

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 4 - NUMER 20 - KWIECIEŃ 1999

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
KONCERNU FIAT W POLSCE

1899  1999

Rok na miarę stulecia

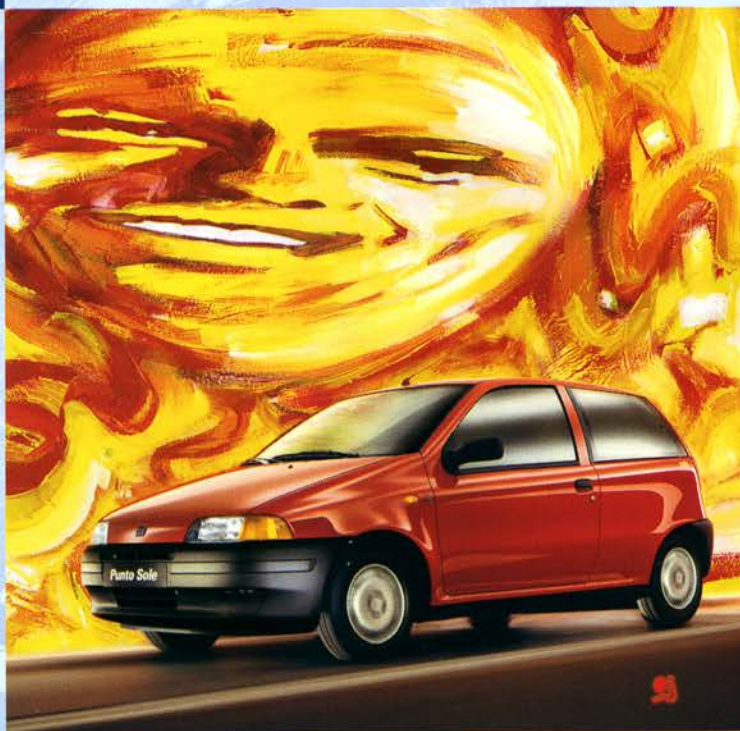
Jubileusz na miarę czasów

PATRZ I PODZIWIJAJ: PUNTO.



Fiat Punto 85 16v Stile, napędzany przez nowy, dynamiczny, 16-zaworowy silnik FIRE o pojemności 1.2 l i mocy 86 KM. W standardzie **poduszka powietrzna** dla kierowcy, **ABS**, elektrycznie sterowane szyby, centralny zamek, wspomaganie układu kierowniczego.
już od 37 900 zł*

Fiat Punto 60 Stile, nowy silnik FIRE o pojemności 1.2 l i mocy 60 KM. W standardzie **poduszka powietrzna** dla kierowcy, **ABS**, elektrycznie sterowane szyby i centralny zamek.
już od 33 200 zł*



Fiat Punto 55 Sole, nowoczesny silnik FIRE o pojemności 1.1 l i o mocy 55 KM. W standardzie **poduszka powietrzna** dla kierowcy.
już od 29 800 zł*



Fiat Punto to samochód wybrany przez ponad 3 miliony naszych Klientów w Europie. Styl, bezpieczeństwo i wygoda to cechy, dzięki którym został on obdarzony tak wielkim zaufaniem. Nowa gama Fiata Punto obejmuje wersje z bogatszym wyposażeniem, zmienionymi silnikami, nowymi wzorami tapicerki i kolorami deski rozdzielczej.

Bezpłatna infolinia: 0 800 19 19 19

JASNY UKŁAD

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

24h TOP

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

AUTOTAK

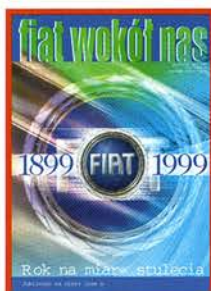
Fiat Bank Polska S.A.

*Ceny według cennika z 01.03.99

TWORZYMYSZ Z PASJĄ. FIAT

SPIS TREŚCI

Okladka



Nowy znak Fiata

fiat wokół nas
rok 4 - numer 20 - kwiecień 1999

Redaktor Naczelny:
Jerzy Kisielewski
Z-ca Redaktora Naczelnego:
Francesco Novo
Koordynacja:
Vincenzo Maddaloni

Wydawca:
Fiat Auto Poland
43-300 Bielsko-Biała
Ul. Grażyńskiego 141
Tel. 033/132775
Fax 033/134176

Projekt Wydawniczy:
Satiz S.p.A.

Odpowiedzialny za edycję
w koncernie Fiat-a:
Simone Migliarino

Reklama:
Publikompass

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

Dyrektor artystyczny:
Massimo Buffa

Druk:
Dial Poland

Redakcja:
Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała
Giuseppe Balbi, Jacek Albiński,
Mirosława Malich, Jerzy Piekarczyk,
Sekretariat:
Gabriela Kolonko
Fotografie:
Agencja Fotograficzna Forum (str. 39-43),
EOS Poland (str. 14-19, 52, 58-59).

ODNOWIONE 12 MODELE FIATA

14 CIEPŁO O TEKSIDZIE



39 DZIECI - JAK JE WYCHOWAĆ



Listy

- Refleksje M. Edelmana 4
- Tradycja nowego znaku 6
- Fiat Polska: Tradycja daje pewność 8
- Spotkania w Magneti Marelli 10
- New Holland: Nie tylko traktory 17
- Fiat w Indiach 20
- W stronę przestworzy 22
- Wiadomości z Fiata 28
- Lecimy do Włoch na 100-lecie Fiata 38
- Fiat niepełnosprawnym 46
- Ekonomia: Ile kosztuje zdrowie? 48
- CRiK 50
- Kuchnia 52
- Junior: Na Dzikich Polach 53
- Książki 54
- Kwiaty 56
- Zdrowie: Skaza na urodzie 57
- Mój samochód 58
- Cennik samochodów 60

CHOPIN 44 MNIEJ ZNANY



Co nam się podoba?

Jestem pracownikiem Fiat Auto Poland od kilku lat. Z całą pewnością mogę powiedzieć, że jestem stałym i wiernym czytelnikiem naszej gazety „Fiat Wokół Nas” od początku jej istnienia.

Długo nosiłem się z zamiarem napisania do Was, wreszcie za namową mojego 14 letniego syna i 12 letniej córki, postanowiłem to zrobić.

Wszyscy w domu czytamy „Fiat Wokół Nas”. Bardzo nam się podoba, ale od jakiegoś czasu, jakoś coraz mniej. Zwłaszcza dzieciom zaczyna brakować rubryki „Junior”. Pamiętam też, że raz ukazał się artykuł o Toska-

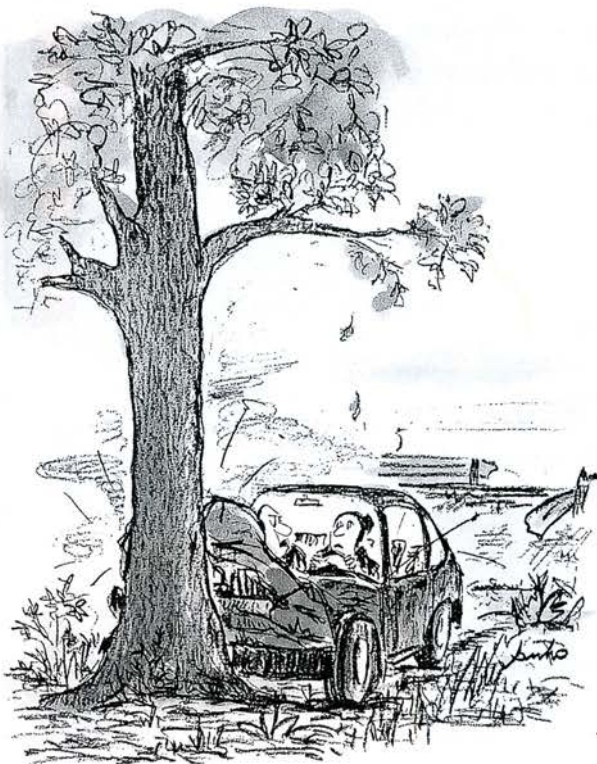
nii, który zainteresował zwłaszcza syna, bo on uwielbia geografię. Myśleliśmy, że może z czasem będzie więcej takich artykułów, ale jak do tej pory ten był jedyny. Bardzo dobry pomysł mieliście też z pisanem artykułów na temat tradycji świątecznych. To też przydało się dzieciom w szkole. Coraz mniej pisze się o tym co dzieje się w naszej fabryce, jakie są rokowania na przyszłość, a coraz więcej jest materiałów o tym co dzieje się poza naszą fabryką. Podobnie z artykułami typu: kobiety w naszej fabryce, czy drugi podobny reportaż. Myślę, że to było bardzo interesujące i warto byłoby

to kontynuować. Napisać coś, dzięki czemu moglibyśmy lepiej poznać naszych pracowników. Coraz mniej też konkursów i ankiet. Takie rzeczy powinno się robić często, żeby wiedzieć jak zmieniają się gusta i opinie czytelników. Kończąc, serdecznie pozdrawiam i życzę samych sukcesów.

M. D.

Od Redakcji:

„Junior” powraca na łamy. Jesteśmy otwarci na wszystkie propozycje i tematy, które zainteresują naszych czytelników. Czekamy na listy.



– Pozwól Leokadio, że wtrącę kilka uwag!

Kiedy człowiek zrobił pierwszy krok na Księżycu, nazwał to wielkim krokiem ludzkości. Od tamtej chwili świat stał się inny, chociaż o tym, jaki jest, decyduje wciąż nasza wrażliwość i ciekawość tego, co jest tam, w bezkresie przestrzeni, która nas otacza. Dlatego nadal tworzymy wizję „miast wśród gwiazd”, do odległych planet mkną sondy kosmiczne, a montowanie pierwszej orbitalnej stacji międzynarodowej daje wreszcie nadzieję, że współpraca w poznawaniu kosmosu jest więcej warta niż miliardy przeznaczane na wyścig zbrojeń, których finałem może być tylko samozniszczenie. W tym numerze przeczytacie o technice, która nas oswaja z przestrzenią kosmiczną. Człowiek dąży do tego, co nieznane. Bez tej chęci poznania nie byłoby postępu, a ludzie nadal siedzieliby w jaskiniach. Ciekawość świata daje sens naszemu życiu i działaniom. Również naszej pracy. Ale istnieje jeszcze wrażliwość na piękno, na to, co stworzył człowiek nie siłą swej wiedzy, ale swego natchnienia. Chcąc uczestniczyć w wielkiej przygodzie ludzkości jaką jest podróż do gwiazd, trzeba coś o nich wiedzieć. Chcąc ulec urokowi sztuki, trzeba mieć w sobie chęć jej poznania.

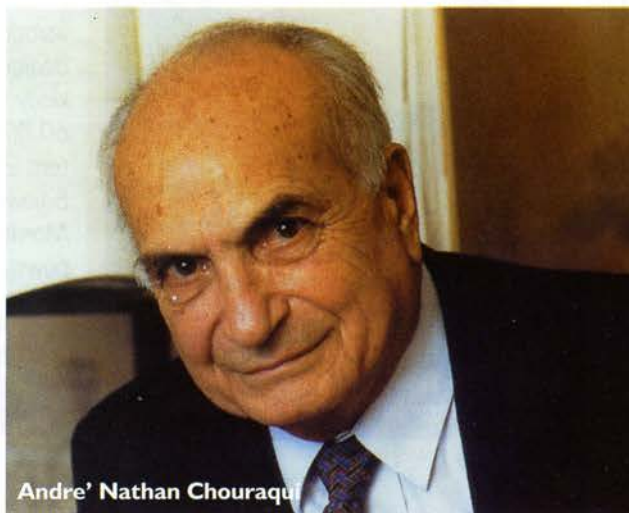
Ten rok jest Rokiem Chopinowskim. Dzieła tego kompozytora przetrwały dłużej niż wiele istnień ludzkich. Kiedy 50 lat temu ogłaszano Rok Chopinowski, uważano, że jest to możliwość uczczenia kompozytora akcją, zmierzającą do likwidacji analfabetyzmu muzycznego w Polsce. Pół wieku minęło, analfabetyzm pozostał, a nazwisko kompozytora znalazło się na etykietach polskiej wódki. Czy to znaczy, że „ideał sięgnął bruku”?

Muzyki nie da się opisać, trzeba jej słuchać. O Fryderyku Chopinie przeczytacie również w tym numerze. Może życie wybitnego artysty zachęci do poznania jego twórczości, która jest częścią naszej cywilizacji.

Nagroda Fundacji Agnelli dla izraelskiego pisarza

Tegoroczną nagrodę imienia senatora Giovanni Agnelli za zasługi w zbliżaniu odmiennych kultur otrzymał izraelski pisarz Andre' Nathan Chouraqui. Nagroda jest uznaniem działań Chouraqui na rzecz poprawy stosunków między Żydami, chrześcijanami i muzułmanami.

Chouraqui urodził się 81 lat temu w Algierii, w rodzinie żydowskiej. Studiował na Sorbonie. Podczas drugiej wojny światowej uczestniczył we francuskim ruchu oporu. Następnie przeniósł się do Jerozolimy, gdzie w 1965 został zastępcą burmistrza. Spotykał się z czterema papieżami; był pierwszym Izraelczykiem przyjętym oficjalnie w kraju arabskim (Maroku); jest także współtwórcą porozumienia z Camp David, które przyniosło pokój pomiędzy Izraelem a Egiptem.



Andre' Nathan Chouraqui

Pomoc dla aktora

Okazuje się, że aby pomóc drugiemu człowiekowi potrzeba tylko trochę dobrej woli. Walcząc o życie swojego kolegi, aktorzy Teatru Polskiego w Bielsku-Białej zwrócili się w grudniu ubiegłego roku do środowiska twórczego w mieście o udostępnienie swoich prac na aukcję dzieł sztuki. Zebrane w ten sposób pieniądze przeznaczone na operację oraz długą i kosztowną rekonwalescencję Janusza Walesiaka, aktora i twórcę Teatru Kwadryga. Na apel odpowiedział również pracownik Fiat Auto Poland, Zbigniew Popadiuch. Jego 4 pastele przedstawiające pejzaże i kwiaty, szybko znalazły nabywców.



43-letni Zbigniew Popadiuch jest pracownikiem kontroli jakości w Zakładzie Mechaniki w Bielsku-Białej. Malarstwo, którym para się już przeszło 20

Fenice w Polsce

Fenice, spółka należąca do grupy Fiat, prowadząca prace w dziedzinie energetyki i środowiska, przejęła w Polsce urządzenia ekologiczne (i zatrudniony przy nich personel) z zakładów Fiat Auto Poland w Bielsku-Białej i Tychach.

Fenice Poland, której prezesem jest Franco Corazzari a dyrektorem generalnym Jerzy Prokopowicz, jest pierwszym oddziałem spółki Fenice SpA. poza granicami Włoch.

lat, jest jego prawdziwą pasją życiową. Początkowo jego prace oceniała jedynie rodzina, obecnie doczekał się już kilku wystaw swoich obrazów.

REFLEKSJE Z KOŃCA TYSIĄCLECIA



Marek Edelman

Łódzki lekarz kardiolog. Ostatni dowódca powstania w Getcie Warszawskim, (kwiecień 1943). Szykanowany w PRL działacz opozycji. Od 1980r. członek „Solidarności”. Ważna postać we współczesnym polskim życiu publicznym.

W kwietniu 1943 roku Marek Edelman, mając zaledwie dwadzieścia jeden lat, był jednym z dowódców powstania w getcie warszawskim - pierwszego w Europie zorganizowanego zbrojnego oporu Żydów przeciwko nazistom. Lekarz kardiolog. Wyjątkowa postać i niezwykle świadek tragicznych wydarzeń, uznawany jest powszechnie za wzór postawy etycznej.

Legendarna postać Marka Edelmana wpleciona jest w najbardziej dramatyczne karty XX wieku. Podczas pracy w szpitalu getta zachował głęboko w pamięci widok 400.000 osób wsiadających do bezpowrotnie odjeżdżających pociągów. W wieku 22 lat, kiedy w getcie mieszkało zaledwie 60.000 osób, został vice komendantem ŻOB-u – Żydowskiej Organizacji Bojowej. Jej dowódcą był 24 – letni Mordechaj Anielewicz ps. Marian. Siły powstańcze tworzyło 220 młodych bojowców, którym dzięki kilku tysiącom

uczestniczył w inicjatywach demokratycznej opozycji, w tym „Solidarności”. Pertraktował z rządem, był internowany z rozkazu generała Jaruzelskiego a potem wypuszczony pod naciskiem międzynarodowej opinii. Odmówił wyjazdu do Ameryki lub Izraela, do którego usiłowano go nakłonić. „Ktoś – powiedział – musi przecież zostać na straży grobów, aby nie pluto na nie. A ponadto nikt mi nie może narzucać jak i gdzie mam żyć”. W 1998 roku prezydent Rzeczypospolitej przyznał mu Order Orła Białego – najwyższe polskie odznaczenie.

Życie ponad

dolarów dostarczonych do Warszawy przez Joint Distribution Committee, udało się zdobyć pewną liczbę pistoletów, dwie miny, pięć granatów, dziesięć karabinów, i wiosną 1943 roku rozpocząć straceńczą walkę. Przez pięć tygodni stawiali czoła siłom Wehrmachtu i SS.

Edelman uratował się uciekając kanałami. Potem, w 1944 roku, uczestniczył w Powstaniu Warszawskim, kiedy to Armia Czerwona zgrupowana po drugiej stronie Wisły, patrzyła obojętnie na niszczenie miasta. Po zakończeniu wojny nie opuścił Polski, ale też nie współpracował z nową władzą. Rozpoczął studia na wydziale medycyny a następnie podjął pracę kardiologa w łódzkim szpitalu. Jego nazwisko zdobyło rozgłos w związku z pierwszymi doświadczeniami w dziedzinie kardiochirurgii.

W 1968 roku, kiedy Gomułka ogłosił kampanię antysemityczną, Edelmannowi odmówiono pracy w szpitalu. Dopiero nacisk pracowników zmusił komunistyczne władze do ponownego przyjęcia go do pracy. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych

Doktorze Edelman, czy nadchodzące tysiąclecie napawa Pana optymizmem?

- Nie, gdyż pomimo doświadczeń jakie przyniosły czasy Hitlera, nie zanikły na świecie akty rasizmu i przemocy; są one wręcz zjawiskami coraz częściej występującymi. Łatwiej jest nienawidzić, aniżeli kochać; nienawidzi się bowiem zbiorowo, a miłość istnieje zawsze pomiędzy dwójgim ludzi. Wy Włosi zawsze ciekawi jesteście uczuć, chcecie wiedzieć, co czuję spacerując po Warszawie. Cóż mogę odczuwać? Nie mogę czuć już nic, gdyż nie ma już moich bliskich...

Marek Edelman przybył do Włoch na prezentację książki „Strażnik”, w której Rudi Assuntino i Włodek Goldkon uwiecznili setki godzin jego wspomnień. Edelman tak mówi o sobie w tej książce: „Urodziłem się w 1921 roku w Homlu na dzisiejszej Białorusi. Dwunastu braci mojej mamy było socjalistycznymi rewolucjonistami, śmiertelnymi wrogami bolszewików. Pewnego dnia, chyba to było w roku moich urodzin, komuniści rozstrzelali wszystkich. Uratowała się tylko moja

matka, która zaraz potem przeniosła się do Warszawy. Tu zmarł mój ojciec. Nie wiem kim był i jaki był jego zawód. Matka była pielęgniarką i członkinią Bundu. Zmarła w 1943 roku kiedy byłem jeszcze młodym chłopcem”.

Tak rozpoczęła się jego wyjątkowa podróż życiowa, bogata w przygody, a jednocześnie bardzo harmonijna. Od wspomnień z dzieciństwa w szeregach Bundu, socjalistycznej partii żydowskiej, aż po pismo do Jana Pawła II z poparciem beatyfikacji artysty Janusza Boguckiego. Ponad pół wieku historii, spotkań ze znanymi

Dlaczego doktorze Edelman chce Pan wynieść na ołtarze Buguckiego?

- Dlatego, że świat potrzebuje porozumienia. Faszyzm, nazizm, terrorizm mogą zniweczyć świat, natomiast porozumienie – wesprzeć jego nową budowę. Z ekumenizmu, czyli porozumienia, uczynił Janusz Bogucki przesłanie dla całej ludzkości, nie ograniczonym wyłącznie do wyznawanej wiary. Wyniesiony na ołtarze może stać się dla milionów osób symbolem tolerancji, miłości i poszanowania dla życia ludzkiego. Symbolem nadziei, że w przyszłości świat będzie mógł istnieć

Czy nasze stulecie, które właśnie dobiega końca, pozostawi nam coś, z czego moglibyśmy być dumni, doktorze Edelman?

- Nie chcę wchodzić w szczegóły czterdziestu pięciu lat działań przeciwko człowiekowi. Siedem lat temu rozpadł się Związek Radziecki, upadły tyrańskie rządy. I co ujrzeliśmy? W sercu Europy, na Bałkanach, nikt nie może przerwać pozbawionej sensu wojny jednych przeciwko drugim. Nikt nie może powstrzymać wzajemnej przemocy. Kaci i ofiary wymieniają się rolami. Minęło 50 lat od wojny. Nadszedł czas, aby mieć nadzieję na lepsze życie, aby cieszyć się, że nie grozi nam śmierć z rąk drugiego człowieka. Lecz kto nie myśli tylko o sobie, ale również o innych, będzie nadal patrzył pesymistycznie. Przykro jest w ten sposób mówić, lecz muszę. Nie jestem bowiem politykiem i nie chcę władzy, a myśląc o ludzkości stwierdzam, że nie mamy z czego być dumni. Jeżeli pragniemy lepszego życia w trzecim tysiącleciu, musimy postawić sobie podstawowe pytanie: Kim przede wszystkim jesteśmy: Niemcami, Włochami, Polakami, Żydami. A może przed wszystkim istotami ludzkimi.

Doktorze Edelman, czy jest jakiś sposób, aby dojść do tego?

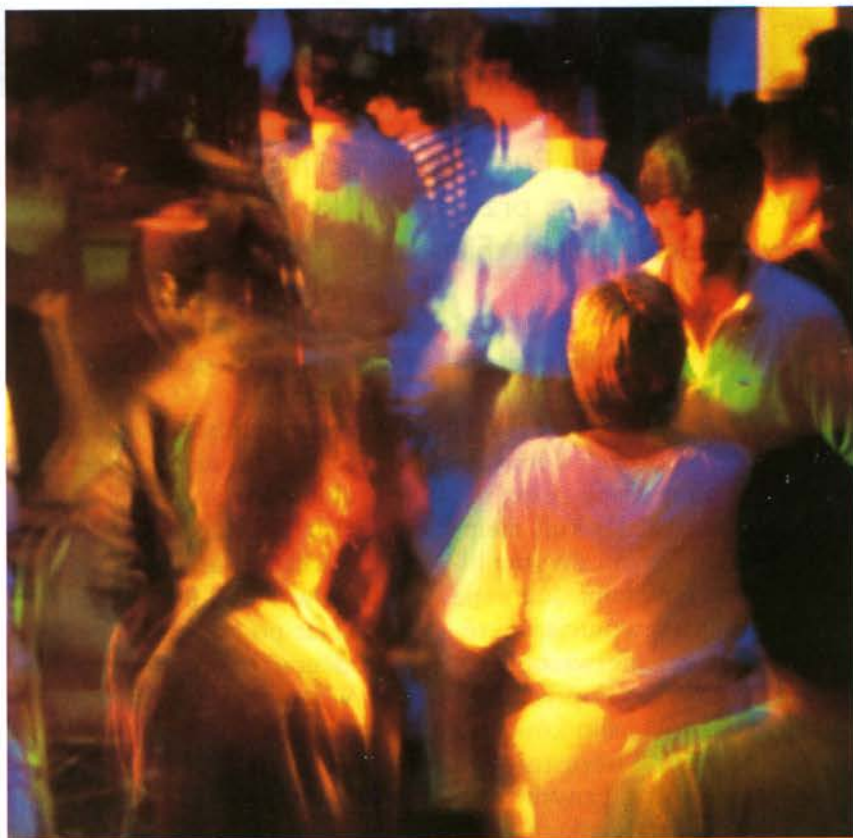
Totalitarne rządy przyniosły pogardę dla życia ludzkiego. I ta pogarda trwa po dziś dzień. Jeżeli uda nam się odzyskać świadomość naczelnej wartości jaką jest życie, uda nam się położyć kres wojnom. Kto może tego dokonać? W ostatnich dwudziestu pięciu latach młodzież wykazała, że jest w stanie to uczynić. Stało się tak, na przykład, w Ameryce, gdzie młodzi ludzie przyczynili się do zakończenia wojny w Wietnamie. Dziś należy ponownie wpoić młodzieży, że najważniejszą rzeczą jest życie, a dopiero potem spokojny byt.

Vincenzo Maddaloni

wszystko

i mniej znanymi osobami, których łączyły przyjaźń, solidarność, wiara w demokratyczne ideały i wolność.

bez wojen, nienawiści i unicestwiania istnień ludzkich. To właśnie napisałem w piśmie do Papieża.



