C Z E R W I E C 2 0 1 3

Fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW FIAT I FIAT INDUSTRIAL

LUDZIE / PRODUKT / AKTUALNOŚCI / CZAS WOLNY

Jubileuszowy kombajn z CNH Polska

MILIONOWA PIĘĆSETKA i 5 MILIONOWY SILNIK SDE

Czasopismo pracowników spółek koncernów Fiat i Fiat Industrial w Polsce • Rok XVII/2 • Numer 103 • Czerwiec 2013

GORĄCE OKAZJE W SALONACH FIATA

Szczegóły w salonach Fiata.
Zapraszamy!

www.fiat.pl

po prostu(a)more

Przykład reprezentatywny – cena samochodu 31 990 zł, wpłata własna 12 900 zł, opłata przygotowawcza 5% (finansowana w kredycie), okres kredytu 96 miesięcy, rata miesięczna 290,05 zł, oprocentowanie 7,69%, RRSO 10,51%, całkowita kwota kredytu 20 745,86 zł, całkowity koszt kredytu 7 100,06 zł, całkowita kwota do zapłaty przez konsumenta 27 845,92 zł (w tym finansowane ubezpieczenie Bezpieczny Kredyt Promo). Obowiązkowe zawarcie ubezpieczenia AC. Kredytodawca Fiat Bank Polska S.A. Panda – emisja CO_2: 95-125 g/km; zużycie paliwa cykl mieszany: 3,9-5,2 l/100 km. Punto – emisja CO_2: 98-133 g/km; zużycie paliwa cykl mieszany: 4,1-5,7 l/100 km. Informacje o recyklingu pojazdów, ich konstrukcji zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.fiat.pl/uslugi-posprzedazne/recykling-pojazdow

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 17/2
numer 103
czerwiec 2013

Wydawca
Fiat Polska Sp. z o.o.

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Redaktor Naczelny
Filippo Gallino

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Redakcja Satiz Poland Sp. z o.o.
Mirosława Malich

ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: redakcja@satiz.pl

Studio graficzne
Irena Nycz-Imielska
Maciej Feodorów

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 33 813 27 61
kolonko@satiz.pl

Opracowanie, łamanie i przygotowanie do druku
Satiz Poland, Bielsko-Biała

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
16.000 egz.

Oddano do druku:
29 maja 2013 r.

FIRMA

4 Wyniki Grupy Fiat i Fiat Industrail za 2012 rok
10 Jubileuszowy kombajn CNH Polska
12 CRF: samochód w epoce krzemu
16 **System City Brake Control**
20 **Dyrektor handlowy FAP Marek Kisz ocenia rynek polski**
24 Fiat w Brazylii
32 **Ofensywa Comau**
41 Newsy

LUDZIE

45 **Wywiad z Czesławem Langiem**
66 Fiat to my

PRODUKT

7 **Dwa nowe 105-konne silniki Fiata 500L**
30 **Milion Fiatów 500**
35 Pięć milionów silników MultiJet

AKTUALNOŚCI

36 eComau i projekty badawczo-rozwojowe
38 **Bieg Fiata**

CZAS WOLNY

56 Książki
58 **Nowości**
60 **Kuchnia**

50
Danie specjalne
Galopem do lata

Fiat coraz bardziej „światowy”

W ubiegłym roku Grupa wyprodukowała 4,2 mln samochodów i osiągnęła rekordowe wyniki. Zgromadzenie akcjonariuszy zatwierdziło nowy plan strategiczny, który stawia na marki premium i kluczowe modele Fiata.

„Pragnę podziękować 215 tysiącom pracowników Fiata i Chryslera pracującym na całym świecie za ich zaangażowanie w 2012 roku i za to, co robią na rzecz przyszłości naszej Grupy”. Tak zakończył swe przemówienie Sergio Marchionne, dyrektor pełnomocny Grupy Fiat-Chrysler, na odbywającym się 9 kwietnia w Lingotto Zgromadzeniu akcjonariuszy, podczas którego zatwierdzono bilans za rok ubiegły. Pierwszy, w którym wspólnie uwzględniono wyniki Fiata i Chryslera. A liczby: 84 mld euro przychodów świadczą o tym, że był on również najlepszy w całej historii przedsiębiorstwa. Poza tym, osiągnięto wszystkie cele ustalone na początku roku, a nawet je przekroczono.

Cele finansowe wyznaczone na 2013 rok przewidują przychody w kwocie od 88 do 92 mld euro i zysk z zarządzania

zwyczajnego między 4 a 4,5 mld. Uważając za słuszne utrzymanie wysokiego poziomu płynności finansowej, Zarząd zdecydował nie przydzielać dywidend.
Prezes John Elkann w przypadającą w tym roku 10 rocznicę śmierci wspominał Giovanniego Agnelli, który przez lata kierował Fiatem. Następnie wrócił do spraw firmy: „Stawiając na nasze marki premium – powiedział – i podnosząc wartość gamy modeli, które zostały docenione przez rynek (jak Panda i 500), zamierzamy wykorzystać nasze mocne strony, by nasza pozycja była mocna w każdym zakątku świata. Mamy technologie, tradycję, styl i przede wszystkim ludzi".
Po omówieniu wyników wszystkich marek na poszczególnych rynkach Marchionne zwrócił uwagę na to, jak Fiat zmienił się w ciągu ostatnich lat. Jeszcze w 2004 roku firma fakturowała 27 miliardów, z czego 92% przychodów uzyskiwano w Europie, obecnie fakturacja jest trzykrotnie wyższa, a „wkład" Europy to niewiele ponad 20%. Niegdyś produkowano 1 milion i 800 tysięcy samochodów (będąc jedenastym producentem na świecie), a dziś, wspólnie z Chryslerem, zakłady opuszcza 4,2 mln egzemplarzy i firma jest siódma w klasyfikacji. „Obecnie Fiat – dodał Marchionne – jest firmą potrafiącą generować znaczne zyski, mimo strat związanych z markami masowej produkcji w Europie. Prawda jest taka, że w ciągu ostatnich dziewięciu lat staliśmy się grupą motoryzacyjną o zasięgu globalnym. Bezpieczeństwo finansowe, jakie mamy dzięki działalności pozaeuropejskiej, zwłaszcza w obu Amerykach, pozwoliło nam dotychczas utrzymać i ochronić naszą obecność w Europie. Ale region ten nie może być „dźwigany na czyichś barkach" w nieskończoność".

