spadkobiercą wielkich poprzedników, ale także posiadaczem najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych.

Oryginalna linia nadwozia, wysokiej klasy wnętrze, awangardowa technologia – to cechy charakteryzujące model Thesis. Nowy flagowiec Lancii miał swoją światową prapremierę podczas 71. Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Genewie. Lancia skupiła w modelu swoją dziewięćdziesięcioletnią tradycję i powierzyła mu rolę umacniania pozycji marki w najtrudniejszym europejskim segmencie rynkowym, gdzie o względy wymagających klientów walczy kilka marek samochodowych.

Lancia Thesis powstała właśnie z myślą o klientach, którzy poszukują wyjątkowego komfortu i luksusu. Stąd wyrafinowana technologia, teleinformatyczne i nawigacyjne urządzenia najnowszej generacji, oraz wyjątkowa troska o wykończenie wszystkich detali. Lancia Thesis, mająca niecałe pięć metrów długości (4,88), wyróżnia się elementami nadwozia, które są jakby ukłonem w stronę historycznych modeli Lancii. Do tradycyjnej marki nawiązuje wielki, pionowy wlot powietrza, i romboidalne reflektory

wkomponowane w zderzaki. Elementy te nadają samochodowi styl wyróżniający Lancię. Jednocześnie przód pozbawiony został tradycyjnego wystającego zderzaka, dzielącego samochód na „górze” i „dół”. Ogólnie model charakteryzuje się liniami właściwymi dla marki i oryginalnym stylem, pozostając jednak w harmonii z tradycją Lancii.

Wnętrze Lancii Thesis jest przestronne i bezpieczne. Elementami miękkimi w kształcie i dotyku, otacza podróżujących. Przykładem jest pas tapicerki wokół całego wnętrza. Zastosowano wysokiej jakości surowce, jak skóra, drewno, aluminium. Luksusowe wykończenie wnętrza połączono z najbardziej wyrafinowanymi instrumentami komunikacji, nadającymi nowe znaczenie określeniu „przebywanie w samochodzie”. Modelem odniesienia dla Thesis jest bowiem concept-car Dialogos, który do tradycji marki wniósł pojęcie „bezsstresowego prowadzenia samochodu”, czy „bolla salubre” (wnętrze o doskonałych warunkach klimatycznych, porównywalnych do zacisza domowego). Lancia Thesis jest więc tym, co najlepsze w aktualnej ofercie przemysłu samochodowego. Posiada również atut dodatkowy: dorobek, jaki marka wniosła w historię samochodu. Wystarczy wspomnieć

o modelu Lambda, pierwszym na świecie samochodzie z nadwoziem nośnym i zawieszeniem przednim na koła niezależne, czy o Apri-



Przód nowej limuzyny odwołuje się do elementów stylistycznych wielkich poprzedników marki.

li – modelu, który na początku lat 30. szczył się współczynnikiem oporu powietrza 0,47, gdy średnia na rynku wynosiła 0,60. I jeszcze Aurelia, która kryła pod maską pierwszy silnik z sześcioma cylindrami w układzie V, po raz pierwszy zamontowany w samochodzie seryjnym. Nie można także zapomnieć o modelu Delta, którego techno-

logiczną przewagę nad innymi potwierdziło sześć kolejnych zwycięstw w światowych rajdach samochodowych. Modele te wyróżniały się wśród samochodów swoich czasów nowatorstwem technologicznym i elitarnym stylem. Taki cel przyświeca również Lancii Thesis, która pragnie nadać niepowtarzalny kształt najnowszej technologii.

Trzy razy Alfa 147

Na Salonie Genewskim zaprezentowano trzy nowe wersje ostatniego modelu marki spod znaku Biscione: wersja pięciodrzwiowa, wersja z silnikiem dwulitrowym i ręczną skrzynią biegów oraz wersja 1.9 JTD. Skompletowana zatem została gama „Samochodu roku 2001”.

W Alfie 147 podoba się przede wszystkim jej niepowtarzalny styl, temperament, doskonale osiągnięci silników, a także wykończenie wnętrza, które potrafi zadowolić najbardziej wyrafinowanych klientów. Model, który zdobył tytuł „Samochodu roku 2001”, zebrał ponad 40 tysięcy zamówień w ciągu czterech miesięcy od wprowadzenia go do sprzedaży.

Płynna linia nadwozia 5-drzwiowej Alfey 147 nawiązuje do dynamicznych modeli coupé.

Podczas Salonu Genewskiego marka Alfa Romeo zaprezentowała trzy nowe wersje 147 – charakterystyczne i niepowtarzalne. Są to wersje z nowym nadwoziem pięciodrzwiowym, silnikiem benzynowym 2.0, i ręczną skrzynią biegów (do tej pory silnik ten dostępny był ze skrzynią ▶





Wnętrze Alfya 147 w wersji pięciodrzwiowej

Selespeed) oraz silnikiem 1.9 JTD o mocy 115 KM. Trzy nowe wersje czynią z Alfya 147 model o najbogatszej gamie w segmencie. Klient może dokonać wyboru spośród 16 Alf 147: czterech silnikach (trzech benzynowych i pięciodrzwiowych), dwóch rodzajach skrzyń biegów (ręcznej i Selespeed) i dwóch poziomach wyposażenia („Progression” i „Distinctive”). Żeby nie wspomnieć o 14 kolorach nadwozia, trzech rodzajach wnętrza (eleganckie, klasyczne, sportowe) i szerokim wachlarzu opcji.

Gama Alfya 147 posiada zatem wszystkie atuty, które pozwalają modelowi stawić czoło ostrej konkurencji w tym segmencie rynkowym. Dodatkowo model dysponuje nowatorską technologią, na którą składa się wyposażenie elektroniczne i teleinformatyczne, niedostępne dotychczas w samochodach tego segmentu.

SZCZEGÓŁY NOWYCH WERSJI

Wersja pięciodrzwiowa zachowuje stylistyczne cechy modelu: od zaokrąglonych powierzchni, po ostre linie. Cechą szczególną tego modelu, podobnie jak w wersji trzydrzwiowej, jest dynamiczna linia boczna. Istotnym elementem jest klamka drzwi tylnych ukryta w obramowaniu okna. Ogólne wrażenie potęgują szyby boczne, stanowiące jedną całość o owalnym kształcie, pozbawioną jakichkolwiek przerw czy uskoków pomiędzy szybami.

Model charakteryzuje się zatem komfortem właściwym dla samochodów pięciodrzwiowych i agresywnością linii nadwozia, typową dla wersji trzydrzwiowej. Wnętrze zaprojektowano w sposób ergonomiczny, elegancki, wygodny, wykorzystując materiały wysokiej jakości. Pod tym względem Alfa 147 dysponuje gamą, która zbliża ją bardziej do flagowych modeli marki, aniżeli do modeli wyższego segmentu. Wystarczy wspomnieć o obecności takich modeli jak Sound System Bose, klimatyzator dwustrefowy z recykulacją powietrza, Cruise Control, czujniki

deszczu, parowania, zapachów, wyłączniki radiowe przy kierownicy z odtwarzaczem kaset i płyt kompaktowych, telefonem i możliwością wydawania poleceń głosowych. To wszystko uzupełnia system Connect – wyrafinowane urządzenie teleinformatyczne, które w swojej najbogatszej wersji posiada autoradio RDS z CD, trip computer, telefon GSM dual-band, wyposażony w zestaw głośnomówiący, nawigator satelitarny z mapami, urządzenie do przyjmowania poleceń głosowych w telefonie i „voice memo” oraz przycisk pozwalający na wezwanie pomocy medycznej, mechanicznej i udzielenia informacji.

Druga wersja prezentowana na Salonie w Genewie, posiada silnik 2.0 Twin Spark z nową, pięciobiegową skrzynią mechaniczną – cichą, dokładną i niezawodną.

Do wyłączania sprzęgła zastosowano wspomaganie hydrauliczne wspólnosiowe. Urządzenie to, poza podniesieniem parametrów funkcjonalności i niezawodności skrzyni biegów, gwarantuje większy komfort prowadzenia oraz redukuje hałas i wibracje, wywołane pracą zespołu napędowego.

Gamę Alfya 147 kompletuje wersja z silnikiem turbodiesel o pojemności 1910 cm sześć. i mocy 115 KM. Dzięki zastosowaniu technologii „common rail” i nowej turbosprężarce o zmiennej geometrii, system gwarantuje wysoką moc, niski poziom hałasu, zużycia paliwa i emisji. Przy maksymalnej prędkości 191 km/h i przyspieszeniu od 0 do 100 km/h w 9,9 sekund, zużycie paliwa sięga 5,8 l/100 km.



Nowe Punto rekordzistą

Z milionem wyprodukowanych egzemplarzy, Punto nie przestaje zadziwiać. Kolejna wersja (El) jest bardziej komfortowa, mocna i oszczędna pod względem zużycia paliwa.

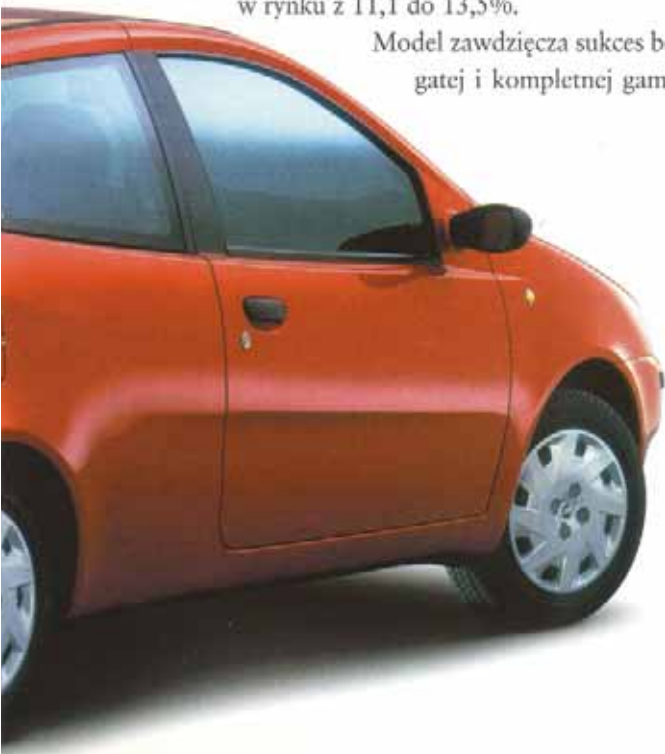
Fiat Punto świętuje ważne wydarzenie jakim jest pierwszy milion wyprodukowanych egzemplarzy. Mowa oczywiście o nowym modelu, licząc bowiem od pierwszego, który opuścił fabrykę w 1993 roku, zeszło z taśmy prawie pięć milionów. Rekord ten zbiega się z innym ważnym wydarzeniem: wyprodukowaniem 10 milionów silników Fire, które – jak wiadomo – są najważniejsze dla Punto. Nowy Fiat Punto odnosi zatem większy sukces niż jego poprzednik. Pierwszy milion egzemplarzy wyprodukowano w ciągu 19 miesięcy, podczas gdy poprzednie Punto osiągnęło ten poziom produkcji dopiero po 22 miesiącach.

Dwubryłowy Fiat coraz bardziej zaznacza swą obecność na międzynarodowym rynku; za granicą sprzedano już więcej samochodów niż we Włoszech. Sukces ten potwierdzają rezultaty sprzedaży w Europie, gdzie w 2000 roku sprzedano 543 tysiące Fiatów Punto, zwiększając udział w rynku z 11,1 do 13,5%.

Model zawdzięcza sukces bogatej i kompletnej gamie

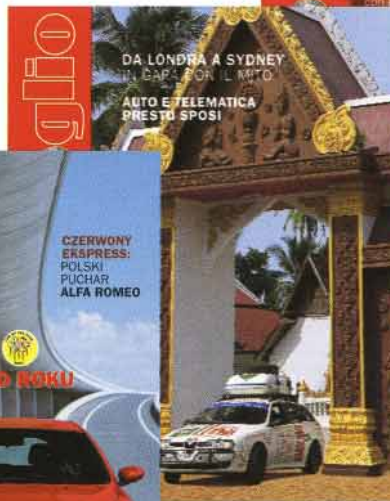
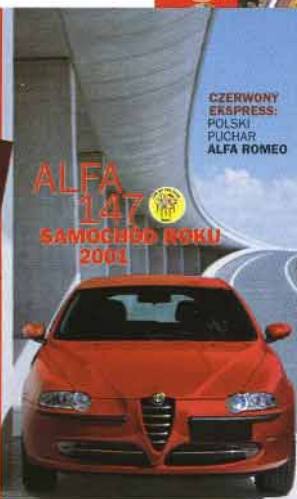
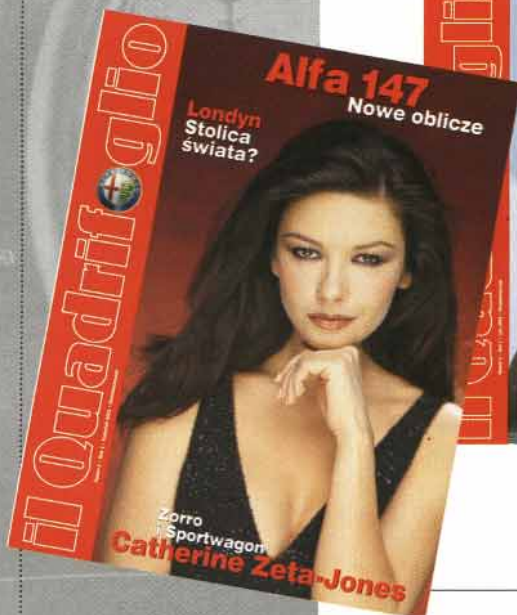
zaspokajającej wymagania wszystkich klientów. Istnieją bowiem 23 wersje – trzy i pięciodrzwiowa, z sześcioma poziomami wyposażenia, 15 kolorami nadwozi. Dla każdej wersji przewidziano dwa kolory tapicerki. Wybrać można spośród pięciu silników: trzech benzynowych i dwóch na olej napędowy, o mocy 60-130 KM. Punto podoba się publiczności ze względu na bogate wyposażenie, ma opinię samochodu niezawodnego, a w 2000 roku, przy 270 tys. wyprodukowanych egzemplarzach, był najlepiej sprzedawanym samochodem we Włoszech. Zawdzięcza to również temu, że z powodzeniem może konkurować z samochodami z wyższego segmentu. 18% klientów wybiera bowiem wersje z najwyższego poziomu gamy, podczas gdy 55% woli wersje pięciodrzwiowe, a 17% decyduje się na auta z silnikiem diesel.

Obecnie na rynek wchodzi Fiat Punto 2001 – bogatszy w swoim wyposażeniu. Wraz z nową gamą, pojawia się wersja Punto El (trzy i pięciodrzwiowa), która zastąpi Punto base i SX. Nowa wersja Punto EL, opracowana została z taką samą troską o detale, takim samym poziomem wykończenia wnętrza i wyposażeniem seryjnym, jak w wersji SX, z tym, że istnieje możliwość wyboru jednego z czterech silników. Do istniejącej oferty silników, dołączyły bowiem te najwyższe w gamie: 1.2 16 zaworowy i 1.9 JTD, oba o mocy 80 KM i systemie „dualdrive”. Nowy model posiada w wersji seryjnej regulowaną wysokość kierownicy i fotela, oraz elektroniczne zamykanie drzwi. Wersje Sporting i HSX posiadają wyposażenie, jakie inne konkurencyjne marki nie wprowadzają do produkowanych seryjnie samochodów, nawet z wyższego segmentu gamy. Oto dwa elementy występujące w obu wersjach: zmieniacz płyt kompaktowych i urządzenie do nawigacji satelitarnej z „Travel Guide” – systemem, który wybiera najkrótszą trasę dojazdu do celu, oraz podaje przydatne wiadomości i informacje turystyczne. ▶



prenumerata 2001

6 numerów
70 zł



Już w Polsce!

▶ dwumiesięcznik **il Quadrifoglio**

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

SPOSÓB PŁATNOŚCI

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



SATIZ

Fiat Seicento na wodór

Nowością wśród samochodów o zerowej emisji, jest system fuel cell. Rozwiązanie to, sprawdzające się szczególnie w ruchu miejskim, gwarantuje wysokie osiągi i dobry zasięg samochodu.

Fiat, od lat zaangażowany w prace na rzecz ochrony środowiska naturalnego, jest jedynym producentem na świecie, który może się pochwalić samochodami wyposażonymi w alternatywne systemy napędu czy zasilania. A zatem, także modelami o zerowej emisji, do jakich należą pojazdy elektryczne. W tym sektorze, jednym z najbardziej złożonych rozwiązań technicznych i jednym z najbardziej obiecujących, jest system fuel cell. Pod koniec lutego, prezes zarządu Fiata Auto, Roberto Testore, przedstawił włoskiemu ministrowi środowiska, Willerowi Bordonowi, prototyp Elettra H2 fuel cell, wykonany w oparciu o model Seicento. Samochód przeznaczony jest przede wszystkim do jazdy po mieście, czyli tam, gdzie ochrona środowiska jest najważniejsza. Model powstał w ramach projektu finansowanego przez Fiata i ministerstwo środowiska, a zrealizowany został przez Ośrodek Badań i Rozwoju – CRF w zakładzie w Pomigliano. W realizacji prototypu uczestniczyły także ENEA i CNR.

Technologia fuel cell stosowana jest od lat 60. w statkach kosmicznych. W ostatnich latach

rozwiązanie to zaintrygowało wielkich producentów samochodowych, którzy zainteresowali się ogniwami o niskiej temperaturze zwanymi PEM (Proton Exchange Membrane). Ich działanie opiera się na chemicznym procesie łączenia wodoru i tlenu, w następstwie czego wytwarza się energia elektryczna i – jako produkt uboczny – woda. Stworzony przez Fiata prototyp, wykorzystuje do napędu wodór zawarty w sześciu butlach. Zasilają on urządzenie „Stack”, którego ogniwa wytwarzają energię elektryczną o napięciu 48 V i maksymalnej mocy 7 kW. Wydajność jest wysoka – ponad 35%. Osiągi samochodu odpowiadają całkowicie wymogom jazdy w ruchu miejskim, i są porównywalne do osiągnięć aktualnie produkowanego modelu Seicento Elettra. Posiadają jednak większy zasięg – do 140 km. Także czas potrzebny do ich ładowania jest krótszy – około 10 minut, wobec 4-8 godzin potrzebnych do naładowania baterii. ■

Osiągi prototypu z systemem fuel cell porównywalne są do Seicento Elettra, posiadają jednak większy zasięg





Jesteśmy Foto: EOS Poland dobrej myśli

Rozmowa z Pawłem Biskiem, prezesem zarządów „Fiat Ubezpieczenia”

Fiat Wokół Nas – Po co Grupie FIAT-a firmy ubezpieczeniowe?

Paweł Bisek – Głównym produktem FIAT-a jest samochód, ale żeby produkt był konkurencyjny, producent musi zaoferować coś więcej, m. in. gwarancję, serwis, specjalne programy dla klientów, promocję, możliwość zakupu na kredyt wraz z ubezpieczeniem i to nie tylko samochodu. Taka oferta może zaspokoić potrzeby nabywcy auta, jego rodziny, firmy.

FWN – Jest Pan prezesem dwóch firm ubezpieczeniowych. Używacie jednak wspólnej nazwy. Dlaczego?

P. B. – FIAT Ubezpieczenia jest wspólnym szyldem dla działających razem dwóch spółek: FIAT Ubezpieczenia Życiowe SA i FIAT Towarzystwo Ubezpieczeń SA. Jest to rodzaj znaku handlowego, który dobrze identyfikuje zarówno charakter biznesu jakim są ubezpieczenia, jak i właściciela.

FWN – A właścicielem jest włoskie towarzystwo

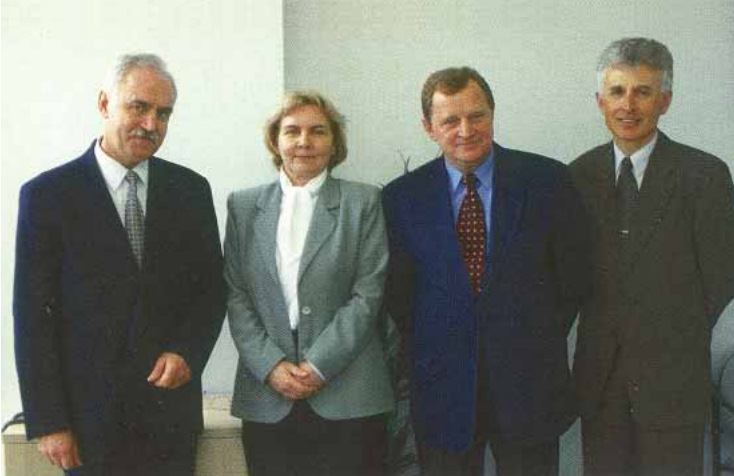
ubezpieczeniowe Toro Assicurazioni SpA?

PB – Tak, przy czym wyłącznym właścicielem tej spółki jest FIAT. TORO Assicurazioni istnieje już 168 lat i działa jako grupa międzynarodowa utworzona przez 13 firm ubezpieczeniowych we Włoszech, Polsce, Francji i Brazylii. Jest to ogromny kapitał doświadczeń oraz bogate zaplecze techniczne i technologiczne, rzecz niezwykle ważna w ubezpieczeniach.

FWN – FIAT Ubezpieczenia tworzą zatem dwie spółki siostrzane, które funkcjonują razem, ale ustawowo rozłącznie. Nie ma tutaj sprzeczności?