STULECIE

Tradycja nowego znaku



W lipcu, wraz z pojawieniem się nowego modelu Punto, powróci historyczny znak firmy. Będzie to odnowiony stylistycznie symbol z przeszłości, który z datami 1899-1999, będzie symbolem obchodów stulecia istnienia Fiata

Franco Dari

Wieniec laurowy otaczający srebrny napis na niebieskim tle - oto nowy znak fabryczny samochodów Fiat. Symbol, który kryje w sobie cały wiek historii, na którą złożyli się ludzie, pomysły i marzenia.

11 lipca 1999 Fiat obchodzić będzie 100 lat istnienia. Cały wiek, w którym losy firmy głęboko naznaczyły nie tylko rozwój włoskiego przemysłu, lecz także zwyczaje i obyczaje spo-

łeczne. Wszystko miało swój początek na nieubitych drogach, na których pierwsze samochody stanęły obok dorożek konnych. Dziś poruszamy się po gęstej sieci dróg wokół całej kuli ziemskiej. Pomiedzy tymi dwoma historycznymi chwilami dokonała się fascynująca rewolucja, w której Fiat odegrał pierwszoplanową rolę. Nie tylko poprzez produkcję pojazdów i silników, lecz także poprzez uczestnictwo w ich technologicznym rozwoju i przekształceniach jakie

nastąpiły w dziedzinie produkcji i sprzedaży.

Przygoda nadal trwa, a słowem - kluczem nowego tysiąclecia jest globalizacja. Na tej scenie, utwierdzony siłą i możliwościami koncernu posiadającego 180 zakładów i 200.000 pracowników, Fiat po raz kolejny zamierza odegrać rolę pierwszoplanową. Wspólne ideały, niczym historyczna nić, łączą pionierów z końca wieku, założycieli włoskiej fabryki samochodów w Turynie i ludzi, którzy obecnie na



całym świecie pracują dla koncernu produkując samochody, ciężarówki, pociągi i silniki do samolotów, traktory i komponenty elektroniczne, systemy produkcyjne i maszyny do robót naziemnych.

Fiat patrzy w przyszłość z przekonaniem, że nie można utracić swojej tożsamości i historycznych korzeni. Nieprzypadkowo więc okrągły znak nawiązujący do tego, który w latach dwudziestych zdobył zwycięskie samochody wyścigowe prowadzone przez Felice Nazzaro i Pietro Bordino, powróci na maskę nowego Punto. Prezentacja nowego modelu odbędzie się 12 lipca przy okazji obchodów stulecia Fiata. Od tej chwili znak ten będzie stosowany już na wszystkich modelach Fiata. Zaprojektowany przez Centro Stile Fiata, symbolizować będzie „ewolucję na tle wiekowej ciągłości”. Jest to powrót do przeszłości odczytywany według współczesnych kanonów. Okrągły znak zastąpi pięć kresek, które od 1982 roku, (wtedy po raz pierwszy pojawiły się na Fiacie Panda) symbolizowały ciągłość modeli należących do rodziny Fiata. Nie zmienione pozostaje logo koncernu, cztery romby jako wizytówka firmy. Po dodaniu lat 1889-1999, znak będzie symbolizował obchody stulecia Fiata - wydarzenia,



któremu do końca roku towarzyszyć będzie wiele uroczystości.

Najważniejsze będzie zorganizowanie kursów dyplomowych i magisterskich w zakresie inżynierii samochodowej. Politechnice Turyńskiej udostępni się odrestaurowaną przez koncern powierzchnię w Lingotto. Fiat będzie finansował przez 10 lat tę inicjatywę. Potwierdzi znaczenie, jakie dla koncernu mają nauka, młodzież i Turyn. ■

Od góry: 600 w Sestriere, Pendolino, myśliwiec CR 32 i EuroTech Cursor. Na drugiej stronie zakład Fiata na corso Dante w Turynie (1916)

U góry, po prawej: pierwszy znak z 1899 roku umieszczony na modelu 3 1/2 HP. W środku: nowy znak firmowy.

FIAT POLSKA



Tradycja - poczucie

Wostatnim roku ubiegłego wieku senator Giovanni Agnelli wraz z grupą przedsiębiorców powołał do życia Włoską Fabrykę Samochodów w Turynie - Fabbrica Italiana Automobili Torino. W pierwszym roku naszego wieku pierwszy ruszył zakład produkcji samochodów, w którym zatrudnionych było 35 osób. Zaledwie dziewięć lat później, Fiat będący już największym producentem samochodów we Włoszech, otworzył fabrykę w Stanach Zjednoczonych. Następne lata przyniosły uruchomienie produkcji samochodów ciężarowych, taboru kolejowego, samolotów, traktorów i maszyn rolniczych. Senator Giovanni Agnelli jak i pozostali współzałożyciele Fiata byli z pewnością

wielkimi wizjonerami. Historia to potwierdza. Już wtedy - 100 lat temu wierzyli w ideę globalizacji, która wydawać się może odkryciem ostatnich lat. Podejmowali ryzyko angażowania firmy na nowych, często odległych, rynkach. W 1921 roku, gdy w Turynie budowano największą europejską fabrykę samochodów, Lingotto - do dziś wzbudzającą podziw swymi rozwiązaniami architektonicznymi - Fiat angażował się w nowo odrodzonej Polsce. Dzisiaj z okazji zbliżającej się setnej rocznicy istnienia firmy, wracamy do jej historii. W niej bowiem tkwi szczególna siła napędowa, która nie tylko pozwoliła przetrwać ten trudny wiek z jego dwiema wojnami, kryzysami ekonomicznymi i sztucznymi barierami pomiędzy krajami, ale rozwinąć się tak, by

być dzisiaj obecną na wszystkich kontynentach. Wizjonerstwo założycieli i talent ich następców, wysiłek tysięcy inżynierów, techników i setek tysięcy pracowników sprawił, że nazwa turyńskiej firmy jest dziś dobrze znana milionom ludzi na całym świecie.

Historia inspiruje, tradycja daje poczucie pewności, jednakże przy rocznicowych okazjach powracają pytania o przyszłość, o kolejne lata, kolejne stulecie. Internacjonalizacja i globalizacja mają dziś inny wymiar niż kilkadziesiąt lat temu. Obecność w wielu krajach i na rynkach o różnej dynamice, pozwala na stały rozwój, jednakże nie chroni przed falowaniem koniunktury ani przed efektami regionalnych kryzysów. Azjatycki kryzys finansowy, kryzys rosyjski w mniejszym lub większym stop-

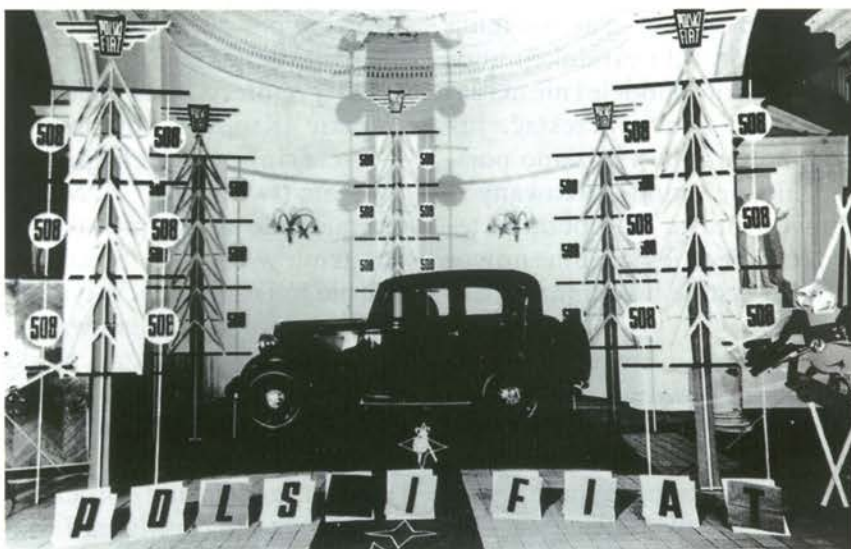
Poniżej: siedziba Fiat Polska w Warszawie
Na dole: świąteczny wystrój salonu Polskiego Fiata w przedwojennej Warszawie

niu dotyka całego globalnego rynku i obecnych na nim wielonarodowych firm. Nie istnieją szczęśliwe enklawy o niezmiennych warunkach, raz zdobyta pozycja nie gwarantuje jej utrzymania na zawsze. Na powtarzające się pytania dziennikarzy o strategię wobec konkurencji zwykli-

śmy odpowiadać, że nasza firma od stu lat ma z nią do czynienia, a zdobyte doświadczenia pomagają radzić sobie dziś i w przyszłości. Ryzyko towarzyszy każdej odważnej decyzji. Tak było sto lat temu, tak też było gdy w 1921 roku powstawał Polski Fiat, tak było gdy Fiat angażował

się w powojennej Polsce o odmiennym od dzisiejszego ustroju gospodarczym i politycznym. Fiat Auto Poland, Magneti Marelli Poland, Teksid Poland mają już swoją współczesną polską historię. Sześć lat, jakie upływają od ich powstania, to być może niewiele, ale w okresie tak wiel-

pewności



kich przemian dotyczących nas wszystkich - to sporo. Refleksji nad wiekiem istnienia Fiata towarzyszy też nasza refleksja o tym, czego udało się nam dokonać i co przed nami. Aktualna pozycja firm Fiata w Polsce to efekt odważnej decyzji sprzed lat, umiejętności, zdolności i doświadczenia ludzi, które wsparte organizacją i technologią pozwalają pewnie patrzeć w przyszłość nie zapominając, iż wyzwania globalnego rynku dotyczą nas wszystkich. ■

Jerzy Kisielewski



Te same, ale nie tak

Za kilka miesięcy Fiat Auto Poland skończy siedem lat. W międzyczasie koncernowi stuknie setka, a urodziny obchodzić będzie – jak na jubilata przystało – odświeżony, w nowych, barwniejszych szatach, ale bez przesady. Czasy wielkiej wystawności, to już chyba inna epoka. Także dla Fiata...

Jacek Albiński

Jednym z największych sukcesów firmy było wdrożenie w Polsce polityki, znanej jako „sześć razy dwa”. Polega to na zastępowaniu produkowanego przez sześć lat modelu nowym, w którym wykorzystuje się niektóre rozwiązania z poprzednich konstrukcji.

W ten sposób w marcu 1988 roku powstało Seicento, które zyskało wielu sympatyków na krajowym i europejskim rynku.

Rok ubiegły był jednak również trudnym okresem wyrównywania się w Polsce proporcji rynkowych. Mimo to Fiat nadal pozostał tutaj liderem, zwłaszcza w segmencie małych samochodów. Co więcej, w ostatnich czterech miesiącach roku 1998, Seicento było najlepiej sprzedającym się autem w Polsce. Mimo niełatwej sytuacji wynikającej

z rosnącej aktywności firm konkurencyjnych, Fiat Auto Poland umocnił pozycję eksportera do krajów Unii Europejskiej; na 336,5 tys. wyprodukowanych samochodów, na Unijnym rynku sprzedano ponad 190 tysięcy.

Fiat Auto Poland idzie za ciosem. Przez cały czas istnienia wprowadzał do produkcji unowocześnione modele i nie ma zamiaru na tym poprzestać. Już w grudniu zapowiedziano pojawienie się zmodernizowanych Bravo i Brava. Na początku tego roku będą jeszcze inne nowości. Wszystkie noszą nazwę Gamma '99.

Na stulecie Fiata pojawi się nowe, nieujawnione Punto z innym znakiem marki. Znak pokazujemy, Punto jeszcze nie.

Z tego wszystkiego nie należy wnosić, że stulecie Fiata zmobilizowało

wszystkich do jakiegoś nadzwyczajnego wysiłku. Wbrew nadziejom zawiedzionych nie będzie „bombowego” modelu. Samochody, dotychczas akceptowane wszędzie gdzie się pojawiły, będą nadal produkowane i sprzedawane. Tyle, że wygodniejsze i lepiej wyposażone, sprawniejsze i bardziej bezpieczne.

Od premiery Fiata Sieny na Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie upłynęły prawie dwa lata (fwn nr 10/77). Model jest tak samo atrakcyjny, jak dwa lata temu w czerwcu. Świat jednak nie stoi w miejscu. W tym roku Fiat proponował nową Sienę. Mniej uroczyście, ale atrakcyjniejszą. Podobnie jak Fiata Palio Weekend. To też jeszcze nie koniec.

Z Fiat Auto Poland oprócz B/B wyjeżdżają Punto, Marea i Ma-

rea Weekend. Dla potencjanych klientów tych modeli w Polsce też przewidziano nowości. Krótko mówiąc – pojawiły się u nas te same, ale nie takie same samochody...

Na uwagę zasługują nowe jednostki napędowe. W Sienie i PW silnik 1,4 l zastąpiony został jednostką 1,2 l, ośmioletnią o mocy 75 KM. W gamie modelu Siena zostały wersje EL i HL.



Na konferencji prasowej, gdzie pokazano nowości Fiat'a, byliśmy świadkami skromnej, ale ważnej uroczystości. W roli głównej wystąpiła znowu Alfa Romeo. W plebiscycie magazynu motoryzacyjnego Auto Dziś i Jutro, jednym z trzech samochodów obecnych w Polsce, kojarzących się Czytelnikom z przełomem wieków została Alfa 156. Nagrodę dla samochodu i w jego imieniu odebrał Massimo Gentilini, Dyrektor Generalny Fiat Auto Poland.

sja Gamy '99, wyposażona m. in. w ABS, air-bag dla kierowcy, wspomaganie układu kierowniczego, oraz elektrycznie podnoszone szyby. Dodatkowe wyposażenie zdecydowanie poprawia komfort podróżowania.

Fiat Marea jest wciąż chętnie kupowanym samochodem w swojej klasie. Model Year '99 wyposażono w nowe silniki 1581 ccm (100 16V SX) i 1747 ccm (115 16V ELX). W standardzie wzbogacono go o radio z RDS i odtwarzacz z autowersem, immobiliser Fiat Code, łamaną kierownicę EAS i korektor ustawienia reflektorów oraz ABS i podwójną poduszkę powietrzną.

W dniach 6 i 7 marca w salonach Fiata w całym kraju zorganizowano Dni Otwarte. Można było zapoznać się z całą nową Gamą '99.



TEKSID POLAND

Nawet najbardziej przypadkowi Czytelnicy wiedzą, że Teksid produkuje odlewy: W Skoczowie żeliwne, w Bielsku aluminiowe.

Żaden z młodych ludzi, których tutaj spotkałem nie przekroczył trzydziestki. W Teksid Poland pracują po kilka miesięcy. Różnie tutaj trafiali. Piotr Tulecki jest pirometrystą w wydziale topialni skoczowskiego zakładu Teksid Poland, ale prywatnie nie zajmuje się wybuchami i po pracy nie strzela. Lubi motocykle. Ma na to sporo czasu, jest kawalerem. Motocyklowa pasja po pracy odpręża, więc nie traci nadziei na prawdziwego Harley'a.

Pirometryka polega na mierzeniu temperatury w procesie odlewniczym. Za niska lub za wysoka powoduje zniszczenie odlewu. Wyobraźmy sobie strumień wrzącej wody lejącej się nie wprost z czajnika do szklanki, ale wtłaczanej do niej po ciśnieniu. Pryska i można się poparzyć. Tak mniej więcej wygląda to w biel-

Ciepło o Teksidzie

W odlewni panuje upał bez względu na porę roku. Zimą, po wyjściu na zewnątrz nagrany przez osiem godzin organizm gwałtownie się ochładza. W lecie - wiadomo... Odlewnia iskrzy, dymi i płonie. Takie miejsca lubi się fotografować.

Jacek Albiński

skim Teksidzie tyle tylko, że wodę zastępuje płynne aluminium.

Tam pracują Mariuszowie - Brząk i Lach.

Mariusz Brząk przyjechał do Bielska z Tarnowskiego, żeby służyć w wojsku i został. Tutaj znalazł przystań, kobiecą opiekę i górski krajobraz.

Mariusz Lach zna Bielsko, w tym mieście się wychował i tu pozostał. Piotr Waleczek miesz-



ka u siebie w Bystrej. Nie jest to wprowadzić centrum miasta, ale zieleni tam więcej i do Bielska niedaleko.

Sławomir Demczuk pochodzi z Ziemi Zamojskiej. Na Podbeskidziu mieszka dwa lata. Zanim znalazł się w Teksidzie, pracował w Fiat Auto Poland. W Bielsku ma rodzinę i dzięki temu łatwiej było mu tutaj się zadomowić.

Ludzie zmieniają pracę i różnie to wygląda. Niekiedy w wyniku takich zmian odnajdują się w innej rzeczywistości, wśród innych ludzi. Od czego zależy ich pomyślność?

Skoczów i najbliższe okolice to mała ojczyzna tutejszych mieszkańców. Pełno w tym miejscu historii – co więcej, ludzie zdają się patrzeć na rzeczywistość również przez dziejowy pryzmat. W pobliskim Ustroniu ponad dwieście lat temu powstała duża kuźnia, czynna do dziś. Z czasem rozbudowała się i kuto także ►

Marco Ghisolfi żegna się z Polską

Moje doświadczenia zawodowe w Polsce zbiegły się z chwilą, kiedy kraj ten wkraczał na drogę głębokich przekształceń. Czuję się zatem w pełni świadkiem rozwoju, który z roku na rok przybliża Polskę do standardów Unii Europejskiej.

Tu, w Bielsku-Białej, zakończyła się moja kariera zawodowa. Żał mi ogromnie jednej rzeczy: że nie mogę wykorzystać w innym kraju doświadczeń zdobytych w Polsce w kontaktach ludzkich i zawodowych.

Mam 60 lat, 42 aktywnie spędziłem zawodowo. Najpierw we Włoszech, w branży stalowej, żeliwa i aluminium, a następnie za granicą — w Brazylii, Meksyku, Hiszpanii i Polsce. Propozycje przeniesienia się do Polski otrzymałem podczas pobytu w Madrycie, gdzie byłem szefem jednej z odlewni żeliwa.

Przeniesienie się ze stolicy Hiszpanii do Bielska-Białej to była dla mnie radykalna zmiana, pod wieloma względami wręcz szokująca. W Madrycie przyzwyczaiłem się do aktywnego życia kulturalnego i społecznego. Nie miałem problemów z językiem hiszpańskim, który w przeciwieństwie do polskiego, jest bardzo zbliżony do mojego ojczystego języka. Ponadto, kiedy przybyłem tutaj, Polska wkraczała dopiero na drogę gospodarki wolnorynkowej.

Poświęciłem się całkowicie pracy, także w soboty i niedziele, co dało mi wiele satysfakcji. Mogłem osobiście stwierdzać poprawę rezultatów firmy na podstawie miesięcznych i kwartalnych bilansów.

W naszych zakładach zachowaliśmy personel pierwszego poziomu. Odważną decyzją było postawienie wyłącznie na ludzi, tych którzy tutaj pracowali, bez angażowania włoskiego personelu. Czas pokazał, że nie pomyliliśmy się. Ludzie w tym wyzwaniu zwyciężyli i do dziś wszyscy pozostają są na swoich stanowiskach.

Kiedy przybyłem do zakładu w Bielsku, stwierdziłem wraz z moimi współpracownikami wysoki poziom profesjonalizmu i chęć do pracy, lecz także — że pracownicy nie są przyzwyczajeni do swobodnego wyrażania swoich myśli. Postaraliśmy się zatem wprowadzić pewne zmiany, gdyż wierzyliśmy, że w ludziach tkwi ogromny potencjał rozwojowy. Zademonstrowaliśmy wszystkim, że dzięki naszej technologii, know-how, organizacji i systemowi relacji międzyludzkich, można osiągnąć doskonałe rezultaty. Wnieśliśmy to wszystko do Polski, gdzie grunt był wyjątkowo podatny, a „eksplozja” potencjału pracowniczego umożliwiła nam osiągnięcie doskonałych wyników, o czym świadczy podwojenie produkcji w przeciągu dwóch lat.

Kiedy przyjmowałem stanowisko dyrektora generalnego Teksid Poland, istotne było dla mnie przełamanie utartego schematu „dyrektora generalnego”. Postrzeganego już nie jako stanowisko lecz jako osoba, którą oceniać należy wyłącznie pod względem profesjonalnym. Z tym właśnie spotykamy się dziś w polityce personalnej, która docenia kompetencje. Nasz system, nagradzając profesjonalizm, pozwala rozwinąć istniejący potencjał. To właśnie było konieczne w naszych zakładach w Bielsku-Białej i Skoczowie, które dziś odpowiadają najwyższym standardom Grupy Teksid.



Zanotował: Giuseppe Balbi



w Skoczowie. Powstanie tutaj w latach siedemdziesiątych odlewni (byłej FSM), nikogo nie zdziwiło, mimo że było to wówczas ekologicznie niejednoznaczne. Dzisiaj w Skoczowie mamy prawie czysty interes.

Pracujący w Teksidzie koledzy naszego znajomego pirometrysty, pochodzą z tej krainy. Ale nie wszyscy z nią wiążą plany życiowe. Waldek Wyrwoł jest formierzem. Nielekka to praca, podobnie jak jego kolegów ze Skoczowa i Bielska. Oni wszyscy – mimo młodego wieku – wracają do domu zmęczeni. Fizyczne zmęczenie można przespać, psychiczne trzeba pokonać inaczej. Mariusz Lach pomaga żonie przy dwojce dzieci, bo – jak twierdzi – trudno byłoby jej samej podołać do-

mowym obowiązkom. Podobnie Piotr Waleczek. Chociaż ma jedno dziecko wcale nie oznacza to wielkiej swobody. Waldemarowi zaś marzy się Kalifornia, (komu się nie marzy?). Interesuje się informatyką i dokszałca w liceum.

Żona Krzysztofa Kubicy pracuje, mimo że mają małe dzieci. Tak postanowili. Tylko w ten sposób można zapewnić im i sobie godziwy byt. Krzysztof uważa, że mimo zmęczenia po pracy, rodzinie należy poświęcać cały swój wolny czas. Nie jest w tym poglądzie odosobniony. Mariusz Lach, Piotr Waleczek i Sławomir Demczuk myślą podobnie.

Zaden nie lubi, kiedy awaria uniemożliwia bądź zakłóca pracę, to naprawdę denerwuje.

Pytani o stresy, tę właśnie okoliczność wymieniają jako najważniejszą. Chętnie sami naprawiliby uszkodzenie, nie prosząc nikogo o łaskę i nie czekając w nieskończoność na serwis. Są niezależni, niech tylko ich ktoś nauczy...

Kilku związanych jest z pracą rodzinnie. Pracuje mama, tata, lub ktoś inny z bliskich. Są jednymi z nas. Wyróżnia ich to, że pracują w gorącej atmosferze. Jeden nieuważny ruch lub zagapienie się można przypłacić kontuzją. Jak na meczu piłki nożnej, chociaż oprócz Waldeka Wyrwoła żaden z naszych rozmówców nie interesuje się tą dyscypliną sportu wyczynowo.

Ale w Kalifornii popularniejsza jest koszykówka... ■

Nie wstydzmy się marzeń

Przez telefon można zamówić pizzę, taksówkę, albo wydać polecenie ugotowania ziemniaków. Głos biegnący po drucie nie zastąpi jednak spotkania i osobistej, swobodnej wymiany myśli

Jacek Albiński

Jest mi bardzo miło spotkać się z Państwem i spędzić z nimi 2 dni, doświadczając rzeczy nowych, przedtem mi nieznanych. A wszystko dzięki spotkaniu z ludźmi, których wcześniej nie znałem. Mam wielką treść i świadomość dużej odpowiedzialności". Tymi słowami, John Mack, Dyrektor Generalny MMPL otworzył dwudniowe

seminarium warsztatowe ze swoimi podwładnymi.

Ciągłość dostaw jest dla producenta samochodów rzeczą fundamentalną. Podobnie rzecz się ma z dostawcami. Nawalą – fabryka samochodów poszuka kogoś innego, bardziej niezawodnego. W nadchodzących czasach producenci komponentów samochodowych, którzy nie dostosują się do rygorów tego rynku, wypadną z gry, a w najlepszym wypadku prze-

staną liczyć się w branży i będą robić agrafki, a do tego trzeba mniej pracowników. Świadomość tego jest podstawowym warunkiem sukcesu. Przede wszystkim dla firmy takiej, jak Magneti Marelli – globalnej i żyjącej z produkcji samochodów. Globalizacja nie jest wytrychem do sukcesu. Wśród producentów samochodów zrobiła się ostatnio moda na alianse. Chrysler kupuje Mercedesa, Volvo sprzedaje się Fordowi, mówi się też o innych fuzjach. Magneti Marelli uważnie śledzi te zjawiska. Komponenty produkowane w Sosnowcu, Dąbrowie Górniczej czy Tychach dzisiaj trafiają głównie do polskich zakładów Fiata, jutro zawędrują do Meksyku, Wenezeli, Chin...