„Chcemy konkurować w wyższych i mniej zatłoczonych segmentach rynku"

Dyrektor pełnomocny Grupy omówił również strategiczny plan prezentowany już pod koniec października. „Jest to plan ambitny, który oceniłem jako coś „nie dla osób o słabych nerwach". Chcemy zrezygnować z walki związanej z markami masowej produkcji i zacząć konkurowanie w wyższej i mniej zatłoczonej części rynku. A tym samym lepiej wykorzystać bazę produkcyjną Grupy w Europie, aby rozwinąć nasze marki globalne – Alfę Romeo, Maserati i Jeepa – oraz modele kluczowe dla Fiata należące do rodziny 500 i Panda".
Realizacja tego planu pozwoli Fiatowi wykorzystać w pełni zdolność produkcyjną, jaką firma dysponuje na rynku marek masowej produkcji, i osiągnąć – do 2015/2016 roku – równy bilans również w Europie.

WYNIKI ZA PIERWSZY KWARTAŁ 2013

Fiat SpA

Podobnie jak w analogicznym okresie 2012 roku, do dealerów na całym świecie dostarczono ponad milion samochodów. Przychody, w kwocie 19,8 mld euro, spadły o 2% w ujęciu nominalnym. Niemniej przy równych kursach zmiany walut są one na tym samym poziomie co w roku ubiegłym, ponieważ wzrost na rynkach LATAM, APAC oraz w sektorze Marek luksusowych i sportowych niemal skompensował spadki w obszarach NAFTA i EMEA.
Wynik z zarządzania zwyczajnego wyniósł w tym kwartale 618 mln euro (806 w I kwartale 2012 r.). Spadek w skali rocznej wiąże się głównie z obniżeniem rezultatów o 200 mln euro w regionie NAFTA w związku z kosztami przemysłowymi oraz mniejszą sprzedażą, na którą wpływ miały uruchomienia nowej wersji modelu Jeep Grand Cherokee na 2014 rok i gamy 2013 modelu Ram Heavy Duty truck, a także prace przygotowawcze pod uruchomienie produkcji odnowionej wersji Jeepa Cherokee 2014. W strefie EMEA straty zmalały o około 25% w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, a wyniki w LATAM są zgodne z założeniami budżetowymi na 2013 rok w kwocie ponad 1 miliarda.
Zadłużenie przemysłowe netto wzrosło do 7,1 mld euro (6,5 mld euro pod koniec 2012 roku). Dostępne środki finansowe ogółem, obejmujące niewykorzystane linie kredytowe w kwocie 3 mld euro, wzrosły do 21,3 mld euro (20,8 mld euro pod koniec 2012 roku).
Mając na względzie wyniki z pierwszego kwartału, potwierdzono, że zostaną osiągnięte cele budżetowe przewidziane na 2013 rok.

Debiutujący na Salonie w Szanghaju model Ghibli będzie miał decydującą rolę w planie rozwoju marki Maserati. Będzie on produkowany w zakładzie w Grugliasco, a napędzać go będą turbodoładowane silniki 6V benzynowe lub diesle

Firma globalna **i „na czasie”**

Dzięki ostatecznej fuzji z CNH powstanie grupa multinarodowa zdolna konkurować z najlepszymi.

„Rok 2012 był ważny dla spółki Fiat Industrial zarówno pod względem wyników jak i uruchomienia historycznego procesu”, te słowa prezes Fiat Industrial, Sergio Marchionne, skierował do akcjonariuszy zebranych na Zgromadzeniu zwyczajnym w celu zatwierdzenia bilansu za ubiegły rok. Miało ono miejsce zaledwie kilka miesięcy przed Zgromadzeniem nadzwyczajnym, podczas którego zostanie zatwierdzona fuzja pomiędzy spółkami Fiat Industrial i CNH. Dzięki tej operacji powstanie nowa, choć całkowicie zintegrowana firma o zasięgu multinarodowym, która będzie mogła jeszcze lepiej konkurować z największymi światowymi potęgami w branży. W ciągu 2012 roku, przypomniał Marchionne, Fiat Industrial odnotował po raz kolejny wzrostowe wyniki, osiągając wszystkie wyznaczone wcześniej cele. Przychody wyniosły 25,8 mld euro, tj. więcej o 6,2% w porównaniu z rokiem poprzednim. Zysk z zarządzania zwyczajnego odnotował dwucyfrowy wzrost, sięgając liczby 2,1 mld. Marża od przychodów uległa poprawie, osiągając 8,1%, głównie za sprawą CNH i FPT Industrial. Zysk netto wyniósł 921 mln euro, więcej o 31% w porównaniu z 2011 r.