PB – Ustawa ubezpieczeniowa nakazała rozdzielenie ubezpieczeń życiowych od majątkowych, dlatego oba ob-





**Zdjęcie zarządu Fiat Ubezpieczenia, od lewej:
Józef Wasilewski, Halina Maj, Paweł Bisek, Antoni Brański**

szary funkcjonują rozłącznie. Jednak wiele funkcji jest wspólnych, np. infrastruktura informatyczna, zarządzanie kadrami, płace czy księgowość.

FWN – Ubezpieczenia na życie i ubezpieczenia komunikacyjne to dwie różne sprawy.

PB – Nie oznacza to jednak, że należy je koniecznie tworzyć oddzielnie i sprzedawać różnym klientom „w osobnych sklepach”. Dzisiaj świat staje się bardziej jednolity. Dla nas oznacza to, że produkty ubezpieczeniowe życiowe i majątkowe opracowujemy i obsługujemy indywidualnie, ale oferujemy łącznie w tych samych miejscach.

FWN – Wiemy już, że kompleksowa oferta w ubezpieczeniach jest lepsza niż rozdrobniona. Obejmuje ona także ubezpieczenie kredytobiorcy?

PB – Z myślą o ułatwieniu kupna samochodu na kredyt utworzono Fiat Bank Polska, a my jako firma ubezpieczeniowa – chodzi o FIAT Ubezpieczenia Życiowe SA – oferujemy kredytobiorcy ubezpieczenie za wręcz symboliczne pieniądze. Bierzymy na siebie ryzyko spłaty w przypadku, gdyby kredytobiorca utracił całkowicie zdolność do pracy lub zmarł. Zwykle w takich sytuacjach koniecznością spłaty obciążana jest rodzina lub poręczyciele. W przypadku naszego ubezpieczenia, resztę kredytu spłaca firma ubezpieczeniowa. Warto dodać, że obecnie pracujemy nad poszerzeniem tej wspólnej z bankiem oferty.

FWN – Głównym produktem oferowanym przez FIAT Ubezpieczenia w zakresie ubezpieczeń samochodowych jest pakiet komunikacyjny.

PB – Na razie przede wszystkim oferujemy ubezpieczenia pakietowe dla klientów kupujących nowe samochody oraz klientów, którzy kupili samochód wcześniej. „Gwarancja Autoexpert” tj. ubezpieczenie assistance oraz kosztów naprawy pojazdów używanych sprzedawanych w systemie Autoexpert oraz „Top Assistance” tj. takie samo ubezpieczenie jak poprzednie tylko, że dla pojazdów w drugim i trzecim roku eksploatacji. Oprócz tego wraz ►

warto wiedzieć

Fiat Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.

Udział w rynku ubezpieczeń:			
	2000 r.	2001 r.	2002 r.
Ogółem	0,12%	0,32%	0,45%
Komunikacyjnych	0,17%	0,44%	0,63%
Majątkowych	0,02%	0,06%	0,09%

Liczba polis komunikacyjnych sprzedanych w 2000 roku wynosi 9435. Planowana sprzedaż w roku 2001 wynosi 29 700 polis.

Kapitały własne – 43,5 mln zł.

Składka przypisana (mln zł):			
	2000 r.	2001 r.	2002 r.
Przypis	15,1	54,6	87,1

Składka przypisana na udziale reasekuratora w ubezpieczeniach komunikacyjnych wynosiła 72% w 2000 roku, zaś w 2001 będzie wynosiła 80%. W przypadku ubezpieczeń nie komunikacyjnych składka przypisana na udziale reasekuratora wynosiła 48% w 2000 roku, zaś w roku 2001 będzie wynosiła 60%.

FIAT Ubezpieczenia Życiowe

Udział w rynku ubezpieczeń:			
	2000 r.	2001 r.	2002 r.
Ogółem	0,09%	0,08%	0,13%

Liczba osób ubezpieczonych:		
	2000 r.	2001 r.
RAZEM	15 700	25 000
Indywidualnych	3 000	4 000
grupowych	12 700	21 000

Liczba ubezpieczeń na życie kredytobiorcy sprzedana do 31.12.2000 roku wynosi 2621, zaś w 2001 roku planujemy sprzedaż 6000 polis.

Kapitały własne FUŻ – 26 mln kapitału akcyjnego i 13,5 mln kapitału zapasowego.			
	2000 r.	2001 r.	2002 r.
Przypis	7,2	7,1	13,05

W przypadku FIAT Ubezpieczenia na Życie składka przypisana na udziale reasekuratora w 2000 roku stanowiła 2% składki przypisanej brutto i w roku 2001 nie zmieni się.



► z FIAT Auto Poland prowadzimy Program Assistance 24 h dla pojazdów nowych.

FWN – Czy można kupować osobno ubezpieczenia typu OC, AC i NW?

PB – Tak. Już dziś sprzedajemy polisy OC poza pakietami oferowanymi w ramach Programu FIAT. Oczywiście oceniamy klientów jeżdżących samochodami używanymi. Bywa tak, że liczba szkód w grupie tych samochodów często rośnie szybciej niż to wynika z prawdopodobieństwa ich zaistnienia. Musimy zatem dbać o interesy i składki klientów. Jak dotychczas robimy to skutecznie.

FWN – Czy FIAT Ubezpieczenia Majątkowe S. A. zamierza ubezpieczać całe firmy?

PB – Z czasem na pewno. Obecnie specjalizujemy się w ubezpieczeniach majątku klientów kupujących auta FIATA-a oraz ich działalności gospodarczej. Dążymy także do objęcia naszą opieką wszystkich zatrudnionych w Grupie FIAT-a wraz z ich majątkiem.

FWN – Mówimy o kliencie, jego rodzinie, ale ochronę majątku wyraźnie Pan wyodrębnia.

PB – Bez ubezpieczeń życiowych oferta Towarzystwa, o której mówimy, nie byłaby pełna. TORO działające w Grupie FIAT-a wcześniej podjęło działania zmierzające do przejęcia firmy operującej w sferze ubezpieczeń życiowych. Było to Towarzystwo Ubezpieczeń Życiowych i Emerytalnych PETRUS S. A. W roku ubiegłym kapitał włoski w Towarzystwie PETRUS wzrósł do 99,9 %. Jednocześnie dokonano daleko idących zmian – łącznie z nazwą – których celem jest pełna unifikacja z Grupą FIAT-a w Polsce. W efekcie od 1 lipca obie firmy zaczęły działać pod jednym Zarządem, wykorzystując kadry oraz sprzedając produkty obu firm w tych samych miejscach.

FWN – Chodzi tu o sieć dealerską FIAT Auto Poland?

PB – Tak. Jest ona rozbudowana i dobrze zorganizowana. Podpisaliśmy już umowy ze 105 dealerami. To naprawdę są fachowcy i oprócz ubezpieczeń komunikacyjnych,

z którymi mają do czynienia już od dawna, chcą i potrafią sprzedawać także ubezpieczenia życiowe oraz inne majątkowe. Z końcem marca br. rozpoczęliśmy sprzedaż polis mieszkaniowych w punktach dealerskich sieci FAP.

FWN – Jakie są zalety takiego rozwiązania?

PB – W punktach dealerskich ubezpieczeniami zajmują się sprzedawcy. Aktualnie są oni przez nas szkoleni tak, aby mogli zdobyć konieczne licencje. Stwarza to im możliwość uzyskania dodatkowych dochodów z prowizji, zaś klienci mogą w jednym miejscu ubezpieczyć na życie siebie, swoją rodzinę oraz nabyć ubezpieczenie rentowe czy emerytalne. Nad jakością świadczonych usług cały czas czuwa nasz pion sprzedaży.

FWN – Sieć FAP jest liczna i dobrze rozlokowana w całym kraju. Ale to chyba za mało żeby przystąpić do sprzedaży polis na życie i majątkowych poza komunikacyjnych?

PB – Ubezpieczenia życiowe sprzedajemy indywidualnie i grupowo. W tym drugim przypadku bardzo dużą wagę przywiązujemy do sprzedaży poprzez brokerów. Ubezpieczenia grupowe uwzględniają każdorazowo specyfikę klienta. Jest to coś w rodzaju „szycia na miarę”. Moim zdaniem, współpraca z brokerami w ostatecznym efekcie jest opłacalna zarówno dla klienta jak i dla nas. FIAT Ubezpieczenia ma już znaczne osiągnięcia w tym zakresie. Jesteśmy stałym uczestnikiem Kongresu Brokerów. Także w tym roku zaprezentujemy swoją ofertę i możliwości, jako część Grupy Fiat.

FWN – Ale majątek i grupowe ubezpieczenia w przedsiębiorstwach FIAT-a dotychczas asekurowane są u konkurencji. Jak to rozumieć?

PB – Myślę, że w niedługim czasie zarówno pracownicy i reprezentujące ich gremia, które mają wpływ na wybór ofert ubezpieczeniowych, przekonają się, że nigdzie nie znajdą lepszego zabezpieczenia niż w kapitale Grupy TORO, a zatem i FIAT-a.

FWN – Czy spadek popytu na nowe samochody wpłynął negatywnie na sprzedaż ubezpieczeń komunikacyjnych przez Towarzystwo?

PB – Nie. Nasza firma majątkowa jest w stadium rozwojowym. Każda sprzedaż i pozyskane ubezpieczenie podwyższa składkę, bowiem klienci, którzy ubezpieczyli się w roku ubiegłym, mają prawo do ponownego wykupu ubezpieczeń pakietowych jeszcze przez dwa lata. Poza tym intensywnie rozwijamy ubezpieczenia niekomunikacyjne – niezależnie od rynku samochodowego. Jesteśmy dobrej myśli.

FWN – Dziękuję za rozmowę.

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





Praca na własny rachunek

Foto: EOS Poland

Kiedy wraca z pracy, czas poświęca tym samym zamiłowanym, co przed laty, chociaż w jego życiu zawodowym zmieniło się prawie wszystko.

Do Bielska-Białej na politechnikę Lukasz dojeżdżał z Kęt. Pozauczelniane życie studentów toczyło się głównie w akademikach, dlatego omiły go atrakcje z tym związane, jednak nie na tyle, żeby wśród spotkanych wtedy osób nie spotkać dziewczyny, którą poślubił.

„W 1995 roku, zaraz po studiach, jako stażysta przekładałem papierki w jednym z bielskich zakładów, który kiedyś należał do czołówki eksporterów w tym mieście i gdyby wtedy ktoś mi powiedział, że za trzy lata będę znał trzy języki, spędzę półtora roku we Włoszech, pojedę do Anglii, Francji i Belgii, pomyślałbym, że to nieszkodliwy... jasnowidz” – Lukasz Lysek, 33-letni kierownik handlu Od-

lewni Aluminium Teksidu w Bielsku-Białej, mówi, że trafił we właściwym czasie we właściwe miejsce. Na politechnice w Bielsku skończył obróbkę skrawaniem. Wcześniej zdobył tytuł technika budowy maszyn i wydawało mu się, że do końca życia będzie mechanikiem. W rodzinnych Kętach miał blisko do zakładu metalurgicznego, ale z dyplomem mechanika nie chcieli go tam. Zaczepił się na trochę, a został całe trzy lata w biurze technicznym zakładu, gdzie właściwie nic się nie działo. „Piotr, który pracował ze mną, zwolnił się pierwszy. Kiedy go spotkałem powiedział, że w nowej firmie już raz był na delegacji we Włoszech, że szukają młodych inżynierów, gotowych wyjechać na dłużej za granicę”. Zaraz po wstępnej rozmowie w Tek-

siedzcie, Łukasz zdecydował się na naukę włoskiego, co było jednym z warunków przyjęcia do pracy. „Był sierpień, w mieszkaniu kapitalny remont i przygotowania do ślubu, postanowiłem od razu się uczyć. Nie mogła mnie zniechęcić także odmowa przekazania do Teksidu, bo nagle okazało się, że jestem strasznie potrzebny”. Odczekał cierpliwie do końca grudnia.

W siedzibie głównej Teksidu w Carmagnoli trafił do na staż do Dyrekcji Technicznej, gdzie powierzono mu koordynację projektu nowego wyrobu. Nagle musiał zająć się nie tylko techniką, ale rozwiązywać problemy logistyczne, jakościowe, nawiązywać kontakty z klientami, a jednocześnie szlifować język włoski. Nie był sam. „Krzyś Fijak, z którym wyjechałem jest do mnie bardzo podobny. Szybko przyłgnął do nas przydomek „bracia bliźniacy” („fratelli gemelli”), ale każdy pracował na własny rachunek”. Nowe miejsce, nowi ludzie. „Nie odczuliśmy prawie wcale obciążeń związanych ze zmianą kraju i otoczenia, co w ogromnej mierze było zasługą dużej życzliwości włoskich kolegów. Przez całe dwa lata, które spędziłem w Carmagnoli, naszym cicerone był, Guido Gosmar, któremu dużo zawdzięczam. Już po roku używaliśmy dialektu piemonckiego w rozmowach, co nadało naszym kontaktom z włoskimi kolegami całkiem familijnego charakteru i dotyczyło również samego szefa, Maurizio Garro”.

Po powrocie do Polski życie zawodowe zaczęło się toczyć dla nich znacznie szybciej. Praca w Teksidzie zupełnie zmieniła życie młodego inżyniera, który do tej pory nudził się za biurkiem. Niedługo po ślubie wysłano Łukasza za granicę. Tęsknił tylko przez pierwsze trzy miesiące, żona przyjechała niedługo potem i spóźniony miesiąc miodowy spędzili w Italii.

Jego praca jako szefa projektu zaczęła się na dobre, kiedy z Toyoty otrzymali do realizacji zamówienie na trzy odlewy do Corolli i Avensisa. Wiadomo już było, że produkcja ruszy w Bielsku.

Po czterech latach pracy zawodowej Łukasz Łysek zaczął regularnie wyjeżdżać na bieżące uzgodnienia realizacji projektu, głównie do siedziby Toyoty w pobliżu Manchesteru. W Bielsku trwały próby technologiczne, tutaj odbywały się spotkania tzw. Supplier Parts Tracking Teams, co oznacza zespoły koordynacyjne uruchomienia wyrobu z udziałem dostawców. Oprócz Włochów i Polaków brali w nich udział Japończycy, Anglicy i Belgowie. „Kiedy jeździłem z Maurizio, wszystko było w porządku, ale za trzecim razem powiedzieli mi: teraz będziesz sam, i zrobiło mi się gorąco. Miał to być test na moją umiejętność negocjacji i znajomość angielskiego, który dopiero poznawałem”.



Łukasz Łysek,
kierownik handlu
Odlewni Aluminium
Teksidu
w Bielsku-Białej



Zdecydował się. Potem przyszły kolejne projekty również od Toyoty, m. in. dla Yarisu. Do tej pory nazbierało się ich już czternaście. Od przyszłego roku stałym partnerem Łukasza w interesach zostanie fabryka skrzyni biegów Toyoty w Wałbrzychu, do której Teksid Aluminium Poland będzie dostarczać pięć odlewów.

O pracy mogliśmy rozmawiać jeszcze długo. Przypomnieliśmy sobie nasze spotkanie sprzed kilku lat, kiedy Łukasz dopiero startował w Teksidzie, a zapytany o zainteresowania, na pierwszym miejscu wymienił czytanie, radio i wyjazdy w plener. Od tamtego czasu w jego życiu zawodowym zmieniło się prawie wszystko.

„Dopiero niedawno kupiliśmy telewizor, właściwie bez żadnej wewnętrznej potrzeby. Czasem się przydaje, ale najczęściej jest wyłączony. Oboje wierni jesteśmy dotychczasowym zamiłowaniom, którymi pozostały książki i słuchanie radia. To mi wystarczy, żeby wypocząć psychicznie, a piesze wędrówki po górach pomagają zregenerować siły”.

Przystanek Europa

Jacek Albiński
Foto: EOS Poland



Polo Europa to formalnie dział w strukturze organizacyjnej Ges. Co Poland, ale pracuje samodzielnie, bo jest inny niż pozostałe. W pół roku po rozpoczęciu działalności, przez ręce pracowników Polo przeszło ponad 300 tysięcy faktur z całego kontynentu.

Kiedy wszedłem do Polo Europa poczułem się jak w studenckim kampusie przed sesją. Szefowa personelu Ges. Co. Poland, Katarzyna Matula nigdy nie liczyła średniej wieku w tym zespole, ale 23 lata uznała za wysoce prawdopodobną średnią. Zresztą wszystko widać gołym okiem, a Kasia jest niewiele starsza od swoich podopiecznych. W każdym razie są to lata, do których wszyscy jeszcze chętnie się przyznają.

Faktury dzielą się na aktywne i pasywne. Aktywne to takie, które odbiorcom wysyła Fiat sprzedając samochody, pasywne – przychodzą do fabryk, kiedy kupuje się towar u dostawców. Polo Europa to formalnie dział w strukturze organizacyjnej Ges. Co. Poland. Pracuje jednak samodzielnie, bo jest inny niż pozostałe, wyspecjalizowany w międzynarodowych operacjach księgowości pasywnej i liczniejszy niż tradycyjne działy. Zajmuje się rejestracją i weryfikacją faktur pasywnych od dostawców spoza granic Polski do spółek grupy Fiat w całej Europie. W ciągu pół roku od rozpoczęcia działalności, przez ręce pracowników Polo przeszło ponad

300 tysięcy faktur z całego kontynentu.

Moje pierwsze pytanie dotyczyło umieszczenia właśnie w Polsce centrum „shared services” (wspólnych usług), newralgicznego w strategii Gesco w Europie. Przecież można było to wszystko zorganizować w Turynie, gdzie tradycyjnie mieszczą się centralne instytucje grupy Fiata. Na pewno znalazłoby się kilkudziesięciu młodych Włochów znających języki, obsługujących komputery. Tylko że żaden z nich nie powiedziałby nawet „dzień dobry”, a dopóki angielszczyzna nie stanie się rzeczywiście lingua franca zjednoczonej Europy, trzeba się w naszym kraju posługiwać przeważnie polszczyzną. Tak, jak robi to 34-letni Massimo Dattero, włoski szef Polo Europa:

„Polskiego zacząłem uczyć się z podręcznika, wiedzę książkową uzupełniając codzienną praktyką”. Żona Massimo, która jest Polką wcale nie ułatwia mu nauki w domu, bo tam rozmawiają po włosku. „Kiedy jednak wychodzimy gdzieś razem, natychmiast przestaję rozumieć ten język i mówimy tylko po polsku”. Massimo Dattero nie wyobraża sobie, żeby ze swoimi polskimi pracownikami

miał rozmawiać za pośrednictwem tłumacza:

„W rozmowie nie chodzi przecież wyłącznie o przekazanie jakiegoś komunikatu, równie ważne jest podzielenie się z rozmówcą odczuciami, nastrojem. Chodzi o przekazanie emocji towarzyszących każdej wypowiedzi, bo tylko tak można dotrzeć do rozmówcy i – na zasadzie wzajemności – lepiej go zrozumieć. Entuzjazmem nie można nikogo zarazić rozmawiając z nim przez tłumacza”.

Przekonanie o predyspozycjach naszej nacji do uczenia się języków, wysoka pozycja w rankingu wśród wszystkich delegatur Ges. Co. na świecie, oraz niższe niż w innych krajach europejskich koszty infrastruktury, dały kilkudziesięciu młodym Polakom możliwość znalezienia pracy w Polo Europa. Oprócz znajomości włoskiego, angielskiego, niemieckiego lub francuskiego, ważnym kryterium przy przyjmowaniu była pozytywna ocena umiejętności pracy w zespole i silna motywacja rozwojowa.

Katarzyna Matula, rozmawiając z kandydatami, na te cechy zwracała szczególną uwagę: „Wszyscy tutaj pracują w otwartym biurze, porozumiewają się słowami i już sam ten fakt, w pewnym sensie, wymusza współpracę, chociaż – rzecz jasna – żadnego przymusu nie ma. Nie wszyscy jeszcze mówią wszystkimi językami, mają jeszcze wątpliwości merytoryczne, dlatego czasem potrzebują pomocy. Tutaj nikt zazdrośnie nie strzeże własnej wiedzy. Kiedy przyjeżdżają ich partnerzy z innych krajów, zawiązują się naturalne sympatie, czasem trwale zażyłości, co u nas jest bardzo pożądane. Potem znacznie łatwiej zadzwonić w jakiejś sprawie i świat staje się prostszy”.



Katarzyna Matula

Trafny wybór młodego zespołu potwierdza Massimo Dattero, który – jak sam przyznaje – z natury jest otwarty i szczerzy: „To samo dotyczy moich współpracowników. Chociaż jestem ich przełożonym, należymy właściwie do jednego pokolenia. Zwracamy się do siebie po imieniu i nigdy nie zdarzały się na tym tle nieporozumienia, przeciwnie, to bardzo pomaga w pracy. Oprócz znajomości języków, bardzo ważna jest u nas umiejętność pracy w grupie. Odrębności trzeba uszanować, ale musimy być otwarci na innych ludzi”.

W krótkim czasie dział, w którym 1 lipca 2000 roku zaczęło pracę 10 osób wybranych spośród doświadczonego zespołu Ges. Co., rozrósł się do blisko 80. Dzisiaj wszyscy potrafią płynnie operować obcojęzycznymi terminami ekonomicznymi i finansowymi, swobodnie roz-



mawiać i redagować korespondencję. Są sprawni, pracują szybko, bez problemów uczą się nowych systemów.

Dostawcy, których fakturami zajmuje się Polo Europa, to głównie spółki włoskie. Wielu jest też w Niemczech, we Francji i w Belgii. Niedługo dojdzie Anglia.