W tym wszystkim trzeba będzie uwzględnić rachunek kosztów. Same dostawy to nowe wyzwania organizacyjne polegające na tworzeniu centrów logistycznych. Kto w końcu będzie odpowiedzialny za ich ciągłość. Nie bez znaczenia okaże się reakcja dostawców na doraźne wymagania odbiorców finalnych. Po na- ►

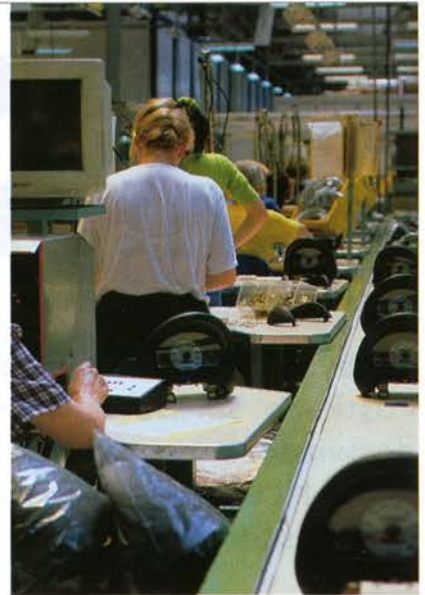




► stępných fuzjach będzie ich niewielu – potężnych, w pełni samodzielnych, dyktujących warunki, przebiegających w ofertach i nie przebiegających w środkach... Ci wielcy będą dyktowali tempo. Jak się do tego przygotować?

Wypowiedzi uczestników spotkania były pochlebne, aczkolwiek sporo w nich było sceptycyzmu odnoszącego się do możliwości zastosowania pewnych zasad w praktyce. Ale też wiele było dobrej woli. Ktoś napisał, że zwiększenie samodzielności Magneti Marelli Poland, doprowadzi do większej elastyczności w kontaktach z dostawcami. Jedna z uczestniczek spotkania stwierdziła, że im lepiej się poznamy, tym lepsze będą efekty naszej pracy. Trudno o bardziej właściwą diagnozę... Ktoś inny zwrócił uwagę że przełożeni powinni być przygotowani na wysłuchiwa-





nie także informacji negatywnych i nie wolno im chować głowy w piasek.

John Mack powiedział coś, co w mentalności anglosaskiej jest trwałe. *Winner takes all* – zwycięzca bierze wszystko. Nie zdobywa się srebrnego medalu, ale przegrywa złoty. Tylko z takim nastawieniem można myśleć o sukcesie. Bez stałego monitorowania swojej pracy i samodoskonalenia będzie się stało miejscu, co oznacza regres. Każdy jest indywidualnością, ale w dzisiejszych czasach liczy się tylko zbiorowy wysiłek. Dlatego tak ważna jest umiejętność pracy w zespole, gdzie różnorodność nie jest przeszkodą, ale stanowi o sile grupy. Pracy musi towarzyszyć również wizja tego, co chce się osiągnąć. Nie wstydzmy marzeń i miejmy odwagę o nich mówić. Ludzie, którzy nas otaczają, też je mają; nauczmy się ich słuchać.

Podczas warsztatów lepiej się poznano. Uczestnicy umówili się już na następny raz. ■

Pokojowa demonstracja

To było mocne uderzenie bez blokady dróg... W Legnicy siedziało się na kostkach sprasowanej słomy. Kawalkada potężnych maszyn pod wodzą doświadczonego Chrisa Pegga, wyruszyła z Płocka żeby objechać 19 miejsc w Polsce w jedenastu województwach i pokazać zainteresowanym najnowsze wyroby NH.

Jacek Albiński. Współpraca: Paweł Tomaszewski

Chris prowadził ciągnik IVECO z przyczepą, na której umieszczono wielki, 18-tonowy kombajn zbożowy TC 59. Dalej, również na platformach, jechały ciągniki – 135-konny z serii 60 i 210-konny z serii 70. Kolumnę zamykała prasa zwijająca słomę, model 544. Tak rozpoczął się „Demo-Tour” ’99. W trasie spędzono miesiąc.

Ekipa składała się z pracowników marketingu i serwisu New

Holland Bizon w Płocku, którzy w przyszłości samodzielnie będą prezentować produkowane tam maszyny. Obecni byli także – kierownik działu sprzedaży – Mirosław Tokaj, specjalista d. s. kombajnów z działu marketingu – Józef Dębski, szef marketingu Sławomir Sikora oraz regionalni kierownicy sprzedaży. Trasę podróży wyznaczały siedziby czołowych dealerów New Holland Bizon.

Pierwszy pokaz odbył się w fir-

mie Agrohandel w Legnicy. Przybyli obecni i potencjalni klienci NHB, w sumie ponad sto osób. Prezentację wzbogacały materiały audiowizualne, a uczestnicy siedzieli na... kostkach sprasowanej słomy. Ekologicznie i wygodnie.

Demonstracje sprzętu (teoretyczne i praktyczne) zakończyły się 20 marca. Mówiło się, czym jest globalne przedsiębiorstwo New Holland, jak i gdzie zamierza inwestować w Polsce, ile i co będzie produkować. W następnej kolejności omawiano parametry techniczne sprzętu, możliwości jego zakupu, warunki otwarcia linii kredytowych, procedury leasingowe, itp.

W części praktycznej uczestnicy mogli przekonać się o zaletach maszyn. Odbywali jazdy próbne, oglądali wyposażenie kabin, pytali o wszystko, co ich interesuje.



Brakowało demonstracji pracy w warunkach polowych, ale organizatorzy zapraszają na pokazy polowe w lecie. Chętnych nie brakuje. Rozmowy toczyły się niekiedy po kilka godzin. Omawiano szczegóły, starano się wynegocjować jak najkorzystniejsze warunki zakupu. Pytano bardzo drobiazgowo o detale techniczne. Rozmowy toczyły się niekiedy po kilka godzin. Kiedy zapadał zmrok, sprzęt ładowano na przyczepy i ruszano w drogę.



Kombajn TC 59 o gabarytach i tonażu średniego czołgu, zrobił prawdziwą furorę. Polscy farme-ry nie mają na ogół kontaktu z maszynami o wydajności powyżej 3,5 hektara na godzinę. Produkowany w brazylijskiej Kurytybie TC 59, przeznaczony



New Holland Bizon zdominował „Agrotech“

jest dla wysokotowarowych, ponad 500-hektarowych gospodarstw. Już w ciągu najbliższych miesięcy w Płocku również ruszy produkcja hollandskiego olbrzyma.

Międzynarodowe Targi Techniki Rolniczej w Kielcach „Agrotech” są w Polsce drugą co do wielkości po poznańskiej Polagrze, imprezą wystawienniczą maszyn i urządzeń rolniczych. „Demo-Tour” trafił tam na swojej trasie po Polsce. Bizon już czterokrotnie wystawiał swoje maszyny w Kielcach, zawsze

zdobywając nagrody i wyróżnienia. Po raz piąty zaprezentował się pod flagą New Holland. Pokazano wszystkie maszyny z trasy Tour'u, a dodatkowo kombajn Bizon Rekord.

Trzystumetrowa ekspozycja New Holland Bizon zrobiła na zwiedzających Targi gościach duże wrażenie. Spośród ponad 70, wystawców NHB był najbardziej widoczny. Nie obyło się bez nagrody. Płocka spółka otrzymała złoty medal Centrum Targowego Kielce za całokształt ekspozycji.



FIAT BEZ GRANIC



Indie, nadzieja na przyszłość

Na miliard mieszkańców, zarejestrowanych tylko trzy miliony ma samochody. Najstarsza cywilizacja świata łączy się z nowoczesną technologią. Przed jakimi szansami rozwoju staje Fiat w tym kraju pełnym kontrastów?

Franco Daria

Strona obok:
Taj Mahal w mieście
Agra. Mauzoleum
cesarzowej Mumtaj
Shan wybudowane
w pierwszej połowie
XVII wieku

Wejście do zakładu
Indauto w Kurla

Poniżej:
Franco Pilastro, szef
Fiat International
India



Wwodach Gan-
gesu odbija się
obraz Indii od-
radzających się
dzień po dniu. Oto kraj,
w którym wiekowe tradycje
splatają się z nowoczesną
technologią, a obok starożyt-
nych ksiąg Wedy jest miejsce
na przekazy internetowe. Ta-

jemnicza duchowa meta, opisywana przez Hesse
i Tagore, obowiązkowa przystań dla podróżników
z Zachodu, jest dziś krajem zwróconym w stronę
przyszłości i nowoczesności. Powierzchnia Indii
jest dziesięciokrotnie większa od Włoch. Liczba
ludności wynosi 980 milionów mieszkańców, in-
flacja w 1998 roku była na poziomie 8,5% a pro-
dukt krajowy brutto wyniósł 310 miliardów dol-
arów. Oto podstawowe dane rozwijającego się
kraju o wysokim potencjale, w którym 11 milio-
nów osób posiada lodówkę, 10 milionów telefon
a 25 milionów prywatny środek transportu.

„Na tej tysiącletniej magicznej ziemi – mówi
Franco Pilastro, szef Fiat International India – kry-
je się rynek prawie miliarda konsumentów. Od
1992 roku PKB wzrastał rocznie o 7%, w najbliż-
szych pięciu latach przewiduje się 6%. Jest to
wzrost zdecydowanie przewyższający rezultaty

osiągane w krajach europejskich czy amerykań-
skich. Oto dlaczego od trzech lata Indie są dla Fia-
ta rynkiem strategicznym”.

Jakie spółki postawiły na ten rynek?

„Przede wszystkim New Holland. Rolnictwo
bowiem jest jedną z dziedzin napędzających eko-
nomię Indii, a urządzenia produkowane przez fir-
mę, wychodzą naprzeciw oczekiwaniom tej dzie-
dziny gospodarki. Jest to rynek, który będzie się
nadał rozwijał; rząd powinien zwiększyć minimal-
ny przydział powierzchni ziemi przypadającej na
jednego mieszkańca. Następnie jest Iveco – firma,
która posiada udziały w spółce Ashok Leyland,
drugiego w Indiach producenta samochodów do-
stawczych”.

Iveco i New Holland dotarły do Indii niedawno, lecz Fiat Auto jest tutaj od lat 50-tych.

„To prawda. Pierwszy samochód powstał w wy-
niku współpracy z Premier Automobiles Ltd
z Bombaju. Był to Fiat 1100, który do dziś jest
sprzedawany pod nazwą Padmini. W 1996 roku
rozpoczęła się produkcja Uno. Od 1999 w zakła-
dzie w Kurla będzie produkowana Siena. W Ran-
jangaon przygotowuje się zakład do produkcji Pa-
lio i Sieny. W samochodach będą montowane
komponenty produkowane w Indiach. Ma to
umożliwić niedawno spisana umowa pomiędzy
Fiatem, Unido a rządem w New Delhi, wspiera-►



**Hinduscy pracownicy
zatrudnieni przy montażu silników**

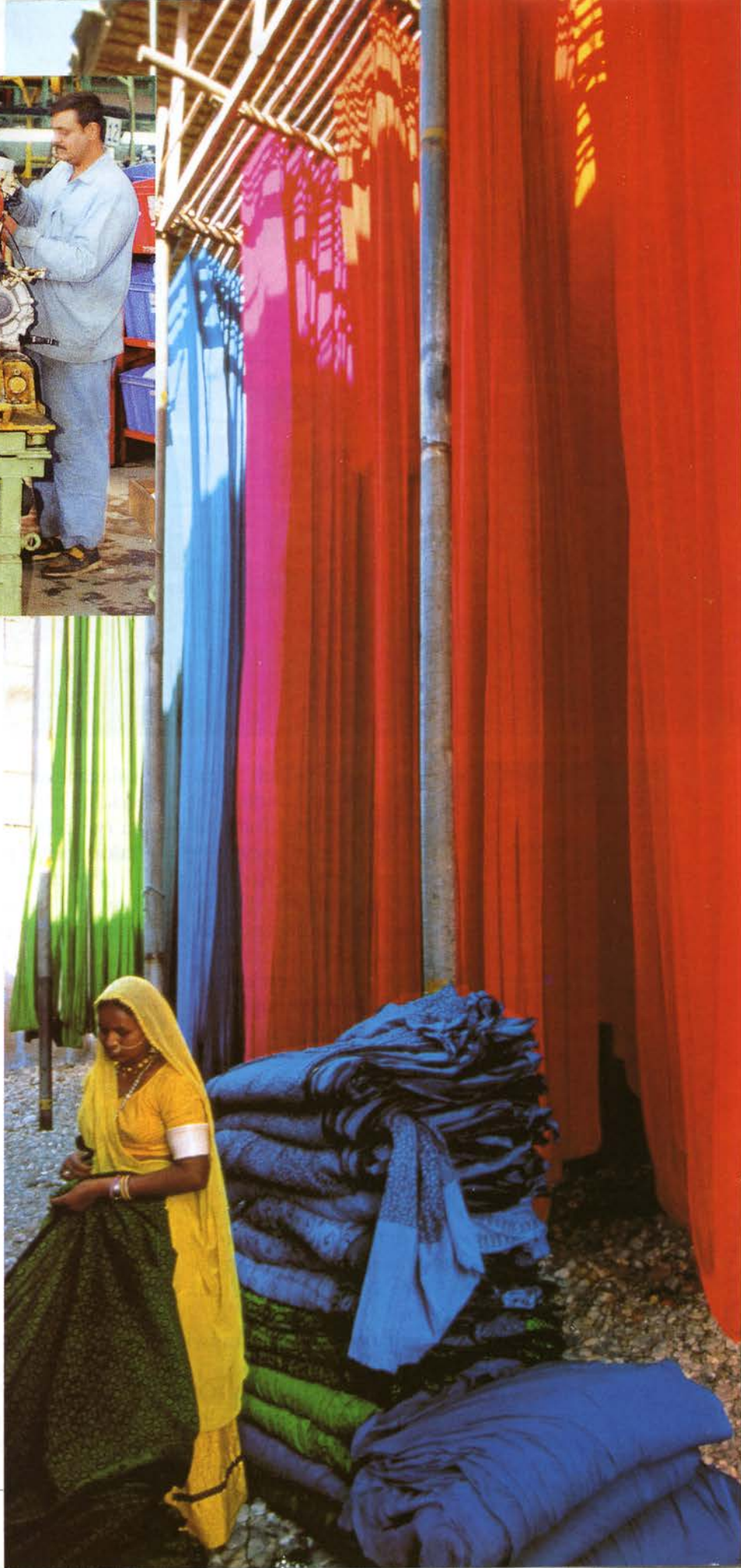
jąca włoskich i europejskich dostawców w tym kraju. Podłożem wszystkich planów jest fakt, że w Indiach jeździ po drogach trzy miliony samochodów, a liczba ludności sięga prawie miliarda mieszkańców. Ponadto władze kraju otwarte są na zagraniczne inwestycje. Istnieją zatem wszelkie przesłanki dla dalszego rozwoju”.

Jakie są zamiary konkurencji?

„Indie to kraj o największym potencjale rozwojowym. Łatwo więc przewidzieć, że wielu będzie tu chciało zainwestować. Lecz Fiat zaplanował z wyprzedzeniem; Teksid, Comau, Magneti Marelli założyły już swoje spółki joint venture i nie tylko stworzyły zakłady, ale wygrały przetargi”.

Nadszedł więc odpowiedni czas. Co należy teraz uczynić, aby umocnić proces rozwoju?

„Konieczna jest poprawa infrastruktury: dróg, linii kolejowych ▶





Kolorowe Sari na jednym
z rynków w New Delhi



Szeroki zakres inicjatyw

W Indiach wiele firm reprezentuje koncern Fiat. Pierwsze kontakty handlowe rozpoczęły się już w 1951 roku tuż po ogłoszeniu republiki. W kwietniu 1998 roku Fiat (Fiat India Automobiles Limited) i Pal utworzyły spółkę joint venture Indauto, w której Fiat posiada 83% udziałów. Z linii zakładu w Kurla schodzą obecnie modele 1100 i Uno. Niebawem dołączą Sieny i Palio. Zakład w Ranjangaon, aktualnie w budowie, będzie produkował docelowo 50.000 modeli Siena i Palio rocznie, dając zatrudnienie 1500 pracownikom. Fiat Engineering, który obecny jest w kraju od 1997 roku, wybudował dla New Holland zakład w Greater Noida a obecnie kończy w Goa budowę zakładu dla Teksidu. Zakład New Holland produkuje 35.000 maszyn rocznie, zatrudniając 1000 pracowników. Teksid, który posiada 90% udziałów w spółce joint venture z Kalyani Group, inwestuje obecnie około 35 milionów dolarów i zamierza produkować 45.000 ton odlewów z żeliwa rocznie, z czego 1/3 na eksport. Rynek indyjski stwarza interesujące szanse także dla Magneti Marelli. Firma kontroluje bowiem dwie firmy produkujące wymienniki, rozruszniki, lusterka i systemy termiczne. Iveco dostarcza spółce Ashok Leyland technologii know how do konstrukcji silników i pojazdów. Ciekawe perspektywy jawią się przed Comau, Fiat Ferroviaria i FiatAvio. Także Isvor Fiat przekazuje indyjskim pracownikom spółek Grupy Fiat wszelką wiedzę techniczną, handlową i menadżerską.

► wych, komunikacji i wykorzystania zasobów energetycznych. Przykładowo: jedynym aktualnie dostępnym surowcem opałowym jest węgiel, choć Indie posiadają znaczne zasoby gazu ziemnego. Rząd gotów jest dokonać przełomowych zmian. To powinno przynieść wzrost PKB i większy rozdział bogactwa. Nie zapominajmy także, że kraj posiada dobre struktury wyższego szkolnictwa, gdzie młodzież poznaje wzorce europejskie i amerykańskie. To właśnie w 1998 roku profesor Sen z Kalkuty zdobył Nagrodę Nobla w dziedzinie ekonomii. Podstawy rozwoju istnieją: Indie są krajem o wielkiej tradycji lecz ukierunkowanym w stronę przyszłości, a przede wszystkim pragnącym poprawy i rozwoju". ■



Ganges „płynie” w Internecie

Zatłoczone metropolie, milczące świątynie i nowoczesne centra komputerowe. W Bangalore – mieście informatyki, rozwija się nowoczesne centrum technologiczne

Niewiele jest krajów, które tak jak Indie mogą poszczycić się mnogością tradycji, kultury i naturalnego piękna. Na fascynującej od wieków indyjskiej ziemi, nowoczesny i starożytny świat tworzą jedność. Aby zrozumieć czym są Indie, należałoby poznać zatłoczone metropolie New Delhi czy Bombaju, pobyć wąskimi uliczkami Kalkuty, zatrzymać się w ciszy i spokoju hinduskich świątyń, zwiedzić nowoczesne *software house* w Bangalorze. Lecz to zaledwie szczypta smaku tego kraju, który odsłania swoje prawdziwe bogactwo tylko temu, kto zechce się weń wsłuchać.

Indie przeobrażają się powoli. Stereotyp biednego państwa od kilku dziesięcioleci zmagającego się z rzeczywistością bogatą w inicjatywy przedsiębiorcze, naukowe i handlowe na międzynarodowym poziomie. Za najlepszy przykład może posłużyć miasto Bangalor, centrum Indian Institute of Science, jedno z pierwszych miast informatycz-

nych świata. Tu właśnie w ciągu 15 lat podwoiła się liczba ludności. Ilość prywatnych środków transportu (dwu, trzy bądź czterośladowych) wzrosła z 200.000 do 1.600.000. Podniósł się poziom dobrobytu dzięki powstaniu 250 dziedzin przemysłu technologii informatycznej. Zdarza się nawet, że programiści hinduscy pracując na swoich stanowiskach, drogą satelitarną rozwiązują problemy współpracownikom ze Stanów Zjednoczonych. W „Silicon Valley” w Kalifornii, na 2000 istniejących spółek softwaru 40% zostało założonych przez hinduskich emigrantów, z których



▼ Fasada jednej ze świątyń
obrazująca tysiące
bóstw hinduskich



większość ukończyła Indian Institute of Science.

Lecz Indie przeżywają także trudne chwile. Problem stanowią polityczne niesnaski z Chinami i Pakistanem czy kwestie separatystycznych dążeń w Kaszmirze i Assamie. Jednak otwarcie na zagraniczne inicjatywy i zaufanie jakim inwestorzy darzą ten kraj, przyniosły Indiom nowe siły. Kraj pragnie bowiem z impetem wkroczyć na drogę modernizacji. W tym też kierunku idą ostatnie decyzje rządu: przyspieszenie procesu prywatyzacji i rozwoju ekonomii poprzez poprawę infrastruktury kraju i rozwój rolnictwa. ■

Sześć pór roku i tysiące bóstw

Języki: językiem urzędowym jest hindi choć oficjalnie uznaje się jeszcze innych, nie licząc 17, poza 1600 dialektami.

Komputer: programiści informatyczni zarabiają około 250 dolarów miesięcznie i większość mieszka w Bangalorze — jednej z dziesięciu światowych stolic *softwar'u*.

Kasty: społeczny podział został zniesiony w 1950 roku wraz z ustanowieniem republiki, w rzeczywistości jednak nadal istnieje. Istnieją cztery stany: bramini, rycerstwo (kszatrijowie), kupcy i rolnicy (wajśjowie) i warstwa służebna (śurdowie), grupa zwana także „niedotykalnymi”

Kino: Indie są krajem produkującym najwięcej filmów na świecie. Każdego roku kręconych jest około 800, a łączna ich liczba wynosi 27.000 w 52 językach.

Transport: na prawie miliard mieszkańców, zarejestrowanych jest trzy tysiące samochodów i łącznie 20 milionów motorów i rowerów.

Drogi: w 1988 w Khardungla otwarto dla ruchu najwyższą drogę świata na wysokości 5682 metrów.

Hinduski Olimp: czczonych jest tysiące bóstw. W hinduizmie niektórzy bogowie z czasem zmienili imię i rolę, o innych zapomniano.

Dni: wiele jest kalendarzy indyjskich. Najbardziej znany to Samwat (jako początek wyznacza datę 23 lutego 57 roku p. n. e.) opracowany według faz księżyca. Rok podzielony jest na sześć okresów (pór roku). W porównaniu do naszego roku kalendarzowego dodatkowo występują: Vasha (czas deszczów) i Shishira (zimne tygodnie).

Religie: w Indiach żyją buddyści, chrześcijanie, hinduiści, dżiniści, muzułmanie i sikhowie. Najstarszą religią na świecie jest wyznawany przez większość Hindusów hinduizm, którego korzenie sięgają 5.000 lat.

Telekomunikacja: w kraju jest tylko 10 mln telefonów, 40 mln telewizorów i 64 mln odbiorników radiowych.



W stronę przestworzy



Zdobywanie kosmosu nie jest tylko wspaniałą przygodą ludzi i nauki, lecz źródłem zmian życia na Ziemi. Wiele przedmiotów będących w codziennym użyciu powstało w następstwie przygotowań do wypraw kosmicznych. Ale to dopiero początek...

Giancarlo Riolfo

Po raz pierwszy od czasów lądowania na Księżycu, przestworza ponownie przyciągnęły do ekranów miliony widzów. Z zacięciem obserwowano wyczyny robota na powierzchni Marsa i zadawano sobie pytanie kiedy nadejdzie czas, gdy człowiek stanie na tej planecie. Wydarzenie to wywo-

łało nową falę zainteresowań badaniami kosmicznymi, które zapewne spotęguje realizacja projektu międzynarodowej stacji kosmicznej - prawdziwego „miasta wśród gwiazd”, w którym zamieszkają naukowcy z całego świata. Trzecie tysiąclecie przyniesie prawdziwe konstelacje złożone z tysięcy satelitów, orbitalne fabryki środków farmako-

logicznych i materiałów, których produkcja możliwa jest wyłącznie przy braku grawitacji. Nowe misje badać będą granice systemu słonecznego.

Wśród firm zaangażowanych w przemysł kosmiczny jest także FiatAvio, który wykonał silniki do rakiet nośnych Ariane, oraz zaprojektował nową europejską raketę Vega.

Z Ariane na orbicie

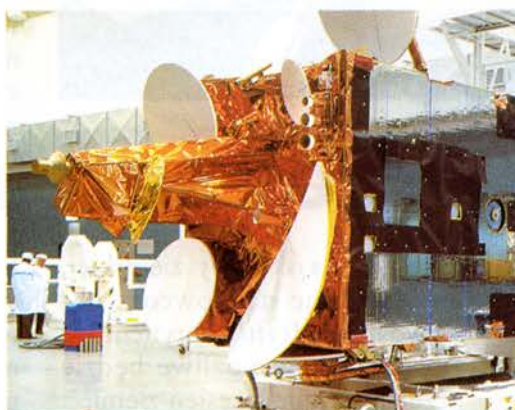
Trzy, dwa, jeden, odpalenie... start". Konstrukcja wyrzutni zanurza się w obłokach ognia, a rakieta wzbija się w niebo. Od 1979 roku z europejskiej bazy kosmicznej w Kourou, na terenie francuskiej Gujany, wystartowało ponad 100 rakiet nośnych Ariane. Obecnie 50% rakiet wynoszących sztuczne satelity na orbitę okołoziemską jest europejskiej produkcji.

Ariane 4, użytkowana od 1988, jest jedną z najbardziej cenionych rakiet nośnych ze względu na moc, elastyczność konstrukcyjną i niezawodność. Uwagę przyciąga jednak Ariane 5: kolos mogący wynieść na okołoziemską orbitę jednocześnie dwa lub trzy duże satelity.

Rakiety Ariane powstają przy współudziale najlepszego europejskiego przemysłu kosmicznego. W gronie firm reprezentujących ten przemysł jest FiatAvio, który zaangażował się mocno w rozwój astronautyki. „Dziś sprzedaż w tym sektorze ma wartość około 500 miliardów lirów i cyfra ta wzrośnie w najbliższych latach” - oświadcza Davide Maccagnani odpowiedzialny za sektor kosmiczny FiatAvio.