Do znacznego wzrostu przychodów CNH w 2012 r. (16,1 mld) przyczynił się zwłaszcza sektor maszyn rolniczych, w którym odnotowano 20% poprawę. Przychody z działalności związanej z maszynami budowlanymi uległy natomiast wzrostowi o 6%. Na ten rok przewiduje się stabilną sytuację na rynku lub niewielki wzrost. W tym kontekście CNH postanowił wzmocnić swą obecność globalną, budując trzy nowe zakłady w Chinach, a także powiększając fabrykę w Cordobie i uruchamiając nowe projekty w Indiach. Iveco w 2012 r. odnotowało przychody na poziomie 8,9 mld euro, co stanowi 6,7% spadek, z powodu zmniejszenia popytu w Europie i Ameryce Łacińskiej. W tym roku popyt powinien utrzymać się na stabilnym poziomie.

Pozytywnie rok zamknął również FPT Industrial. Mimo niższych przychodów zysk z zarządzania zwyczajnego wzrósł o 33%.

Jeśli chodzi o perspektywy, Fiat Industrial przewiduje poprawę celów na 2013 rok, a więc 5% wzrost przychodów i marżę z zarządzania zwyczajnego w przedziale od 8,3 do 8,5%. ■

FIAT INDUSTRIAL

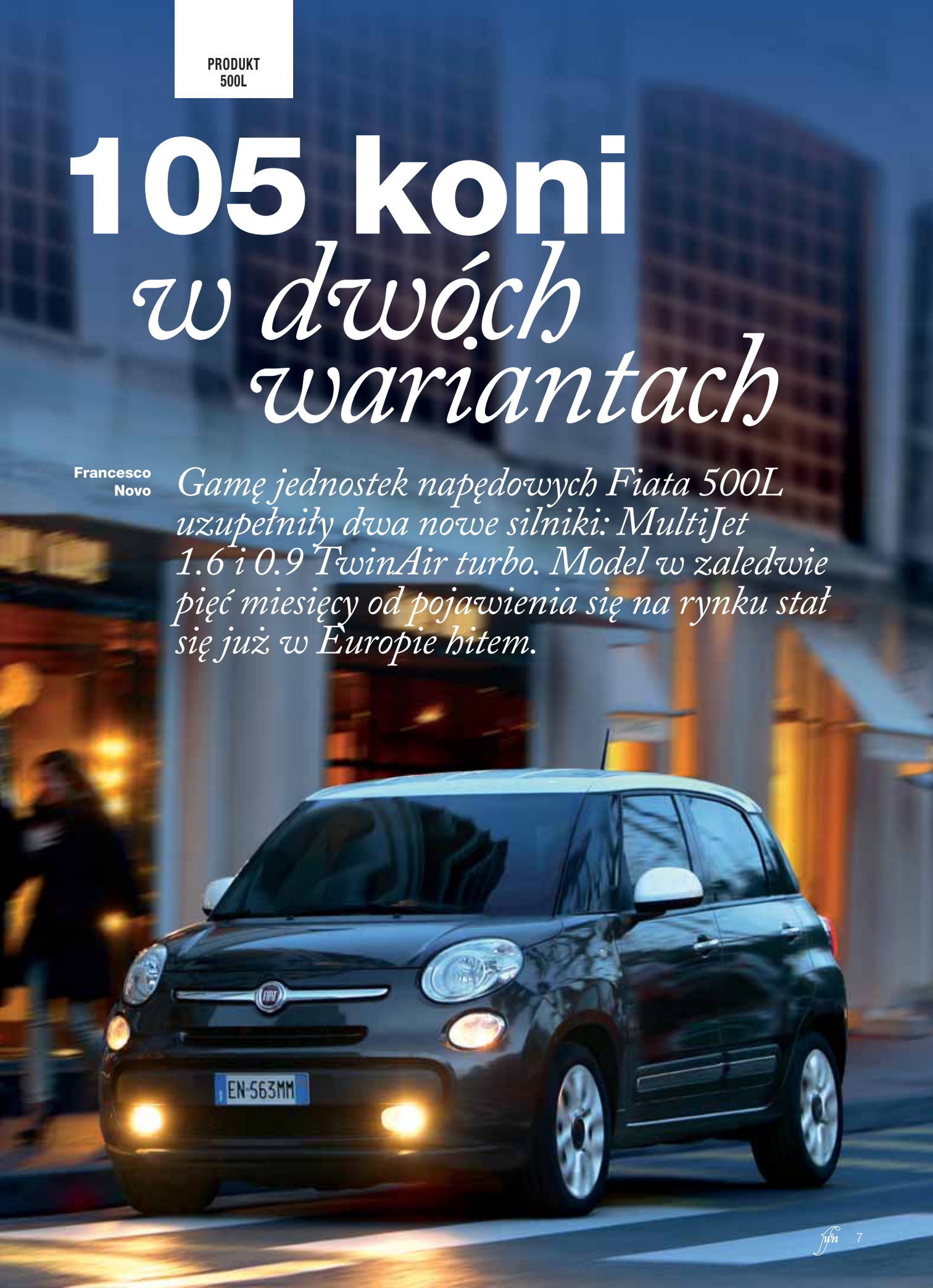
Wyniki za *pierwszy kwartał 2013*

Fiat Industrial odnotował przychody na poziomie 5,8 mld euro (jak w 2012 roku), dzięki wzrostom w sektorach Maszyn rolniczych (+8,3%) i Silników, które skompensowały trudniejszą sytuację rynku Maszyn budowlanych i Pojazdów użytkowych.
Grupa odnotowała zysk z zarządzania zwyczajnego w kwocie 408 mln euro, przy marży od przychodów na poziomie 7% (431 mln euro i marża 7,4% w pierwszym kwartale 2012 roku).
Maszyny rolnicze i budowlane (CNH) odnotowały przychody równe 3,8 mld euro, co daje wzrost o 0,7% względem I kwartału 2012 r.
Pojazdy użytkowe (Iveco) odnotowały przychody rzędu 1,8 mld euro, czyli mniej o 3,9% ze względu na spadek wolumenów związany ze słabą kondycją rynku w Europie. Do sieci dostarczono ogółem 27.121 pojazdów, przy czym sprzedaż lekkich aut ciężarówych spadła o 3,2%, średnich o 16,2%, a ciężkich o 5,9%.
Sektor Powertrain (FPT Industrial) uzyskał przychody na poziomie 740 mln euro, tj. więcej o 9,1%.

105 koni *w dwóch wariantach*

Francesco Novo

Gamę jednostek napędowych Fiata 500L uzupełniły dwa nowe silniki: MultiJet 1.6 i 0.9 TwinAir turbo. Model w zaledwie pięć miesięcy od pojawienia się na rynku stał się już w Europie hitem.



500L na Lazurowym Wybrzeżu. Model w kilka miesięcy od wprowadzenia na rynek stał się punktem odniesienia w swej klasie w Europie

O popularności Fiata 500L świadczą dane sprzedaży: niemal 40 tysięcy zamówień w ciągu pięciu miesięcy od wprowadzenia modelu na rynek. Teraz, dzięki dwóm nowym silnikom (1.6 MultiJet i 0.9 TwinAir Turbo, oba o mocy 105 koni mechanicznych), Fiat 500L stanowi jeszcze bardziej smakowity „kąsek". Cała gama obejmuje obecnie pięć silników. Dla samochodu, który na rynku europejskim „rośnie w oczach" (udział modelu w tej klasie samochodów w Europie wynosi już 14,8%), wzbogacenie się o nowe jednostki napędowe oznacza zdobycie jeszcze większej rzeszy kierowców. „Większy