Małgorzata Gołębiowska, główna księgowa Ges. Co Poland, uważa, że utworzenie Polo Europa w Polsce świadczy o sporym kredycie zaufania dla tej młodzieży: „Wobec bardzo wysokich wymagań nie mogliśmy sobie pozwolić na poważną wpadkę. Doświadczonych pracowników nam nie brakowało, nie znali jednak języków. Wybraliśmy najlepszych i chętnych do nauki. Od czasu powołania tego działu nie minął jeszcze rok, a powstał w pełni ukształtowany zespół. Pomiędzy starszymi i młodymi pracownikami nie ma w końcu aż tak dużej różnicy wieku. Młodym powinniśmy dać szansę, podobnie jak dano ją nam. Młodzi mają mniej do stracenia i pracują nie obciążeni myślą o niepowodzeniu, muszą być jednak na nie przygotowani i uodpornieni. Szkoła nie przygotowuje do tzw. realnego (czytaj: nieprzyjaznego i brutalnego) życia. Skutki widzimy: depresje u dwudziestokilkulatków, którzy nie mogą sobie poradzić z niezrozumiałymi jeszcze dla nich napięciami, a wtedy cały świat wali im się na głowę, na co reagują agresją, albo załamaniem. Odpowiedzialność za naszą młodzież rozumiemy również w ten sposób, że stopniowo wprowadzamy ją w życie zawodowe, wykorzystując własne doświadczenia”.



Massimo Dattero

■



Obiecujące przedwiośnie

Jacek Albiński

Zręcznie przemyka pomiędzy drzewami w sadzie, a w ogrodzie z gracją omija grządki. Pierwszy raz pokazano go w Kielcach z początkiem marca, na targach techniki rolniczej AGROTECH, nazywanych POLAGRĄ Wschodu. Wszystkie osiem sztuk TN 65N kupiono na pniu.

Polska premiera traktorka TN 65 N odbyła się w centrum zagłębia sadowniczego, pomiędzy ziemią sandomierską, radomską, kielecką, grójecką i skierniewicką. Poza debiutantem, New Holland Bizon pokazał znane w kraju kombajny Bizon Rekord, które polubił białoruski prezydent, Aleksander Łukaszenko oraz ciągniki TL 80 i TM 165. Ten ostatni otrzymał nawet puchar w konkursie na maszynę rolniczą roku 2000. Tym razem złoty medal zdobyły też znane polskim rolnikom holenderskie ciągniki z serii TM. Hitem okazało się jednak, przypominające trochę większą kosiarkę, niebieskie małństwo o rozstawie kół niewiele przekraczającym metr, skręcających jak i gdzie tylko się da.

AGROTECH ma już tradycję. Początkowo organizowano targi z myślą o dealerach i rolnikach z południowo-wschodniej Polski. Na tegorocznych zjawili się już nawet goście ze Szczecina i Wrocławia. Odwiedziło je ponad

dziesięć tysięcy potencjalnych kupców sprzętu rolniczego, oferowanego przez 122 wystawców na 2 tysiącach metrów kwadratowych. Przynajmniej w Kielcach nie było widać totalnego załamania krajowego rolnictwa. Według opinii Adama Sulaka, odpowiedzialnego w plockim NHB za rynek wschodniej Polski, przedwiośnie sprzyja inwestycjom w tej branży, ponieważ jest to okres, w którym do rolników zaczynają napływać pieniądze za zeszłoroczne kontrakty. Ale dlaczego do Kielc przyjechało teraz o 25 procent więcej zainteresowanych, aniżeli rok temu? „Może rzeczywiście coś zaczyna się zmieniać na lepsze” – zastanawiają się w Płocku. Kombajny produkowane przez Bizona nie są ta-



nie. Najczęściej taki nabytek przekracza możliwości finansowe polskiego rolnika. Dlatego New Holland poważnie myśli o wprowadzeniu systemu zachęt dla indywidualnych przedsiębiorców i zakładów produkcji rolniczej. Z Białorusią zrobiono co prawda dobry interes, ale kraj ten w dalszym ciągu nie jest do końca gospodarczo przewidywalny. Plany na dalszą przyszłość uwzględniają sprzedaż głównie do Europy Zachodniej. Walka o rynek krajowy trwa nadal.

Jednym elementem prozachodniej strategii Hollanda z uwzględnieniem spodziewanego, (mimo wszystko) ożywienia naszego rolnictwa była decyzja o przeniesieniu produkcji popularnego w Europie, stosunkowo niedrogiego kombajnu serii TC (54 i 56), z zakładu w Zedelgem w Belgii, do Płocka. Od czasu wejścia Bizona do grupy Fiat, New Holland systematycznie wprowadza do produkcji w polskiej fabryce różnego typu maszyny i urządzenia na sprzedaż powstające w kooperacji z innymi zakładami CNH na świecie: kombajn TC 59, hedery do kukurydzy, podzespoły – sita, klepiska, przenośniki ślimakowe, pomosty kierowcy.

Rozpoczęcie produkcji TC 54 i TC 56 w Płocku przewidywane jest w drugiej połowie roku. Początkowo będzie się je robiło także w Zedelgem, (największy zakład kombajnów New Holland), później wyłącznie u nas. Za całą operację odpowiedzialny jest Rinaldo Tondelli, nowy członek zarządu New Holland Bizon: „Zakład jest uważany za producenta konkurencyjnego pod względem kosztów i jakości, dlatego daje gwarancję, że jego wyroby będą sprzedawane na całym świecie. Potencjał płockiej fabryki sytu-



▲ Szef Marketingu NHB, Jerzy Wróbel, odbiera puchar dla traktora TM 165 – maszyny rolniczej roku 2000. Niżej: Adam Sulak (z lewej) ze złotym medalem za traktory rolnicze New Holland, z serii TM.

◀ Rinaldo Tondelli: „Potencjał Płocka daje gwarancję sukcesów tego zakładu na światowych rynkach”

Ciągnik TN 65 N, wyposażony jest m. in. w elektroniczne czujniki oporu narzędzia, automatyczny system blokowania napędu na cztery koła, zaawansowaną technologicznie przekładnię Dual Command z dźwignią szybkiej zmiany kierunku jazdy Power Shuffle, komfortową kabinę z klimatyzacją. Unikalna przednia oś New Holland SuperSteer zapewnia ciągnikowi maksymalną zwrotność. SuperSteer idealnie przystosowuje

ciągnik zarówno do sadów szpalerowych, jak również do sadów starszych, z trudnym dostępem.

Podstawowe dane techniczne:

- Silnik IVECO 8035.05 • Pojemność 2930 ccm
- Liczba cylindrów 3, wolnossący • Moc KM/kW 60/44
- Wysokość z kabiną 2258 mm
- Wysokość z ramą zabezpieczającą platformę 2133 mm
- Waga 2600 kg • Szerokość 1225 mm
- Promień skrętu 2WD/4WD „SuperSteer” 2700/3000

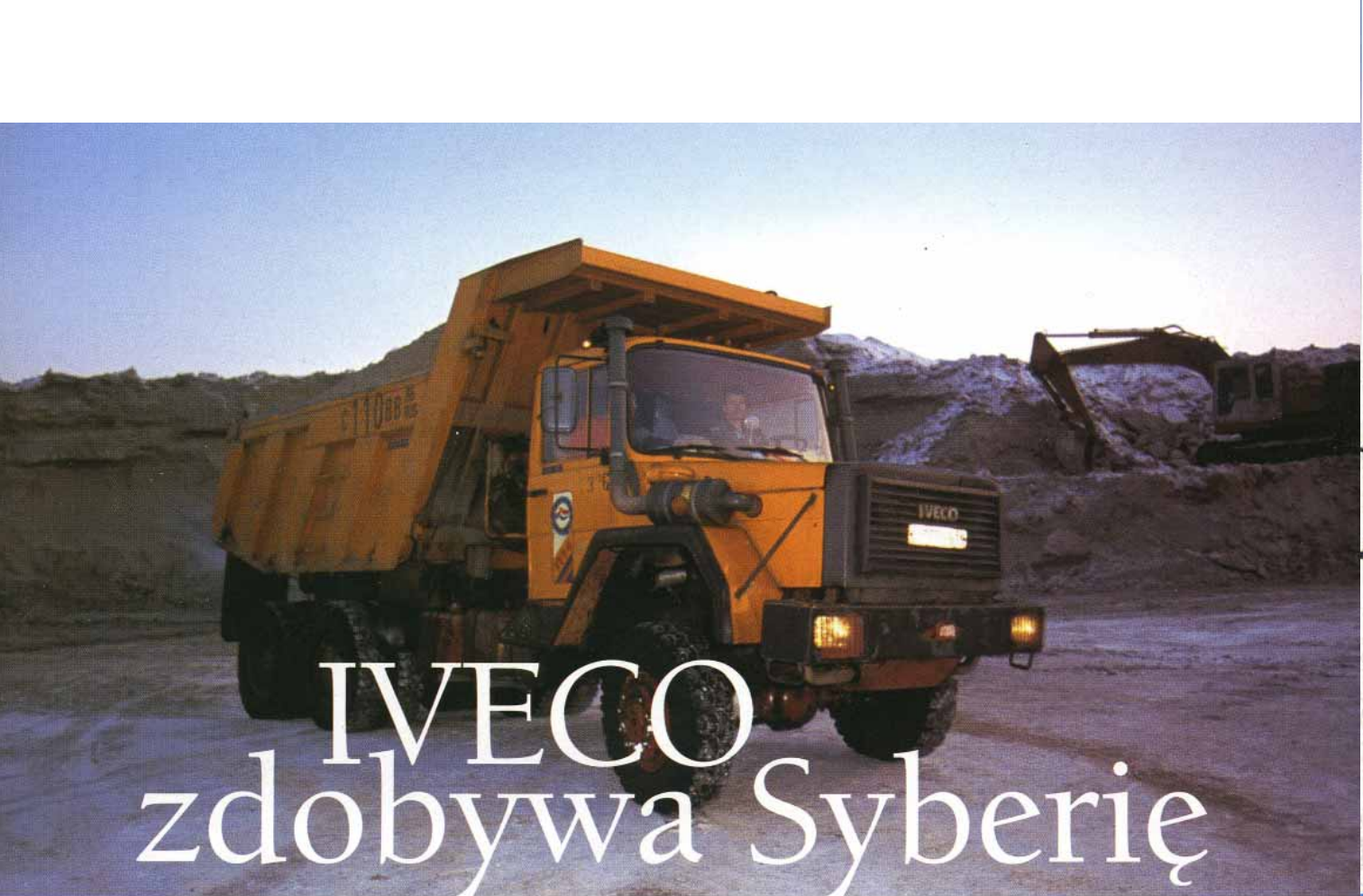


uje ją na najwyższym poziomie według standardów innych europejskich zakładów New Holland. Jestem pewien, że nasze oczekiwania ponownie się spełnią. Inwestujemy tutaj w infrastrukturę, oprzyrządowanie, szkolimy załogę. Mamy do czynienia z pełnym profesjonalizmem i zaangażowaniem wszystkich pracowników, co uważam za podstawową przesłankę wielu sukcesów, jakie zakład koncernu CNH w Płocku z pewnością osiągnie.”

Ważne jest również, że poszerzenie asortymentu produkcji w Bizonie wpłynie stabilizująco na zatrudnienie.

Po przeliczeniu gabarytów TN 65 N wyszło mi, że od biedy mógłby stać na moim biurku.

Zgromadzenie Wspólników New Holland Bizon zatwierdziło zmiany w zarządzie spółki, który od marca 2001 roku zaczął działać w nowym składzie: Luciano Boccardi, Gerard Chiffert, Luciano De Martin, Mattia Guida, Janusz Majchrzak – Prezes Zarządu, Francesco Mizzi, Pier Luigi Paret, Rinaldo Tondelli.



IVECO zdobywa Syberię

W Miass znajduje się jeden z największych rosyjskich zakładów produkujących ciężarówki. Wchodzi w skład spółki zawartej przez Iveco z rosyjskim potentatem – Gazpromem. Jeszcze dziesięć lat temu Miass było zamkniętą, niedostępną dla ludzi z zewnątrz, bazą raketową.

Przy temperaturze pięćdziesięciu stopni poniżej zera życie tutaj staje się praktycznie niemożliwe. A jednak pracują tu ludzie. Istnieją miejsca jak Miass, na Syberii, gdzie w trudnych warunkach klimatycznych mieszka kilka tysięcy osób. Możliwość przetrwania w dużym stopniu zależy od niezawodności maszyn i urządzeń stosowanych w pracy, do ogrzewania i wykonywania najbardziej codziennych czynności. A zatem także od ciężarówek.

Dla każdego producenta samochodów, skonstruowanie pojazdu sprawdzającego się w tak ekstremalnych warunkach, jest poważnym wyzwaniem. Iveco ze swoim bagażem doświadczeń, zawarło spółkę joint venture z dwoma rosyjskimi firmami. Chodzi o produkcję ciężarówek przeznaczonych do pracy w trudnych warunkach klimatycznych. Zakład i nową stację obsługi pojazdów produ-

kowanych przez włosko-rosyjską spółkę zwiedził angielski dziennikarz, Oliver Dixon. Największe wrażenie wywarli na nim ludzie i warunki, w jakich żyją. Oto notatki z jego podróży.

Liczące 180 tysięcy mieszkańców Miass, leży w sercu jednego z najpiękniejszych regionów przyrodniczych Rosji. Zwany jest „Szwajcarią Uralu” ze względu na liczne jeziora i lasy sosnowe. Życie nie jest tu łatwe, gospodarka rosyjska przeżywa kryzys. Jednak ludzie nie tracą nadziei, lubią rozmawiać, opowiadać o sobie i o planach na przyszłość. Lata doświadczeń uświadomiły wszystkim, że człowiek, pomimo otaczających go przeciwności, zawsze dąży do poprawy warunków życia.

Syberia jest bezmiarem przestrzeni: gdyby była wyspą, zajmowałaby powierzchnię większą od Ameryki Północnej i Europy Zachodniej razem wziętych. Jest to najbo-

gatsza kopalnia mineralów na świecie, jedno z największych źródeł bogactwa dla Wspólnoty Niepodległych Państw. Mokradła bronią tutaj dostępu latem, a spadająca do minus 50 stopni temperatura, uniemożliwia dostęp zimą.

Spółka UTT4 podjęła się niełatwego zadania: dostawy ciężarówek na tereny, gdzie wydobywana jest ropa naftowa. Liczy się przede wszystkim niezawodność techniki i ludzi. Przy tak niskich temperaturach, bezpieczeństwo kierowców i pracowników jest sprawą życia i śmierci. Ludzie żyją w ekstremalnych warunkach środowiskowych, lecz z odwagą i uporem stawiają im czoła przekonani, że każdy problem można z czasem rozwiązać.

Zawód dziennikarza jest może najpiękniejszym, jaki istnieje. Pozwala podróżować, poznawać świat, spotykać różnych ludzi. Należy jednak nauczyć się zachowywania dystansu wobec poznawanych rzeczy oraz obiektywizmu w zbieraniu i przekazywaniu informacji. Po raz pierwszy

Pojazdy wydobywczo-budowlane produkowane przez zakład w Miass. Poniżej ciężarówka na tle tablicy informacyjnej przy wjeździe do syberyjskiego miasta.

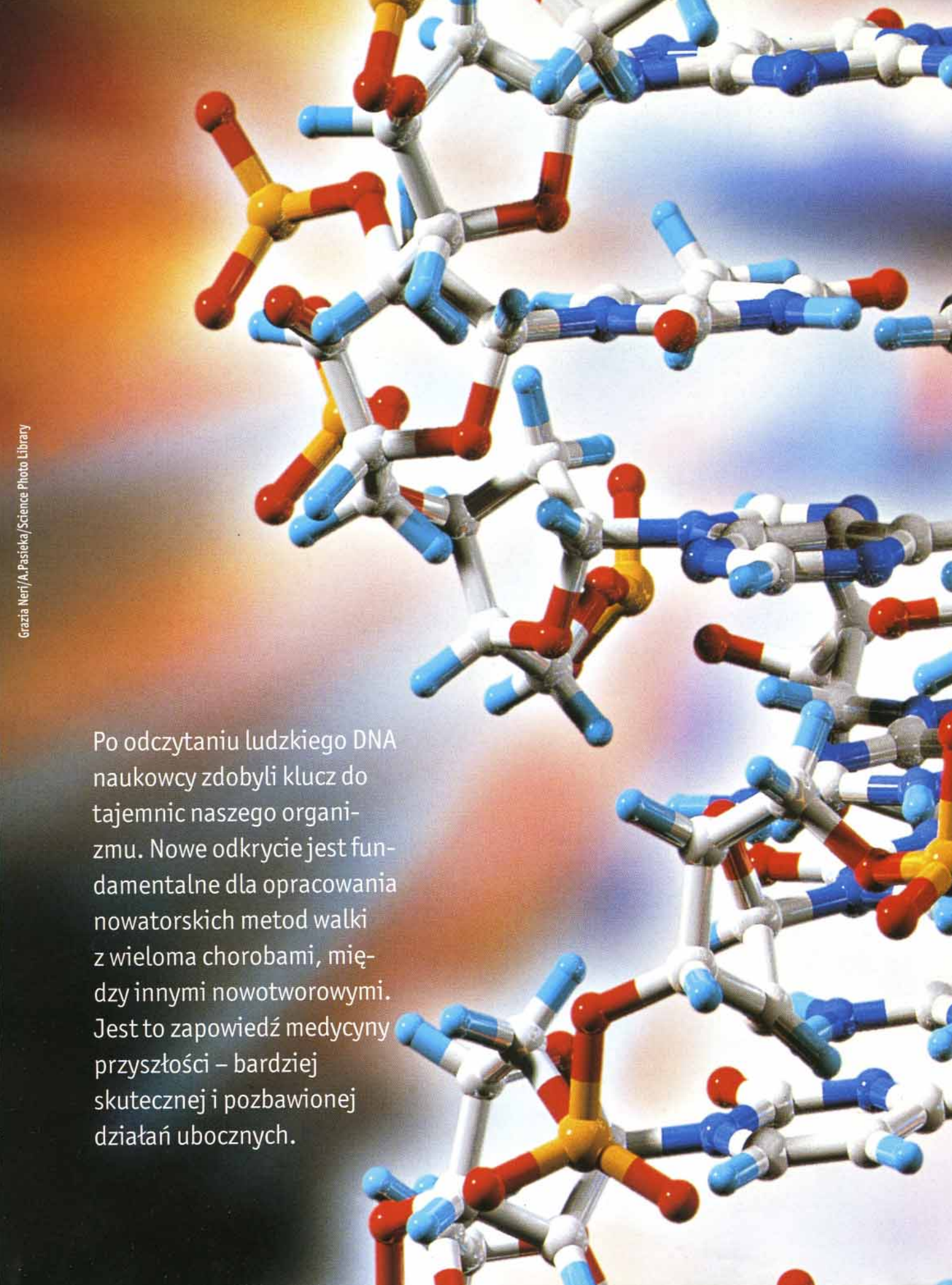
warto wiedzieć

Niezawodność przy 50° poniżej zera

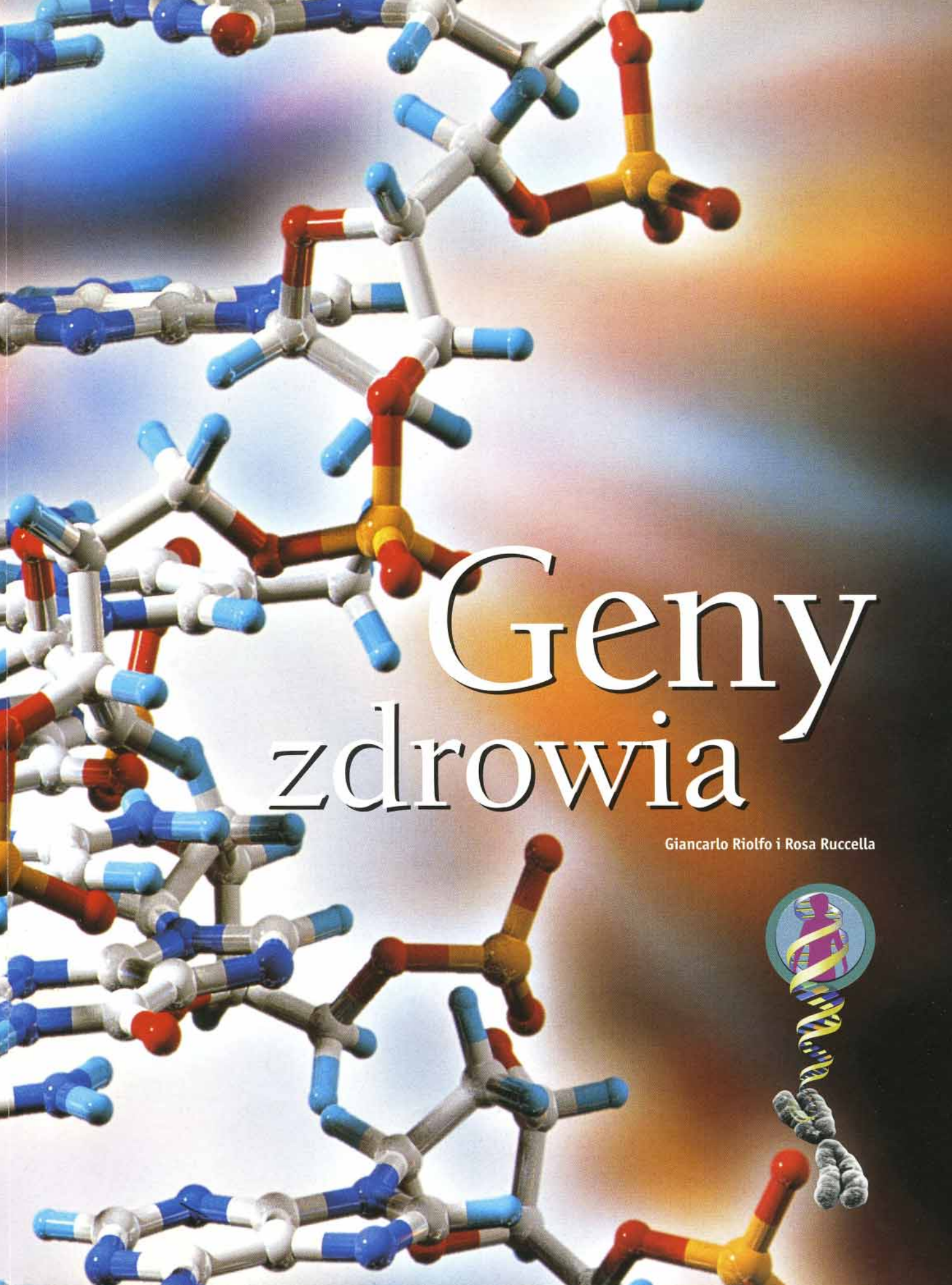
Zakład Iveco-Uralaz powstał w 1994 roku w wyniku zawarcia spółki joint venture pomiędzy Iveco, Gazpromem – rosyjskim potentatem naftowym, i firmą Uralaz. W Miass konstruowane są pojazdy znane wszystkim ze spedycji Overland. Ich przeznaczeniem jest praca w ekstremalnych warunkach klimatycznych, od -55 do +45 stopni. Produkowane wersje, posiadające napęd 6x4 i 6x6, są zasilane silnikami diesel z doładowaniem osiągającymi moc ponad 300 KM. To prawdziwe, wszechstronne „monstrum”, nadające się do pracy w każdym środowisku i w każdych warunkach. Poza wykorzystaniem ich do tradycyjnych prac wydobywczo-budowlanych, są również stosowane do transportu na trudnych, syberyjskich drogach.



kraj ten i jego ludzie nie pozwolili mi na zachowanie tej nadrzędnej zasady. Wprowadzili mnie w swoje życie, przekazali swój entuzjazm, zobaczyłem ich wysiłek. Po raz pierwszy poczułem się emocjonalnie zaangażowany w to, co widzę i opisuję. ■

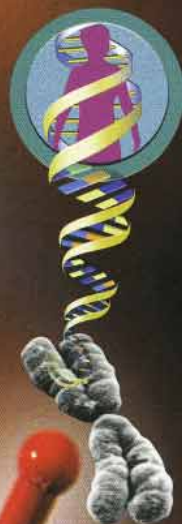


Po odczytaniu ludzkiego DNA naukowcy zdobyli klucz do tajemnic naszego organizmu. Nowe odkrycie jest fundamentalne dla opracowania nowatorskich metod walki z wieloma chorobami, między innymi nowotworowymi. Jest to zapowiedź medycyny przyszłości – bardziej skutecznej i pozbawionej działań ubocznych.