FiatAvio jest jedną z firm najbardziej zaangażowanych w program Ariane 5. Wraz z francuską firmą Sep zaprojektował i realizuje - korzystając z doświadczeń zdobytych najpierw na silnikach do sztucznych satelitów a następ-

nie na boosterach do Ariane 3 i 4 - dwa stałopaliwowe człony napędowe, które dostarczają 90% siły ciągu w pierwszych dwóch minutach lotu. Te ponad 30 metrowej wysokości człony spalają w ciągu dwóch minut 236 ton paliwa każdy. Są tak ogromne, że z fabryki w Colleferro (Rzym) wysyłane są do Gujany w trzech częściach. Ich złożenie i częściowe naładowanie odbywa się w Kourou, w jednym z zakładów wybudowanych przez FiatAvio.



Sztuczny satelita do celów telekomunikacyjnych

Doskonale wyniki zachęciły FiatAvio do jeszcze większego zaangażowania się w tę dziedzinę. W 1990 roku przystąpiono do prac nad lekką rakieta - Vega, której zadaniem byłoby wynoszenie na orbitę małych satelitów po stosunkowo niskich kosztach. Jest to rynek z doskonałymi perspektywami. W samej tylko Europie potrzeba co najmniej sześć satelitów rocznie. Są to satelity użytkowe do eksperymentów na-

ukowych i do badań nad klimatem, środowiskiem i zasobami naturalnymi. Posiadają ciężar kilkudziesięciu bądź kilkuset kilogramów, ale z powodu braku odpowiedniej rakiet, oczekują na liście jako drugorzędne ładunki do rakiet nośnych Ariane czy jej rosyjskich i amerykańskich konkurentów. Ukształtował się ponadto jeszcze większy rynek związany z telefonami komórkowymi. Za kilka lat na niskich orbitach znajdzie się kilkaset ma-

łych satelitów, których czas funkcjonowania będzie ograniczony do około trzech lat. Przy tworzeniu sieci satelitów korzystne jest jednorazowe wynoszenie ich na orbitę okołoziemską poprzez jedną dużą rakieta, natomiast przy wymianie poszczególnych elementów potrzebne są takie rakiety jak Vega.

Zaangażowanie w prace nad małą rakieta nośną przynosi już swoje owoce. Projekt FiatAvio, przyjęty do planów Włoskiej Agencji Kosmicznej, wzbudził w Europie duże zainteresowanie. Europejska Agencja Kosmiczna (ESA) oficjalnie przyjęła program, w którym Włochy zajmują pozycję lidera z 60 procentowym udziałem. Obok Włoch znajdzie się zapewne Francja i możliwe, że również inni partnerzy.

„Pomysł realizacji rakiet całkowicie *made in Italy* był bardzo ambitny - wyjaśnia Maccagnani - Vega, mając europejski paszport, dołączy do rakiet Ariane ►

► i będzie korzystać z infrastruktury bazy w Kourou”.

Na wyrzutni startowej w 2001 roku mała rakietą będzie mogła wynieść na orbitę okołozemską ładunki o ciężarze do 1 tony. Pierwszy człon napędowy z silników Ariane 5 zawierać będzie 85 ton paliwa stałego. Drugi

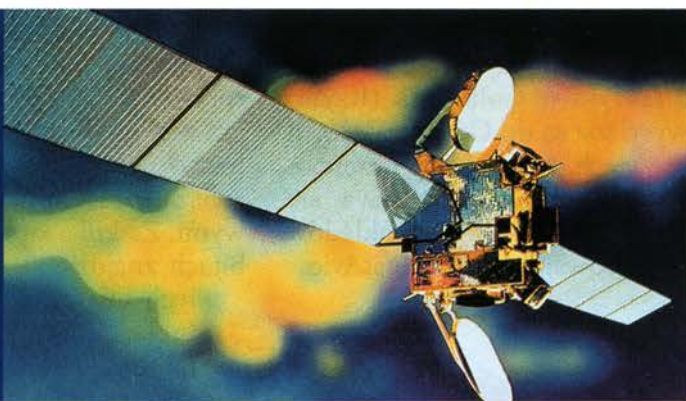
człon, to Zefiro, zaprojektowany i skonstruowany przez Fiat-Avio z włókna węglowego, które pozwala na ograniczenie ciężaru. Trzeci człon napędowy będzie posiadał silnik na ciekłe paliwo.

Obok Ariane i Vega jest również Cyclone: średnia rakietą

skonstruowana na Ukrainie, której unowocześnioną wersję przygotował Fiat-Avio. Po rozpadzie Związku Radzieckiego przemysł kosmiczny, który dotychczas pracował na potrzeby rządu, musiał dostosować swoją ofertę do potrzeb rynku.

Zdaniem Giuseppe Grande, który reprezentuje Fiat-Avio w europejskiej grupie roboczej zaangażowanej w prace nad nowymi inicjatywami kosmicznymi, przy ponad 250 startach, Cyclone pozostaje rakieta niewydolną. „Spółka joint-venture jaką zamierzamy stworzyć - mówi Grande - nie jest tylko spółką handlową lecz złożoną inicjatywą przemysłową. Rozwiniemy nową wersję tej rakiety wykorzystując własne umiejętności”.

Wokół Ziemi orbitują setki satelitów, których liczba zdecydowanie wzrośnie w najbliższych latach wraz z rozwojem telekomunikacji



Zadzwoń przez satelitę

Minęło czterdzieści lat od wyniesienia w kosmos Sputnika. Obecnie w przestrzeni okołozemskiej orbituje setki satelitów. Z kosmosu możliwe jest obserwowanie zjawisk meteorologicznych, okręty i samoloty sterowane są poprzez sygnały transmitowane z sieci statków kosmicznych Gps. Odbiornik wielkości telefonu komórkowego sygnalizuje pozycję z tolerancją błędów zaledwie kilku metrów.

Obserwacja Ziemi w celu badania jej zasobów naturalnych czy kontroli środowiska i jego zanieczyszczenia, jest zadaniem satelitów użytkowych. Inne orbitujące wokół Ziemi statki kosmiczne, śledzą najmniejsze

przesunięcia skorupy ziemskiej, umożliwiając naukowcom obserwowanie dryfu kontynentów. Pewnego dnia możliwe będzie przewidywanie trzęsień ziemi.

Największe sukcesy przynosi zastosowanie sztucznych satelitów w telekomunikacji. Wszystko wzięło swój początek od prostego i genialnego pomysłu naukowca i pisarza Arthura Clarka, autora książki „2001, Odyseja kosmiczna”. Przedmiot wprowadzony na orbitę wokół równika w odległości 36.000 kilometrów dokonuje jednego okrążenia w ciągu 24 godzin - tyle, ile wynosi czas obrotu planety. Statek kosmiczny wydaje się nieruchomy i może zostać wykorzystany jako stały przekaźnik.

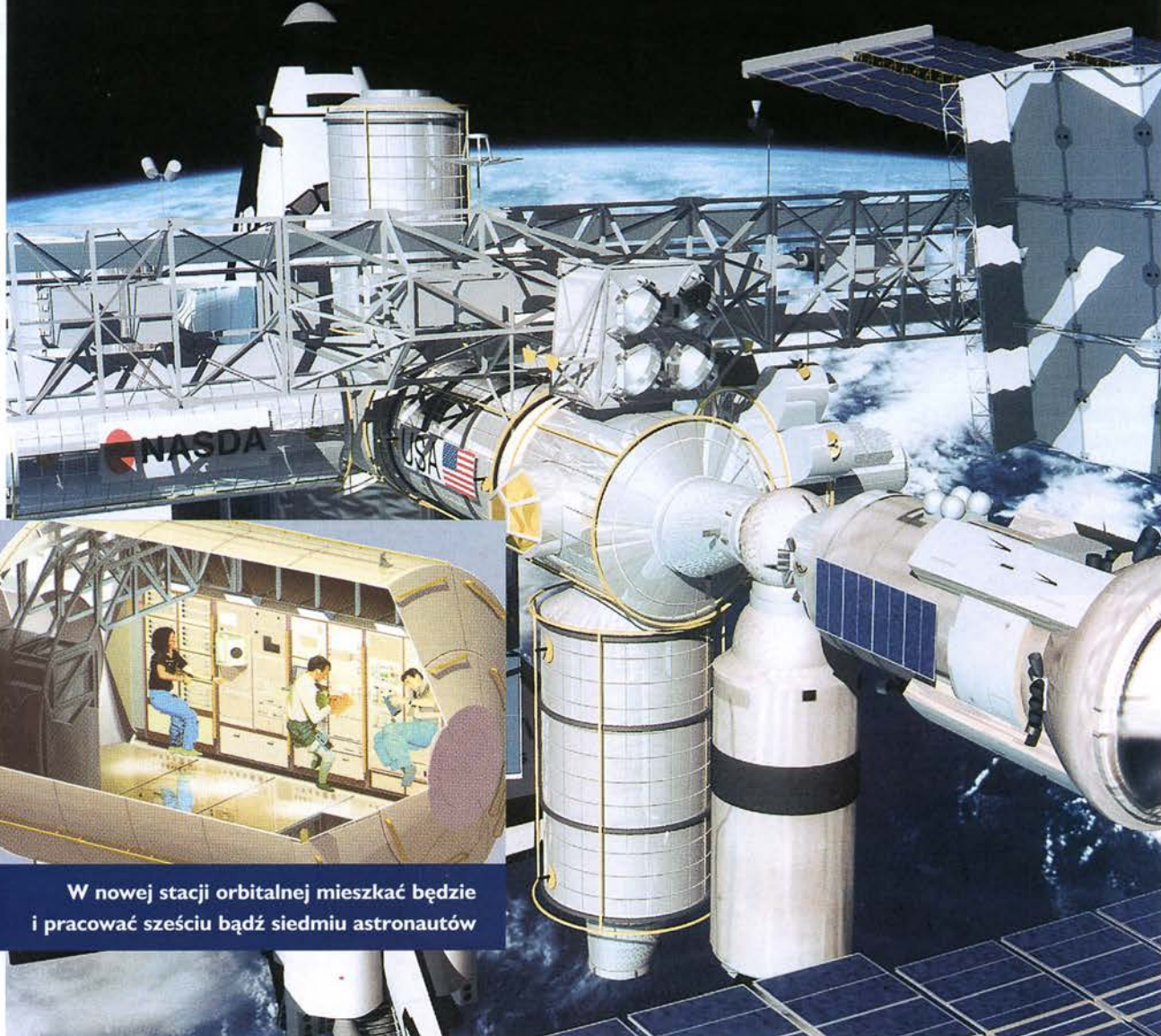
Następnym celem jest zrealizowanie

globalnej telefonii komórkowej. Od września będzie aktywna konstelacja Iridium: 66 mini satelitów, które umożliwią telefonom komórkowym aktywność na całym świecie. Po kilku miesiącach nadejdzie kolej na konkurencyjny system Globstar.

Obok wielkich satelitów geostacjonarnych, będzie na orbicie mnóstwo małych obiektów w odległości kilkuset kilometrów, które umożliwią łączność poprzez kieszonkowe aparaty telefoniczne. Najbardziej ambitny jest projekt Billa Gatesa zwany Tedesic. Jest to „informatyczna autostrada” złożona z 280 satelitów, która doprowadzi do każdego zakątka Ziemi wszelkie korzyści wynikające z komunikacji multimedialnej.

30 października
1997 -
start nowej
europejskiej
rakiety nośnej
Ariane 5 z bazy
w Kourou
z wyrzutni
numer 3





W nowej stacji orbitalnej mieszkać będzie i pracować sześciu bądź siedmiu astronautów

Miasto wśród gwiazd

Do pierwszego modułu międzynarodowej stacji kosmicznej dołączą pozostałe, niczym wielkie klocki Lego, aż do uformowania konstrukcji długości 90 m i szerokości 110 m. Owo miasto wśród gwiazd, powstałe przy współpracy Stanów Zjednoczonych, Europy, Kanady, Rosji i Japonii, gościć będzie naukowców z całego świata.

Cztery lata zajmie stworzenie tego międzynarodowego laboratorium.

Do czego posłuży, to nowe laboratorium orbitujące w odległości 400 km od Ziemi, które zastąpi przestarzałą już stację

Mir? Przestrzeń kosmiczna jest idealnym miejscem do badań Ziemi i zjawisk, które mogą wpływać na zmianę klimatu. Przede wszystkim jednak na orbicie nie ma grawitacji. Możliwe jest więc otrzymywanie stopów metali o bardzo różnym ciężarze właściwym albo produkcja nowych środków farmakologicznych. Brak grawitacji umożliwia produkowanie czystych kryształów, oraz półprzewodników o wyjątkowych właściwościach. Tak więc międzynarodowa stacja będzie prototypem kosmicznych fabryk przyszłości.

W laboratorium przebywać będzie sześciu bądź siedmiu

astronautów, którzy pozostaną na orbicie okołoziemskiej maksymalnie przez cztery miesiące. Żywność, materiały, sprzęt i części zamienne dostarczane będą systematycznie na pokładzie *Space Shuttle* bądź na pokładzie automatycznych pojazdów jak rosyjski Progress czy europejski *Atv* wyniesiony przez *Ariane 5*. Astronauci pracować będą 9 godzin dziennie. Pozostały czas przeznaczą na wypoczynek, relaks, gimnastykę (w przestrzeni kosmicznej mięśnie tracą na masie) oraz na czynności „domowe”. Pobyt w modułach będzie bardziej komfortowy niż w stacji kosmicznej Mir.

Ariane 5: 52 m wysokości, jak szesnastopiętrowy budynek. Waży 730 ton: dwa razy tyle co Boeing 747 z pełnym ładunkiem. W momencie startu siła ciągu przekracza 1200 ton, tyle ile 176 silników ponaddźwiękowego Tornado w momencie osiągnięcia maksymalnej siły ciągu

Ładunek użyteczny składa się z jednego bądź kilku satelitów. Maksymalny ładunek wynosi 20 ton na „niskie” orbity i 6,8 ton na orbitę geostacjonarną

Dwa człony napędowe skonstruowane przez FiatAvio wspólnie z francuską Sep mierzą 30 metrów wysokości i zawierają każdy 237 ton paliwa stałego. Ich działanie przewidziane jest na pierwsze dwie minuty lotu aż do wysokości 60 kilometrów

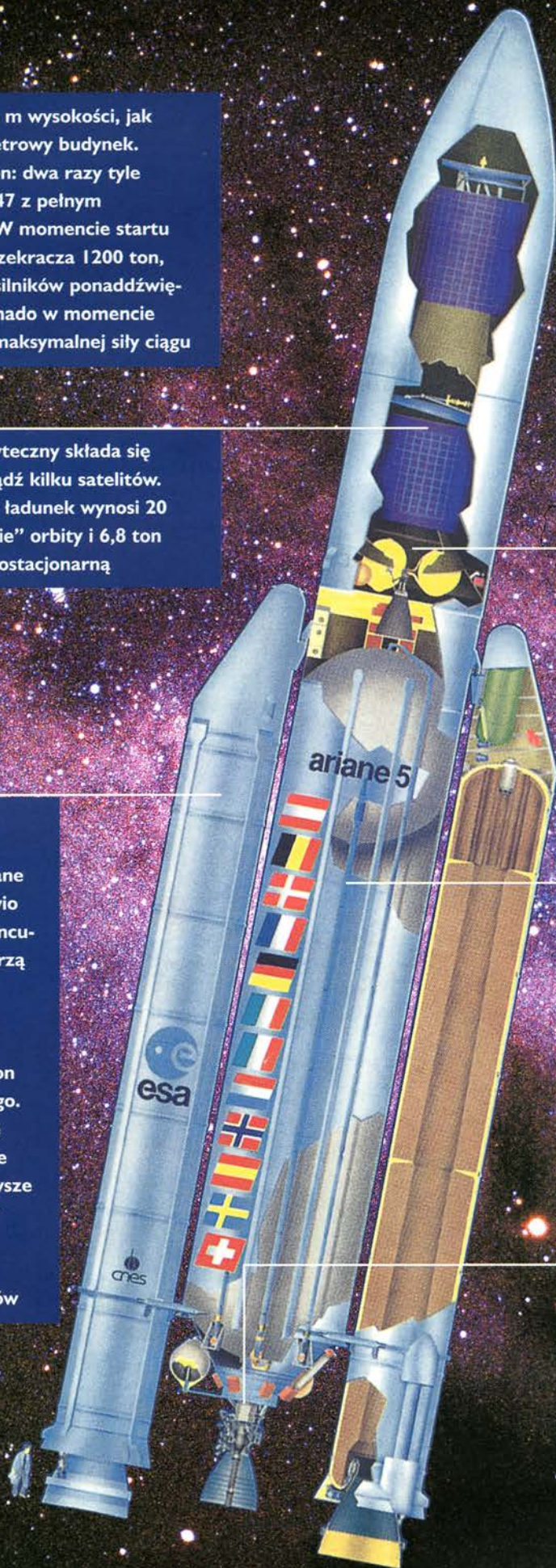
Stałopaliwowy silnik Esp przy maksymalnej sile ciągu 2 ton dostarcza satelitom finalnego przyspieszenia do wejścia na orbitę

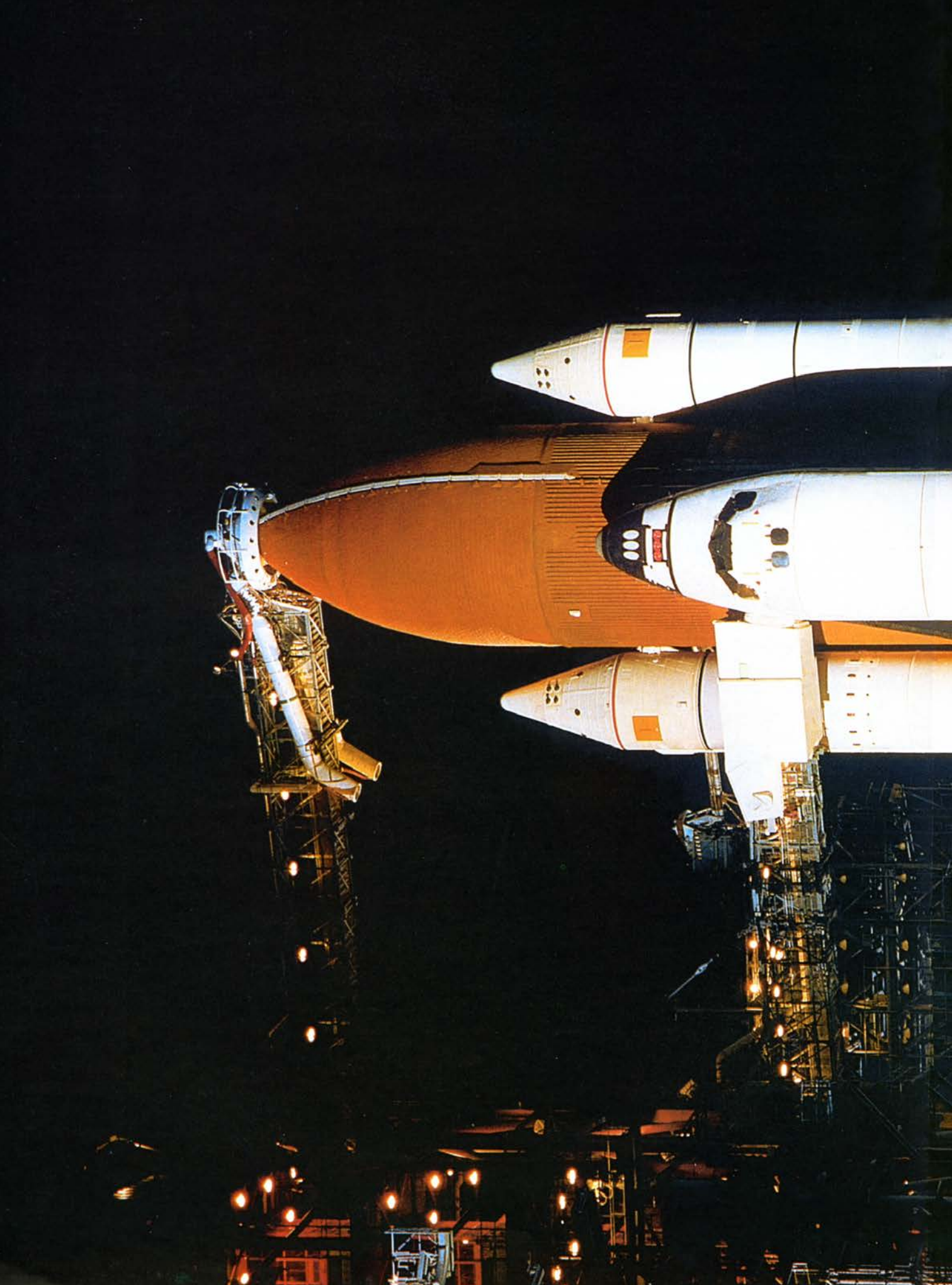
Podstawowy człon napędowy na wodór i ciekły tlen z silnikiem Vulcain. Pozostaje włączony przez około 10 minut i osiąga 140 kilometrów wysokości

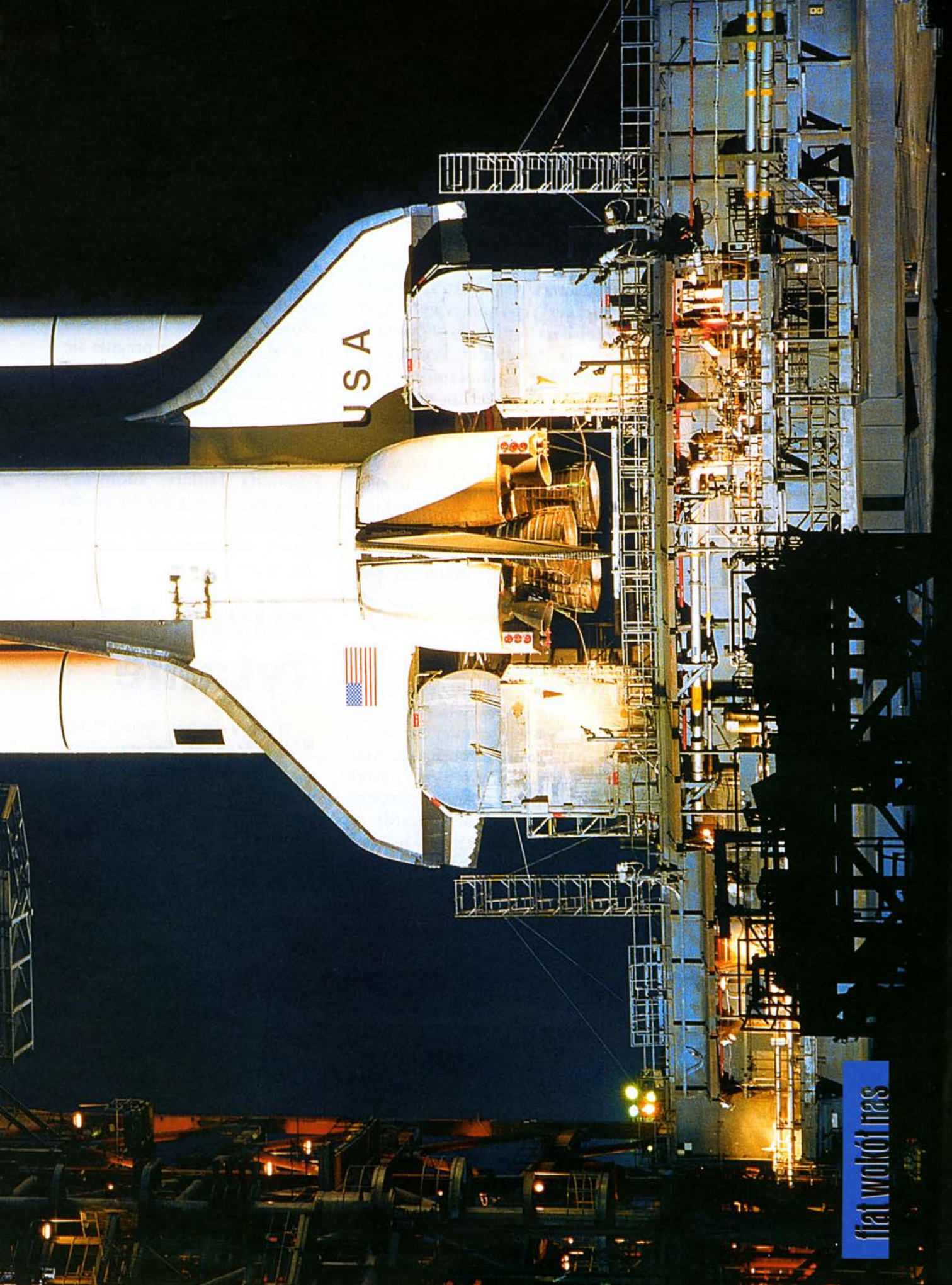
Silnik Vulcain. Turbopompa na ciekły tlen zaprojektował i skonstruował FiatAvio



Lekka rakieta nośna Vega opracowana przez FiatAvio, będzie mogła wynosić na orbitę okołozemską satelity o masie do jednej tony. Pierwszy start przewidziano na 2001 rok.