brat stylowej Pięćsetki – jak stwierdził Gianluca Italia, szef marki Fiat na obszarze EMEA podczas prezentacji prasowej w Cannes – może przyciągać kierowców z segmentu C lub niższych, ale też tych, którzy poszukują kompaktowego minivana, np. młode rodziny. A teraz, gdy gama silników poszerza się, samochód ten staje się jeszcze bardziej konkurencyjny". Ten model typu „city lounge" stanowi przepis Fiata na kryzys, gdyż wyznacza nowe zasady dla segmentu, w którym króluje samochód kompaktowy z zewnątrz, przestronny w środku, wszechstronny, zapewniający bezpieczeństwo (zdobył 5 gwiazdek w testach EuroNCAP), ekonomiczny, ekologiczny w eksploatacji i oferowany w dogodnej cenie. Wszystkie te cechy sprawiły, że model 500L pokonał prestiżowych konkurentów, zdobywając miano „Nowości Roku 2013", tytuł przyznany mu przez czasopismo Quattroruote. Wspólnym elementem wspomnianych wcześniej dwóch silników są konie: w liczbie 105. Pierwszy z nich to dwucylindrowy, benzynowy TwinAir o pojemności skokowej wynoszącej 900 cm^3. Drugim jest diesel o pojemności 1.6 l. Technologicznie obie jednostki napędowe są inne, ale oferują to, co najlepsze: osiągi i niezawodność.

TwinAir jest bardzo oszczędny (4.8 l/100 km w cyklu mieszanym) i emituje zaledwie 112 g CO_2 na kilometr. Parametry te sprawiają, że 500L TwinAir to samochód idealny do przemieszczania się w ruchu miejskim, dzięki któremu nie trzeba wydawać fortuny na paliwo. Nowy silnik z rodziny TwinAir łączy w sobie koncepcję „downsizingu" (zmniejszenie pojemności skokowej i masy), wyszukane technologie, takie jak wysokowydajnościowa turbosprężarka, połączenie kolektora wydechowego z głowicą cylindrów czy najnowszy system sterowania zaworami ssącymi MultiAir 2. A dla zaspokojenia potrzeb tych najbardziej nastawionych na niskie zużycie paliwa i dbałość o środowisko, 500L TwinAir może działać również w trybie ECO: generowany wówczas moment obrotowy jest ograniczany do 120 Nm, a moc do 98 koni, przez co zyskuje się maksimum sprawności i jeszcze niższe zużycie paliwa.

Z kolei żwawy, zapewniający doskonałe osiągi i bardziej „oszczędny" nowy MultiJet 105 KM

drugiej generacji pozwala na podróżowanie w mieście i poza nim. Samochód może osiągać prędkość maksymalną wynoszącą 181 km/h, a od zera do „setki” przyspiesza w zaledwie 11,3 s. Natomiast dla utrzymania go w dobrej formie serwis wystarczy odwiedzać co dwa lata lub co 35 tys. kilometrów.

Sercem jednostki 1.6 MultiJet jest system wtrysku Common Rail trzeciej generacji, który wykorzystuje innowacyjne wtryskiwacze potrafiące – dzięki wyrównoważonemu serwozaworowi hydraulicznemu – sterować z ogromną precyzją ilością oleju napędowego dopływającego do komory spalania. W połączeniu z manualną, 6-biegową skrzynią biegów, silnik ten dysponuje licznymi sposobami na ograniczenie zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń. Wśród nich jest m.in. inteligentny alternator, który odzyskuje energię w fazie zwalniania.