Geny zdrowia

Giancarlo Riolfo i Rosa Ruccella





To największe odkrycie naukowe dzisiejszych czasów. Naukowcy uczestniczący w międzynarodowym Projekcie Poznania Genomu Ludzkiego i amerykańska firma Celera Genomics, rozszyfrowali i przygotowali mapę trzech miliardów dwustu milionów „nukleotydów” – genetycznego abecadła, jakim zapisane są instrukcje dla każdej pojedynczej komórki naszego organizmu. Ta potężna księga z informacjami liczy 35 tysięcy rozdziałów zwanych genami. Rozszyfrowanie tajemnicy życia jest znaczącym krokiem do zrozumienia jego istoty i otwiera drogę przed leczeniem zwalczającym nie tyle oznaki chorób, co przede wszystkim ich przyczyny. Dotyczy to nie tylko chorób dziedzicznych, ale także zakaźnych, takich jak AIDS, czy nowotworowych.

Choć to nie koniec badań, to już pojawiają się możliwości wykorzystania zdobytej wiedzy w dziedzinie diagnostyki i lecznictwie. „DNA każdego osobnika – mówi Emilio Sergio Curtoni, profesor zwyczajny Genetyki Ludzkiej na uniwersytecie w Turynie – różni się nieznacznie. Mutacja genów jest zjawiskiem bardzo ważnym, gdyż umożliwia ewolucję. Jednakże nawet nieznacznie różniące się geny, produkują odmienne białka. Modyfikacje genetyczne powodują wiele chorób. Talasemia, na przykład, wywołana jest mutacją genu odpowiedzialnego za produkcję hemoglobiny, substancji transportującej tlen we krwi i dostarczającej go do tkanek. Istnieją również patologie dziedziczne, lecz nie znamy jeszcze genetycznych nieprawidłowości, które je powodują lub czynią nań podatnymi. Dotyczy to nadciśnienia, choroby Alzheimera i wielu nowotworów”.

Znajomość genów pozwala na „futurystyczną diagnozę”. Jeszcze przed narodzinami dziecka będzie można poznać jego predyspozycje i obciążenia genetyczne. Będzie można również z wyprzedzeniem stosować odpowiednie terapie, bez oczekiwania na pojawienie się pierwszych objawów choroby. „Dziś – kontynuuje profesor Curtoni – technika ta stosowana jest doświadczalnie do diagnozowania ryzyka rozwoju niektórych chorób nowotworowych”.

W celu wykrycia nieprawidłowości w strukturze DNA, stosowane są genetyczne mikroprocesory, „chipy” wielkości znaczka pocztowego, na których upakowane są gęsto krótkie cząsteczki DNA. Cząsteczka DNA wyselekcjonowana z komórek krwi pacjenta, zostaje zamarkowana i rozprowadzona na płytce krzemowej. Cała sztuczka polega na tym, że pojedyncze ►



La Presse/News-makers

Od góry, w kierunku wskazówek zegara: naukowcy z Celera Genomics; „mikroprocesor” wykorzystywany w laboratorium do wykrywania nieprawidłowości struktury DNA; testy na próbkach materiału genetycznego. W tle: kilka ludzkich chromosomów. Na poprzednich stronach: model struktury/cząsteczki DNA i symbol Projektu Ludzkiego Genomu.



Terminy naukowe

Projekt Genoma – program naukowy powstały w wyniku umowy pomiędzy ośrodkami badawczymi na całym świecie, w celu prowadzenia prac nad poznaniem ludzkiego genomu.

Genom – pełny zestaw cząsteczek DNA charakterystycznych dla danego organizmu, obecnych w każdej jego komórce.

Gen – odcinki DNA o sekwencji łańcuchowej. Decyduje o przekazaniu dziedzicznych właściwości organizmu.

99,9% genetycznego majątku jest identyczne dla wszystkich ras, natomiast tylko 0,1% decyduje o niepowtarzalności osobników ludzkich.

DNA (kwas dezoksyrybonukleinowy)

– kwas nukleinowy znajdujący się w chromosomach. W organizmie ludzkim składa się z 3, 2 mld podstawowych cząsteczek – „nukleotydów”.

Gdyby znaki te porównać do tekstu w książce, powstałoby 5.000 książek.

Chromosom – struktura widoczna pod mikroskopem zawierająca materiał genetyczny w postaci stałej.

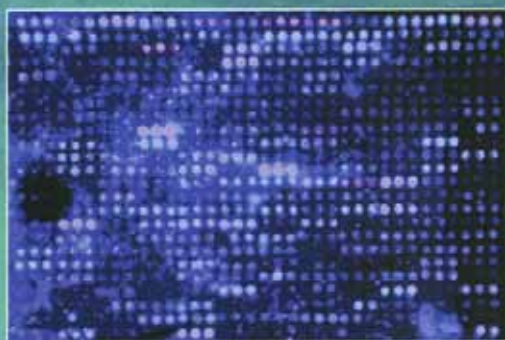
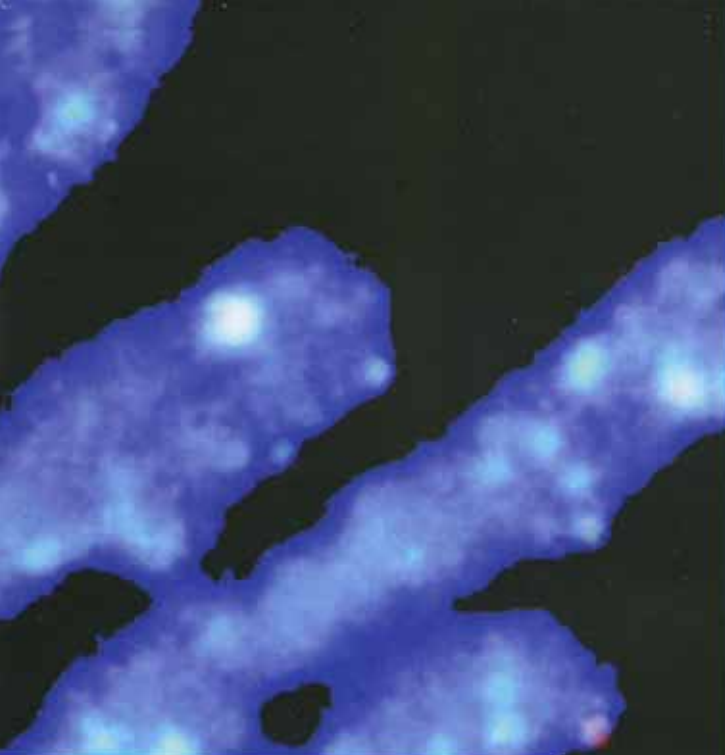
To „kłębuszek” długiego łańcucha DNA.

Komórka – ciało ludzkie zbudowane jest z wielu miliardów komórek o różnych funkcjach. Każda z nich zawiera w swoim jądrze informację genetyczną danego osobnika, i w zależności od tej informacji, syntetyzuje odpowiednie białka.

Klon – termin określający identyczną kopię danej komórki bądź całego organizmu.

Dzięki bioinżynierii, klonować można również ssaki. Istnieją także naturalne klony: bliźnięta jednojajowe (tzw. bliźnięta identyczne), które powstają z jednego jaja wskutek rozdzielenia się zarodka.

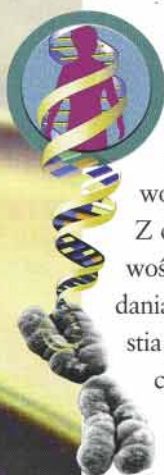
Transgeniczny organizm - zwierzę lub roślina, którego DNA zostało wzbogacone metodami inżynierii genetycznej o jeden lub kilka genów pochodzących z innego organizmu.



Human Genome Program



La Presse / Photoshakers



► komplementarne nici DNA potrafią się odzyskać i spontanicznie tworzą prawidłową podwójną helisę. Takie łączenie się odpowiednich sobie nici, nazywa się hybrydyzacją. Brak możliwości łączenia świadczy o nieprawidłowościach. Z chwilą kiedy coraz bardziej realna staje się możliwość wczesnego stwierdzenia predyspozycji do zapadania na rozmaite choroby, pojawia się delikatna kwestia poufności. Istnieje oczywiście obawa, że informacje te mogłyby być przekazane bądź wymagane przez firmy ubezpieczeniowe, na przykład, lub dołączane do życiorysów. Tymczasem w wielu przypadkach mapa genetyczna danego osobnika może wskazywać na możliwość wystąpienia danej choroby, i nie ma to nic wspólnego z pewnością.

Poznanie genomu pozwala także na podjęcie badań nad terapiami zwalczającymi nie tyle objawy choroby, co pierwotne przyczyny dolegliwości. W dużym uproszczeniu terapia genowa polega na wyizolowaniu nieprawidłowej sekwencji DNA, jej modyfikacji i ponownym wprowadzeniu do komórki. Porównać to można do pracy programistów komputerowych, którzy wykrywszy „pluskwę” w softwarze, opracowują sposób jej wyeliminowania. „Obecnie terapia genowa wykorzystywana jest do wykrywania chorób nowotworowych – mówi Curtoni. – Staramy się dotrzeć do mechanizmów komórki, która ulega modyfikacji. Pierwsze zmiany w sekwencji DNA dzieli od nowotworu jeszcze wiele etapów. Naszym celem jest dotarcie do genów, które uaktywniły się właśnie w tych procesach, oraz ich zablokowanie. Nie jesteśmy jeszcze na etapie terapeutycznym, lecz prowadzimy wiele prób doświadczalnych, między innymi w Instytucie Badań i Leczenia Raka w Candiolo (Turyn). Ponadto trwają doświadczenia nad wykorzystaniem terapii genowej w leczeniu chorób zakaźnych, szczególnie AIDS (retrowirus HIV uszkadza niektóre mechanizmy genetyczne komórki) oraz w przypadku niektórych patologii dziedzicznych, jak włókniaki pęcherza moczowego czy dystrofia mięśniowa. Kolejną ciekawostką może być możliwość odstępnie od produkcji środków farmakologicznych i zastąpienie ich preparatami na miarę indywidualnych, genetycznych potrzeb pacjenta. W ten sposób środki farmakologiczne mogą być bardziej skuteczne i pozbawione efektów ubocznych. Ośrodki badawcze niektórych firm farmaceutycznych już się zajęły tym zagadnieniem.

Momentem zwrotnym w historii nauk biologicznych było odkrycie w 1953 roku modelu DNA o struktu- ►



Naukowiec badający próbkę krwi.
W tle, najdelikatniejszy etap klonowania:
DNA zostaje wprowadzone do komórki jajowej

Transgeniczne zwierzęta nadzieją na życie

Specjalistyczne technologie pozwalają na mutację DNA danego organizmu poprzez wprowadzenie obcego genu. Od lat proces ten stosowany jest do wyrobu środków farmakologicznych, jak na przykład, insulina dla diabetyków. Zamiast uzyskiwania białka zwierzęcego, jest ono wytwarzane przez genetycznie zmodyfikowane bakterie. Ta sama metoda pozwoliła na uzyskanie interferonu (tradycyjna technologia wymagała ogromnych ilości ludzkiej krwi).

Produktem uzyskanym przy użyciu inżynierii genetycznej i bakterii jest także rodzaj białka. Pacjenci, którzy je przyjmują nie muszą dokonywać transfuzji krwi.

W ostatnich latach umiejętność ingerencji w DNA ssaków i ich reprodukcja – czyli uzyskanie identycznych genetycznie bliźniąt w drodze klonowania – otworzyła nowe perspektywy.

Udało się, a przykład, uzyskać insulinę w owczym mleku: chory na cukrzycę nie będzie musiał wstrzykiwać sobie insulinę trzy razy dziennie – wystarczy, że wypije szklankę mleka.

Kolejną szansą jest produkcja transgenicznych zwierząt, których organy będzie można przeszczepiać człowiekowi. Trudnością pozostaje jednak znalezienie dawcy.

We Włoszech co roku 500 osób dołącza do listy oczekujących na przeszczep serca, lecz liczba przeprowadzonych zabiegów w 2000 roku ograniczyła się zaledwie do 300 operacji.

Poprzez przeszczepy ksenogeniczne (pomiędzy osobnikami różnych gatunków), gdzie dawcą byłoby świnie, można by ten problem rozwiązać. Niektórzy naukowcy są jednak zaniepokojeni możliwością przenoszenia wirusów obecnych w zwierzęciu na człowieka. Wiadomo, że retrowirus HIV, odpowiedzialny za AIDS, żyje w organizmie matki, odpornym na tę chorobę.

Pierwsze świnki sklonowane w roku ubiegłym w laboratorium angielskiej firmy Ppl Therapeutics. Tu narodziła się również owieczka Dolly (poniżej).





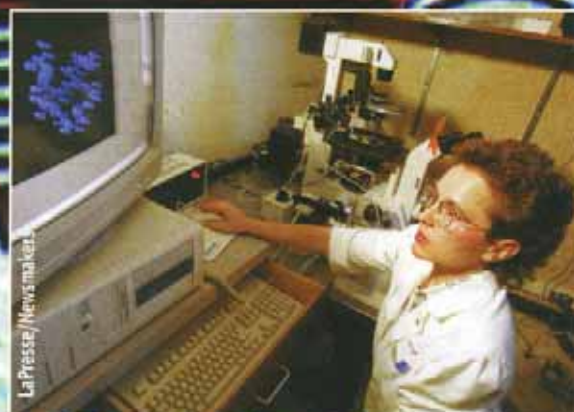
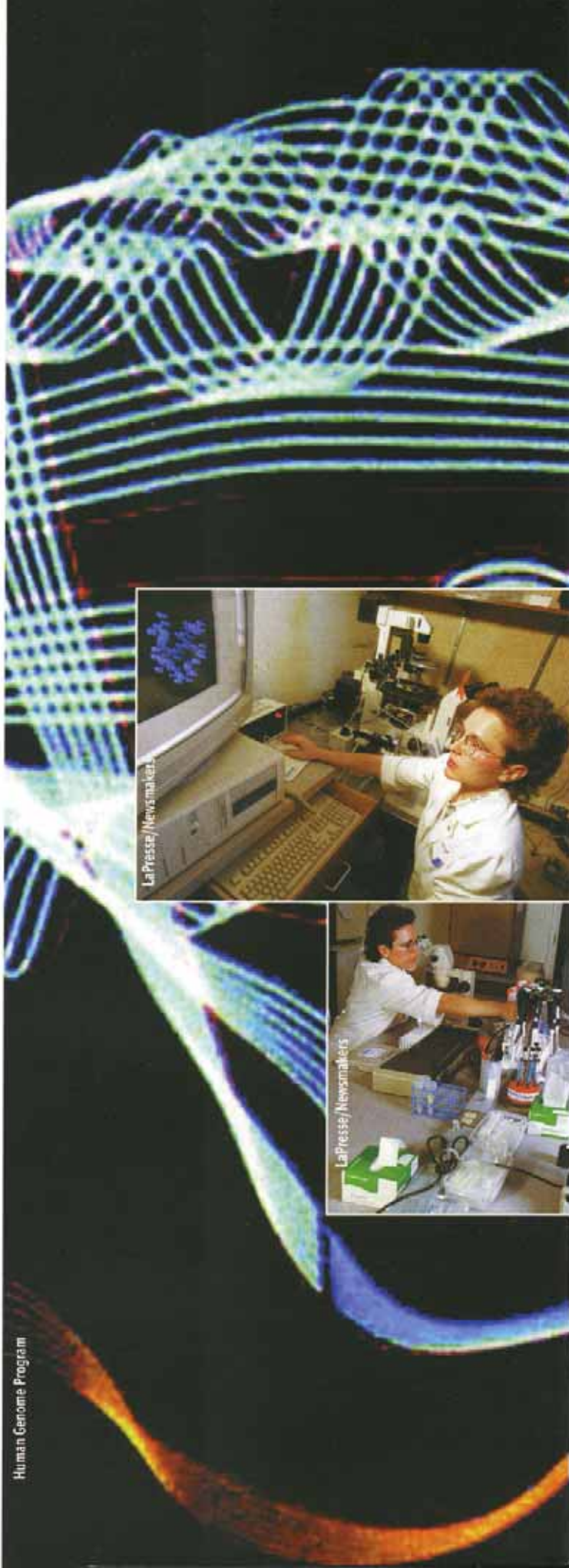
► rze podwójnej helisy. Wszystkie informacje określające strukturę i działanie osobnika zawarte są w chromosomach znajdujących się w jądrach komórek. Głównym składnikiem chromosomów są dwie oplecione wokół siebie nici: to właśnie DNA. Każda para nici zbudowana jest z czterech rodzajów podstawowych cząsteczek zwanych nukleotydami (adenina, cytozyna, guanina i tymina), które połączone są ze sobą jak ogniwa łańcucha.

Jak w dwójkowym kodzie kalkulatorów elektronicznych, kolejność ułożenia nukleotydów w nici DNA, decyduje o treści zapisu genetycznego i funkcjonowaniu komórek. DNA zatem porównać można do oprogramowania softwaru w komputerze. Każda pojedyncza komórka organizmu zawiera cały program, choć wykorzystuje tylko małą jego część.

Na odczytanie tak złożonego kodu należało jednak poczekać do chwili, kiedy technologia udostępniła kilka fundamentalnych instrumentów. Pierwszym z nich jest polymerase chain reaction: opracowana w 1983 roku technika, która powiela w ciągu kilku godzin mikroskopijny element materiału genetycznego w celu poddania go analizie. Niemniej ważnym narzędziem pozostaje jednak komputer, który pozwala na przetworzenie ogromnych ilości informacji i udostępnienie ich poprzez Internet całemu światu naukowemu.

W połowie lat 80. zdobywca Nagrody Nobla – Renato Dulbecco, wylansował „Projekt Genoma”. Program badawczy przewidywał międzynarodową współpracę naukowców nad poznaniem całej sekwencji ludzkiego DNA. Kiedy w 1990 roku rozpoczęto badania, planowano, że zakończą się dopiero za 15 lat. Wystarczyło tylko lat dziesięć. Niemniej jednak wiedza odnośnie nukleotydów jest dopiero pierwszym krokiem: po rozpoznaniu pojedynczych liter alfabetu, trzeba będzie odczytać rozdziały księgi życia – geny. Dziś jesteśmy dopiero w połowie drogi.