USA



fiat wokrót nas

Powrót na Księżyc

Houston, Baza Spokoju, Orzeł wylądował". To pierwsze słowa wypowiedziane przez człowieka, 20 lipca 1969 roku - w dniu lądowania na Księżycu. Minęło prawie 30 lat od tego historycznego wydarzenia. Po wyprawie Apollo 11 jeszcze pięć misji dotarło na powierzchnię ziemskiego satelity.

Kilka lat temu Charles Conrad, komendant Apollo 12, pozwolił sobie na uwagę. „Uczyniliśmy właściwą rzecz, przy niewłaściwej motywacji”. Za wspianiem zaangażowaniem ludzi i środków, które doprowadziły człowieka na Księżyc, kryła się rywalizacja supermocarstw.

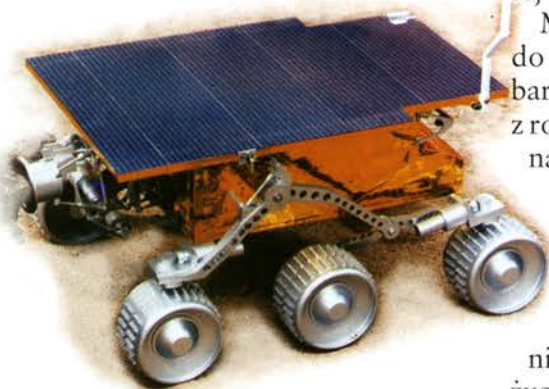
„Po pokonaniu Rosjan nikt nie potrafił wyjaśnić podatnikom dlaczego należy wydawać pieniądze na podróże w kosmos. I obcięto nam fundusze”.

Hasłem szefa NASA - Daniela Goldinga jest „Faster, smaller, cheaper”, co znaczy: szybciej, taniej i na mniejszych statkach. Sonda Pathfinder, wysłana na Marsa przy ograniczonych inwestycjach, potwierdza nową tendencję. Automatyczne pojazdy mogą podróżować przez wiele lat, a koszty są znikome w stosunku do misji z udziałem załogi. Wraz z rozwojem komputerów, roboty mogą wykonywać coraz bardziej złożone zadania.

Mimo to, wcześniej czy póź-

niej człowiek powróci na Księżyc. A na Marsa dotrze przed upływem dwudziestu lat. Istnieje już właściwa technologia, pozostaje kwestia znalezienia środków finansowych. Żadne urządzenie nawet najbardziej perfekcyjne, nie może zastąpić człowieka. Ale jest jeszcze jeden powód, dla którego pragnie się zejść na Czerwoną Planetę. Smak wyzwania od zawsze towarzyszył człowiekowi, bez tego byłibyśmy jeszcze w erze kamienia łupanego. Kiedy zapytano Edmunda Hillary, zdobywcę Everestu, co natchnęło go do wspięcia się na najwyższy szczyt Ziemi, odpowiedział prosto: „Bo tu jest”.

Jednak to Mars



W najbliższych latach ta planeta będzie sukcesywnie zasypywana sondami z Ziemi: dwie misje co 25 miesięcy, kiedy planeta znajduje się w idealnej pozycji do wyniesienia sond. Małe automatyczne pojazdy będą badały próbki gruntu i próbowały wydobyć z atmosfery składniki paliwa rakietowego, które posłużą w przyszłości do podjęcia drogi powrotnej. Choć żadna decyzja jeszcze nie zapadła, człowiek mógłby wylądować na

tej planecie około 2015 roku.

Mars jest najbardziej podobny do Ziemi. Oczywiście jawi się bardzo niegościnnie: bez wody, z rozrzedzoną atmosferą nasyconą dwutlenkiem węgla i gwałtownymi skokami temperatury. Jednak miliardy lat temu klimat był bardziej łagodny, a wody bardziej obfite. Może istniała również jakaś elementarna forma życia. I tego właśnie poszukujemy: śladu, który dałby nam podstawy do myślenia, że nie jesteśmy sami we wszechświecie.



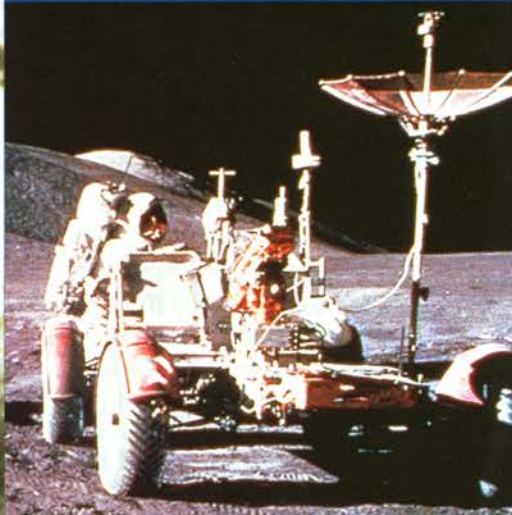
Misja na Tytanie

Nieprzystępny świat, zanurzony w mętnej atmosferze azotu i metanu, smagany wiatrami wiejącymi z prędkością setek kilometrów na godzinę i temperaturze 180 stopni poniżej zera. To Tytan, największy z 18 księżyców Saturna. Sonda wystrzelona z Przylądka Canaveral w październiku ubiegłego roku, dotrze w te piekielne lody w 2004 roku. Huygens, mały robot skonstruowany w Europie,

podróżuje obecnie na pokładzie amerykańskiego statku Cassini. Misja ma ogromne znaczenie naukowe, gdyż atmosfera wokół Tytanu jest bardzo podobna do atmosfery, jaka panowała na Ziemi miliardy lat temu, zanim pojawiło się życie. ■



Neil Armstrong na Księżycu
i Tryton - satelita Neptuna -
sfotografowany przez sondę Voyager 2



Pojazd wykorzystany podczas ostatnich
misji Apollo.

Na stronie obok: robot Sojourner Rover
na marsjańskiej ziemi w lipcu ubiegłego
roku. Po prawej stronie rysunek
przedstawiający europejską sondę
Huygens na Tytanie gdzie dotrze
w 2004 roku po siedmiu latach podróży



1. SUKCES IVECO

Dwa tysiące ciężarówek Iveco EuroCargo i samochodów dostawczych Daily zamówiła niemiecka firma Sixt z Monachium – jedna z największych europejskich wypożyczalni samochodów. Na podkreślenie zasługuje fakt, że jest to już siódme z rzędu zamówienie firmy Sixt na samochody produkowane przez Iveco, co potwierdza zaufanie dużych klientów do jakości wyrobów tej firmy wchodzącej w skład Grupy Fiat. Zamówienie opiewające na różne wersje EuroCargo i Daily zostanie zrealizowane do końca bieżącego roku. Dostarczone samochody będą przeznaczone do wynajmu w największych miastach Niemiec, a także we Francji, Austrii, Szwajcarii i Holandii.

3. NEW HOLLAND W ARGENTYNIE

Aby wzmocnić swą pozycję w Argentynie i w innych krajach Ameryki Południowej New Holland wykupiła sto procent udziałów w Inchape Argentina i zależnej spółce Agrotecnica. Obie firmy zajmują się dystrybucją w krajach należących do Mercosur (układ handlowy obejmujący także Brazylię, Paragwaj i Urugwaj), maszyn rolniczych produkowanych przez New Holland.

Nowa spółka New Holland Argentina, będzie prowadzić dystrybucję poprzez sieć handlową składającą się z 50 dealerów działających na terytorium czterech krajów. Decyzja o przejęciu i bezpośrednim zarządzaniu siecią handlową, wynika z konieczności utrzymywania bezpośrednich kontaktów z klientami i oferowania im wyrobów i usług dostosowanych do ich specyficznych potrzeb. Pozwoli to ponadto bardziej zintegrować procesy projektowania, produkcji, sprzedaży i obsługi.



2. FIAT AUTO W CHINACH

Fiat Auto będzie produkować w Chinach lekkie samochody dostawcze w ramach joint-venture z Yuejin Motor Corporation. Fiat zawarł z malezyjską spółką Lion umowę o przejęciu udziałów wartości 60 mln dolarów w tym przedsięwzięciu. Stanowi to kolejny krok w rozwoju współpracy między Fiatem a Yuejin Motor Corporation, która wcześniej utworzyła spółki joint-venture z Iveco i Teksid'em.



Przyszedłem na świat, i co dalej...?

Jaki mamy wpływ na kształtowanie osobowości naszych dzieci? Czy należy narzucać im nasz sposób na życie? A może pozwolić na swobodny rozwój i nie ingerować w to, co zaprogramowała natura? Czy w ogóle jesteśmy w stanie coś zmienić w małym człowieku?

Izabella Zawadzka

**Jego ciekawość
nie jest mniej warta od Twojej**



Powyższe pytania często stawiają sobie rodzice pełni obaw o przyszłość własnego dziecka, za które czują się odpowiedzialni. Czy w Stanach Zjednoczonych pozbyli się tych obaw po przeczytaniu książki „The nurture assumption” (U podstaw wychowania) autorstwa Judith Rich Harris? Ta 60-letnia kobieta wywołała prawdziwe trzęsienie zie-

skazane na niepowodzenie, gdyż uwarunkowania genetyczne i presja środowiska są tak silne, że nic nie jest w stanie ich zmienić. Pani Harris doszła do takiego wniosku wychowując dwie córki: jedną własną, drugą - adoptowaną. Gdy córka państwa Harris, Nomi, miała cztery lata, adoptowali oni dwumiesięczną, ciemnoskórą dziewczynkę - Elaine. Dziewczynki wychowywały

przestała również przychodzić do szkoły. Pani Harris twierdzi, że cokolwiek rodzice by robili czy mówili, nie będzie to miało wpływu ani na zachowanie dzieci, ani na ich inteligencję i osobowość. O wszystkim bowiem decyduje DNA - odpowiedzialny w organizmie człowieka za przenoszenie cech dziedzicznych oraz grupa rówieśników, z którymi dziecko się styka.

Na naszych oczach, pod naszym kierunkiem kształtuje się człowiek

mi w środowisku psychologów amerykańskich twierdząc, na podstawie własnych doświadczeń rodzicielskich popartych zebraną przez siebie obszerną literaturą naukową, że o charakterze i osobowości człowieka decyduje jedynie przekazany przez rodziców kod genetyczny oraz środowisko kolegów i przyjaciół z okresu dorastania. Wszelkie wysiłki wychowawcze są z góry

się w tym samym domu, w tej samej pogodnej atmosferze, wśród książek i muzyki, chodziły na lekcje tańca i na basen, a jednak dorastając okazały się zupełnie różne. Nomi była wzorową córką i uczennicą. Natomiast Elaine już w wieku 11 lat skłonna była do buntu i nieposłuszeństwa. Któregoś dnia - miała wówczas 15 lat - wyszła rano do szkoły i nie wróciła do domu. Wkrótce

Czy zatem jest możliwość wychowywania w identyczny sposób dwojga lub więcej dzieci? Czy o ich różnych postawach i zachowaniach decyduje wyłącznie DNA, czy też mamy do czynienia z bardziej skomplikowanym procesem?

Wątpliwości budzi twierdzenie pani Harris, że jej córki były tak samo wychowywane. Jest to niemożliwe, gdyż człowiek re-

Przyszędłem na świat, i co dalej...?

aguje w różny sposób na identyczne zachowania innych osób. Nasze reakcje są uzależnione nie tylko od naszego stosunku do danej osoby, ale również od okoliczności, humoru, stopnia zmęczenia w danej chwili i naszej tolerancji. Te czynniki często ulegają zmianie. Rodzicom mogą np. mniej przeszkadzać drobne psikusy jednego dziecka, natomiast będą ich irytować piski i głośne zachowanie drugiego. Każda osoba w rodzinie odgrywa jakąś rolę określoną przez miejsce zajmowane

w rodzinie. Te same sygnały docierają w różnej postaci do członków tej samej rodziny. Odbiorcy reagują więc na nie inaczej. Nie można również twierdzić, że kolejne dzieci wychowują się w takiej samej rodzinie. Pierwsze bowiem wchodzi do rodziny składająca się tylko z rodziców. Dla kolejnego - rodzina poszerza się o siostrę lub brata. Sytuacja zmienia się w miarę powiększania się rodziny. Rodzice też stają

się inni, gdyż bogatsi o doświadczenia wychowawcze i opiekuńcze nabyte przy pierwszym dziecku.

Czy rzeczywiście nie mamy wpływu na kształtowanie małego człowieka? - to kolejna wątpliwość. Większość psychologów uważa, że oprócz bagażu genetycznego czy biologicznego z jakim przychodzimy na świat, w procesie rozwoju człowieka istotną rolę odgrywa również wychowanie. ►



Przyszedłem na świat, i co dalej...?

► Dr Ewa Woydyłło, psycholog terapeuta, opierając się na badaniach amerykańskich w tej dziedzinie podkreśla, że te elementy są równoważne: „Tak jak niektórych predyspozycji genetycznych nie sposób pogwałcić, tak niektórych wpływów wychowania nie da się całkowicie zlekceważyć”. Jest to oczywiście wychowanie szeroko rozumiane, a więc nie tylko w rodzinie, ale również w szkole i wśród rówieśników.

Mgr Anna Niedzielska, również psycholog terapeuta, wspomina o innej teorii, którą uważa za interesującą, choć sama określa ją jako zwariowaną i opartą na przypuszczeniach. Według tej teorii człowiek rodzi się z pewnym przekazem w podświadomości. Jeżeli spłot wydarzeń w naszym życiu spowoduje, że któreś z tych informacji przenikną do naszej świadomości, będą one wpływać na nasze zachowania. Jednak i ta teoria nie zakłada determinacji. Po pierwsze, muszą zaistnieć okoliczności, które wyzwolą informacje przechowywane w podświadomości. Po drugie, gdy się ujawnią cechy negatywne, można nad nimi pracować, starając się łagodzić ich działanie.

Wychowanie dziecka to proces wymagający dużego nakładu pracy. Dlatego zachowania małego człowieka, które mogą przysporzyć mu problemów

w życiu, powinny być sterowane przez rodziców. Należy pokazać dziecku jak może, z pożytkiem dla siebie i nie szkodząc innym, rozładować swoje emocje czy nadmiar energii. Wymaga to niewątpliwie od rodziców czasowego, uczuciowego i intelektualnego zaangażowania.

Problemy nasze i naszych dzieci, mogą też wynikać z tempa współczesnego życia, w którym dodatkowo znajdują się pod ciągłą presją napływających ze-

wę, a ten drugi idzie dalej jakby nic się nie stało, dziecko samo z siebie nie jest w stanie pojąć, że naprawdę odbędzie się to zupełnie inaczej. Trzeba więc mu pomóc w zrozumieniu świata i przyjęciu właściwych wartości.

Źródłem stresu u dzieci, często bagatelizowanym przez dorosłych, bywa też poczucie winy z powodu nie spełniania pokładanych w nich nadziei. Mgr Niedzielska nie ukrywa, że niektórzy rodzice dają odczuć dziecku,

czego od niego oczekują i jak wielki sprawi im zawód niespełnienie tych oczekiwań. Ma być lepsze, zdolniejsze, mądrzejsze... Jeżeli te oczekiwania przerastają możliwości dziecka, zaczyna żyć w stresie, w poczuciu winy, co zwykle kończy się wymagającymi interwencji lekarza, schorzeniami neurologicznymi. Czasami dziecku tylko się wydaje, że nie spełnia oczekiwań rodziców. Jego stres jest jednak równie głęboki i tym

bardziej konieczne jest przekonanie, że rodzina akceptuje go takim, jakim jest.

Właśnie poczucie bezpieczeństwa, pozytywne wzorce i autorytety, pomogą dziecku uniknąć groźnych pułapek jakie zastawia życie.

Zaniedbania z okresu dzieciństwa mogą objawiać się ze wielokrotną siłą w okresie dojrzewania. Ten okres burzy, jaki przeżywa każdy dojrzewający



Wychowanie dziecka wymaga uczuciowego i intelektualnego zaangażowania

wsząd informacji. Nie wszystkie są dla nich zrozumiałe, nie zawsze potrafią sobie poradzić z ich ilością. Często to właśnie bywa źródłem stresu. W filmach animowanych, nawet tych przeznaczonych dla siebie, dzieci widzą agresję czy brutalne zachowania nie powodujące złych konsekwencji. Rzeczywistość filmową przekładają na prawdziwe życie. Jeżeli jeden miś uderza drugiego drewnianą pałką w głó-



Co będzie jutro, i czy dotrzymają danego słowa?

Proces wychowania wymaga zaangażowania obu stron. Nie rezygnujemy jednak z pracy nad dzieckiem. Starajmy się mądrze sterować rozwojem małego człowieka, za którego czujemy się odpowiedzialni. Spowodujmy, aby podjął z nami wspólny wysiłek. Dr Woydyłło porównuje proces wychowania do wchodzenia po ruchomych schodach jadących w dół. Jeśli staniami na nich w bezruchu, zaczniemy się cofać. Wchodząc zbyt szybko, możemy się potknąć i upaść. „Należy wybrać odpowiednie tempo, utrzymać je i towarzyszyć dziecku póki nie zobaczymy, że radzi sobie samo. Ten okres towarzyszenia bywa różny, zależnie od potrzeb dziecka“. Trzeba koniecznie pamiętać, mówi dr Woydyłło, że „nie ma dzieci, o których by można powiedzieć, że nie ma sensu zajmować się ich wychowaniem, bo i tak są przegrane“.

Pamiętajmy o tym, że życie człowieka podlega ciągłemu kształtowaniu. Nikt nie jest w stanie stwierdzić z całą pewnością dlaczego dziecko powieła pewne zachowania i obyczaje rodzinne, a innych nie. Wychowanie dziecka, kształtowanie jego charakteru, ma w sobie coś z mistyki. Na naszych oczach i pod naszym kierunkiem formuje się bowiem człowiek. Nie pozbawiamy się więc możliwości uczestniczenia w tym niezwykłym procesie. Nie wiemy jakie będzie dziecko w momencie przyścia na świat. Nie wiemy co z niego wyrośnie. Nie wiemy jak potrafimy sprostać zadaniu postawionemu nam przez życie. Podejmijmy to wyzwanie... ■



organizm, w połączeniu z buntem, kompleksami i poczuciem wszechwiedzy, są trudne do przetrwania zarówno dla nastolatka jak i jego rodziców. Jeśli wówczas pojawią się poważne problemy, tak jak opisała to pani Harris, należy pamiętać, że mają one zawsze wiele przyczyn. Do pojawienia się takich czy innych zachowań nie wystarczą tylko indywidualne predyspozycje - potrzebne są również sprzyjające uwarunkowania zewnętrzne. W przypadku dzieci adoptowanych sprawa jest tym

trudniejsza, że nie zawsze rodzice wiedzą, z jakiego środowiska dziecko pochodzi. „Z mojego doświadczenia zawodowego wynika, że dzieci te czują swoją inność - mówi mgr Niedzielska. Poszukują, próbują się czegoś dowiedzieć na temat swojej przeszłości“. Gdy się im powie, że zostały adoptowane, reagują różnie. Niektóre wręcz obojętnie, bo „tak przypuszczały“. Dla innych prawda o ich pochodzeniu staje się dramatem życiowym i powodem do odrzucenia przybranej rodziny.

Zbyt krótkie życie

Przez długie lata trudno było wizerunek uduchowionego Fryderyka zbliżyć do realnej postaci artysty, który potrafił kochać nie tylko ojczyznę, a swój temperament okazywał nie tylko siedząc przy fortepianie

Jerzy Piekarczyk

Należał do tych twórców, których życie i sztuka stanowią jedność. Dla wielu wielbicieli jego talentu był niezrównanym wirtuozem i natchnionym kompozytorem. Postacią z pomnika, której na ziemię sprowadzić nie sposób.

„Drugim Mozartem” okrzyknięto go w Warszawie, kiedy mając zaledwie 8 lat po raz pierwszy wystąpił przed publicznością. Trzy lata później pożegnał się ze swoim nauczycielem, Wojciechem Żywnym, u którego od 6 roku życia pobierał lekcje gry na fortepianie, i który w końcu stwierdził, że niczego więcej swego ucznia sam już nauczyć nie może. Podstawy warsztatu kompozytorskiego dał Chopinowi Józef Elsner, dyrektor warszawskiego konserwatorium, który potem w listach do Fryderyka powtarzał: „Ty masz w sobie coś, czego musisz bronić, ty masz być sobą”.

„Przeraża mnie tłum”. Pożegnał Warszawę 11 listopada 1830 r. i nie miał jej ujrzyć już nigdy. Tak samo jak Konstancji Gładkowskiej, młodej śpiewaczki z konserwatorium, której zadedykował „Adagio” w skomponowanym pod wpływem uczucia koncercie



forte pianowym. W drodze do Paryża dowiedział się o klęsce powstania listopadowego i zajęciu Warszawy przez Rosjan. Nastrój tamtej chwili utrwalił w etiudzie „Rewolucyjnej”.

Środowisko paryskie oszołomił Chopin innością kompozycji i gry. Nie poddawał się obowiązującej wówczas modzie, był sobą. Zachwyliła poetyckość i świeżość jego stylu. Dla wielu historyków muzyki pozostał klasykiem romantyzmu, który potrafił zachować równowagę między tym, co nowe, a tym, co zachował z klasy-

ki. „Panowie, kapelusze z głów, oto geniusz” - powiedział Robert Schumann. Po latach inny kompozytor, Hector Berlioz, wspomni w nekrologu Chopina, że właśnie mazurkami zdobył on sobie Paryż. Choć mimo popularności cierpiał początkowo na „zużycie portfela”, wkrótce stał się wziętym nauczycielem gry na fortepianie i bywalcem salonnów. Nie lubił występować przed publicznością. „Nie nadaję się do występowania na koncertach, przeraża mnie tłum, paraliżują mnie natarczywe spojrzenia (...) ale ty jesteś do tego stworzony” - pisał do swego przyjaciela, Franciszka Liszta. Dlatego podczas swej pianistycznej kariery Chopin dał tylko 30 publicznych koncertów.

Frywolny anioł. Kiedy opublikowano listy Fryderyka do hrabiny Delfiny Potockiej, wielbiciele pomnikowego „boskiego Fryderyka” nie mogli pogodzić się z myślą, że ten, którego Balzac nazywał aniołem, potrafił pisywać do swej kochanki w sposób równie dowcipny, co frywolny. Pocieszano się myślą, że może listy ktoś sfabrykował, aby z ich autora zrobić nienasyconego erotomana. Nie pasowały do wyidealizowanej postaci, chociaż Chopin nie ukrywał, że

ludzkie namiętności nie są mu obce. Przyznawał, że pod nieobecność Delfiny w Paryżu lepiej mu się komponuje; kiedy bowiem przyjeżdża, absorbuje go zupełnie czymś innym. Był pod tak wielkim jej urokiem, że zadedykował jej koncert, dwa lata wcześniej skomponowany dla Konstancji. W 1835 r. miał 25 lat gdy w Dreźnie zapalił się do 16-letniej Marii Wodzińskiej, ale namiętny romans trwał krótko - rodzice panny nie zgodzili się na ślub.

Rok później Chopin upewnił się, że nie jest człowiekiem zdolnym uczynić wszystko, aby podołać się publiczności. Koncert na cele patriotyczne i dobroczynne, w którym wystąpił w paryskim Théâtre des Italiens, nie przyniósł mu spodziewanej satysfakcji. Od tej pory coraz rzadziej występował publicznie, koncertując głównie w salonach. Występy publiczne wymagały dobrego zdrowia i kondycji fizycznej. Chopin nie miał ani zdrowia ani sił, które go opuszczały w miarę postępującej choroby. Dlatego spotkanie pisarki Aurory Dudevant było dla niego zbawienne. Zafascynowała się nim pręcej niż on sam uległ jej miłości. Kiedy zobaczył ją po raz pierwszy stwierdził, że jest antypatyczna. Pali cygara, nosi męskie ubrania, i ten pseudonim - George Sand. Czy ona w ogóle jest kobietą? - zastanawiał się, choć ona nie ukrywała, kto z wielkich ówczesnego artystycznego Paryża przeszedł przez jej sypialnię.

„Jeszcze nie zdechłem”. Byli z sobą przez dziewięć lat; ona - cierpliwa i pełna poświęcenia, on - z objawami rozwijającej się gruźlicy. Dla niego był to okres niezwykle twórczy. Lato spędzali w dom-



Od góry: Konstancja Gładkowska, Delfina Potocka, Maria Wodzińska, Miniatury Anny Chamiec, wykonane na podstawie portretów z I poł. XIX w. Akwarelę Fryderyka Chopina malowała Maria Wodzińska

ku wiejskim w Nohant, jesień i zimę w łagodnym klimacie Majorki, choć Chopin nie miał najlepszej opinii o lekarzach, którzy się nim opiekowali na śródziemnomorskiej wyspie. „Jeden mówił, że niedługo zdechnę, drugi, że już zdycham, a trzeci, że zdechłem” - pisał w 1835 r. „Kurier Warszawski” dementował doniesienia o jego śmierci, zdrowie Chopina roz-

sypywało się na oczach jego bliskich. 173 cm wzrostu i 44 kg wagi, niewiele więcej niż miała 12-letnia córka Aurory, Solange. W czasie, gdy jego zdrowie było zagrożone najbardziej, zdecydował się, za namową przyjaciół, na występ publiczny. Wahał się jednak - odwołać koncert, czy nie odwołać? „Chopin wciąż zmienia decyzje. Jedyną stałą rzeczą jest u niego kaszel” - zauważyła hrabina Marie d'Augolt - kochanka Liszta, w której domu poznał kiedyś George Sand. Po występie publiczność była zachwycona.