Pięćsetkę L z nowymi jednostkami napędowymi przetestowaliśmy na krętych drogach Lazurowego Wybrzeża oraz w wąskich i zatłoczonych zabytkowych centrach miast, jak Cannes, Antibes i San Rafael. Oba silniki przekonały nas do siebie elastycznością i werwą. Bardziej miejski, ekonomiczny i dający frajdę z jazdy okazał się TwinAir, a większy zapał, płynność i osiągi zaoferował MultiJet. Obok benzynowego silnika 1.4 o mocy 95 KM i diesla 1.3 l o mocy 85 KM składają się one na ofertę silników, mogącą zaspokoić wymóg każdego typu kierowcy, który wybierze 500L – samochód, który – jak mówi hasło reklamowe – jest „mały z zewnątrz, ale wielki w środku”. ■

Silnik MultiJet, a z lewej TwinAir. Oba generują moc 105 koni mechanicznych

KARTA TECHNICZNA

	CYLINDRY	POJEMNOŚĆ SKOK.	MOC MAKS.	PRĘDKOŚĆ MAKS.	PRZYSP. 0-100 km/h	ZUŻYCIE PALIWA	EMISJE CO_2
0.9 TWINAIR TURBO	2 w rzędzie	875 cm^3	105 KM przy 5500 obr./min	180 km/h	12,3 s	4,8 l/100 km	112 g/km
1.6 MULTIJET II	4 w rzędzie	1.598 cm^3	105 KM przy 3700 obr./min	181 km/h	11,3 s	4,5 l/100 km	117 g/km

Żółte 13333

Beatlesi śpiewali o żółtej łodzi podwodnej. Gdyby Paul McCartney mieszkał w Płocku, napisałby raczej piosenkę o żółtym kombajnie.

Krzysztof Bielski

Zdjęcia Satiz Poland

13333 ogromnych, nowoczesnych, żółtych kombajnów New Holland serii TC. Tyle wyprodukowała ich już firma CNH z Płocka. 13 maja 2013 roku dyrektor Werner Ballieu wręczył kluczyki do niecodziennego egzemplarza maszyny małżeństwu rolników z Wielkopolski – Agnieszce i Łukaszowi Tomczykom. „Pamiętam, jak 12 lat temu rozpoczynaliśmy tu produkcję TC. Chyba nikt wówczas nie myślał o kombajnie numer 13333. Jestem przekonany, że wkrótce będziemy celebrowali kolejne wielki liczby i dojdziemy do 20 tysięcy" – mówił podczas uroczystości dyrektor firmy. Dziękował zarazem załodze za trud, bo jak podkreślił: „Bez was, to by się nie udało!"

OD CZERWONEGO DO ŻÓŁTEGO

Kombajny zbożowe zawsze były wizytówką firmy z Płocka. Nikt inny w Polsce ich nie produkował. Z fabryki wpierw – od lat 50. minionego stulecia – wyjeżdżały Vistule. Potem – już w latach 70. – pojawiły się Bizony. Ich nazwa, zaczerpnięta od zwierzęcia, którego sylwetkę przypominały, stała się w kraju synonimem słowa kombajn. Józef Dębski, obecnie menedżer produktu w płockiej CNH, a kiedyś inżynier w biurze projektowym, zaznacza, że tylko w Polsce sprzedano ich około 80 tys. To był absolutny przebój rynkowy. Marek Goc z podzespołu młocarni wydziału montażu kombajnów, który od 30 lat pracuje w fabryce, wspomina tamte czasy: „Robiliśmy ich ogromne ilości. Takie przychodziły polecenia „z góry". Róbcie, bo są żniwa, rolnicy czekają. I te mokre kombajny, prosto z malarni, trafiały na plac obok fabryki, a zaraz potem do klientów. To nie są żarty, tak było" – mówi. Bizony, choć od 20 lat nie są już produkowane, wciąż można spotkać na polach.

Potem przyszła transformacja ustrojowa i załamanie gospodarki. Pod koniec lat 90. pojawił się jednak inwestor – powiązana z Grupą Fiat firma New Holland, a wraz z nim kombajn serii TC. Powstała spółka CNH. Pierwsze kroki nie były łatwe i to z najmniej oczekiwanego powodu. Rolnicy przyzwyczaili się bo-

wiem do Bizonów i ich kolorów: czerwonego, a potem niebieskiego. „To był ogromny problem. Musieliśmy przekonać klientów, że żółty kombajn jest tak samo dobry. Nie było to łatwe, bo przywiązanie rolników do dawnej marki było ogromne. Wyjściem z sytuacji było częściowe pozostawienie dawnej nazwy. W Płocku zaczęły zatem powstawać nowe kombajny serii TC pod nazwą New Holland Bizon. Trwało to ze trzy, cztery lata i pozwoliło na łagodne przejście z dawnego w nowe" – wspomina Józef Dębski.

Pierwszy TC z płockiej fabryki różnił się od dzisiejszych. Stanisław Stefański z podzespołu silnika wydziału montażu kombajnów, który świętuje 41 lat pracy w fabryce, przyznał, że wyglądał podobnie, ale dzieli je epoka. „Tam wszystko było mechaniczne, a dziś dominuje elektronika" – podkreślił.

KLIMATYZACJA I GPS

Współcześnie płocki zakład produkuje pięć modeli TC – od 5040 do 5080, w tym największy także w wersji górskiej, która umożliwia bezpieczną pracę na stromych stokach. Różnią się mocą silnika: od 170 do 238 KM, a także szerokością tak zwanego hedera, który ścina zboże lub kukurydzę, od 3,66 m do 5,18 m. Maszyny te mają liczne zalety. Dysponują dużymi zbiornikami, które mieszczą do 4 ton ziarna pszenicy, zwiększając ich niezależność przy pracy, a zarazem zapewniając większą wydajność. Charakteryzują się niskimi kosztami eksploatacji.