Gdy rozszyfrujemy geny, będziemy chcieli poznać również proteiny. Informacje zawarte w DNA, potrzebne są bowiem komórkom do wytwarzania białek: złożonych biopolimerów dostarczających składników strukturalnych i spełniających różne funkcje w organizmie. Wystarczy wspomnieć, że w DNA znajdują się cztery nukleotydy, natomiast w białkach istnieje kombinacja 20 aminokwasów. Ze 100.000 białek, które tworzą ludzki „proteom”, znamy dziś tylko kilka tysięcy. O ile projekt Genoma miał trwać 15 lat, do poznania proteomu potrzeba będzie co najmniej stu lat. ■



zbliżenie

Na granicy fantastyki i rzeczywistości

Któż nie pamięta małych Gallimimusów – łagodnego Brontozaura i groźnego Tyrannozaurusa Rexa z filmu Stevena Spielberga Jurassic Park? Dinozaury te, wymarłe 65 milionów lat temu, odżyły na planie filmu, opartego na powieści lekarza i naukowca – Micheala Crichtona. Głównym wątkiem jest historia pewnego naukowca – genetyka, który przywraca życie prehistorycznym zwierzętom. Zastosowana technika to właśnie Polymerase chain reaction, która w filmie pozwala na replikację cząsteczek DNA, należących do tych gadów. Uzyskane chromosomy zostały następnie wprowadzone, w miejsce pierwotnych, do krokodylich komórek jajowych.

Dziś pomysł odradzania żyjących zwierząt jest fantastyką naukową, lecz powieść Crichtona ma solidne podstawy naukowe. Dzięki badaniom nad mumiami i DNA starożytnych Egipcjan, paleontogenetyka stała się rzeczywistością.

Polymerase chain reaction stosowana jest także na polu kryminalistyki. Niewielka próbka substancji biologicznej, jak kropla śliny czy włos, umożliwia poznanie sprawcy przestępstwa poprzez analizę DNA. Dzięki tej technice wykryto zabójców sędziego Falcone – poddając właśnie analizie ślinę pozostawioną na niedopałkach papierosów.



La Presse / Nemanahets



Naukowcy pracujący nad projektem sekwencjonowania ludzkiego genomu. W tle: struktura białka odpowiadającego za rozwój komórek. Opanowanie tego rozwoju mogłoby być skutecznym środkiem do walki z rakiem.





Odważa i upór Petra Vankova Martina Kovara

Zdobywca złotego medalu w pływaniu na Olimpiadzie osób niepełnosprawnych, na wszystkie europejskie zawody, jeździ Multiplą Fiata.

Czech Martin Kovar ma 33 lata. Od dziesięciu lat porusza się na wózku inwalidzkim. Banalny incydent z czasów studenckich, próba wspięcia się na balkon akademika, sprawił, że Martin jest sparaliżowany od pasa w dół. Był wyjątkowo uzdolnionym sportowcem: narciarzem, windsurfiście i atletą. Pomimo tego tragicznego wydarzenia, ukończył studia w Charles University na wydziale wychowania fizycznego i sportu. Otrzymał dyplom w 1991 roku, następnie przez cztery lata uczył w liceum w Piasku, rodzinnym mieście położonym na południu Czech.

Dziś Martin zajmuje się przede wszystkim działalnością na rzecz osób niepełnosprawnych. Jako doradca ministra pracy i polityki socjalnej ma konkretne możliwości wpływania na politykę państwa wobec osób niepełnospraw-

nych. Zaangażował się w program „Komputer w walce z barierami”. Projekt ten, rozwinięty wraz z firmą Microsoft, pozwala niepełnosprawnym nauczyć się posługiwania komputerem, co jest istotne przy poszukiwaniu pracy. Inny projekt, przewiduje upowszechnianie komputerów w szpitalach, aby umożliwić chorym komunikowanie się z resztą świata. Poza tym Martin współpracuje jako dziennikarz z czeską telewizją, zajmując się motoryzacją z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych.

Martin jest jednak przede wszystkim sportowcem. W 1996 roku wziął udział w Olimpiadzie osób niepełnosprawnych w Atlancie. Nie odniósł większych sukcesów. Zaczął się więc intensywnie przygotowywać do Olimpiady w Sydney. Ostatnie sześć miesięcy przed rozgrywkami trenował dwa razy dziennie na basenie przez siedem dni



w tygodniu. Dwa razy w tygodniu ćwiczył na siłowni. Jego trener – Honza Nevrkla, jest jednym z najlepszych w Czechach.

Pobyt w Sydney rozpoczął się pechowo. „Zaraz po przylocie przeziębilem się. Potrzebowałem kilku dni, aby dojść do równowagi – wspomina Martin. – Byłem dosyć zdenerwowany. Gdybym się nie sprężył, sprawiłbym przykrość wszystkim tym, którzy przyjechali tu właśnie dla mnie: mojemu trenerowi, rodzinie, przyjaciołom. Wszystko potoczyło się dobrze: złoty medal i światowy rekord na dystansie pięćdziesięciu metrów w stylu grzbietowym i brązowy medal w kraulu”.

W sporcie, tak jak i we wszystkim, Martin wykazuje wyjątkowy zapał. „Jestem perfekcjonistą – wyjaśnia – może dlatego, że im bardziej czuję się niedoskonały, tym bardziej poszukuję doskonałości wokół siebie. Dlatego też chcę być najlepszy w pływaniu. Lecz nie tylko w tej dyscyplinie sportowej: lubię wędkarstwo, udało mi się wejść do czeskiej drużyny narodowej i wziąć w ubiegłym roku udział w mi-

strzostwach świata w wędkarstwie we Włoszech”.

Na spotkanie Martin przyjechał swoim Fiatem Multiplą, którym podróżuje na wszystkie zawody w Europie. „Dlaczego wybrałem ten model? To wspaniały samochód! Przez trzy lata trochę się ścigałem i mogę w pełni ocenić samochody pod różnym względem. Fiat Multipla nie tylko ma wspaniały design, ale także wyjątkowe właściwości jezdne. Ponadto jest wygodny, ma wiele miejsca we wnętrzu – szczególnie z punktu widzenia osób niepełnosprawnych, i jest łatwy w prowadzeniu. Multiplą pojechaliśmy na zawody na Słowację, do Holandii i Włoch. Okazał się samochodem niezawodnym i bezpiecznym”.

Zapytałam Martina o plany na przyszłość. „Chciałbym dalej pracować nad moimi projektami, przede wszystkim nad inicjatywą »Komputer w walce z barierami«. A potem – żartuje – chciałbym złowić dużą rybę. Z ostatnią musiałem powalczyć przez pół godziny. Chciałbym złowić kolejną, jeszcze bardziej waleczną, która by mi zajęła 45 minut”.



▲ Czeska drużyna pływacka. Drugi od prawej, to Martin.

Na stronie obok – ze swoim Fiatem Multiplą

◀ Martin otoczony młodymi fanami.



5225 1000/1000

Impresjoniści

Jerzy Piekarczyk



Foto: Agencja Reportaż

W przyszłości mieli się stać najdroższymi artystami świata, ale w latach 70. ubiegłego stulecia, ich prace nikt nie chciał oglądać a jurorzy paryskiego Salonu odrzucali je za każdym razem uważając niemal za profanację sztuki. Od ich nazwisk zaczyna się każdy podręcznik historii sztuki XX wieku.

Dzieła twórców owianych sławą i legendą oglądano już w tym roku w Warszawie i Poznaniu. W maju przyjdzie pora na Kraków, gdzie w Muzeum Narodowym można będzie podziwiać wystawę „Od Maneta do Gauguina” prezentującą najważniejsze nurty francuskiego impresjonizmu i postimpresjonizmu na przykładzie dzieł pochodzących ze zbiorów paryskiego Musée d’Orsay.

W 1874 r. zorganizowali swą niezależną wystawę w atelier paryskiego fotografa. Było ich trzydziestu i łączył ich program artystyczny, zrywający nawet z estetyką Salonu Odrzuconych, który jedenaście lat wcześniej stał się forum dla artystów dążących do swobody wypowiedzi twórczej. Tych trzydziestu poszło jeszcze dalej w swych poglądach na sztukę. Zanim jednak to nastąpiło, na Salonie Odrzuconych dyskutowano zawzięcie przy obrazie „Śniadanie na trawie” i innych obrazach Edouarda Maneta, którego

technika malarska nie szokowała tak bardzo jak tematy jego obrazów. Skandal spowodowany „Śniadaniem” przylgnął do Maneta, który w kilkanaście lat później miał powiedzieć: „Wyzwiska to mój los”. Nie był jednak w swym losie osamotniony, ale paradoksalnie, spośród malarzy drugiej połowy XIX wieku, których mieszano z błotem, jego twórczość była najłatwiejsza w odbiorze. Po tendencjach, jakie pojawiły się w obrazach Maneta, widać było, że w malarstwie francuskim nastąpił pewien przełom i nic już nie będzie, jak dawniej. Impresjoniści – tak nazwano „trzydziestu” w recenzji opublikowanej w satyrycznym piśmie, której autor odwołał się do pokazanego na wystawie obrazu Claude’a Moneta „Wschód słońca – impresja”. Określenie impresjoniści miało wówczas ironiczne zabarwienie. W ciągu miesiąca wystawę odwiedziło 3500 osób, i chociaż budziła ona sprzeczne opinie, jej autorzy uznali to za swój sukces. Zmusili publiczność do popatrzenia na świat ich oczami. Z czasem sami nazwali się impresjoni-

◀ Edouard MANET, Portret rodziców artysty, ol., pł., 110 x 90



◀ Edgar DEGAS, Portret przyjaciół artysty (Ch. Jeantauda, P. Lineta i E. Lainégo), ol., pł., 38 x 46

▼ Henri de TOULOUSE-LAUTREC, Toaleta, ol., pł., 67 x 54



◀ Edouard MANET, Chłopiec z fletem, ol., pł., 161 x 97

▼ Vincent van GOGH, Szachownice w miedzianym wazonie, ol., pł., 73 x 60,5





► stami uważając, że celem artysty nie jest utrwalanie realistycznego obrazu, lecz przelotnego, chwilowego wrażenia światła i barwy. Byli pierwszymi artystami, którzy wyszli w plener z malarstwem olejnym. Obszmiani i wyszydzeni przez współczesnych koneserów, dokonali jednak przełomu w myśleniu o sztuce na przekór estetycznym przyzwyczajeniom i gustom epoki. Najściślej związani z Monetem byli Camille Pissarro, którego poznał w 1859 roku, kiedy obaj żyli w nędzy oraz Alfred Sisley, którego impresjonizm wyróżniał się czystością i prostotą. Claude Monet, najbardziej typowy i najbardziej konsekwentny w stylu, z którym się utożsamiał, doczekał się uznania na starość, ale też cieszył się wyjątkową długowiecznością. Od chwili kiedy jako 34-letni malarz wystawił swój „Wschód słońca” do śmierci minęło 52 lata, ale impresjonizm istniał przez cały czas w jego twórczości, choć jako kierunek wygasł znacznie wcześniej. Ostatnia wspólna wystawa grupy odbyła się 12 lat po ich pierwszej prezentacji, potem drogi jej twórców rozeszły się ostatecznie. Malowali dużo i szybko. Poznało się na nich wtedy niewielu: kilku intelektualistów i miłośników sztuki, paryski marszand, którego nie zawiódł instykt, grupa amerykańskich kolekcjonerów. Dziś ich dzieła są dumą wielu muzeów i prywatnych kolekcji. Auguste Renoire, Edgar Degas – inne wielkie nazwiska tamtego czasu. Paul Cézanne, któremu współcześni zarzucali błędy w rysunku, gdy on na obrazie rejestrował niezauważane dotąd złudzenia wzrokowe; Vincent van

▲ Pierre BONNARD, Na jachcie, ol., pł., 43 x 65

Gogh, którego dzieła są swoistą autobiografią dramatycznego życia napiętnowanego szaleństwem; Paul Gauguin – stateczny ojciec rodziny, który w 35 roku życia odkrywa swe powołanie i rzuca wszystko, aby „móc malować codziennie”; Henri de Toulouse-Lautrec, karłowaty kaleka z arystokratycznego rodu, który zaczynał w manierze bliskiej impresjonizmowi, aby z czasem wypracować swój własny, rozpoznawalny styl, którym utrwalał sceny z paryskiego półświatka... Natchnieni barwami otaczającego świata, gorzko doświadczeni przez życie, ulubieńcy muz. W 1986 r., w 47 lat po zamknięciu dworca kolei dalekobieżnej w centrum Paryża, w jego budynku ocalałym od rozbiórki, utworzono Musée d'Orsay poświęcone sztuce, której granice określają daty 1848-1919. Dziś być w Paryżu, interesować się sztuką i nie zajrzeć do Musée d'Orsay, to prawie tak, jak zwiedzać Rzym i nie obejrzeć fresków w kaplicy Sykstyńskiej. Wystawa ze zbiorów d'Orsay obejmuje ok. 50 dzieł należących do najcenniejszych obiektów tego muzeum, które nie ma zwyczaju pożyczania tak dużej ilości dzieł na jedną wystawę. Do tej pory zdarzyło się to tylko w przypadku wystawy impresjonistów w Stanach Zjednoczonych i Japonii. Francuzi wypożyczyli Polsce dzieła impresjonistów w zamian za wystawę obrazów Jacka Malczewskiego, która gościła w Paryżu w roku ubiegłym. ■



Rodzina w gospodarce

Pisano o rodzinie, że jest najważniejszą instytucją społeczną, ostoją społeczeństwa, ośrodkiem decydującym o przekazie tradycji i wartości. Znalazła się w centrum badań socjologów, teologów i pedagogów. Czy nie zabrzmi banalnie, gdy i ekonomista doda, że rodzina jest rdzeniem i miniaturą całej gospodarki?

Z pewnością żadna rodzina nie wyprodukuje samochodu czy komputera, jednakże we współczesnej gospodarce, w której rośnie znaczenie usług, rodzinna produkcja na potrzeby własne może skutecznie konkurować z usługami możliwymi do nabycia „na rynku”. Obecnie bardziej niż kiedykolwiek, można mówić nie tylko o gospodarstwie domowym, wskazując na procesy produkcji i konsumpcji, których znaczenie ogranicza się do rodziny, lecz i o domowej gospodarce, czyli decyzjach gospodarczych podejmowanych w rodzinie, lecz ściśle powiązanych z gospodarką całego kraju.

Podstawową decyzją ekonomiczną podejmowaną w rodzinie jest decyzja o tym, ile osób pracuje lub poszukuje pracy, i które są to osoby. Jeszcze pół, a nawet ćwierć wieku temu, było oczywiste, że pracuje przeważnie mężczyzna, główny, jeśli nie wyłączny, żywiciel rodziny. Obecnie wśród 10,5

milionów polskich rodzin około 60% to rodziny, w których pracują oboje małżonkowie. Wzrost znaczenia pracy kobiet znajduje wyraz także poprzez decyzje o tym czy, gdzie i przez ile godzin pracować. Coraz częściej podejmowane są z uwzględnieniem czynnika nie płci, lecz możliwych do



osiągnięcia dochodów. Oznacza to, że rodzina wysłała do pracy tego, kto ma najwyższą zdolność zarobkowania. Jeśli zdarzy się, że tą osobą jest kobieta, decyzja jest podejmowana bez lęku, że na mężczyznę spadnie odium bycia „mężem swojej żony”.

W rodzinie dostosowuje się ilość

godzin pracy do potrzeb i aspiracji życiowych jej członków. Powszechne staje się zjawisko pracy w niepełnym wymiarze godzin: po kilkanaście godzin w tygodniu pracuje co trzecia kobieta w Danii, Szwecji czy Holandii. Zjawisko to upowszechnia się także wśród mężczyzn – tak zatrudniony jest co dziesiąty Amerykanin i Duńczyk oraz co szósty Holender. Współczesne rodziny mogą zatem wybierać, czy w danym okresie wystarczy im jedna płaca, „półtorej płacy”, czy też wynagrodzenie za inną liczbę przepracowanych godzin.

Pozostawanie w domu nie oznacza ekonomicznej bezczynności. Na dobrobyt rodziny wpływa przecież ilość i jakość prac i usług świadczonych w domu: od opieki nad dzieckiem, po remont mieszkania. Wszystkie te świadczenia możemy nabyć na rynku: możemy tam znaleźć opiekunkę do dziecka lub przedszkole, możemy „jeść na mieście” czy zatrudnić fachowca od malowania mieszkań. Każda rodzina staje więc przed wyborem, czy dłużej przebywać w „formalnej” pracy, a za zarobione pieniądze kupić część usług, które mogłaby wykonać sama; czy też zrezygnować z pogoni za dodatkowym zarobkiem, zaoszczędzony czas przeznaczając na „produkcję dla rodziny”.



Produkcyjna rola polskiej rodziny prowadzi do powstania pewnego paradoksu. Z jednej strony, bez zaangażowania jej członków w świadczenie wzajemnych usług, rzeczywisty dobrobyt Polaków byłby znacznie mniejszy. Z drugiej – szeroki zakres pracy w domu i dla domu sprawia, że słabnie możliwość wzrostu zatrudnienia w rozmaitego typu usługach.

Postrzegane w dłuższym okresie potrzeby rodziny wpływają na decyzje dotyczące podziału bieżących dochodów na część konsumowaną i oszczędzaną. Chociaż cztery piąte polskich rodzin twierdzi, że ich bieżące dochody wystarczają zaledwie na zaspokojenie bieżących potrzeb i nie ma mowy o oszczędzaniu, deklaracje te trzeba przyjmować z nieufnością. Jest bowiem prawdopodobne, że odpowiadający uważają, że oszczędzanie i inwestowanie możliwe jest tylko przy wysokich zarobkach. Prosta jednak kalkulacja wykazuje, że niewiele znacząca kwota 10 złotych, odkładana co miesiąc przez 10 lat na rachunek przynoszący 5 procent w skali rocznej, po upływie tego okresu przyniesie około 2 tysiące złotych, czyli równowartość

rocznego czesnego w szkole wyższej. Byłoby całkiem naturalne, gdyby rodzice dzieci mających dzisiaj 8-9 lat rozpoczęli oszczędzanie podporządkowane sfinansowaniu ich przyszłych studiów. W podobny sposób potrafimy przewidzieć wysokość środków potrzebnych dla finansowania wielu innych potrzeb, za które będziemy musieli w przyszłości zapłacić z własnej kieszeni. Możemy więc określić minimalny poziom oszczędności, które musimy zacząć gromadzić już dzisiaj. Każdy z nas mógłby stworzyć sobie wieloletni program gromadzenia środków na zaspokojenie przyszłych potrzeb. Jednakże niecierpliwość jest naszą wspólną ludzką przypadłością. Dlatego trudno nam ograniczać wydatki na bieżące, ważne lub płynące z zachcianek, potrzeby. Łatwiej nam taką systematyczność osiągnąć zobowiązując się wobec banków lub innych instytucji finansowych. Banki oraz instytucje ubezpieczeniowe oferują nam celowe programy inwestycyjno-ubezpieczeniowe, które pozwalają małe wpłaty lub składki przemienić z czasem w znaczące kwoty. Niekiedy w planowaniu rodzinnych in-

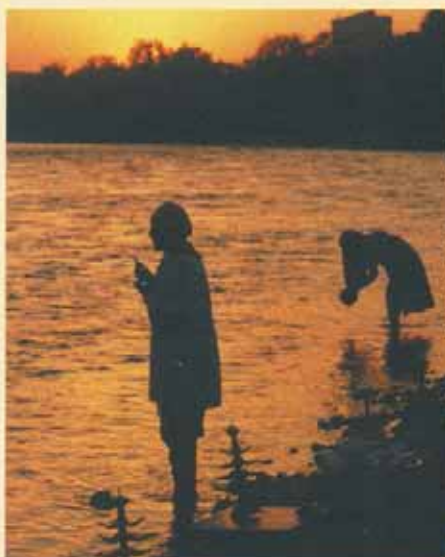
westycji i rodzinnej konsumpcji warto odwrócić kolejność działań. Zamiast najpierw oszczędzać, a potem konsumować; rozpocząć od konsumpcji, finansowanej z przyszłych oszczędności. Taką możliwość oferuje kredyt konsumpcyjny – amerykański wynalazek, który stał się podstawą rozwoju masowej konsumpcji. U jego podstaw leży prosta obserwacja, że nie ma sensu, aby trzyosobowa rodzina mieszkała przez dwadzieścia lat w M-1, aby później, po zaoszczędzeniu wystarczającej kwoty, przenieść się do M-3. Może to trwać nawet 20 lat, a przecież okres ten to znaczna część życia, a wycierpianych niewygód nie jest w stanie nic zrekompensować. Korzystne jest zatem zaciągnięcie kredytu na kupno mieszkania (budowę domu) i późniejsze jego spłacanie. Podobne rozumowanie można przeprowadzić w odniesieniu do korzyści płynących z kredytu konsumpcyjnego wziętego na zakup samochodu.

Przedstawione tutaj przykłady w zupełności wystarczą do stwierdzenia, że w rodzinie splatają się wybory, których dokonujemy jako producenci, konsumenci i inwestorzy. W niej dokonuje się najbardziej elementarny podział na pracę zawodową i pracę domową; maksymalizuje się łączne dochody podejmując decyzje, kto i w jakim zakresie ma pracować. W niej dzieli się ryzyko społeczne gromadząc fundusze na nieprzewidziane zdarzenia losowe takie jak choroby, czasowe bezrobocie. W niej wreszcie podejmuje się decyzje na temat oszczędzania i pożyczek. Decyzje te podejmowane są codziennie na ogół przez wiele lat. Ich skutki są odczuwane codziennie również przez wiele lat. Ekonomisci nie przesadzają, gdy głoszą, że nasz dobrobyt zależy od jakości tworzonego przez nas gospodarstwa domowego. ■



Rzeką do nieba

Ganga, niebiańska rzeka, za nic nie chciała opuścić nieba. Niestety została do tego zmuszona. Spadła na ziemię z całym impetem, ale na szczęście schwytał ją w swe włosy Śiwa. Splątane włosy boga to dzisiaj zastygłe sople lodu – źródło na wysokości 4225 m n. p. m. w Himalajach Garhwalu. Stąd, spod długiego, brunatnego lodowca Gangotri, wypływa gwałtownie rzeka Bhagirathi dając początek Gangesowi. Bhagirathi to imię króla, rzeki i góry. Prawie 250 m wyżej zachwyca łąka Tapowan z widokiem na ośnieżone sześciotysięczniki. Ten widok wynagradza bezsenność w schronisku, wspinaczkę po osypującym się stoku i kłopoty z oddechem w rozrzedzonym powietrzu. Latem żyją tu święci męzowie. Niedaleko jest Tybet z mityczną górą Meru gdzie, jak pierwotnie wierzono, znajdowały się źródła wiecznej rzeki. Dalej Bhagirathi płynie piękną, szeroką doliną aż do miasteczka Gangotri. To kilka godzin marszu ścieżką wzdłuż zbocza. Mniej odporni pielgrzymi korzystają z wynajętych mułów, odpoczywając po drodze w herbaciarniach. Wszyscy wracają z miedzianymi naczynkami wypełnionymi szarą, lodowcową wodą.