Pożegnanie z Aurorą. W lutym 1848 r. otrzymał list pożegnalny od Aurory. Wcześniej ukazała się niezwykła powieść - bohaterka, matka oddana dzieciom, pielęgnuje w śmiertelnej chorobie swego kochanka. Nie było powiedziane wprost o kogo chodzi, ale wszyscy wiedzieli, że pisała o sobie i Chopinie. Tak zakończyła się dziewięcioletnia przyjaźń.

Ostatnią kobietą w życiu Chopina była jego dawna uczennica, Joan Stirling - tak jak George, o sześć lat starsza od Fryderyka. Ofiarowała mu swą pomoc licząc, że kiedyś uczyni z niej swoją żonę. Pomyliła się. Za jej namową udał się do Anglii i Szkocji na swe ostatnie publiczne występy. Kiedy zmarł 17 października 1849 r. w paryskim mieszkaniu, była przy nim siostra, która - zgodnie z ostatnią wolą brata - zabrała do Polski jego serce. Wraz z sercem pojechały do kraju wszystkie jego listy do George Sand; wieloletnia przyjaciółka mówiła o Chopinie, że trudno go poznać do końca, gdyż „spowiada się tylko fortepianowi, jest szczery tylko w swojej muzyce”.

Lecimy do Włoch

W tym roku Fiat obchodzi stulecie swego istnienia. Z tej okazji zapraszamy wszystkich pracowników koncernu Fiat w Polsce do udziału w konkursie, który potraktujemy jako zabawę, a nie poważny sprawdzian wiadomości. Czytelnicy FWN nie będą mieli trudności z odnalezieniem prawidłowej odpowiedzi na zamieszczone tutaj pytania. Wśród osób, które nadeślą prawidłowe odpowiedzi, rozlosujemy następujące nagrody:

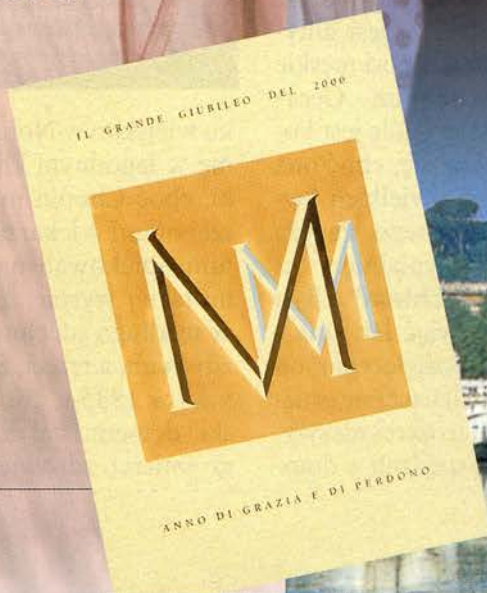
1 weekend dla dwóch osób w jednym z najpiękniejszych miast we Włoszech,

**5 albumów „Wielki jubileusz 2000”
– Pielgrzymka do siedmiu Bazylik Rzymskich**

Jeżeli chcesz wziąć udział w naszym konkursie odpowiedz na trzy zamieszczone obok pytania, wpisując obok wybranej odpowiedzi znak „x”.

Następnie wypełnij znajdujący się poniżej pytań **Kupon konkursowy**, wszystko to wytnij z gazety, włóż do koperty, napisz na niej **KONKURS**, naklej znaczek i wyślij na adres:

**Redakcja „fiat wokół nas”
Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62
43-300 Bielsko Biała**



z „fiatem wokół nas”

Pracownicy Fiat Auto Poland odpowiedzi na pytania mogą również wrzucać w zaadresowanych kopertach, do skrzynek na korespondencję znajdujących się na terenie zakładów FAP. Odpowiedzi prosimy nadsyłać do końca maja b.r. (decyduje data stempla pocztowego). Wyniki konkursu i nazwiska zwycięzców opublikujemy na łamach naszego magazynu.

Pytania konkursowe, na które odpowiedzi poszukajcie w tym numerze

1. Który znak z 1899 r. umieszczony był na modelu 3 1/2 HP?



2. Kiedy Fiat obchodzi swoje 100-lecie?

☐ 11 lipca '99 r.☐ 12 lipca '99☐ 10 lipca '99

3. Ile jest zakładów Fiata na świecie?

☐ 200☐ 180☐ 100

Kupon konkursowy. Prosimy wypełniać czytelnie.

Imię i Nazwisko

ulica

nr domu

kod

miejsowość

miejsce pracy



Swoboda ruchu

Jednym z podstawowych praw człowieka jest prawo do swobodnego poruszania się. Celem programu Autonomy opracowanego przez specjalistów Fiata Auto, jest przywrócenie tego prawa ludziom pokrzywdzonym przez los

Jerzy Kisielewski

Setki milionów ludzi na świecie dotkniętych jest w mniejszym lub większym stopniu, niepełnosprawnością ruchową. W każdym kraju, niezależnie od stopnia jego rozwoju cywilizacyjnego, żyją ludzie, którym wady wrodzone, choroby, wypadki lub podeszły wiek ograniczyły zdolność poruszania się. Czy mają pozostać poza kręgiem zainteresowania firmy produkującej

samochody, ciężarówki, traktory i pociągi? Odpowiedź daje program Autonomy – Swoboda Ruchu opracowany przez specjalistów Fiata i konsekwentnie wdrażany od blisko czterech lat w krajach, gdzie nasza firma jest obecna.

Autonomy to nie tylko likwidowanie barier i umożliwienie osobom niepełnosprawnym prowadzenie samochodu, traktora, maszyny rolniczej czy uła-

twianie dostępu do autobusu lub pociągu. Autonomy to program, który rozpoczyna się w centrum mobilności - ośrodku, gdzie osoba niepełnosprawna po badaniu lekarskim może poddać się testowi na specjalnie skonstruowanym symulatorze, sprawdzającym jej zdolność do kierowania pojazdem. Symulator bada stopień sprawności nóg i rąk, oraz szybkość reakcji. Co najistotniejsze - pozwala określić jakiego ty-



Przemawia prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Integracji, Piotr Pawłowski

pu urządzenia dodatkowe dostosowane do rodzaju i stopnia niepełnosprawności, powinny zostać zainstalowane w samochodzie. W Europie funkcjonuje już kilkanaście tego typu ośrodków stworzonych przez specjalistów Fiata Auto.

Realizację programu Autonomy w Polsce rozpoczęto w ubiegłym roku. Przygotowania dotyczyły uzyskania homologacji dla modeli z wyposażeniem dla osób niepełnosprawnych, stworzenia sieci sprzedaży opartej na istniejących już punktach dealerskich dostępnych dla osób z ograniczeniem ruchowym oraz uruchomienia pierwszego w tej części Europy, Centrum Mobilności. Koordynacją realizacji programu Autonomy w Polsce zajmuje się Maria Kuropatwa-Madalińska z dykcji handlowej Fiat Auto Poland w Warszawie.

W pierwszym roku wdrażania programu Autonomy w naszym kraju rozpoczął działalność



Carlo Poggi i Jerzy Karwowski podczas uroczystej inauguracji ośrodka

ośrodek mobilności w Centrum Kształcenia i Rehabilitacji Inwalidów w Konstancinie Jeziornej k. Warszawy.

Podczas inauguracji 3 grudnia, w Międzynarodowym Dniu Osób Niepełnosprawnych, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland, Carlo Poggi, przekazał symulator dyrektorowi Centrum Rehabilitacji Jerzemu Karwow-

skiemu. W uroczystym otwarciu pierwszego ośrodka mobilności uczestniczyli również przedstawiciele organizacji osób niepełnosprawnych, instytucji publicznych oraz dziennikarze.

W następnym numerze opublikujemy rozmowę z Marią Kuropatwą – Madalińską, na temat programu Autonomy i jego realizacji w roku bieżącym. ■

Wartość ludzkiego z

Strajki lekarzy i dyskusja nad wprowadzaną reformą ochrony zdrowia położyły kres złudzeniom. Z choroby nie wyprowadzają nas pełniący służbę lekarze. Powracamy do zdrowia kupując usługi medyczne

Aleksander Surdej

Zdrowie ludzi może się pogarszać lub poprawiać pod wpływem czynników nie mających nic wspólnego z liczbą lekarzy, pielęgniarek czy łóżek szpitalnych. Potwierdzenia tej prawdy nie trzeba szukać daleko: przez 4 lata po 1989 roku w Polsce malała przeciętna długość życia. Stres związany ze skalą za-

ustrojowej, a ludzie poprawili styl życia i dietę.

W największym stopniu jakość ta zależy od postępu wiedzy i techniki medycznej. Umożliwiająca wykrywanie chorób we wczesnych stadiach diagnostyka wymaga nowoczesnego sprzętu. Sprzęt ten jest jednak bardzo drogi. Idzie więc o to, ażeby decyzyje o zakupie i sposobie użyt-

cym pacjentom. Nie jest to sprawa prosta, gdyż lekarze mają olbrzymią przewagę nad pacjentami. To oni wiedzą jakim testom poddać pacjenta, aby wykluczyć lub potwierdzić występowanie danej choroby. Lekarze, potrzebnie lub niepotrzebnie zwiększają liczbę zalecanych badań, powiększając koszty, które ponosi państwo, pacjent lub jego ubezpieczyciel. To dlatego zakłady ubezpieczeniowe bardzo starannie badają ubezpieczonych lub unikają ubezpieczania tych, którzy są nosicielami chorób wymagających długiego i kosztownego leczenia.

Wydawać by się mogło, że prawo do korzystania z usług medycznych ma każdy obywatel. Tak jest jednak tylko w krajach, gdzie istnieje państwowy system ochrony zdrowia. Przykłady Stanów Zjednoczonych i Republiki Południowej Afryki pokazują, że sprawy ochrony zdrowia mogą być pozostawione indywidualnej decyzji każdego obywatela.

Gdy – tak jak w wymienionych krajach – nie istnieje państwowy, finansowany z podatków lub odrębnej przymusowej składki, system ochrony zdrowia, finansowe ograniczenia dostępu do usług medycznych dotyczą najbardziej ludzi starych i biednych.

Aż do połowy lat 1960-tych



chodzących przeobrażeń zabijał nie gorzej niż złośliwy rak. Od połowy lat 1990-tych odnotowywano natomiast poprawę tego wskaźnika, zmalał bowiem stres towarzyszący transformacji

kowania drogiej aparatury były podporządkowane potrzebom tych, którzy płacą za usługi: państwowej administracji ochrony zdrowia, zakładom ubezpieczeniowym czy bezpośrednio płacą-

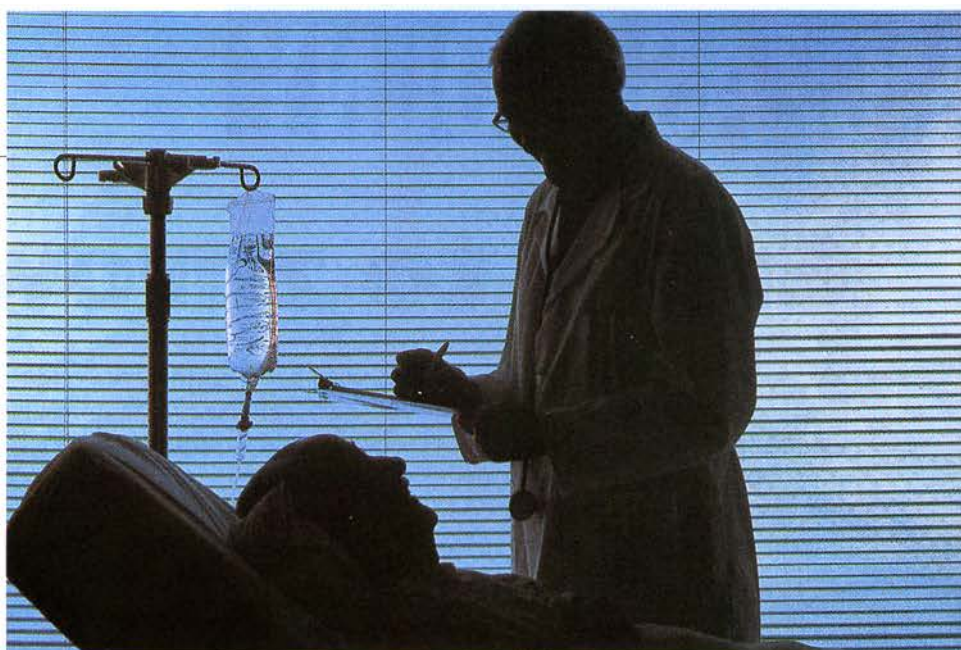
drowia

w Stanach Zjednoczonych opieka medyczna nad ludźmi starymi i biednymi (lub wyłącznie biednymi) była pozostawiona instytucjom charytatywnym. Od czasów prezydenta Johnsona sprawą tą zajęło się państwo wprowadzając specjalne programy pomocy medycznej, z której korzystać mogą tylko ci, którzy spełniają surowe kryteria materialne.

Niektórzy polscy reformatorzy chcieliby sprywatyzować ochronę zdrowia zarówno po stronie podaży, czyli jednostek świadczących usługi, jak i popytu, czyli tego, kto płaci za otrzymywane przez pacjenta usługi. Warto jednakże uzmysłowić sobie, że będą wtedy konieczne uzupełniające programy opieki zdrowotnej, które nawet z Stanach Zjednoczonych sprawiają, że państwo płaci 40% całkowitych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo na ochronę zdrowia.

Nigdzie ochrona zdrowia nie jest pozostawiona wyłącznie rynkowi i swobodnym decyzjom jednostek. Nawet w takich krajach jak Kanada czy Szwajcaria, 84 – 90% wydatków na ochronę zdrowia finansowanych jest z publicznych składek. Państwo więc „wymusza” na nas solidarność z ludźmi chronicznie chorymi, starymi czy biednymi.

Nieusuwalne uwikłanie państwa sprawia, że ministerstwo zdrowia lub inne jednostki publiczne (np. Kasy Chorych) mu-



szą decydować gdzie i na co kierować środki. W pośredni sposób decydują więc czyje życie będzie ratowane i przedłużane. W wielu krajach podstawą takich decyzji jest wyliczenie wartości ludzkiego życia. Wprawdzie nikt nie kwestionuje tego, że życie ludzkie jest wartością bezcenną, lecz fakt, że ograniczone fundusze publiczne mogą być wydane, na przykład, na szczepienia ochronne dzieci, a nie np. na raka płuc, sprawia, że wyliczyć można ile istnień ludzkich ocali dany sposób rozdysponowania funduszy. Każdy ekonomista skalkuluje wtedy jaki jest koszt ocalenia jednego żywota lub „wartość życia”, a fundusze zaleci wydatkować tak, aby ratować statystyczne jedno życie przy użyciu najmniejszych możliwych środków.

Ekonomiści muszą wtrącić swoje trzy grosze w sprawy reform ochrony zdrowia, gdyż pochłania ona rosnącą część dochodu narodowego we wszystkich krajach rozwiniętych. Wszelkie rekordy biją Stany Zjednoczone, gdzie na ochronę zdrowia jest przeznaczany co

szósty dolar. Następne miejsca przypadają Kanadzie (co dziesiąty dolar) i Francji (co jedenasty frank). Jednakże fakt, że w Stanach Zjednoczonych na głowę mieszkańca wydaje się na ochronę zdrowia dwa razy więcej niż w Australii nie oznacza, że Amerykanie są dwa razy bardziej zdrowi niż Australijczycy. Ponieważ pomiędzy tymi dwoma krajami nie ma większych różnic w ilości zgonów wśród niemowląt, zgonów wywołanych atakiem serca czy udarem, a ich mieszkańcy żyją równie długo, sądzić można, że Amerykanie drożej płacą za swoje zdrowie.

Warto pamiętać, że cały świat boryka się z problemem inflacji kosztów ochrony zdrowia. Dopóki zaś nikt nie dostarczy wyraźnego dowodu na to, że podniesienie składki na ubezpieczenie zdrowotne z obecnych 7% do postulowanych 10-11% przyniesie poprawę jakości i poszerzenie zakresu otrzymywanych usług, trzymajmy się kupieckiej zasady: „po co kupować coś drożej, jeżeli można kupić taniej”. ■

Grunt to zdrowie

Któż z nas – wcześniej czy później – nie narzekał na ból w plecach. Wielu osobom sprawiają kłopot nawet proste czynności dnia codziennego, np. zawiązywanie

nie ważna jest gimnastyka oddechowa i relaksacyjna, umożliwiająca rozruszanie wszystkich stawów“.

Podstawą uczestnictwa w zajęciach jest skierowanie od specjalisty neurologa z Przychodni Zakładowej. Badanie lekarskie może bowiem wykluczyć uprawianie gimnastyki. W stanach ostrego bólu, np. rwy kulszowej, gimnastyka zalecana jest dopiero po ustąpieniu dolegliwości. Lekarz określa także

Nie zawsze zdajemy bowiem sobie sprawę, że wykonywane przez nas w domu ćwiczenia nie są odpowiednie dla danego schorzenia kręgosłupa. Tym bardziej, że w rehabilitacji, podobnie jak w innych dziedzinach nauki, pojawiają się coraz nowsze metody terapii.

„U osób uprawiających regularnie ćwiczenia, często dolegliwości bólowe ustępują całkowicie“ – dodaje prowadząca zajęcia. Niestety, nie następuje to szybko. Niemożliwe jest bowiem szybkie odbudowanie kręgosłupa, przeciążanego np. przez 20 lat. W rehabilitacji, w odróżnieniu od innych dziedzin, ważna jest cierpliwość i wytrwałość“.

Szkoda tylko, że o efektach ćwiczeń rehabilitacyjnych nie chcieli mówić sami uczestnicy

butów czy też dłuższe stanie. Podobne dolegliwości odczuwają osoby wykonujące pracę zawodową w pozycji siedzącej, a także spędzające w domu wiele godzin przy komputerze. Ból oznacza, że daje znać o sobie kręgosłup. Ulgę może przynieść tylko gimnastyka.

W Bielsku-Białej, przy Centrum Rekreacji i Kultury, od ponad roku działa sekcja rehabilitacji. Pracownicy Fiat Auto Poland cierpiący na różnego rodzaju schorzenia kręgosłupa, dwa razy w tygodniu ćwiczą pod okiem fachowca.

„W trakcie zajęć staramy się wzmocnić przede wszystkim mięśnie brzucha i grzbietu – mówi fizykoterapeutka Sylwia Fokt-Przybyła. Obudowuje się w ten sposób gorset mięśniowy, który ochrania kręgosłup. Rów-

rodzaj schorzenia kręgosłupa, umożliwiając prowadzącej zajęcia przygotowanie indywidualnego zestawu ćwiczeń, odpowiedniego dla danej choroby.



Instruktaż eliminuje ponadto niepoprawne, wręcz szkodzące zdrowiu uprawianie gimnastyki.

zajęć. Czyżby pokutowało przekonanie, że troska o zdrowie jest sprawą wstydliwą?

Dania z kurczaka

Ma białe i delikatne mięso. Można go podawać na zimno i na gorąco. Smakowicie przyrządzony, zadowoli gusta domowników i gości. Dziś proponujemy potrawy z kurczaka.

Ryż z kurczakiem i cukinią

250 g ryżu, 400 g filetów z kurczaka, 200 g cukini, 1 cebula, 3/4 litra rosółu, 50 g masła, 1/2 szklanki białego wytrawnego wina, natka pietruszki, 2 łyżki startego parmezanu.

Warzywa i kurczaka pokroić w kostkę. Cebulę podsmażyć na 30 g masła; nie dopuścić do zarumienienia. Dodać pokrojonego kurczaka i podsmażyć, wrzucić cukinię i również chwilę podsmażyć. Następnie dodać ryż, zalać winem, wymieszać. Po odparowaniu wina gotować jeszcze przez około 20 minut dolewając stopniowo rosół. Zdjąć rondel z ognia, dodać resztę masła, parmezan i natkę pietruszki. Wymieszać i podawać natychmiast po przygotowaniu.



Kurczak z folii

2-3 udka kurczaka, sok z cytryny, 3-4 łyżki oliwy z oliwek, 2 ząbki czosnku, 1 cebula, tymianek, estragon, sól, pieprz, ostra papryka.

W misce wymieszać sok z cytryny, oliwę, rozgnieciony czosnek, pokrojoną cebulę, zioła, sól, pieprz i paprykę. Zalewę nasmarować udka i odstawić na noc do lodówki. Następnego dnia przygotować kawałki folii aluminiowej, na każdy ułożyć udko, podlać zalewę i zawinąć folią. Tak przygotowanego kurczaka ułożyć na blaszce, włożyć do nagrzanego piekarnika i piec ok. 35 min. w temperaturze 250°C.

Salatka z kurczaka

40 dag filetów kurczaka,
1 puszka białej fasolki,
2 pomarańcze, 2 jabłka,
majonez, natka pietruszki,
sok z cytryny,
sól, cukier, pieprz.

Filety z kurczaka usmażyć, ostudzić i pokroić w kostkę.
W kostkę pokroić również obrane pomarańcze i jabłka. Dodać majonez oraz natkę pietruszki. Przyprawić solą, pieprzem, cukrem i sokiem z cytryny.
Dokładnie wymieszać.

Młodym Czytelnikom licząc, że znają książkę i film.

Bądźmy kozakami

„Był to dziwny rok, w którym rozmaite znaki na niebie i ziemi zwiastowały jakoweś klęski i nadzwyczajne zdarzenia”

Jacek Albiński

Pierwsza połowa wieku XVII w Europie Środkowo-Wschodniej to walka o dominację pomiędzy **Rosją i Rzeczpospolitą**. W tej rywalizacji pośrednio brali udział również Tatarzy i Turcy. Ci pierwsi zamieszkali Krym i jego okolice nad Morzem Czarnym zwane Chanatem Krymskim, Turcy tworzyli Imperium Ottomańskie, rozciągające się od Azji Mniejszej po dzisiejsze Balkany.

W czwartym i piątym dziesięcioleciu XVII wieku Rosji zaczęło grozić niebezpieczeństwo ze strony Chanatu Krymskiego. Rywalizacja z Polską ustąpiła miejsca próbom zawiązania z nami sojuszu. Elekcyjnym królem Polski był Władysław IV Waza, panujący w latach 1632-1648. Pamiętamy go z okresu, kiedy próbował budować polską flotę i uczynić z naszego kraju mocarstwo morskie. Ale Władysław IV miał również plany wojny z Turcją. Interesy Rosji były zatem zbieżne z planami polskiego króla, ponieważ Turcy i Tatarzy byli potencjalnym wspólnym zagrożeniem dla obu rywali. Sojusz ten niestety nie był zbyt trwały. Tymczasem nadszedł już rok 1648.

Kozacy

Zaporoże to kraina za porożami, skalnymi progami Dniepru, na południe od jego dolnego biegu.

Początki Kozaczyzny sięgają XV wieku. Pojawiło się wtedy wielu zbiegów z Wielkiego Księstwa Litewskiego, uciekających przed feudalnym uciskiem. Uchodzili w stepy, właśnie na Zaporoże. Organizowali się w celach samoobrony przed napadami tatarskimi, a potem sami zaczęli atakować, głównie Turków i Tatarów.



Zbaraż jakim go widział Chmielnicki... i dzisiaj



W XVI wieku stali się barwną pod względem socjalnym i etnicznym społecznością, zupełnie nie mieszczącą się w ówczesnej feudalnej rzeczywistości. Militarny charakter tej społeczności był dla Polski równie niekorzystny, co niebezpieczny.

Polacy i Kozacy

W drugiej połowie XVI wieku po przyłączeniu Ukrainy do Polski, kwestia kozacka stała się jednym z głównych problemów państwowych Rzeczypospolitej. Przyczyniły się do tego, z jednej strony – błędna polityka polska wobec Kozaczyzny w dziedzinie społecznej, narodowościowej i religijnej, z drugiej – nieliczenie się Kozaków z inte-

z historii



resami Polski, widoczne w samowolnie podejmowanych łupieżczych wyprawach na Krym i do Turcji. Konflikt ów doprowadził pod koniec XVI w. na Ukrainie do licznych powstań przeciwko Polsce. Pierwsza ich seria trwała od roku 1591 do 1638. Kozacy ponieśli klęskę.

Próby administracyjnego opanowania problemu kozackiego podejmowali Zygmunt August i Batory. Kozacy rejestrowi mieli być lojalni wobec Polski.

Chmielnicki i wojna

Bohdan Chmielnicki był jednym z najbardziej lojalnych wobec Rzeczypospolitej przywódców kozackich, a później największym wodzem i mężem stanu w dziejach Ukrainy. Uznawany jest za jedną z najwybitniejszych postaci w historii powszechnej XVII wieku.