Kombajn serii TC to dziś maszyna naszpikowana nowoczesnymi technologiami. Szczególnie widać to w kabinie, której projektanci zadbali o komfort i wygodę operatora. Wygodny fotel, ergonomiczne sterowniki, klimatyzacja, a nawet niewielka chłodziarka, nikogo już nie dziwi. W maszynie pojawia się technologia GPS. „Nawigacja jest wykorzystywana do prowadzenia kombajnu po łanie, co nie jest łatwe. To trochę jakby automatyczny pilot. Kombajnista nie skupia się na prowadzeniu maszyny, lecz na parametrach pracy, stratach, uszkodzeniach" – podkreśla Józef Dębski. Wkrótce testowane będą też układy „Telematix", przekazujące informacje o tym, co dzieje się w kombajnie do komputera osoby zarządzającej. „Pokaże czy maszyna jedzie, czy stoi. Włączy się alarm, gdy przykładowo radykalnie wzrośnie zużycie paliwa" – wyjaśnia Dębski.

Józef Dębski, Marek Goc i Stanisław Stefański. Poniżej: dyrektor Werner Ballieu wraz z Waldemarem Suchodolskim wręczają kluczyki Agnieszce i Łukaszowi Tomczykom

TORT

Przyszłość płockiej firmy rysuje się w jasnych barwach, a załoga CNH ma dziś wiele powodów do dumy. Klienci chwalą kombajny i chętnie je kupują; każdego roku około 450-500 szt. znajduje nabywców w samej Polsce. Gdy nadarzyła się okazja – kombajn 13333 – w firmie świętowano jubileuszowy egzemplarz. Był wielki tort, na którym nie zabrakło wizerunku produktu z Płocka, i wspólne zdjęcie załogi, które będzie przypominało o tym wydarzeniu. ■

NABYWCY JUBILEUSZOWEGO KOMBAJNU

Lubimy *trzynastki*

Agnieszka i Łukasz Tomczykowie, którzy stali się posiadaczami 13333 kombajnu TC, jaki wyprodukowała załoga płockiej fabryki CNH, to odważni rolnicy. Specjalizują się w hodowli bydła, ale nie obawiają się wchodzić także w inne obszary.

FWN: Dokąd trafi kombajn o numerze 13333?

Tomczykowie: Mieszkamy w gminie Malanów w Wielkopolsce. Prowadzimy 40-hektarowe gospodarstwo. Przede wszystkim hodujemy krowy mleczne i bydło. Mamy w sumie 97 sztuk. 20 hektarów obsialiśmy zbożem, ale nie tylko dlatego kupiliśmy kombajn. Przy jego pomocy chcemy świadczyć usługi dla innych rolników. Dzięki temu na zakup otrzymaliśmy wsparcie z Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa z projektu różnicowania działalności w kierunkach nierolniczych.

Co zadecydowało, że wybraliście państwo właśnie tę markę?

Znamy wiele osób, które korzystają ze sprzętu płockiej firmy. Chwalą go sobie. Maszyny są niezawodne. Jeśli przydarzy się usterka, to serwis działa bardzo szybko. Właśnie to nas przekonało.

Państwa kombajn ma numer 13333. Odebraliście go 13 maja 2013 roku. Sporo tych „trzynastek".

Nie jesteśmy przesadni. (śmiech) Nasza córka też urodziła się 13. Ma na imię Zosia. W maju obchodzi imieniny. Kombajn mógłby być prezentem.

Dziękuję za rozmowę.

Samochód *w epoce krzemu*

Francesco Novo

zdjęcia Alessandro Lercara

Badania w branży motoryzacyjnej nie ograniczają się do poprawy osiągów samochodów, ale obejmują również kwestie ochrony środowiska naturalnego oraz równowagę społeczną i ekonomiczną. Dzięki technologiom informatycznym i elektronicznym samochody jutra będą bardziej bezpieczne i ekologiczne. Stefano Re Fiorentin, Dyrektor CRF-u, opowiada, jak Fiat wyobraża sobie przyszłość.

Samochód jest niemal zawsze w ruchu. I nie tylko dlatego, że stworzono go z myślą o przemieszczaniu się za jego pomocą z miejsca na miejsce. W ciągu ponad stuletniej historii jego funkcja bowiem nie uległa zmianie, a mimo to stał się niezwykle skomplikowanym produktem, który mieści w sobie wszystko to, co w technologii najlepsze. Jego ciągłe przeobrażanie zdaje się nie mieć końca. Aby dowiedzieć się, w jakim kierunku zamierzają te zmiany, a jednocześnie zakończyć cykl artykułów o działalności Centrum Badań Fiata – które pojawiały się w FWN począwszy od numeru 99 – spotkaliśmy się z Dyrektorem Generalnym CRF-u i odpowiedzialnym za badania na rzecz Fiata i Chryslera, Stefano Re Fiorentinem.

Czym kieruje się firma przeprowadzając badania?