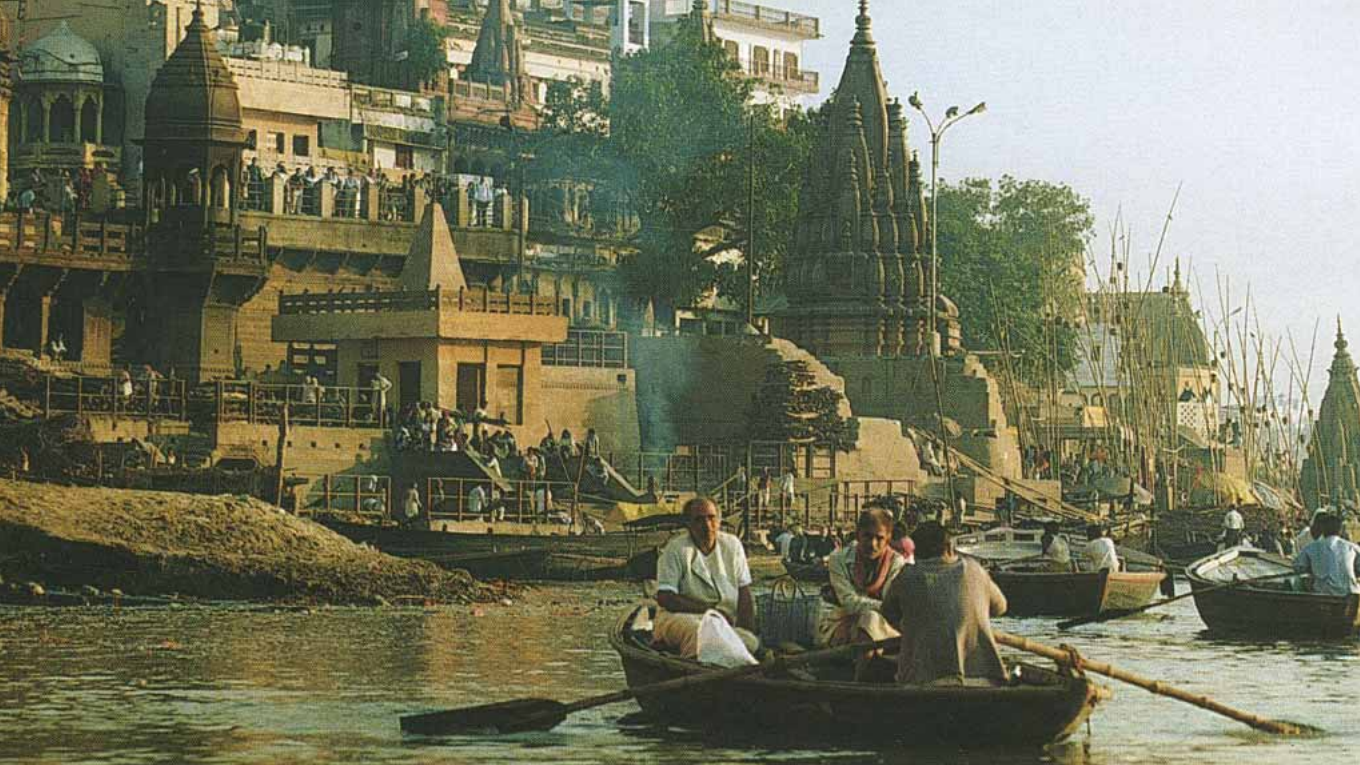


Za Gangotri rzeka wpada w wąski, przepaścisty wąwóz. Jeszcze węższa droga wiję się u góry tysiącem zakrętów. Trzeba uwierzyć, że tutejsi kierowcy są mistrzami świata.

W Riszikes, Ganges wciąż czysty i wartki, płynie już spokojniej. Wieszający most prowadzi na drugi brzeg, gdzie usadowiły się liczne klasztory i świątynie. W otoczeniu gór można medytować, ćwiczyć jogę, zgłębiać tajniki medycyny. W latach 60. medytowali tutaj Beatlesi. Panuje cisza, czas nie ma znaczenia. Na białej, marmurowej posadzce, szpaler żebaków i świętych. Bramini studiują wedyjskie księgi. Brzeg rzeki powoli zapelnia się ludźmi. Przybysze w sku-



pieniu dokonują ablucji, modlą się składając ofiary, wykonują rytualne gesty. W zapadającym zmierzchu migocą pierwsze, drzące płomyki. Słońce chowa się szybko za drzewami, zostawiając ostatnie odbłaski na wodzie. Na kamienistym brzegu czekają metalowe, wielopoziomowe lichtarze. Za chwilę rozpocznie się Ganga Arti – ceremonia ku czci świętej rzeki. Kapłan dmie w muszlę przywołując bóstwo. Inny intonuje hymn po-



wtarzany przez tłum. Wszyscy są bo-
si, jak w świątyni, na znak szacunku.
Bramini zapalają lampy i podnoszą
je w górę zataczając nimi kręgi – od
lewej do prawej. Płomienie unoszą
się w przestrzeni, tańczą na wodzie.
Żyją tak długo, jak długo trwa pieśń.
Kiedy gaśnie ogień, zapada ciem-
ność. Święta rzeka pozostanie sama
aż do świtu.

W Haridwarze, szesnaście kilome-
trów w dół rzeki, Ganges traci roz-
pęd i wpływa na niziny. Tu jego wo-
dy mają największą moc i duchową
czystość, a ryby są święte. Stąd czer-
pie się wodę i zabiera dla rodziny

i bogów, na wesela i pogrzeby, w naj-
dalsze krańce Indii. Woda z Gangesu
zachowuje świeżość co najmniej rok,
jej cudowne właściwości znane są od
wieków. Ale Ganga – znaczy bystra
i jej nurt bywa zdradliwy. Nie bez po-
wodu na kąpielowych nabrzeżach
zamocowano łańcuchy. Śliski scho-
dek... i leżę po pas w wodzie. Pod
szyją plecaczek, w wyciągniętej ręce
aparat. Znosi mnie w stronę mostku,
w ostatniej chwili chwytam się łańcu-
cha. Śmierć w Gangesie to szczegól-
ne błogosławieństwo, marzenie każ-
dego Hindusa, ale nie moje.

Następnym przystankiem na szla-

ku pielgrzymek jest Allahabad,
gdzie Jamuna wpada do Gangesu.
Podobnie jak w Haridwarze, co
dwanaście lat odbywa się tu święto
gromadzące miliony świętych mę-
żów z całych Indii oraz zwykłych
pielgrzymów. Wszyscy muszą zanu-
rzyć się w Gangesie.

Do Benares, odwiecznego miasta
Śiwy, przybywa się dla rytualnej ką-
pieli przed śmiercią. Tłumy pielgrzy-
mów i kremacyjne stosy. Nigdzie na
świecie życie nie jest tak bliskie
śmierci. Tu rzeka często wylewa zata-
piając palace i świątynie. A dalej Kal-
kuta i Wielka Delta nad Zatoką Ben-
galską – kres ponad 2000 kilometro-
wej wędrówki rzeki do oceanu. Gan-
ga Mata. Matka i Bogini. Najświęt-
sza. Jest wiarą i nadzieją, lekiem na
całe zło. Duchowym kręgosłupem
Indii. Kąpiel w niej jest oczyszcze-
niem, zmyciem grzechów i uwolnie-
niem od chorób. Śmierć w jej nur-
tach lub wrzucenie do niej prochów
– wyzwoleniem z kołowrotu wcie-
leń. To najprostsza droga do nieba.
Niesie monsunową wodę i żyzny
mul. Czasem zabiera, ale przede
wszystkim – daje życie. Ananta –
wiecznotrwała. ■



Tajemnice termitów

W odróżnieniu od nas, ludzi, nadmiernie podkreślających znaczenie myślenia racjonalnego i logicznego, zwierzęta wielu gatunków fantastycznie działają w grupie. Dokonują rzeczy niemożliwych do osiągnięcia przez pojedynczego osobnika.

Znamy wiele gatunków zwierząt, które żyją w ściślejszych lub luźniejszych społecznościach, ale największe wrażenie robią z pewnością owady, które tworzą państwa, a więc pszczoły, mrówki i termyty. W ich przypadku więzi społeczne służą nie tylko – jak u ssaków – wzajemnej ochronie i rozmnażaniu. Społeczność owadów wspólnie tworzy wyższą całość. W roju, mrowisku czy kopcu, występuje niezwykle ciekawy podział pracy. Zadaniem robotników jest budowa wspólnego domu, oddziały czyścicieli pozbywają się odpadów, jeszcze inne muszą dostarczać pożywienia. Są też troszczące się o potomstwo piastunki, żołnierze i wiele innych specjalności. Jądem owadzkiej społeczności jest zawsze królowa, która nie tylko jako jedyna, okazuje się zdolna do rozmnażania, ale także pełni funkcję mózgu – centrali wydającej polecenia całej społeczności. Żyje wiele lat, podczas gdy in-

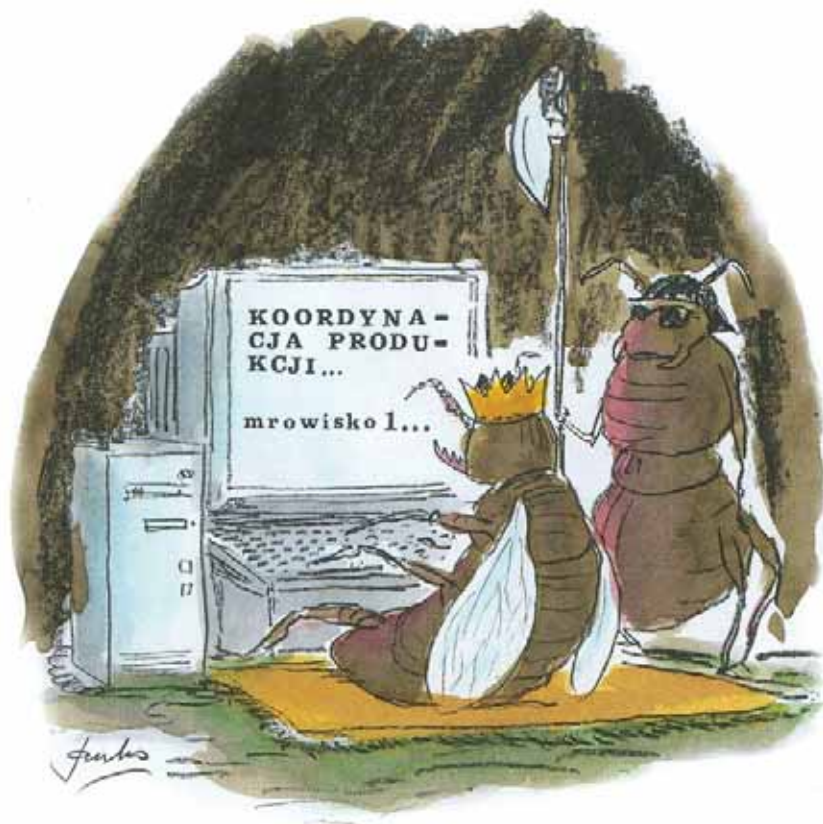


ne owady z powodu ciężkiej pracy umierają już po kilku tygodniach.

Od dziesięcioleci zagadką dla biologów jest to, jak owady zdolne są wznosić tak potężne budowle jak ul albo kopiec termitów. Potrzebny jest do tego taki system porozumiewania się, aby każdy na swoim miejscu robił to co trzeba, by budowla powstawała jako spójna całość. Wiemy jak trudno przychodzi to nam, ludziom. Kiedy na przykład zaczynamy budować z dwóch stron jeden tunel, chcąc aby obie jego części zeszły się w środku, potrzebne są ciągle kon-

trole, dokonywane za pomocą pomiarów i łączności telefonicznej.

Obserwując poszczególne fazy budowy kopca termitów można dostrzec rzeczy zdumiewające. Oto bowiem ślepe owady, które zaczynają roboty w różnych miejscach, spotykają się w środku z taką dokładnością, jaką nasi inżynierowie i architekci osiągają tylko przy użyciu skomplikowanej techniki. Ale jak to robią termyty, które nie dysponują językiem, telefonami komórkowymi, nowoczesnymi urządzeniami satelitarnymi, a na dodatek są ślepe?



Czy kilka tysięcy ślepych ludzi byłoby w stanie, zaczynając z różnych stron, wznieść taką budowlę, która stanowiłaby harmonijną całość? Byłoby to możliwe, gdyby przypomnieli sobie, że mają to, co zwierzęta wykorzystują od milionów lat – świadomość zbiorową.

Długo uważano, że decydującą rolę grają tu substancje zapachowe, tak zwane feromony. W całym królestwie zwierząt, od najmniejszego owada po zostawiającego swój zapachowy ślad na drzewie psa, woń gra pierwszoplanową rolę w procesie porozumiewania. Nadal przypuszcza się, że pszczoły – poprzez zapachy – przekazują współmieszkańcom ula informacje, gdzie można znaleźć jakie kwiaty. Czy termyty także orientują się dzięki zapachom?

Znany brytyjski biolog Rupert Sheldrake zwraca uwagę, że takie tłumaczenie nie wystarczy. Dla światowej sławy autora teorii pól morfogenetycznych, badanie życia termitów jest jednym z siedmiu ekspery-

mentów, które mają zmienić świat.

Sheldrake powołuje się między innymi na obserwacje, podczas których w środek placu budowy termitów wstawiano szybę, nie przepuszczającą zapachów. Mimo to budowa postępowała należycie, a poszczególne jej odcinki spotykały się dokładnie we właściwym miejscu, tyle, że przedzielone szklaną płytą. To tylko pozornie cud. Okazuje się, że do wyjaśnienia tego zjawiska wystarczy powołać się na zbiorową świadomość – pole morfogenetyczne. W nim właśnie przechowywany jest, niczym na rysunkach architekta, plan budowy, ale też każde zwierzę jest przy pracy w tajemniczy sposób prowadzone właściwą drogą. Czy u termitów też jest ktoś, kto czuwa, podczas, gdy reszta oddaje do jego dyspozycji swoją świadomość? Czy określenie królowa ma w tym przypadku jakiś głęboki sens? Tak jest w istocie. Odpowiada ona nie tylko za rozmnażanie się, wydając na świat potomstwo, ale również, w jeszcze nieznanym nam

sposób, koordynuje aktywność wszystkich członków społeczności termitów, mimo, że sama nie uczestniczy w budowie. Nie byłaby nawet do tego zdolna, gdyż z powodu nabrzmiałego odwłoka, zawierającego jaja na całe życie, praktycznie nie może się poruszać.

Badania wykazały, że królowa steruje swymi poddanymi nie tylko, jak długo uważano, poprzez sygnały zapachowe. Nawet bowiem po usunięciu jej z kopca, prace budowlane postępują nadal bez przeszkód. Komunikacja zdaje się tu następować poza czasem i przestrzenią!

Po zabiciu królowej ustaje aktywność całego jej ludu, tak jakby już żaden termit nie wiedział, co należy dalej robić. Nie ma przy tym znaczenia, czy termyty są świadkami mordu i dowiadują się o nim poprzez zmysły. Można żywą królową zabrać z kopca i zabić ją gdzieś daleko. Także wówczas wszelkie prace na budowie natychmiast ustają.

Działanie w grupie to prastary wynalazek natury. Gdyby nie było zbiorowej świadomości, nie byłoby też ludzi, zwierząt i roślin, lecz jedynie jednokomórkowce. U zwierząt, które określamy jako wyżej rozwinięte, a więc u tych, gdzie pojedynczy osobnik posiada wyższą inteligencję, działanie zbiorowej społeczności jest naturalnie słabsze. Na przykład ssaki nie pozostają przez całe życie do dyspozycji grupy, lecz mogą realizować własne egoistyczne cele. Walka o pożywienie, czy o rozmnażanie to tylko nieliczne tego przykłady. Na szczycie tej drogi rozwoju stoi człowiek, z jego niekiedy całkowicie aspołecznymi zachowaniami. Nie oznacza to oczywiście, że jesteśmy gorsi od owadów. W trakcie ewolucji świadomości także i nasze ego musiało przejść niejedną próbę, by zyskać na znaczeniu. ■



W obiektywie

Nie tylko przyroda

Otwarliśmy nasze lamy dla amatorów fotografii, i jak widać po nadsyłanych zdjęciach, był to dobry pomysł. Czekamy więc na innych pasjonatów sztuki fotograficznej, na zdjęcia, które uważają za najciekawsze i takie, dokumentujące chwile, które ich autorzy chcieliby zachować w swej pa-

niemi najdłużej. Takie zdjęcia wystarczy zapakować do koperty, wysłać na adres redakcji i czekać na kolejny numer FWN.

„Przesyłam kilka swoich zdjęć. Fotografuję się od dawna. Staram się uchwycić w obiektywie

najciekawsze widoki i interesujące momenty mojego życia. Ostatnio najczęściej fotografuję moje dzieci”. – pisze Magdalena Batko-Grados, prac. Automotive Lighting Polska w Sosnowcu.

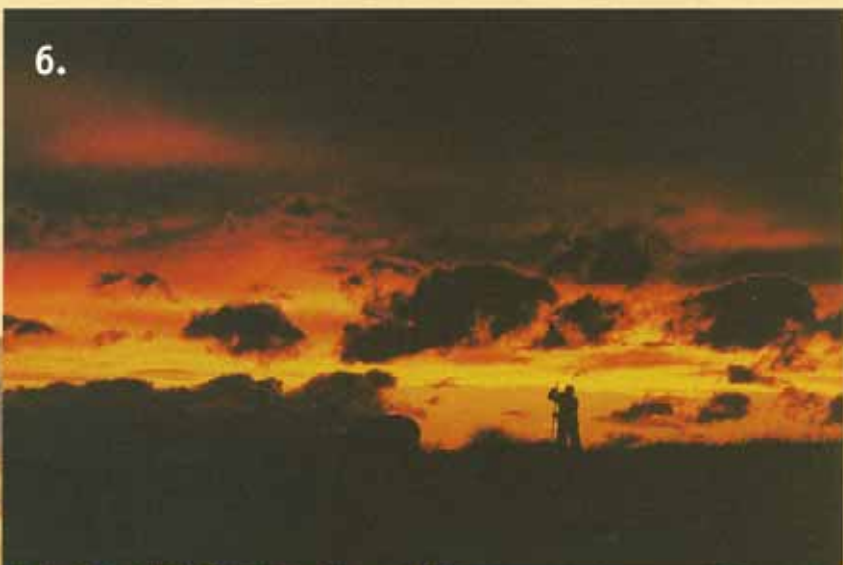
Zdjęcia, które zrobiła swoim dzieciom nagradzane były w różnych konkursach.



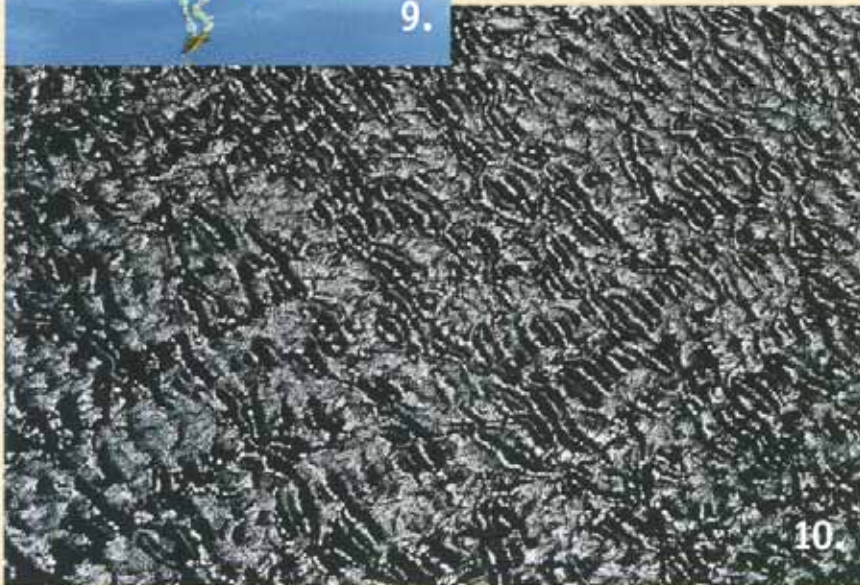
1. Konwalie.
2. Mój syn, Wiktor, w dmuchawcach.
3. Burza w Neapolu.
4. Przystań morska.



Paweł Mszyca jest studentem III roku informatyki na Politechnice Łódzkiej w Bielsku-Białej, ale głównie zainteresowany jest fotografią i grafiką. Zdjęcia zacząłem robić przed 4 laty, najpierw – jak pisze – na Zenicie, obecnie na Canon 50E.