Honor kozaczy, temperament i zmysł polityczny łączą się w jego postaci prawie perfekcyjnie. Źródła historyczne zgodnie potwierdzają, że rywalizacja o kobietę, o której niekiedy mówi się jako o „pięknym Helenie z kresów”, z podstarościm czehryńskim Danielem Czaplińskim, wzbudziła w Chmielnickim nieufność do Polaków. Tym bardziej uzasadnioną, że podstarości, jako zarządca dóbr Konięcpolskiego, wykorzystywał swoją pozycję i szykanował Kozaka.

Chmielnicki, wytrawny polityk, zapewnił sobie pomoc Tatarów krymskich i wiosną 1648 roku, wojska tatarsko-kozackie ruszyły w głąb Rzeczypospolitej.

Pierwszą krwawą bitwę nad Żółtymi Wodami (dopływ Dniepru), poprzedziło dwutygodniowe oblężenie Polaków i zakończyło się pogromem przedniej straży wojsk polskich. 26 maja 1648 roku wojska Chmielnickiego i Tuhaj-beja zmiażdżyły główną armię koronną pod Korsuniem. Do niewoli dostali się hetmani koronni Potocki i Kalinowski. Chaos państwowy, wywołany śmiercią króla Władysława IV, spotęgowany wewnętrzną wojną, spłótnął się na Ukrainie z krwawymi walka-

mi z wycofującymi się zza Dniepru wojskami Jeremiego Wiśniowieckiego.

„Jarema” był polskim prawosławnym magnatem (1612-1651), który przeszedł na katolicyzm. Na kolonizacji Zaporozża dorobił się ogromnej ziemskiej fortuny. Zdecydowany zwolennik opcji wojennej w konfrontacji z Kozakami. Dowodził obroną Zbaraża, ale największą sławę przyniosła mu szarża polskiej jazdy pod Beresteczkiem.

Wojna i Chmielnicki

Walki w tej fazie wojny odznaczały się wyjątkowym okrucieństwem z obu stron. Bitwa pod Piławcami 23 września 1648 roku skończyła się sromotną klęską wojsk koronnych. Chmielnicki miał otwartą drogę do Rzeczypospolitej. Podeszedł pod Lwów, Zamość, a nawet Brześć Litewski. Jednak wybór Jana Kazimierza na króla polskiego, zapoczątkował pertraktacje, których najważniejszym momentem były rokowania w Perejasławiu, w lutym roku 1649. Zapamiętajmy nazwiska dwóch polskich ówczesnych polityków, wyróżniających się trzeźwością oceny sytuacji: wojewoda Adam Kisiel oraz kanclerz Jerzy Ossoliński. Dzięki nim udało się zawrzeć rozejm. Jednak w maju 1649 roku, 15-tysięczna armia polska została otoczona w Zbarażu przez kilkakrotnie przewyższającą ją siły kozacko-tatarskie. Polacy bronili się ponad miesiąc. Twierdzą uratowano i ocalono polską załogę tylko dzięki przytomności umysłu Ossolińskiego, który po prostu przekupił chana tatarskiego i w ten sposób nakłonił go do odstąpienia od oblężenia i zaniechania walki przeciwko Polakom. Chmielnicki zrezygnował. Wojna jednak rozgorzała na nowo. W bitwie pod Beresteczkiem (28 — 30. VI 1651), wojska polskie pokonały armię Chmielnickiego. Nie zrezygnował on jednak z walki przeciwko Rzeczypospolitej. Zwrócił się ku Rosji i przyjął carski protektorat. Zmarł w roku 1657. A ponad sto lat później caryca Katarzyna Wielka pogodziła adwersarzy, włączając Ukrainę i Polskę do Imperium Rosyjskiego. ■

Smak włoskiej literatury

Ulubionym włoskim autorem naszych wydawców jest Umberto Eco. Minęły już co prawda czasy, kiedy jego powieści – przede wszystkim *Imię róży* – zajmowały czołowe miejsca na listach bestsellerów książkowych. Umberto Eco zastąpili Wiliam Wharton i Paulo Coelho, ale ci którzy pamiętają finezję *Zapisków na pudełku od zapalek*, z satysfakcją pochylą się nad najnowszą książką Eco zatytułowaną *Pięć pism moralnych* (Znak, Kraków 1999, cena 16,20).

Tak poważny tytuł kryje przemyślenia na wiele nurtujących zarówno autora jak i czytelników wątpliwości: na temat wojny, korzeni i konsekwencji faszyzmu, roli prasy, zmian czekających nas w nadchodzącym tysiącleciu i wreszcie na temat wiary w Boga, bądź jej braku. *Pięć pism moralnych* Umberto

Eco, to najkrócej rzecz ujmując lektura dla wszystkich, którzy lubią trudne pytania i nie szukają wyłącznie łatwych odpowiedzi.

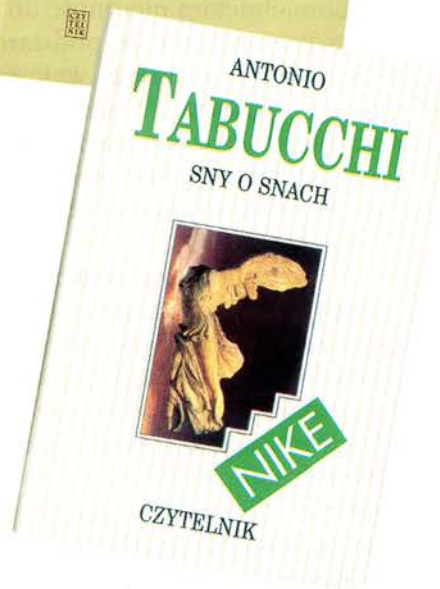
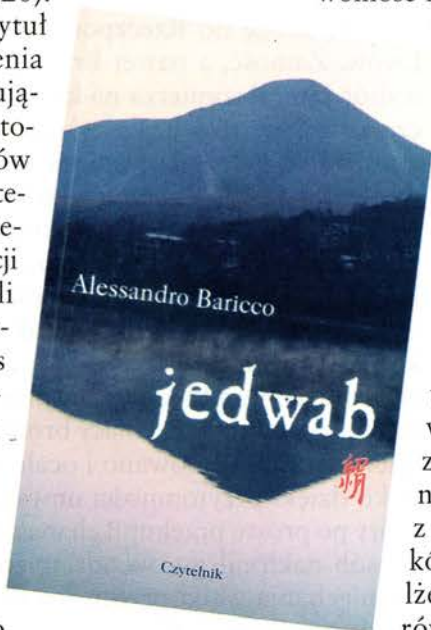
Kto zasmakuje w pismach Eco winien również przeczytać *Historia Europy w XIX wieku* (Czytelnik, Warszawa 1998, cena

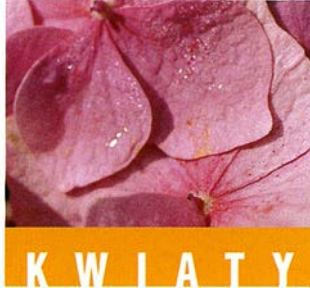
23,10) Benedetto Croce, filozofa, historyka, krytyka literackiego i polityka. I to w dodatku takiego polityka, który w 1946 roku odmówił przyjęcia godności prezydenta (!) i wystawił kandydaturę przyjaciela Enrico de Nicola, a ten – nie powinienem nawet tego dodawać – został wybrany. Idee zawarte w *Historii Europy* w większości realizują się dopiero dzisiaj. Owe idee, to wiara w proces jednoczenia się kontynentu, odrzucenie nacjonalizmów i przekonanie, iż fundamentem Europy jest wolność i tolerancja. Benedetto Croce –

notabene teść Gustawa Herlinga-Grudzińskiego – to niewątpliwie jeden z największych humanistów X wieku, postać, którą we włoskich kręgach intelektualnych, wspomina się z szacunkiem graniczącym często z kultem. Czytelników literatury nieco lżejszej zachęcam również do lektury mikropowieści Alles-

sandro Baricco pod tytułem *Jedwab* (Czytelnik, Warszawa 1998, cena 4,00). Historia handlarza jedwabnikami podróżującego aż do Japonii w celu pozyskania właściwego źródła dostaw, jest metaforą losu ludzkiego. Nie-

pokój, znaki zapytania dotyczące własnej egzystencji, także przeznaczenia, wreszcie też historia miłosna opisana w egzotycznej scenerii, oto atuty powieści, której sukces w wielu europejskich krajach zastanawia, wydawałoby się, wszytkowiedzących krytyków literackich.





Wielkanocne drzewka

Oprócz Umberto Eco, Mario Puzo czy Alessandro Baricco należałoby wymienić jeszcze przynajmniej kilku autorów cieszących się powodzeniem w Polsce.

Antonio Tabucchi i jego *Sny o snach* (Czytelnik, Warszawa 1997 cena 17,20). Trzy znakomite opowiadania z pogranicza jawy i snu. *Sny* to czwarta przetłumaczona na język polski książka Tabucchiego. Spodoba się ona przede wszystkim tym, „którzy śpią źle”. Akcja toczy się w Indiach, Portugalii i w wielu innych miejscach, które wcześniej czy później my także – przynajmniej w snach – odwiedzimy, tak jak Owidiusz, Goya, Caravaggio i Freud. Pod jednym warunkiem – musimy dużo czytać i – być może w konsekwencji – spać niespokojnie.

Lista wymienionych tu pisarzy włoskich nie wyczerpuje wszystkich przekładów z tego języka. Nie stanowi też pełnego opisu najciekawszych ostatnich dokonań literatury włoskiej. Zawiedzionych – czy może – nie do końca usatysfakcjonowanych, spytam wprost: jak wielu znacie pisarzy koreańskich i jakie tytuły z kręgu tamtejszej literatury jesteście w stanie wymienić?

Książki można kupić w księgarni POD GLOBUSEM, Kraków, ul. Długa 1 lub w księgarni ODEON, Warszawa, ul. Hoża 19.

Księgarnie prowadzą też sprzedaż wysyłkową.



W Polsce wierzbowe baze są symbolem życia budzącego się po zimie. Z wierzbowych gałązek przygotowuje się palmy na Niedzielę Palmową i kompozycje zdobiące wielkanocne stoły. Od zeszłego roku w naszych sklepach pojawiły się miniaturowe wierzby w doniczkach, przeznaczone do dekoracji mieszkań. Być może staną się one równie charakterystyczne jak choinki w okresie Bożego Narodzenia.

Drzewka powstają w wyniku szczepienia popularnej wierzby iwy na wierzbie krzewiastej. W rezultacie niższe rośliny (specjalnie przygotowane na święta)

mają 30 - 50 cm wysokości, wyższe 50 - 80 cm. Ich cena waha się w granicach 15 - 25 zł. Takie wielkanocne drzewko można uprawiać przez długie lata w ogródku lub na balkonie i co roku wносить na święta do domu, tym bardziej, że pień takiej miniatuarki nie wydłuża się, lecz grubieje.

Pielęgnowanie wierzby nie jest zbyt kłopotliwe. Kiedy kwiatostany (baze) opadną, ale jeszcze nie ma liści, gałęzie krótko przycinamy, zostawiając tylko kilka pąków u ich nasady. Dzięki temu roślina uzyska ładny pokrój, a w następnym roku obficie zakwitnie (kotki tworzą się tylko na gałązkach jednorocznych). Po podcięciu wierzba zaczyna intensywnie wypuszczać nowe pędy oraz liście i wtedy potrzebuje dużo światła, więc wyносimy ją na zewnątrz (w kwietniu lub maju), dołujemy wraz z doniczką lub sadzimy do gruntu. Mimo, że wierzby nie są zbyt wymagające, trzeba dbać, by stale miały pod dostatkiem wody, szczególnie w czasie upałów. Wiosną zasilamy je niedużą dawką nawozu (najlepiej wolno działającego). Jeśli odpowiednio zaopieczymy się o nasze drzewko, będzie ono ozdobą świąt wielkanocnych przez wiele lat.

Materiał pochodzi z miesięcznika „Kwiatnik” Wydawnictwa Prószyński i S-ka

Skaza na urodzie

Nikom nie trzeba tłumaczyć, ile znaczy dla młodego człowieka wygląd zewnętrzny. Czasem jedna krostka może zmienić los. Wiedząc o tym, postaram się wyjaśnić, czym właściwie jest trądzik pospolity i jak mu zaradzić

lek. med. specj. dermatolog Teresa Lesińska

Prawie każdy dorosły miał w młodości pewne objawy tego schorzenia zwanego również trądzikiem młodzieńczym. Występuje on w okresie dojrzewania płciowego i dotyczy 15 % populacji ludzkiej. Już na rok przed pierwszymi objawami dojrzalości, widoczna jest zmiana wyglądu skóry. Do podstawowych czynników odgrywających rolę w powstawaniu trądzika należy:

- nadmierne rogowacenie przymieszkowe w okolicy przewodów wyprowadzających gruczołów łojowych;
- zwiększona produkcja łoju, zależna od stymulacji hormonalnej.

Jeśli te dwa czynniki są wybitnie nasilone, można domyślać się uwarunkowania genetycznego – któryś z rodziców w młodości także chorował na trądzik.

Pod wpływem działania hormonów androgenowych dochodzi do przerostu gruczołów łojowych. Dodatkowym, niezmiernie ważnym czynnikiem sprzyjającym powstawaniu trądzika, są bakterie i grzyby chorobotwórcze, powodujące rozwój miejscowego stanu zapalnego. Stąd też się biorą dolegliwości bólo-

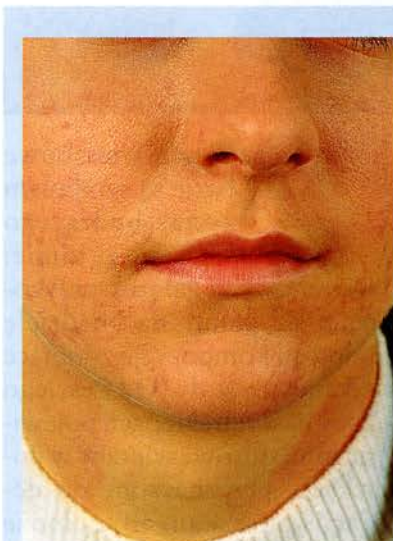
we. Nie bez znaczenia są czynniki zewnętrzne, wśród nich – substancje chemiczne, np. leki, kosmetyki, czynniki zawodowe.

Do tych ostatnich należą smary, oleje, emulsje obecne w powietrzu i na stanowisku pracy w hali produkcyjnej. Osadzając się na skórze i na ubraniu ochronnym, powodują ciągłe drażnienie. Dlatego objawy trą-

dzika mogą dotyczyć także okolicy skóry na udach, w miejscu przylegania spodni.

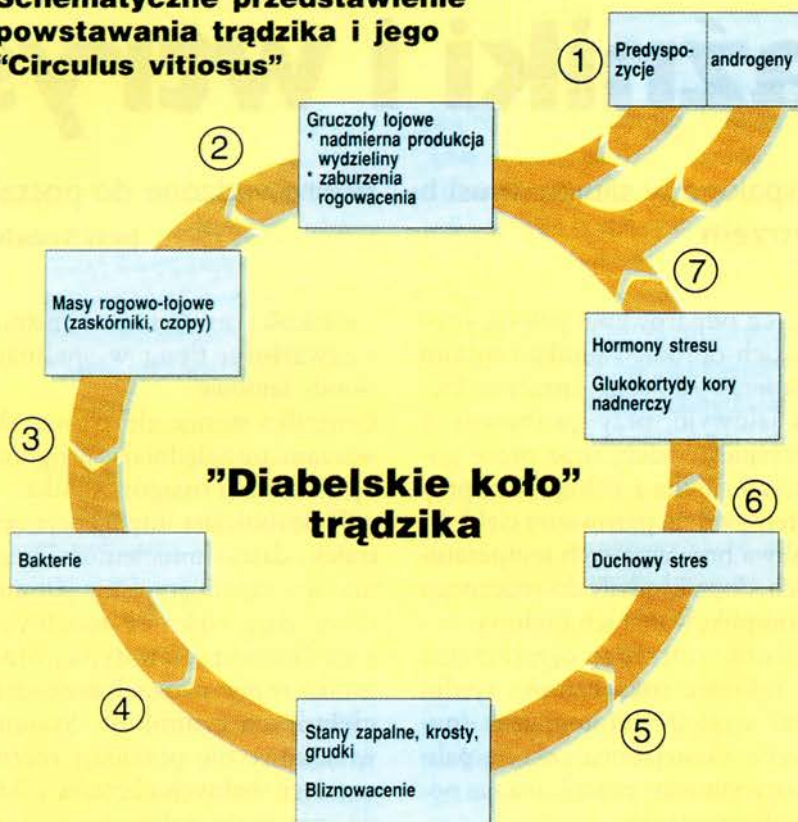
Zanim jednak będzie potrzebny dermatolog, możemy pomóc sobie sami.

Pierwszą radą jest zalecenie starannego mycia skóry rano i wieczorem oraz dodatkowo w ciągu dnia, jeśli dojdzie do zabrudzenia skóry w pracy lub spocenia po wysiłku fizycznym. Do mycia można używać zwykłego mydła toaletowego lub środków kosmetycznych takich jak tonik antybakteryjny bezalkoholowy lub emulsję do mycia twarzy. Środki kosmetyczne nie powinny być używane w nadmiarze, ponieważ nadmierne przesuszenie skóry pozbawia ją naturalnego płaszcza ochronnego i łatwiej dochodzi do rozwoju bakterii chorobotwórczych. Łagodny trądzik powinien ustępować po zastosowaniu się do tego zalecenia. Jeśli to nie wystarczy, powinno się stosować środki przeciwtrądzikowe dostępne w aptece bez recepty typu Oxy, Clerasil, maseczki oczyszczające oraz pić zioła bratka. Pewne znaczenie ma też dieta z ograniczeniem słodczy i ostrych przypraw oraz higieniczny, regularny tryb życia.



**Nadmiar
środków
kosmetycznych,
pozbawia skórę
naturalnego płaszcza
ochronnego**

Schematyczne przedstawienie powstawania trądzika i jego "Circulus vitiosus"



1. Androgeny (męskie hormony płciowe) stymulują gruczoły łojowe; predyspozycja (dziedziczny typ skóry), decydują o tym, jak silnie reagują gruczoły łojowe na nadmierną produkcję wydzieliny.
2. Nadprodukcja wydzieliny i wzmożone złuszczenie komórek zrogowaciałych powoduje powstawanie w ujściach gruczołów łojowych mas rogowo-łojowych (zaskórniki, czopy łojowe).
3. We wnętrzu mas rogowo-łojowych mogą rozmnażać się bakterie.
4. Łój oraz produkty jego przemiany wywołują stany zapalne (krosty). Zwłaszcza grudki goją się, pozostawiając poważne bliznowacenie.
5. Zeszepeczony wygląd sprawia, że pacjent z trądzikiem przeżywa stresy.
6. Kora nadnerczy wydziela hormony stresu (glukokortykoidy).
7. Hormony stresu wzmagają działanie androgenów na gruczoły łojowe. Diabelski krąg zamyka się.



Trądzik może trwać przez kilka lat, ale systematyczne leczenie nie pozostawi po nim żadnych śladów

Trzeba unikać zadymionych pomieszczeń, spać sześć do ośmiu godzin na dobę.

Czasem wszystkie te rady nie wystarczają. Na twarzy i na plecach ciągle pojawiają się nowe krosty i bolesne, czerwone guzy. Trzeba wiedzieć, że choć trądzik jest stanem fizjologicznym i może trwać przez kilka lat, to systematyczne leczenie gwarantuje, że choroba nie pozostawi brzydkich śladów.

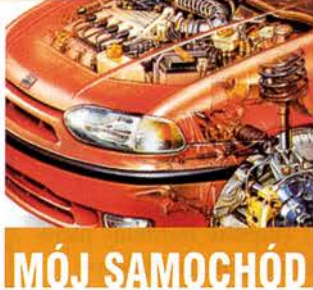
Leczenie dermatologiczne jest dostosowywane do każdego typu trądzika i do każdego pacjenta inne. W ciężkich postaciach zachodzi konieczność stosowania kuracji antybiotykowej czasem przez kilka miesięcy. Do wyboru są też środki zmniejszające łojotok przez bezpośrednie działanie na receptory w gruczołach

łojowych i leki hormonalne, skuteczne zwłaszcza u kobiet. Czasem leczenie musi trwać przez kilka lat. Zaniechanie leczenia może spowodować nawrót choroby i powstanie trwałych śladów. W takich przypadkach, do zniwelowania blizn (jeśli już są) może być konieczny zabieg pilingu wykonywany przez doświadczonego specjalistę.

Pamiętajmy:

Trądzik jest częstym problemem u młodzieży i trzeba wiedzieć, że im wcześniej jest odpowiednio leczony, tym lepszy uzyskuje się efekt.

Wśród licznych środków przeciwtrądzikowych na pewno znajdziesz coś dla Ciebie. Nie trzeba się zrażać niepowodzeniami. To przejdzie z wiekiem.



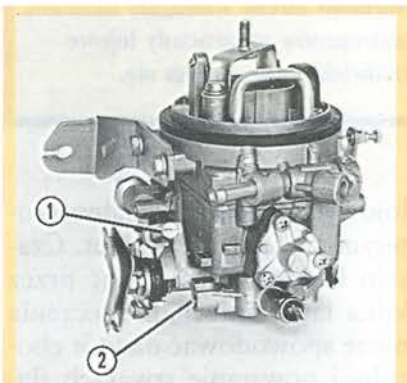
Gaźniki i wtrysk

Ciekie paliwo, zanim zostanie spalone w silniku, musi być doprowadzone do postaci gazowej i wymieszane z powietrzem

Jerzy Szabelski

Do wytworzenia mieszanki gazowej paliwa z powietrzem dla niskowrzących paliw ciekłych, używane są ciągle urządzenia zwane gaźnikami.

Klasyczna konstrukcja gaźnika obejmuje komorę z pływakiem i zaworem odcinającym, określającym poziom paliwa ciekłego w gaźniku oraz szereg kanałów, studzienek, gardzieli, dysz, rozpylaczy, zaworków, przepustnic, siłowników i urządzeń regulacyjnych.



Rys. 1 Gaźnik

1- śruba regulacji położenia /otwarcia/ przepustnicy dla wolnych obrotów biegu jałowego

2- śruba regulacji składu mieszanki dla wolnych obrotów biegu jałowego

nych mających za zadanie dostarczenie do silnika w całym zakresie jego obrotów gazowej mieszanki paliwo-powietrznej o wymaganym składzie stechiometrycznym, tj. w proporcji około 14,8 kg powietrza na 1 kg paliwa.

Wymagania stawiane gaźnikom, gwarantujące rozruch i pracę zarówno zimnego silnika przy niskich temperaturach zmniejsza-

jących odparowanie paliwa, przy niskich obrotach silnika i niskim ciśnieniu ssania, jak i pracę na biegu jałowym, przy gwałtownych przyspieszeniach, oraz pracę gorącego silnika z pełną mocą przy intensywnym parowaniu ciekłego paliwa przy wyższych temperaturach, doprowadziły do znacznego skomplikowania ich budowy.

Coraz ostrzejsze ograniczenia w zakresie toksyczności spalin oraz względy ekonomiczne (potrzeba zmniejszenia zużycia paliwa) wymusiły poszukiwania nowych rozwiązań.

Z pomocą przyszła elektronika.

W silnikach z gaźnikiem „siłą napędową” działania gaźnika jest podciśnienie ssania w kolektorze ssącym, które zależnie od warunków pracy silnika i położenia /otwarcia/ przepustnicy powietrza, umożliwia zasysanie odpowiedniej ilości paliwa z równoczesnym odparowaniem i dyfuzją cząstek gazu i powietrza.

W silnikach z wtryskiem, dawki płynnego paliwa wtryskiwane są do kolektora ssącego w ilości, fazie i czasie trwania wynikającym z decyzji podejmowanych przez elektroniczną centralkę sterującą układem wtrysku i zapłonu.

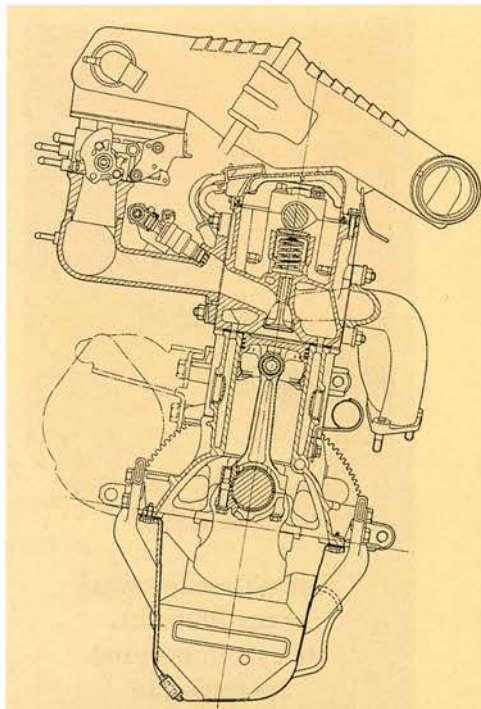
W oparciu o informacje otrzymywane z czujników:

- prędkości obrotowej silnika
- położenia tłoków
- temperatury płynu chłodzącego silnik
- temperatury zasysanego powietrza
- ciśnienia zasysanego powietrza

- wielkości otwarcia przepustnicy
- zawartości tlenu w spalinach /sondy lambda/.

Centralka steruje elektrowtryskiwaczami uwzględniając programy optymalizacji osiągnięć silnika.