„Odkąd niemal 150 lat temu zapoczątkowano erę nowoczesnego przemysłu, badania zawsze były motorem postępu. Wszelkie innowacje technologiczne są tylko ewolucją odkryć badawczych, a wszyscy producenci towarów konsumpcyjnych muszą być z nimi na bieżąco, aby móc konkurować z innymi na rynku. Do lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku mieliśmy erę mechaniki. Obecnie mamy do czynienia z erą krzemu, półprzewodnika, z którego robiony jest chip, zasadniczy komponent wszystkich systemów elektronicznych. Według pierwszego prawa Moore'a (opracowanego w 1965 roku właśnie przez Gordona Moore'a, współzałożyciela firmy Intel), co 18 miesięcy moc obliczeniowa procesorów ulega podwojeniu. Coraz mocniejsze (i mniejsze) mikroobwody dają więc początek coraz bardziej zaawansowanym komputerom, tabletom, smartfonom i innym urządzeniom elektronicznym. Te zaś mają wpływ na wszystkie sektory: od elektroniki użytkowej po branżę komputerową, telekomunikacyjną czy transportową, wśród nich również motoryzację".

Laboratorium Centrum Badań Fiata w Orbassano

W jaki sposób?

„Do motoryzacji elektronika weszła pod koniec lat 80. wraz z systemami zapłonu i wtrysku do silników benzynowych, czy nowymi zestawami wskaźników, a następnie z systemami kontrolującymi wszystkie funkcje samochodu. Aktualnie samochody obejmują również urządzenia typu użytkowego, np. telefony komórkowe i nawigacje, a w przyszłości smartfony, tablety itp. Tego typu urządzeń będzie w przyszłości znacznie więcej. Oczywiście wzrośnie również bezpieczeństwo i komfort. Badania więc mają istotne znaczenie w świecie motoryzacji, który tylko z pozoru jest stabilny, a w rzeczywistości cechuje go spory dynamizm".

Co ma Pan na myśli?

„O ile w przypadku komputerów, urządzeń dotykowych, telefonów komórkowych czy też urządzeń AGD współzawodnictwo ma podłoże związa-

ne wyłącznie z ewolucją technologiczną, w branży Automotive dynamice tej towarzyszy inna logika: mowa o równowadze ekologicznej, społecznej i ekonomicznej. I to na nich przeważnie opiera się filozofia naszych badań".

Zacznijmy więc od kwestii środowiskowych.

„Stale rosnąca wrażliwość społeczeństwa na kwestie związane ze środowiskiem była bodźcem do ograniczenia emisji szkodliwych substancji i do procesu dekarbonizacji, co miało miejsce po podpisaniu Protokołu z Kyoto. Chodzi o to, aby w przyszłości zaradzić efektom wynikającym z wpuszczenia do atmosfery, w ciągu jednego wieku, 770 mld ton dwutlenku węgla. W Europie producenci motoryzacyjni mają za zadanie osiągnąć ustalony przez Komisję Europejską cel, jakim jest emitowanie z samochodów do 2020 roku średnio 95 gram dwutlenku węgla na kilometr".

Jak osiągnąć ów cel?

„Zasadnicze znaczenie mają badania i innowacje. Ważne jest ograniczenie zużycia paliwa przez silniki i zasilanie ich paliwami alternatywnymi. Na przykład metanem, który ma średnio 23% mniej atomów węgla niż węglowodory benzyny. Należy również wspomnieć o biopaliwach, które obecnie stanowią zaledwie 4% ogółu, ale w 2020 r. powinny stanowić o 6% więcej. No i oczywiście silniki elektryczne".

Analiza materiałów. CRF pracuje w ścisłej współpracy z klientami z centrum badań, jakie Fiat posiada w Brazylii, ale też z laboratoriami Chryslera

A na co stawia Fiat?

„W tej chwili nie możemy ograniczać się do tylko jednego rozwiązania. Pracujemy nad wieloma, łącznie z systemami hybrydowymi, czyli tymi, w których jeden lub więcej silników elektrycznych „pracuje" w połączeniu z jednostką termiczną, co sprzyja poprawie sprawności samochodu. Koszty silników hybrydowych są jednak jeszcze bardzo wysokie: z trzech wspomnianych filarów (równowaga środowiskowa, społeczna i ekonomiczna) tylko pierwsze dwa zaspokajane są dzięki zmniejszeniu emisji dwutlenku węgla, które może sięgnąć poziomu 25% bez wpływu na przyzwyczajenia konsumentów. My stawiamy na rozwiązania, które spełnią również aspekt ekonomiczny, szukamy więc kompromisu pomiędzy kosztami i ograniczeniem zużycia paliwa".

A silnik elektryczny?

„Obecnie silnik elektryczny ma tylko jeden z trzech filarów, na których opiera się zrównoważony rozwój: tą związaną ze środowiskiem, o ile energia generowana jest ze źródeł odnawialnych. Aspektu społecznego nie ma, bo koszty są zbyt wysokie. Naszą propozycją, w kwestii badań przedkonkurencyjnych i współpracy wspieranej przez Programy Ramowe Komisji Europejskiej, jest całkowite odwrócenie perspektywy, z jakiej wszyscy dotychczas patrzyli na ten problem".

To znaczy?

„Zadaliśmy sobie pytanie: po co mielibyśmy zabierać ze sobą cały zapas energii, w tym przypadku akumulatory, które są przyczyną problemów dotykających dzisiejsze pojazdy elektryczne. Rozwiązaniem tych problemów mogłoby być utworzenie takiej infrastruktury na drogach, która dostarczałaby energii poruszają się po nich samochodom. Technologia taka już istnieje, trzeba teraz dogadać się ze wszystkimi i ją wdrożyć. Oczywiście nie jest to rozwiązanie, które będzie można szybko i łatwo zastosować, ale uważamy, że w średnio-długim okresie to jest najsłuszniejsze rozwiązanie. Podobnie jak to miało miejsce mniej więcej sto lat temu w przypadku pociągów, dla których zbudowano linie zelektryfikowane, które pozwoliły na wprowadzenie elektrowozów w miejsce lokomotyw parowych".