- 5. Zachód nad Jawiszowicami
- 6. Okolice Rabki pod Luboniem
- 7. Stabość człowieka wobec natury
- 8. Tatry widziane z Hali Lipowskiej
- 9. Mrzeżyno, odbicie lustrzane.



13. marca br., w siedzibie Radia Katowice odbył się wernisaż pokonkursowej wystawy fotografii pt. Artystyczne spojrzenie. Była to już dziesiąta edycja tego konkursu. Wśród trzech wyróżnionych prac znalazło się zdjęcie Władysława Miszkiewicza – prac. FAP w Tychach. Fotografia wody (fot. 10), powielona w pięciu kolorach: brązowym, żółtym, czerwonym, niebieskim i zielonym. ■



Kołacz wirtualny

Bez pracy nie ma kołaczy. Ta oczywista myśl z pewnością przychodzi do głowy niejednemu bezrobotnemu absolwentowi umieszczającemu swoje dane w internetowych serwisach dla poszukujących pracy. Witryny z ogłoszeniami pracowników i pracodawców zawierają tysiące zgłoszeń osób szukających pracy, trochę mniej tych, którzy ją oferują.

Choć bezrobocie sięga w Polsce 16% i powoduje, że witryny internetowe to mało skuteczne narzędzia dla szukających płatnego zajęcia, absolwenci szkół wyższych, z których bez pracy w październiku było 33%, chętnie korzystają z ich usług. O tym, jak mało jest ofert pracy, a przez to mało ogłoszeń, świadczy chociażby krok, na jaki zdecydował się katowicki oddział Gazety Wyborczej. W zeszłym roku na jego łamach znalazło się fikcyjne ogłoszenie o rzekomym poszukiwaniu przez gang wołomiński pracowników różnej profesji: od operatora kija baseballowego, po przez wymuszacza haraczy i porywacza, po kierownika „dziupli samochodowej” włącznie. Serwisy internetowe na razie nie oszłamiają ilością ogłoszeń pracodawców, i choć powstaje ich coraz wię-

cej, swoją rolę zacząć odgrywać w pełnym zakresie dopiero, gdy będzie maleć bezrobocie. Na razie jest to sposób znalezienia pracy dla osób z dyplomami najlepszych uczelni i menedżerów wysokiego szczebla. Ale oni często mają pracę, i w globalnej sieci szukają tylko lepszego stanowiska.

Serwisy internetowe skuteczne okazują się jednak nie tylko dla menedżerów wysokiego szczebla, ale także dla informatyków i specjalistów w dziedzinie globalnej sieci, których brakuje np. w Niemczech. Rząd naszego zachodniego sąsiada zdecydował w zeszłym roku na przyciągnięcie na niemiecki rynek pracy 30 tysięcy informatyków, głównie z Europy Środkowej

The screenshot shows the 'compuJOB' website interface. At the top right, there are flags for Poland, Germany, and the UK. The main heading is 'compuJOB' with the tagline 'Onlinejobs für Personalisierung online'. Below this, there's a section titled 'Aspiranci' with a photo of a man. A button labeled 'Aspiranci' is visible. The main content area is titled 'zgłoszenie online' and contains text in Polish: 'Za pomocą załączonego formularza możesz się Państwo wpisać do naszej bazy danych. Prosimy o podanie jak najbardziej szczerych informacji jeśli Państwo usięjęciście pokrywają się z aktualnymi lub przyszłymi założeniami projektu będziemy mieli przyjemność poznać Państwa na rozmowie kwalifikacyjnej. Zapewniamy, że Państwa dane osobowe zostaną przekazane w sposób poufny.' Below this is another paragraph: 'Pracodawcy nie mają dostępu do Państwa danych bez Państwa wyrażonej zgody. Z naszej strony zdecydowaliśmy zapewnić, że podane przez Państwa informacje zostaną wykorzystane wyłącznie dla potrzeb niezbędnych do realizacji procesów rekrutacji i nie zostaną przekazane dla innych celów np. reklamowych, osobom trzecim.' At the bottom, there is a link 'Formularz zgłoszeniowy'.

The screenshot shows the 'pracuj.pl' website interface. At the top, there's a search bar with the text 'Zaloguj się' and 'Dla pracodawców Mapa'. Below the search bar, there's a navigation menu with links: 'Twoje zarobki', 'Studia MBA', 'Kalendarz wydarzeń', 'Karierekart', 'Stwórz CV', 'Twój komentarz', 'Najczęstsze pytania', and 'Testy'. The main content area is titled 'Naj gorętsze' and features several job listings with photos and brief descriptions. On the right side, there's a 'korbo' logo and a 'Programy praktyk - 7 dni Fundusz E' section. Below that, there are sections for 'Nowości', 'Menedżer? Nie od razu', 'Profil Pracodawców', 'Oferty pracy', 'Programy praktyk', and 'Zawody i branże'. At the bottom, there's a 'Wybierz interesującą Cię branżę' button.

i Azji. Pracy w Niemczech mogą poszukiwać również Polacy m. in. w niemieckim serwisie Compujob.de pod adresem www.compujob.de. Szczęśliwiec, który zarejestruje swoją ofertę, może doczekać się e-maila informującego go o zainteresowaniu potencjalnego pracodawcy. Osoby z dużym doświadczeniem zawodowym nie powinny odejść z kwitkiem, gdy wejdą na stronę Jobpilot.pl (www.jobpilot.pl). Mogą przebierać w tym serwisie wśród ofert z całego świata. Dużo ofert dotyczy też wysokich stanowisk kierowniczych i branży informatycznej oraz Internetowej.

Studenci oraz świeżo upieczeni absolwenci powinni zajrzeć natomiast do witryny pracuj.pl (www.pracuj.pl). Oprócz banku ofert i typowych porad na temat przeprowadzania rozmów kwalifikacyjnych lub pisania życiorysów, mogą przeczytać artykuły na temat zalet i wad dużych i małych firm lub znaczeniu dla pracodawców inteligencji emocjonalnej. Mogą także obliczyć, ile powinni zarabiać w swojej pierwszej pracy. W tym celu muszą wypełnić formularz, w którym podają dane o wykształceniu i doświadczeniu zawodowym. Sumy, jakie padają,

oferują, na przykład, praktyki i szkolenia. By je znaleźć, trzeba tak samo jak w przypadku poszukiwania pracy, zarejestrować swoją ofertę. Większość propozycji zakłada, niestety, że student sfinansuje sobie sam koszty mieszkania, gdy szkolenie jest w innym mieście. Dlatego oferty praktyk i szkoleń to przede wszystkim szansa dla mieszkańców dużych miast. Podobnie jak oferty pracy na czas określony, na które także można trafić w Internecie. Bycie „czasownikiem”, jak określane są osoby zatrudnione okresowo, wiąże się jednak z tym, że pracodawca nie opłaca ZUS-u i innych świadczeń, co niektórych poszukujących pracy, zniechęca.

Także większość codziennych gazet, zarówno lokalnych jak i ogólnopolskich, drobne ogłoszenia zamieszcza również na swoich stronach internetowych. W sieci o tyle łatwiej z nich korzystać, że ogłoszenia są przeważnie uzupełnione o wyszukiwarkę. Jedną z najciekawszych ofert, zarówno pod względem ilości ogłoszeń, jak i zasięgu terytorialnego, ma Gazeta Wyborcza. Można znaleźć interesujące ogłoszenie według daty zamieszczenia, nazwy firmy lub branży, w jakiej poszukuje się pracy, a nawet regionu. Oferty pracy można znaleźć również w popularnych portalach internetowych, np. Onet.pl.

Internet oferuje różne sposoby na znalezienie pracy. Mimo kryzysu, nie warto popadać w pesymizm i trzeba korzystać nawet z możliwości dających potencjalnie niewielkie szanse. Osoba, która zamieściła ogłoszenie w jednej z mniejszych baz danych, nie licząc raczej na sukces, znalazła pracę w serwisie, który tę bazę stworzył.

mogą się wydać świeżo upieczonym bezrobotnym absolwentom astronomiczne, ale głównie dlatego, że są to kwoty brutto. Zaletą tego swoistego kalkulatora jest to, że uzależnia szacowane zarobki także od regionu, w którym szukamy zatrudnienia.

Ponieważ praca stała się dziś w całej Europie towarem deficytowym, serwisy poświęcone jej szukaniu zajmują się także sprawami luźno z nią związanymi. Studentom



Nie daj się pyłkom

Okres budzenia się przyrody do życia, to dla wielu z nas najpiękniejsza pora roku. Jednak alergicy z pewnością wiosny nie oczekują z utęsknieniem.

Na szczęście nasz organizm nie zostaje bezbronny. Układ immunologiczny potrafi nie tylko rozpoznać intruza, ale również zniszczyć go przy pomocy wyspecjalizowanych komórek krwi i specjalnych substancji – przeciwciał. Oczywiście, nierzadko musimy pomóc, na przykład antybiotykiem, ale większość przeziębień, stanów zapalnych różnych tkanek i narządów, pokonuje sam organizm.

„Allos” po grecku oznacza – dziwne, „ergos” – to działanie. Alergia jest więc w tym ujęciu raczej nie chorobą, lecz właściwością polegającą na tym, że organizm nienormalnie reaguje na normalne bodźce.

Objawy alergii dotyczą najczęściej górnych dróg oddechowych, skóry i oczu. Istnieje kilka typów reakcji alergicznych. Najczęstszymi objawami są więc napady kichania i kaszlu, zapalenia spojówek, różnego rodzaju stany zapalne skóry o charakterze zaczerwienienia, plam, wykwitów i swędzenia, duszności, bóle głowy i uczucie ogólnego rozbicia. Najczęstszymi schorzeniami o podłożu aler-

gicznym, będącymi wynikiem długotrwałego kontaktu z daną substancją alergizującą, są katar sienny, astma oskrzelowa i kontaktowe zapalenie skóry (kontakt skóry z alergenem na przykład chromem, niklem, chemikaliami). Są jednak także substancje, na które reakcja uczuleniowa może



być tak silna, że zagraża nie tylko zdrowiu, lecz i życiu – jad pszczele czy niektóre leki, jak penicylina.

Co może uczulać? Są substancje zarówno syntetyczne np. formaldehyd, jak i naturalne, na przykład sumak jadowity – roślina rosnąca w obu Amerykach, które w czasie dłuższego kontaktu uczulają praktycznie każdego. Inne, jak pyłki traw

i drzew, jad os i pszczoł, roztocza kurzu domowego, wełna, propolis, niektóre metale: chrom i nikiel, leki, chemikalia, sierść kota czy chomika, uczulają sporą część społeczeństwa. Obecnie przyjmuje się, że ponad 20% populacji jest uczulona na któreś z wymienionych substancji. Odpowiedź na pytanie, jak unikać alergii, uważnemu czytelnikowi nie powinna nastęrczać trudności. Unikanie alergenów. Oczywiście zrealizowanie tego jest o wiele trudniejsze, wręcz niemożliwe. Wytropienie z dużą dokładnością substancji wywołujących alergię u konkretnego chorego, jest stosunkowo łatwe. Trudności zaczynają się dopiero później, gdy już wiemy co uczula. Nie jest bowiem łatwo wyeliminować alergeny z naszego środowiska życia.

Od kilku lat także i w Polsce wykonuje się pomiary stężeń pyłków w powietrzu we wszystkich rejonach kraju. Informacje te przydają się przede wszystkim osobom planującym urlop. W okresie największego kwitnienia traw i drzew, najlepiej byłoby wyjechać w wysokie góry lub nad morze i spacerować nad jego brzegiem – są to bowiem tak zwane strefy bezalergiczne. Chorzy uczuleni na pyłki traw i drzew, powinni



w miarę możliwości przebywać w zamkniętych pomieszczeniach, a już na pewno muszą unikać kontaktów z przyrodą. Otworzyć okno i wywietrzyć pomieszczenie czy wybrać się na dłuższy spacer można dopiero po deszczu – stężenie pyłków w powietrzu jest wtedy najmniejsze. Nie zawsze udaje się ochronić przed przedostaniem się pyłków do pomieszczeń, a zwłaszcza sypialni. Pojawiły się już jednak klimatyzatory z filtrami powietrza, które potrafią w krótkim czasie oczyścić powietrze.

Innym groźnym czynnikiem alergizującym są roztocza kurzu domowego. Są to drobne, rozmnażające się bardzo szybko żyjątka, żywiące się pleśnią i złuszczonej naskórką ludzi i zwierząt. Ich odchody zawierają białko, które jest istotnym składnikiem kurzu. Materace z naturalnych traw, poduszki z pierza i pościel, dywany, miękkie meble i aksamitne zasłony chłoną kurz. Wprawdzie roztocze całkowicie usunąć się nie da, ale można ich liczbę zredukować tak, by czynnik uczulający był dla naszego organizmu niezauważalny. Trzeba usunąć dywany i zasłony, spać na materacach i w pościeli antyalergiczej (ostatnio pojawiły się nawet z gorete-
xu). Należy często wietrzyć pomiesz-

czenie, nie dopuszczać do przegrzania i nadmiernego wysuszenia. Wilgotność 60 % i temperatura poniżej 20 stopni to dla nas komfort, a dla roztoczy niezbyt korzystne warunki rozwoju. Trzeba co tydzień zmieniać pościel, wietrzyć materace, koce, kołdry i poduszki. Zimą dobrze jest je wymrozić. Roztocza giną w temperaturze poniżej -20 stopni, ale nawet teraz, wiosną, gdy rano zdarzą się jeszcze temperatury około zera, co prawda nie zabijemy roztoczy, ale zahamujemy ich rozmnażanie na długo. Roztocza giną też w temperaturze powyżej +50 stopni, o czym warto pamiętać przy praniu.

Walczyć z roztoczami można przy pomocy odkurzaczy z wielokrotnym systemem filtracji i o dużej mocy. Są także do kupienia urządzenia nawilżające pomieszczenia, niszczące roztocza i bakterie. Kurz z mebli i podłogi (2 razy w tygodniu) zbieramy mokrą ściereczką. Są wreszcie preparaty w sprayu.

Często stosunkowo spotyka się także alergię na sierść kota i psa. Po wielu badaniach i obserwacjach okazało się, że nie musimy pozbywać się naszych ulubieńców. Najczęściej wystarczy kąpiel ulubionego zwierzęcia raz w tygodniu, alergeny splukujemy,

a wbrew obiegowym opiniom, taka kąpiel kotu nie zaszkodzi. Musimy wtedy o wiele częściej odkurzać mieszkanie, a zwierzęta zdecydowanie wypraszamy z sypialni.

Kiedy nie udaje nam się wyeliminować alergenów z otoczenia, pozostają leki. Bardzo skutecznym sposobem leczenia (choć nie dla wszystkich odpowiednim) jest odczulanie. Polega ono na podawaniu chorym minimalnych ilości alergenu, cyklicznie, przez dłuższy czas, aby organizm nauczył prawidłowego reagowania. W przypadku miernie nasilonych objawów alergii wystarczające bardzo często jest leczenie lekami przeciwhistaminowymi drugiej generacji (praktycznie pozbawionymi działań ubocznych). Ich zażywanie (w okresie pylenia raz na dobę) wystarcza do usunięcia objawów choroby. Są też leki wziewne czy dospojówkowe, zmniejszające nasilenie objawów.

Nie można jednak zapomnieć, że bardzo istotne przy leczeniu farmakologicznym, jest utrzymywanie czystości w najbliższym otoczeniu, usuwanie alergenów i unikanie zawodów sprzyjających kontaktom z silnymi alergenami. ■

PORADNIA ALERGOLOGICZNA

dla dorosłych i dzieci

MEDEX

ZESPÓŁ LEKARZY SPECJALISTÓW

Umowa ze Śląską Regionalną Kasą Chorych

dr Barbara Łukasiewicz-Świerczyńska

SPECJALISTA ALERGOLOG

SPECJALISTA CHOROÓB WEWNĘTRZNYCH

konsultują specjaliści:

- alergolodzy
- pulmonolog
- pediatra
- laryngolog

rejestracja telefoniczna:

(33) 822 90 23

czynna codziennie

Bielsko-Biala, ul. Krasieńskiego 30
(przychodnia „WELUX”)



Ucz się języków

Gospodarka rynkowa wprowadzając elementy konkurencji, wymaga od kandydata na przedsiębiorcę lub człowieka sukcesu, bez względu na wielkość i formy podjętej przez niego działalności, ciągłego podnoszenia kwalifikacji zawodowych i poszerzania swoich horyzontów. Wszystko to wiąże się ze zwiększonym zapotrzebowaniem na ludzi – specjalistów, fachowców, pracowników, którzy są motorem działania firmy, co z kolei pociąga za sobą zwiększone zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju kursy, szkolenia i warsztaty dające nowe kwalifikacje zawodowe.

Współczesne społeczeństwo polskie wykazuje swoisty „pęd” do nauki języków. Podejmują ją nie tylko ludzie młodzi, lecz również tzw. „młodzież klasyczna”, czyli ludzie po czterdziestym roku życia. Jeszcze nie tak dawno języki obce były w szkołach i na wyższych uczelniach przedmiotami marginesowymi. Później przyszły zmiany polityczne i świat stanął przed nami otworem. Zaczęło powstawać wiele szkół językowych, uczących różnymi metodami, czy też tradycyjnymi, czy niekonwencjonalnymi (np. metoda Callana czy superlearningu). Języki obce są niezmiernie ważne i okazują się bardzo często przydatnymi, dlatego też Rada Europy stała się

inicjatorem EUROPEJSKIEGO ROKU JĘZYKÓW 2001. Głównym celem jest promowanie nauki języków, także tych mniej znanych i rzadziej nauczanych. Ponadto celem organizatorów jest promowanie świadomości językowej i kulturalnej. Inicjatywa ta ma trafić nie tylko do ludzi młodych,

krok do kariery.

Znajduje to odzwierciedlenie w sposobie rekrutacji pracowników na stanowiska kierownicze, czy też wyższego stopnia w hierarchii zawodowej. Nie ma szans otrzymania pracy zawodowej osoba nie posiadająca umiejętności posługiwania się co naj-



którzy w większości są już świadomi konieczności poznania jednego lub kilku języków obcych, ale także do dorosłych, którym czasem brakuje motywacji do uczenia się lub odświeżenia znajomości języka (szersze informacje dotyczące Europejskiego Roku Języków na stronie internetowej: www.men.waw.pl).

Znajomość języków zwiększa możliwości na rynku pracy. Można stwierdzić, iż umiejętność posługiwania się choćby jednym z nich, to już

mniej jednym językiem obcym, nie posiadającą paszportu, czy prawa jazdy. Niemniej ważna jest umiejętność nawiązywania kontaktów z innymi osobami. Komunikacja interpersonalna oraz doskonale wytrenowane umiejętności posługiwania się technikami np. sprzedaży, negocjacji czy też umiejętności z zakresu szeroko rozumianej reklamy, stanowią istotną kwestię osiągnięcia sukcesu zawodowego.

Jednakże to wszystko sprowadza się do potrzeby podnoszenia swoich

kwalifikacji zawodowych na kursach i specjalistycznych szkoleniach. To z kolei podnosi szansę otrzymania dobrze płatnej i ciekawej pracy, a w konsekwencji, swojego rodzaju komfort psychiczny i poczucie własnej wartości. W tych wszystkich rozważaniach nie należy zapomnieć, że wraz z dynamicznymi zmianami całego świata w różnych dziedzinach, szczególnie znaczącym staje się rozwój techniki. Komputeryzacja weszła we wszystkie dziedziny naszego życia. Nie sposób sobie wyobrazić firmy czy przedsiębiorstwa bez komputera. Komputeryzacja i fiskalizacja życia codziennego stała się koniecznością – niezbędnym czynnikiem prowadzenia przedsiębiorstwa, czy też należytego wywiązywania się z powierzonych obowiązków. Obecnie dzieci, młodzież i ludzie młodzi czują się przy komputerach „jak ryby w wodzie”, a informatyka na stałe zagościła w programach nauczania różnego typu szkół.

Szkolenia to potrzeba związana z rozwojem i utrzymaniem jak najlepszych standardów, a nie kaprys i krótkotrwała moda. Nie jest sztuką wydanie dużych pieniędzy na szkolenia, które nic nie wnoszą, ale ważne jest takie zaplanowanie i wybór tematyki, aby w przyszłości przyniosły wymierne korzyści, stając się również katalizatorem każdego działania. ■

5% *piechotą nie chodzi*
– *przyjedzie w prezencie*



Okazja z okazji nowego milenium – tylko w tym miesiącu dostaniesz 5% upustu od ceny zakupionego samochodu. Już dziś dołącz do 100 000 jeżdżących swoim Fiatem Klientów AUTOTAK, którzy korzystają z najtańszego systemu ratowego w Polsce.

Sprawdź u dealera Fiata lub w autoryzowanym punkcie Autotak, albo zadzwoń pod bezpłatny numer infolinii: **0 800 663333**

FIAT

www.autotak.com.pl
AUTOTAK
Tak kupisz na raty

Fiat Bank Polska S.A.