Elektroniczna inteligencja centralek, dzięki umiejętności uczenia się i zapamiętywania parametrów, daje również możliwość sygnalizowanej, awaryjnej pracy silnika w przypadkach uszkodzeń niektórych czujników. Systemy wtryskowe nie posiadają ręcznej regulacji wolnych obrotów i składu mieszanki paliwowo-powietrznej, jak to przy gaźnikach. Obroty i skład mieszanki ustala centralka sterująca.



Rys. 2 Przekrój poprzeczny silnika z wtryskiem MPI

iwacze

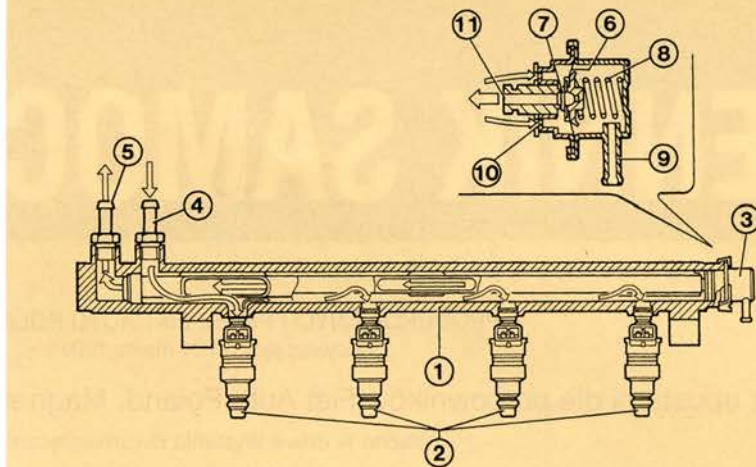
Spotykamy tu dwa zasadnicze systemy wtryskowe:

System SPI /SINGLE POINT INJECTION/ - wtrysk jednopunktowy stosowany w silnikach mniejszej mocy i pojemności, posiadający 1 elektrowtryskiwacz w zespole wtryskowym, z którego - będące pod ciśnieniem - wtrysnięte paliwo dostaje się do rozprzeczających kanałów ssących i następnie do poszczególnych cylindrów silnika.

System MPI /MULTI POINT INJECTION/ - wtrysk wielopunktowy, stosowany w silnikach większej mocy i pojemności, posiadający kolektor zasilający elektrowtryskiwacze, z których będące pod ciśnieniem wtrysnięte paliwo dostaje się do kanałów ssących poszczególnych cylindrów tuż przed zaworami ssącymi silnika.

Wady i niedomagania gaźników to:

- wysoki stopień skomplikowania konstrukcji;
- zużywanie się elementów mechanizmów;
- wahania poziomu paliwa;
- trudności w uruchomieniu zimnego silnika;
- potrzeba stosowania „ssania”
- „zalewanie świec”;
- nieszczelności, pocenie się i szronienie;
- rozkalibrowywanie się otworów dysz;
- zatykanie się otworów dysz;
- zasysanie „lewego” powietrza;
- wahania składu stechiometrycznego mieszanki paliwowo-powietrznej;
- wysoki poziom toksyczności produktów spalania;
- praktycznie niemożliwe stosowanie katalizatora.



Rys. 3 Kolektor paliwa z elektrowtryskiwaczami i regulatorem ciśnienia paliwa

- 1- kolektor paliwa
- 2- elektrowtryskiwacze
- 3- regulator ciśnienia
- 4- króciec przewodu zasilającego paliwa
- 5- króciec przewodu powrotnego paliwa
- 6- membrana

- 7- zawór ciśnieniowy
- 8- sprężyna regulacyjna
- 9- króciec podciśnienia
- 10- wlot paliwa
- 11- wylot paliwa

Zalety systemów wtryskowych to:

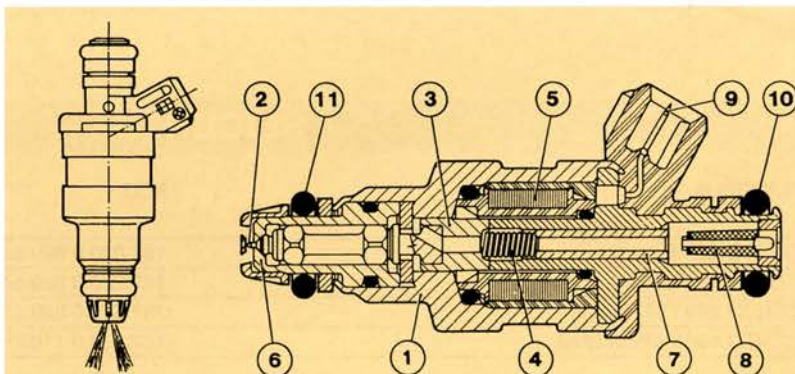
- możliwość stosowania elektronicznych centralek sterujących dokładną regulacją składu mieszanki paliwowo-powietrznej w całym zakresie pracy silnika;
- większy stopień napełniania cylindrów, gdyż nie występują opory przepływu powietrza przez

duktów spalania;

- możliwość stosowania katalizatora;
- wysoka niezawodność działania
- możliwość stosowania diagnostyki elektronicznej.

Do wad i niedomagań wtryskiwaczy należą:

- wrażliwość na zanieczyszczenia paliwa



Rys. 4 Elektrowtryskiwacz

- 1- korpus
- 2- iglica
- 3- rdzeń magnetyczny
- 4- sprężyna
- 5- uzwojenie elektromagnesu

- 6- końcówka elektrowtryskiwacza
- 7- popychacz sprężynowy
- 8- filtr paliwa
- 9- złącze konektorowe
- 10, 11- gumowe pierścienie uszczelniające

gardziel gaźnika - w rezultacie większa moc silnika;

- możliwość stosowania wyższego stopnia sprężania bez obaw o spalanie detonacyjne;
- niski poziom toksyczności pro-

duktów spalania;

- zużycie /kroplenie w położeniu zamkniętym/;
- zatarcie /zawieszenie/ - możliwe na skutek zanieczyszczeń;
- zwarcie lub przerwa w uzwojeniu.

CENNIK SAMOCHODÓW

PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A.

obowiązujący od 01 marca 1999 r.

Ceny z upustami dla pracowników Fiat Auto Poland, Magneti Marelli Poland i Teksid Poland

Ważne w chwili wydania dwumiesięcznika

FIAT 126

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
FIAT 126 650 elx TOWN /STD/	126.026.6 650 ccm; 2-drzwiowy	11.173,25
FIAT 126 650 elx TOWN /SX/	126.626.6 650 ccm; 2-drzwiowy	12.762,75
FIAT 126 650 elx TOWN /STD/ dla niepełnosprawnych	126.027.6 650 ccm; 2-drzwiowy	12.435,50
FIAT 126 650 elx TOWN /SX/ dla niepełnosprawnych	126.627.6 650 ccm; 2-drzwiowy	13.744,50

LISTA DOPLAT

FIAT 126

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 44,88 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 53,30 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 241,23 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 29,92 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 263,67

FIAT 126 - dla osób niepełnosprawnych

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 41,14 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 48,62 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 212,25 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 27,12 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 228,14

SEICENTO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SEICENTO 899 S	187.030.0 899 ccm; 3-drzwiowy	21.458,25
SEICENTO 899 SX	187.230.0 899 ccm; 3-drzwiowy	23.749,00
SEICENTO 899 CITYMATIC	187.530.0 899 ccm; 3-drzwiowy	23.749,00
SEICENTO 1108 SPORTING	187.450.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	27.395,50

LISTA DOPLAT

SEICENTO

009 - ABS zł 2.739,55 • 025 - Klimatyzacja zł 3.337,95* • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 364,65 • 030 - Szyby atermiczne dla wers. 030 zł 201,03 • 082 Przystosowanie pod radio zł 238,43 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 177,65*** • 108 - Felgi aluminiowe zł 1.005,13 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 1.374,45 • 123 - Klucz elektroniczny dla wers. 030 zł 247,78 • 141 - Opony poszerzone zł 43,95 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 138,38 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 238,43 • 210 - Lakier metalizowany zł 495,55 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.552,55* • 213 - Autoalarm zł 1.178,10 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 411,40** • 264 - Bezwładnościowe tylne pasy bezpieczeństwa zł 126,23 • 313 - Autoradio zł 1.084,60 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 785,40 • 399 - Dach otwierany elektrycznie - długi zł 1.767,15 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.215,50** • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.178,10 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.178,10 • 751 - Pakiet Linia ABARTH zł 2.244,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 247,78

* -wyłącznie do wersji SPORTING

** -wyłącznie do wersji SX i CITYMATIC

*** -wyłącznie dla wersji VAN

UNO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
UNO 1,0 ie BASE FIRE USA STD	158.903.2 1000 ccm; 3-drzwiowy	22.907,50
UNO 1,0 ie S SUPER FIRE USA	158.905.2 1000 ccm; 5-drzwiowy	24.403,50
UNO 1,0 ie CLIP STD	158.913.2 1000 ccm; 3-drzwiowy	21.944,45
UNO 1,0 ie S CLIP	158.925.2 1000 ccm; 5-drzwiowy	22.898,15
UNO 1,4 ie S SUPER USA	158.952.2 1372 ccm; 5-drzwiowy	24.871,00
UNO 1,7 DIESEL	158.954.2 1697 ccm; 5-drzwiowy	26.432,45

LISTA DOPLAT

UNO

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.038,75 • 210 - Lakier metalizowany zł 570,35 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych + elektryczna blokada drzwi zł 925,65 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 3.693,25 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 5.264,05 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.655,85

PUNTO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
PUNTO 55 SOLE STD	176.621.1 1108 ccm; 3-drzwiowy	27.863,00
PUNTO 55 SOLE STD	176.641.1 1108 ccm; 5-drzwiowy	28.985,00
PUNTO 60 STILE STD	176.661.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	31.042,00
PUNTO 60 STILE STD	176.681.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	32.164,00
PUNTO 85 STILE STD	176.637.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	35.436,50
PUNTO 85 STILE STD	176.657.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	36.558,50

LISTA DOPLAT

PUNTO

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.057,45 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 3.711,95 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 5.413,65 • 009 - ABS zł 3.431,45 • 014 - Wspomaganie układu kierowniczego zł 1.421,20 • 025 - Klimatyzacja zł 4.478,65 • 063 - Regulowany układ kierownicy + reg. siedz. kierow. mechanicznie zł 430,10 • 082 - Przystosowanie do montażu radia zł 626,45 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 561,00 • 141 - Opony zwiększone zł 210,38 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 654,50 • 210 - Lakier metalizowany zł 813,45 • 213 - Autoalarm zł 1.505,35 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 1.533,40 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.870,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb drzwi przednich + zamek centralny zł 991,10 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.411,85 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.411,85

SIENA, PALIO WEEKEND

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SIENA 75 1,2 EL	178.674.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	27.863,00
SIENA 75 1,2 HL	178.694.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	30.247,25
SIENA 100 1,6 HL	178.656.1 1580 ccm; 4-drzwiowy	34.034,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	178.974.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	30.761,50
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	178.994.1 1243 ccm; 5-drzwiowy	33.145,75
PALIO WEEKEND 1,6 HL	178.956.1 1600 ccm; 5-drzwiowy	36.932,50

LISTA DOPLAT

SIENA, PALIO WEEKEND 1,4

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.057,45 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 3.711,95 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 5.413,65 • 009 - ABS zł 3.150,95 • 011 - Kierownica regulowana zł 294,53 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.290,30 • 025 - Klimatyzacja zł 4.104,65 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 570,35 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 589,05 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 294,53 • 108 - Koła ze stopu zł 804,10 • 117 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 336,60 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 542,30 • 210 - Lakier metalizowany zł 794,75 • 218 - Elektryczne lusterka boczne zł 589,05 • 334 - Elem. deski rozdziel. z imitacji drzewa zł 495,55 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi+ centralny zamek zł 953,70 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy + napinacze pasów bezp. zł 1.290,30 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.290,30 • 507 - Wbudowane radio (6 głośników) zł 1.383,80 • 626 - Siedzenie kierowcy regulowane mechanicznie zł 107,53

BRAVO, BRAVA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
BRAVO 1,4 SX STD	182.134.0 1400 ccm; 3-drzwiowy	37.493,50
BRAVO 1,6 SX STD	182.136.0 1600 ccm; 3-drzwiowy	41.420,50
BRAVO 1,6 SX STD	182.166.0 1600 ccm; 3-drzwiowy	41.420,50
BRAVO 1,8 GT STD	182.238.0 1800 ccm; 3-drzwiowy	46.282,50
BRAVO 80 16V SX STD	182.613.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	36.558,50
BRAVO 100 16V HSX STD	182.626.1 1581 ccm; 3-drzwiowy	39.457,00
BRAVO 115 16V ELX STD	182.628.1 1747 ccm; 3-drzwiowy	45.815,00
BRAVA 1,4 S STD	182.054.0 1400 ccm; 5-drzwiowy	35.623,50
BRAVA 1,9 TD 75 SX STD	182.150.0 1900 ccm; 5-drzwiowy	40.953,00
BRAVA 1,4 SX STD	182.154.0 1400 ccm; 5-drzwiowy	37.026,00
BRAVA 1,6 SX STD	182.156.0 1600 ccm; 5-drzwiowy	40.953,00
BRAVA 1,6 SX STD	182.176.0 1600 ccm; 5-drzwiowy	40.953,00
BRAVA 1,8 ELX STD	182.658.0 1800 ccm; 5-drzwiowy	45.815,00
BRAVA 80 16V SX STD	182.713.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	36.091,00
BRAVA 100 16V SX STD	182.716.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	38.802,50
BRAVA 100 16V HSX STD	182.756.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	43.010,00
BRAVA 115 16V ELX STD	182.768.1 1747 ccm; 5-drzwiowy	45.347,50

LISTA DOPLAT

BRAVO, BRAVA

008 - Zdalne sterowanie zamykaniem drzwi zł 374,00 • 009 - ABS zł 3.272,50 • 025 - Klimatyzacja zł 4.207,50 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. + podgrzew. zł 280,50 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 617,10 • 164 - Zagłówki siedzeń tylnych + siedzenia tylne dzielone zł 677,88 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 677,88 • 210 - Lakier metalizowany zł 944,35 • 213 - Autoalarm zł 1.449,25 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.318,80 • 414 - Autoradio „Hight” zł 944,35 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.028,50 • 505 - Air Bag boczny zł 1028,50 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgielne zł 972,40 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. zł 944,35

MAREA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
MAREA 80 SX B	185.120.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	42.262,00
MAREA 100 1,6 SX	185.122.0 1581 ccm; 4-drzwiowy	46.282,50
MAREA 115 1,8 ELX	185.133.0 1747 ccm; 4-drzwiowy	50.490,00
MAREA WEEKEND 80 1,6 SX	185.620.0 1242 ccm; 5-drzwiowy	44.412,50
MAREA WEEKEND 100 1,6 SX	185.621.0 1581 ccm; 5-drzwiowy	48.433,00
MAREA WEEKEND 115 1,8 ELX	185.545.0 1747 ccm; 5-drzwiowy	52.640,50

LISTA DOPLAT

MAREA

008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem drzwi zł 392,70 • 009 - ABS zł 3.571,70 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 654,50 • 025 - Klimatyzacja zł 4.843,30 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 631,13 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 631,13 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.075,25 • 140 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.207,50 • 164 - Zagiłki siedzeń tylnych + siedzenia tylne dzielone zł 738,65 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 719,95 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.084,60 • 213 - Autoalarm zł 1.430,55 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.477,75 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.365,10 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.411,85 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.028,50 • 906 - Ogrzewanie automatyczne zł 1.056,55

Powyższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

SAMOCCHODY DOSTAWCZE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SCUDO FURGONE 1,9 D EL	222.230.0 1868 ccm; d 10q furgone	58.905,00
SCUDO VETRATO 1,9 DS EL	222.430.0 1869 ccm; d furg. vetrato	60.494,50
SCUDO COMBI 1,6 Bz EL	222.562.0 1580 ccm; 5 d combi	65.169,50
SCUDO COMBI 1,9 TD EL	222.597.0 1905 ccm; 5 d combi	70.873,00

LISTA DOPLAT

SCUDO

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 392,70 • 009 - ABS zł 5.133,15 • 025 - Klimatyzacja zł 4.628,25 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 654,50 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 467,50 • 030 - Szyby atomizacyjne zł 617,10 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone zł 1.168,75 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 514,25 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 420,75 • 199 - Wymowana ścianka dzieląca zł 514,25 • 210 - Lakier metalizowany zł 617,10 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny zamek zł 1.262,25 • 452 - Przednie siedzenia podgrzewane zł 374,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.496,00 • 522 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych zł 1.309,00 • 950 - Regulowane pojedyncze siedzenie pasażera zł 187,00

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
UNO 1,4 - VAN STD	258.022.2 1372 ccm; 3-drzwiowy	23.375,00

LISTA DOPLAT

UNO VAN

209 - Zwiększona powierzchnia pod ładunek zł 710,60 • 642 - Boczne szyby przyciemnione zł 74,80 • 782 - Akumulator o zwiększonej mocy - 55 Ah zł 130,90

SAMOCCHODY DOSTAWCZE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SEICENTO VAN	287.930.0 899 ccm; 3-drzwiowy	21.084,25

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
DUCATO 10 q. 1,9 DS Furgone	230.109.0 1905 ccm d	60.681,50
DUCATO 10 q. 1,9 DS Furgone	230.119.0 1905 ccm d	63.486,50
DUCATO 10 q. 1,9 TDS Furgone	230.149.0 1905 ccm td	70.031,50
DUCATO 10 q. 2,8 TDI Panorama	230.560.0 2800 ccm td	80.410,00
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.100.0 2800 ccm d	67.320,00
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.110.0 2800 ccm d	70.125,00
DUCATO 14 q. 2,0 B2 Ambulans	231.193.0 2000 ccm bz	69.096,50
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.610.0 2800 ccm d	72.930,00
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.620.0 2800 ccm d	75.735,00
DUCATO 14 q. 2,8 TDS Furgone	231.640.0 2800 ccm td	79.475,00
DUCATO 14 q. 2,8 TDS Furgone	231.650.0 2800 ccm td	82.280,00
DUCATO Maxi 2,8 DS Cabinato	232.420.0 2800 ccm d	65.543,50
DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato	232.450.0 2800 ccm td	72.088,50
DUCATO Maxi 2,8 DS Furgone	232.610.0 2800 ccm d	76.670,00
DUCATO Maxi 2,8 DS Furgone	232.620.0 2800 ccm d	79.662,00
DUCATO Maxi 2,8 TDS Furgone	232.650.0 2800 ccm td	86.207,00
DUCATO Maxi 2,8 D Cabinato	232.820.0 2800 ccm d	68.722,50
DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato	232.850.0 2800 ccm td	75.267,50

LISTA DOPLAT

DUCATO

016 - Antyskid zł 5.899,85 • 025 - Klimatyzacja zł 5.329,50 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 495,55 • 030 - Szyby atermiczne zł 617,10 • 041 - Dwa lusterka elektrycznie regulowane z podgrzewaniem zł 776,05 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 570,35 • 102 - Wycieraczki reflektorów zł 617,10 • 114 - Wspomaganie układu kierowniczego zł 2.047,65 • 141 - Opony zwiększone zł 355,30 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 598,40 • 200 - Dodatkowy ogrzewacz zł 682,55 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.047,20 • 281 - Specjalna blokada pasów bezpieczeństwa zł 757,35 • 306 - Lusterko elektrycznie regulowane z ogrzewaniem i zwiększonym ramieniem zł 776,05 • 403 - ABS zł 5.899,85 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek zł 1.449,25 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzewane zł 205,70 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane zł 1.430,55 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości + wspornik zł 514,25 • 650 - Tachometr zł 2.431,00 • 747 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich zł 158,95 • 940 - Tłumik z katalizatorem utleniającym zł 1.337,05 • 985 - Urządzenie do ograniczenia głośności zł 411,40 • 997 - Podwyższony dach zł 3.328,60

Powyższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.



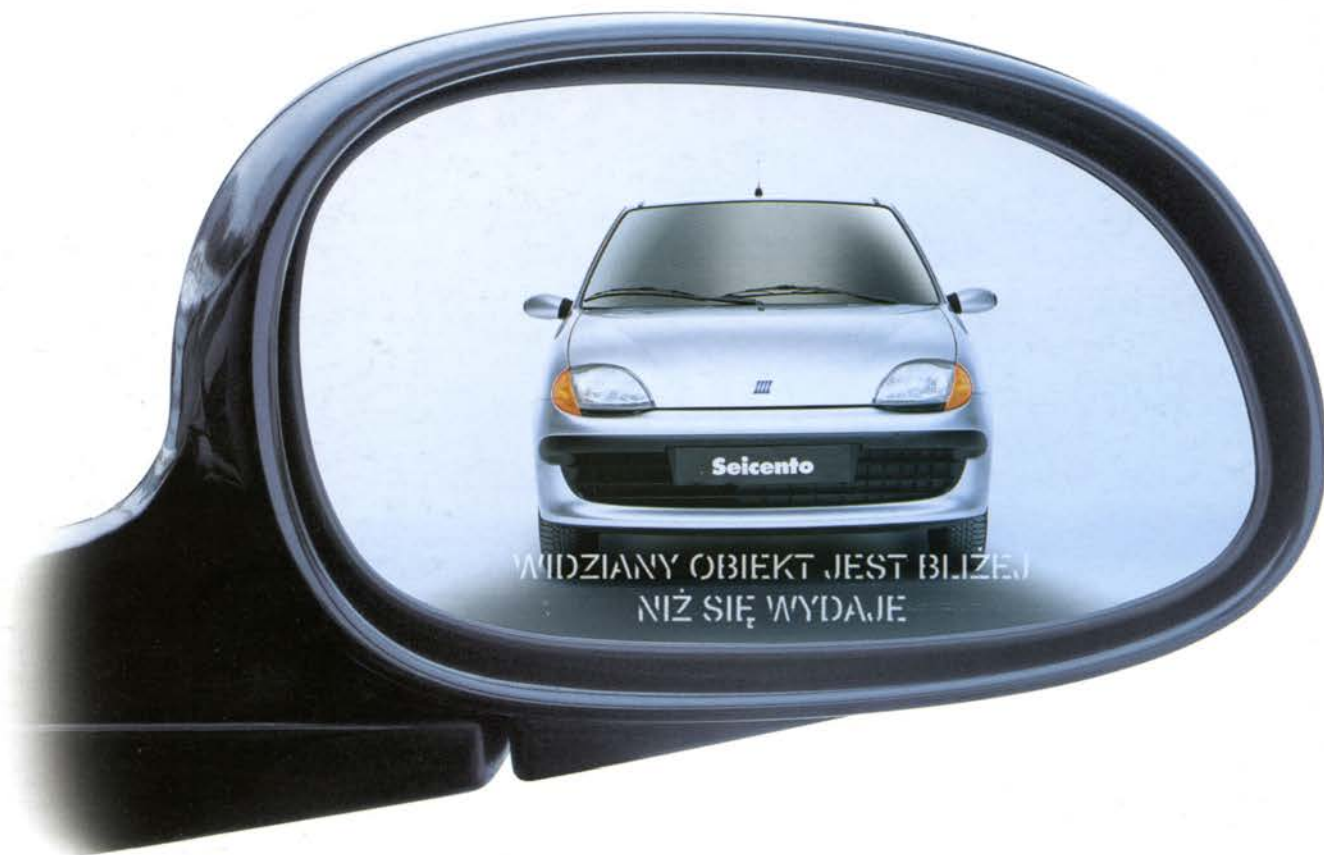
SELENIA
MOTOR OIL

TWÓJ SILNIK TO LUBI



FL POLAND Sp. z o.o.

31-010 KRAKÓW • RYNEK GŁÓWNY 27 • TEL. 012/4230990, FAX 012/4230978 • www.flpoland.pl



...i tak realny jak stopa kredytu 9,9% wraz z pakietem AC/OC/NW za 3%!

Obiekt Twoich pragnień, który widzisz w lusterku, jest bliżej Ciebie dzięki naszej niezwykle ofercie kredytowej.

Stopa procentowa kredytu wynosi jedynie **9,9%**. Na dodatek to Ty decydujesz, jak długo chcesz go spłacać - od 13 do 60 miesięcy. Wpłacasz tylko 10% wartości samochodu i odjeżdżasz, zapewniając sobie bezpieczną

przyszłość. Co więcej, otrzymujesz pakiet ubezpieczeniowy **AC/OC/NW za 3%**.

Jadąc swoim nowym Fiatem Seicento[®] ze wzmocnieniami bocznymi drzwi, kontrolowaną strefą zgniotu, poduszkami powietrznymi dla kierowcy i pasażera oraz ABS[®], patrzysz na świat z zupełnie innej perspektywy.

Fiat Seicento w cenie już od 22 950 zł.

^{*} w opjei

^{**} 8 lat gwarancji na perforację nadwozia

Przy zakupie Fiata Seicento na kredyt stałe miesięczne raty już od 243 zł.

(60-miesięczny okres kredytowania, 50% wpłata własna Klienta dla wersji S)

Infolinia 0 800 19 19 19



Fiat Bank Polska S.A.

INICJATYWA DEALERÓW FIATA.