Profesjonalna Szkoła Biznesu w Bielsku Białej

Ośrodek szkolenia

KURSY JĘZYKÓW OBCYCH METODĄ SUPERLERNINGU

- JĘZYK ANGIELSKI
- JĘZYK ANGIELSKI W BIZNESIE
- JĘZYK NIEMIECKI
- JĘZYK WŁOSKI
- JĘZYK HISZPAŃSKI
- JĘZYK FRANCUSKI

różne stopnie zaawansowania
grupy max. 8 osobowe
stosujemy nowoczesny sprzęt
firmy SITA

KURSY KOMPUTEROWE

- Microsoft Office
- Microsoft Access
- Microsoft Project
- Internet i poczta elektroniczna
- MS Power Point
- Visio - narzędzie do tworzenia profesjonalnej dokumentacji technicznej

grupy max. 10 osobowe
nowoczesna pracownia
doskonali specjaliści

KURSY SPECJALISTYCZNE

- Pełna księgowość
- Komputerowa obsługa hurtowni
- Kurs pracowników ochrony fizycznej I i II stopnia
- Ubezpieczenia społeczne wraz z obsługą komputera
- Mała przedsiębiorczość
- Kursy fotografii I i II stopnia
- Specjalista menedżer ds. administracyjno - finansowych
- Kursy reklamy i marketingu

Informacje i zapisy:

43-300 Bielsko-Biała • ul. Z. Kossak - Szczuckiej 19 • tel. (033) 819 27 87 - 815 82 42
sekretariat czynny: pon. - piątek od 8.00 - 18.00, sobota od 8.00 - 16.00, niedziela od 10.00 - 15.00

Ceny

126



kod	CHARAKTERYSTYKA					CENA cena (pln)
	pojemność cylinarów cm ³ / moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie		
650 elx TOWN (STD)	126.026.6	650/24	105	6,0	2-drzwiowy	12.150,00
650 elx TOWN (SX)	126.626.6	650/24	105	6,0	2-drzwiowy	13.680,00

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 44,10 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 52,20 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 236,70 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 29,70 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 259,20

wersje dla niepełnosprawnych

650 elx TOWN (STD)	126.027.6	650/24	105	6,0	2-drzwiowy	13.095,00
650 elx TOWN (SX)	126.627.6	650/24	105	6,0	2-drzwiowy	14.490,00

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 40,50 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 47,70 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 208,80 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 27,00 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 224,10

SEICENTO



1108 S	187.050.0	1108/54	145	5,8	3- drzwiowy	24.795,00
899 YOUNG	187.180.0	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	21.510,00
899 trofeo		899/39	138	6,1	3- drzwiowy	22.680,00*
899 FUN/OLYMPIA	187.180.0	899/39	138	6,1	3- drzwiowy	22.725,00**
1108 SPORTING	187.450.0	1108/54	150	6,2	3- drzwiowy	30.015,00
1108 HOBBY	187.750.0	1108/54	145	5,8	3- drzwiowy	26.640,00

* cena podana łącznie z pakietem Trofeo - opcja 556, ** cena podana łącznie z pakietem Fun - opcja 879

• 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 3.321,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 369,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 207,00 • 082 Przyst. pod radio zł 238,50 • 097 - Lampy przeciwmgielne 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 630,00 • 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 • 751 - Pakiet Linia ABARTH zł 2.241,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 247,50

* ceny dotyczą wers. 187.110.0

UNO



1,0 ie S FIRE	158.905.2	1000/46	140	6,3	5-drzwiowy	23.760,00
899	158.930.2	899/39	135	6,3	3-drzwiowy	20.520,00
899	158.950.2	899/39	135	6,3	5-drzwiowy	21.960,00

• 003 - Urząd. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.330,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 166,50* • 210 - Lakier metal. zł 594,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 922,50 • 003/636 - Urząd. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urząd. dla osób z dysfun. obu nóg zł 7.038,00 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.591,00

*dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2

PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A. obowiązujący od 20 marca 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.

PUNTO



	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylinarów cm ³ / moc KM	prędkość maksymalna km/h	zuzycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
1,2	188.030.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	29.970,00
1,2	188.050.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	31.140,00
1,9 D	188.031.0	1910/60	155	5,7	3-drzwiowy	34.650,00
1,9 D	188.051.0	1910/60	155	5,7	5-drzwiowy	35.820,00
1,2 SX	188.130.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	32.760,00
1,2 SX	188.150.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	33.930,00
1,2 ELX	188.230.0	1242/60	155	5,7	3-drzwiowy	33.750,00
1,9 JTD	188.237.0	1910/80	170	4,9	3-drzwiowy	42.660,00
1,9 JTD	188.257.0	1910/80	170	4,9	5-drzwiowy	43.830,00
1,2 ELX	188.250.0	1242/60	155	5,7	5-drzwiowy	34.920,00
1,2 16V ELX	188.233.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	37.710,00
1,2 16V ELX SPEEDGEAR	188.235.0	1242/80	165	6,5	5-drzwiowy	43.830,00
1,2 16V ELX	188.253.0	1242/80	172	6,0	5-drzwiowy	38.880,00
1,2 16V ELX SPEEDGEAR	188.255.0	1242/80	165	6,5	5-drzwiowy	45.000,00
1,2 16V HLX	188.333.0	1242/80	172	6,0	3-drzwiowy	41.040,00
1,2 16V HLX	188.353.0	1242/80	172	6,0	5-drzwiowy	42.210,00
SPORTING	188.639.0	1242/80	165	6,7	3-drzwiowy	42.660,00
HGT	188.738.0	1747/130	205	8,3	3-drzwiowy	52.650,00

• 003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.330,00 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi dla wers. 180 zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg dla wersji 180 zł 7.038,00 • 008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem zł 369,00 • 009 - ABS zł 1.890,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.060,00 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 414,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 459,00 • 112 - Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.440,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.035,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.368,00 • 386 - Wbudowany nawigator zł 5.310,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.890,00 • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 855,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb bocznych drzwi przednich + zamek centralny zł 900,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.440,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.080,00 • 724 - Pakiet Sporting zł 1.800,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00 • 923 - Spoiler zł 450,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 234,00

MULTIPLA



SX	186.210.0	1581/103	170	8,6	5-drzwiowy	59.310,00
JTD 110 SX	186.230.0	1910/105	170	6,4	5-drzwiowy	65.070,00

• 125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 945,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webasto zł 2.745,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.260,00 • 213 - Autoalarm zł 1.305,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio zł 1.485,00 • 386 - Nawigacja satelitarna 8.325,00 • 413 - Pakiet Audio (6 głośników + przyst. pod tel. kom.) zł 720,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.530,00 • 465 - Lodówka zł 369,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.080,00 • 508 - Czujnik odległości biegu wstecznego zł 468,00 • 564 - Radio ze zmieniaczem CD - Pakiet audio zł 3.600,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 3.780,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (schowek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) zł 360,00 • 673 - Pakiet bagażnika (półka tylna + wtyczka 12V) zł 270,00

ULYSSE



2,0 E	121.291.0	1998/135	186	10,3	5-drzwiowy	90.450,00
2,0 JTD EL	121.298.0	1997/136	186	9,2	5-drzwiowy	96.210,00

• 102 - Sprysk. reflektorów zł 1.008,00 • 130 - Zastłona oddziel. przestrzeń bagaż. zł 819,00 • 134 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 1.827 • 210 - Lakier metalizowany zł 2.007,00 • 211 - Tapicerka 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 - Zmieniarka 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 bagaż zł 90,00

CHARAKTERYSTYKA

CENA

SIENA



kod	pojemność cylindrów cm ³ /moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	napowóz	cena (pln)
75 1,2 EL	178.674.1	1242/73	7,2	4-drzwiowy	28.440,00*
75 1,2 EL	178.674.1	1242/73	7,2	4-drzwiowy	29.430,00
75 1,2 HL	178.694.1	1242/73	7,2	4-drzwiowy	32.670,00
100 1,6 HL	178.656.1	1580/101	7,5	4-drzwiowy	36.720,00

* cena dla wersji bez poduszki powietrznej kierowcy w standardzie

PALIO WEEKEND



PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	178.974.1	1242/73	7,2	5-drzwiowy	33.480,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	178.994.1	1243/73	7,2	5-drzwiowy	36.810,00
PALIO WEEKEND 100 1,6 HL	178.935.1	1580/101	7,5	5-drzwiowy	41.220,00

• 003 - Urząd. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.321,00 • 003/636 - Urząd. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.059,00 • 003/634/635 - Urząd. dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.038,00 • 009 - ABS zł 3.141,00 • 011 - Kierownica regulowana zł 288,00 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.287,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.095,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 567,00 • 097 - Światła p. 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 819,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 1.108,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 585,00 • 334 - Elem. deski rozdziel. z imitacji drzewa zł 495,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 954,00 • 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

BRAVO



80 16V STEEL	182.303.1	1242/80	6,8	3-drzwiowy	40.770,00
80 16V SX	182.313.1	1243/80	6,8	3-drzwiowy	41.400,00

BRAVA



80 16V STEEL	182.903.1	1242/80	6,9	5-drzwiowy	41.670,00
100 16V STEEL	182.906.1	1581/103	7,6	5-drzwiowy	44.550,00
80 16V SX	182.913.1	1242/103	6,9	5-drzwiowy	41.040,00
80 16V SX	182.916.1	1581/113	6,9	5-drzwiowy	43.920,00
JTD 100 SX	182.919.1	1910/100	5,5	5-drzwiowy	48.780,00

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 396,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.194,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 612,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 918,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 675,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 918,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.260,00 • 211 - Tapczanka ze skóry zł 6.390,00 • 213 - Autoalarm zł 1.440,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 504,00 • 367 - Lustrka elektr. sterow. i podgrzew., światła p. mgielne, sprysk. reflekt. i siedzenia przed. pogrzew. zł 1.926,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.313,00 • 414 - Autoradio „High” zł 945,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.503,00 • 505 - Air Bag boczny zł 1.035,00 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgielne zł 972,00 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. zł 963,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 324,00 • 564 - Radio High z CD zł 1.845,00 • 782 - Akumulator o zwiększonej mocy zł 90,00 • 543 - Trzeci zagłówek zł 360,00

MAREA



	CHARAKTERYSTYKA					CENA
	kod	pojemność cylindrów cm ³ /moc KM	prędkość maksymalna km/h	zużycie paliwa w cyklu mieszanym l/100 km	nadwozie	cena (pln)
100 16V SX	185.122.1	1596/103	187	8,1	4-drzwiowy	52.380,00
100 16V SX	185.300.1	1596/103	187	8,1	4-drzwiowy	46.350,00*
100 16V ELX	185.310.1	1596/103	187	8,1	4-drzwiowy	52.650,00
115 16V ELX	185.133.1	1747/113	195	8,4	4-drzwiowy	58.050,00
Bertina 150 20V HLX	185.144.1	1998/150	208	9,8	4-drzwiowy	63.180,00
Bertina JTD 110 SX	185.328.1	1910/110	188	5,4	4-drzwiowy	57.150,00
Weekend 100 16V SX	185.621.1	1596/103	185	8,2	5-drzwiowy	54.720,00*
Weekend 100 16V SX	185.900.1	1596/103	185	8,2	5-drzwiowy	49.050,00
Weekend 100 16V ELX	185.910.1	1596/103	185	8,2	5-drzwiowy	55.350,00
Weekend 115 16V ELX	185.633.1	1747/113	193	8,6	5-drzwiowy	60.750,00
Weekend 155 20V HLX	185.644.1	1998/150	206	9,9	5-drzwiowy	65.880,00
Weekend JTD 110 SX	185.828.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	59.850,00
Weekend JTD 110 ELX	185.914.1	1910/110	186	5,5	5-drzwiowy	62.550,00

* cena dla wersji bez opcji 025 i 505 w standardzie

• 008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi z 396,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne z 648,00 • 025 - Klimatyzacja automatyczna z 2.007,00* • 025 - Klimatyzacja automatyczna z 4.185,00** • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy z 567,00 • 097 - Reflektory przeciwmgłowe z 630,00 • 125 - Światła przeciwmgłowe + spryskiwacz reflektorów z 1.071,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto z 918,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.260,00 • 211 - Tapicerka ze skóry z 6.390,00 • 213 - Autoalarm z 1.440,00 • 386 - Nawigacja satelitarna z 8.316,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie z 2.466,00 • 414 - Autoradio extra serie z 1.359,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony z 1.503,00 • 452 - Ogrzewane siedzenia przednie z 549,00 • 656 - Pakiet dla niepalących z 0,00 • 833 Przystosowanie do montażu telefonu z 324,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna 1.035,00 • 564 - Radio High z CD z 2.259,00

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

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

SEICENTO VAN

110 SPI VAN	287.940.0	1108/54	145	5,6	3-drzwiowy	21.780,00
110 MPI VAN	287.970.1	1108/54	145	5,6	3-drzwiowy	22.140,00

• 025 - Klimatyzacja z 3.321,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb z 369,00 • 030 - Szyby atermiczne z 207,00 • 082 Przyst. pod radio z 238,50 • 097 - Lamy przeciwmgłowe z 360,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej z 171,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.368,00 • 123 - Fiat code (do wers. 940) z 243,00 • 213 - Autoalarm z 1.170,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi z 405,00 • 281 - Napinacze pasów bezwł. z 117,00 • 313 - Autoradio z 1.080,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy z 1.170,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera z 1.170,00

PUNTO VAN

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

• 009 - ABS z 1.890,00 • 025 - Klimatyzacja z 3.060,00 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie z 414,00 • 097 - Dodatkowo reflektory przeciwmgłowe z 459,00 • 104 - Wspomaganie elektr. kierownicy z 549,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy 1.440,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.035,00 • 213 - Autoalarm z 1.350,00 • 414 - Radio samochodowe z 855,00 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb + centr. zamek z 900,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera z 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna z 990,00 • 526 - Zasllepka okien bocznych z 369,00 • 927 - Listwy ochronne drzwi z 234,00

SCUDO

FURGONE 1,9 D EL	222.230.0	1905/69	138	8,0	10q furgone	58.950,00
------------------	-----------	---------	-----	-----	-------------	-----------

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi z 387,00 • 009 - ABS z 4.500,00 • 025 - Klimatyzacja z 4.050,00 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich z 639,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana z 477,00 • 030 - Szyby atermiczne z 603,00 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone z 1.125,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów z 504,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie z 414,00 • 199 - Wyjmowana ścianka dzieląca z 495,00 • 210 - Lakier metalizowany z 603,00 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny zamek z 1.215,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzewane z 360,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy z 1.440,00 • 522 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych z 1.260,00 • 519 - Tylne podw. drzwi oszklone z 180,00 • 520 - Prawe drzwi boczne przesuwane i oszklone z 180,00 • 521 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych z 1.440,00 • 728 - Tapicerka Extra Seria z 432,00 • 950 - Regulowane pojedyncze siedzenie pasażera z 189,00 • 963 - Stałe szyby boczne w przedni. części przestrz. ładunkowej z 189,00

DUCATO

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

*w zależności od wyposażenia

• 001 - Zestaw wygłuszający z 315,00 • 016 - Antyskid z 5.400,00 • 025 - Klimatyzacja z 4.950,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. z 639,00 • 029 - Szyba tylna ogrzew. z 477,00 • 030 - Szyby atermiczne z 603,00 • 036 - Zwiększone ramię lusterek zewn. z 180,00 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. z podgrzew. z 765,00 • 057 - Zawieszenie camping car z 675,00 • 097 - Światła p. mgielne z 558,00 • 102 - Wycieraczki reflektorów z 594,00 • 141 - Opony zwiększone z 351,00 • 197 - Fartuchy p. błotne kół tylnych z 90,00 • 200 - Dodatkowy ogrzewacz z 675,00 • 205 - Ogrzewacz Webasto 3.915,00 • 210 - Lakier metaliz. z 1.035,00 • 306 - Lusterko elektr. regulow. z ogrzew. i zwiększonym ramieniem z 765,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt 4x40 Watt, RDS z 1.080,00 • 381 - Zabezpieczenie przestrzeni ładunkowej z 1.215,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek z 1.395,00 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzewane z 198,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy z 1.575,00 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane z 1.395,00 • 519 - Tyłne podwójne drzwi oszklone z 180,00 • 520 - Drzwi boczne przesuwane i oszklone z 225,00 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości + wspornik z 495,00 • 650 - Tachometr z 2.340,00 • 728 - Tapicerka welurowa z 432,00 • 742 - Belka tylna, kosz na koło zapas. z 234,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich z 162,00 • 800 - Skrzynia ładunk. z 6.210,00 • 878 - Kolpaki z 72,00 • 985 - Urządź. do ograniczenia głośności z 405,00 • 997 - Podwyższony dach z 3.240,00

Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.

JAK KOMUNIKOWAĆ SIĘ W NOWYM MILENIUM

ROZWIĄZANIA DLA PRZEMYSŁU



Koordinacja wydawnicza i reklama
Wydawnictwa techniczne
Systemy baz danych i dokumentacji

Satiz Poland - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała - Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176 - E-mail: satizpolska@fiat.com

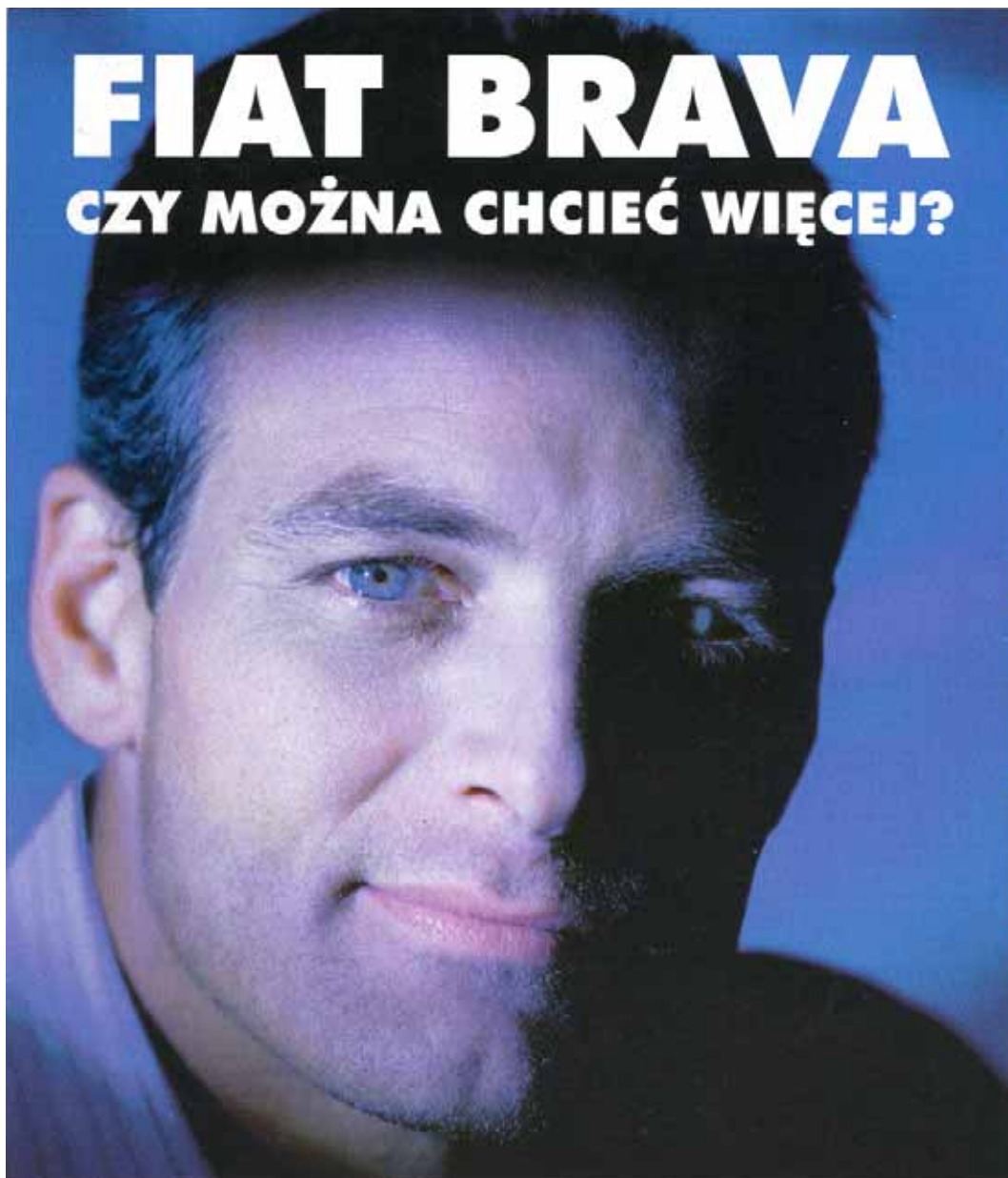
Satiz S.r.l. Via Marengo, 32 - 10126 Torino - Tel. ++39 0116866487-592 - Fax ++39 0116866444 - <http://www.satiz.it>

 **SATIZmsx**
INTERNATIONAL

An MSX International Company

FIAT BRAVA

CZY MOŻNA CHCIEĆ WIĘCEJ?



FIAT BRAVA STEEL. NOWA WERSJA Z JESZCZE BOGATSZYM WYPOSAŻENIEM

Fiat Brava zawsze posiadał bogate wyposażenie standardowe: ● **ABS** ● **2 poduszki powietrzne** ● **elektrycznie otwierane przednie szyby** ● **radio**. Ale wiemy również, jak istotną rolę odgrywa to, co miłe dla oka. Tak powstała najnowsza wersja - Fiat Brava Steel.

Znajdziesz w niej wiele niespodzianek: **nowe kolory karoserii, nowe stylowe kołpaki, nowe tapicerki, dzielone tylne siedzenia w standardzie, białe tarcze zegarów.**

W opcji dostępne są także sportowe skórzane siedzenia, skórzana kierownica i końcówka drążka zmiany biegów oraz radio z CD.

W wersji Steel oferowany jest także Fiat Bravo.



www.fiat.com.pl

INFOLINIA: 801 19 19 19

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

FIAT FINANCIOWO
UBEZPIECZEN SA

Fiat Bank Polska S.A.

TWORZYMYSZ Z PASJĄ. FIAT