Porozmawiajmy jeszcze o filarze związanym ze społeczeństwem.

„Mamy tutaj na myśli przede wszystkim bezpieczeństwo. Celem na 2020 rok jest zmniejszenie o połowę liczby wypadków w porównaniu z rokiem 2006. O ile w latach 90. liczby te były proporcjonalne do wzrostu ruchu drogowego, teraz już tak nie jest, dzięki stosowanym rozwiązaniom technologicznym: od poduszek powietrznych do ABS-u, od ESP do nadwozi pochłaniających energię zderzenia, czy takie detale jak światła

do jazdy dziennej i tak dalej. To, co zamierzamy zrobić, to „wspomóc" bezpieczeństwo aktywne samochodu tak zwaną prewencją przed wypadkami. Pracujemy nad systemami elektronicznymi, które monitorują prędkość pojazdu, a jednocześnie uwzględniają otoczenie drogi, rozpoznają znaki drogowe oraz powiadamiają kierowcę w razie niebezpieczeństwa i w razie potrzeby interweniują, między innymi oddziałując na hamulce. Modele 500L i Panda dysponują już systemem, który – do prędkości 30 kilometrów na godzinę – automatycznie hamuje samochodem w razie ryzyka zderzenia się z przeszkodą. Ale bardziej zaawansowana będzie całkowita łączność samochodu z infrastrukturami".

Na czym dokładnie ma ona polegać?

„Od 2015 roku w Europie obowiązkowe będzie tak zwane Emergency Call, urządzenie, które uaktywnia się w razie wypadku i przekazuje informacje o miejscu i prędkości zderzenia, aby szybciej i skuteczniej reagowały służby ratunkowe. Ale Fiat zamierza zrobić coś więcej: dzięki wykorzystaniu połączeń sieciowych możliwe będzie umieszczenie każdego samochodu w sieci, która stale będzie gromadzić i rozprzestrzeniać dane, a – dzięki wykorzystaniu w przyszłości sieci satelitów Galileo – będzie można ustalać z maksymalną precyzją pozycję każdego pojazdu. Będzie można stworzyć system monitorowania ruchu drogowego, podobny do tego, jaki już działa w przypadku samolotów. Powstanie więc mapa globalna tego wszystkiego, co porusza się po drodze. Będzie można przewidywać ścieżki kolizji na skrzyżowaniach, zbaczanie z pasa ruchu, przekraczanie ograniczeń prędkości i tak dalej. Na przykład będziemy mogli widzieć na ekranie systemu w samochodzie pozycję na mapie każdego z samochodów, które są w pobliżu nas. Podstawowe technologie, które to umożliwią, na przykład szerokopasmowy Internet, są już dostępne. Najważniejsza jest zmiana perspektywy: rozwiązanie Emergency Call może stać się przyszłością mobilności drogowej".

Pozostaje nam jeszcze równowaga ekonomiczna.

„To ostatnie wyzwanie: sprawić, aby koszty były „znośne". Jeśli wszyscy wezmą w tym udział, ogólne korzyści z takiego systemu zrekompensują koszty".

Czego możemy oczekiwać od badaczy z CRF-u?

Laboratorium Centrum Badań Fiata w Orbassano. Poniżej: Stefano Re Fiorentin

„Wszystko to, o czym powiedziałem, jest uwzględnione w wytycznych strategicznych badań CRF-u na najbliższe lata. Tam zapisane są kierunki badań w naszych laboratoriach na całym świecie. Oczekuję, aby moi współpracownicy cały czas podtrzymywali w sobie swoją „wizję", pracując wspólnie z uniwersytetami (ponad sto w Europie), dostawcami, Centrami Badań i innymi producentami samochodowymi. Bowiem dzisiaj nie można myśleć o innowacji samodzielnie, trzeba pracować w sieci, współpracować ze sobą i osiągać wspólne rozwiązania. Również pod względem organizacji firmy przyjmujemy podobne podejście, oparte na interoperacyjności pomiędzy różnymi kompetencjami: nie wystarczy jedynie dokładna znajomość tematu, trzeba coraz bardziej pracować zespołowo. Naszą mocną stroną jest umiejętność wyobrażania sobie przyszłości".

Jak przebiega współpraca z badaczami z Chryslera?

„Już od ubiegłego roku pełną parą i w pełni skutecznie. Różne Centra (we Włoszech, USA, Brazylii) zajmują się pracami ściśle nastawionymi na własny rynek w około 15 procentach. Cała reszta to działania, które realizowane są na rzecz wspólnego celu. Postanowiliśmy wyspecjalizować każde laboratorium zgodnie z kompetencjami, jakimi dysponują działający w nim badacze. Każdy bowiem może generować lepsze rezultaty, jeśli zajmuje się dziedziną, którą zna najlepiej". ■

Koniec *stłuczek!*

Giancarlo Riolfo

zdjęcia Alessandro Lercara

City Brake Control to system w rodzaju „Anioła Stróża", który zabezpiecza przed uderzeniami przy prędkości do 30 km/h, hamując automatycznie samochodem w razie niebezpieczeństwa.

Przy prędkości 30 km/h w czasie jednej sekundy przemierza się dystans niemal 8 i pół metra. Wystarczy chwila nieuwagi i stłuczka jest nieunikniona. A właśnie brak koncentracji jest jedną z głównych przyczyn wypadków. Na dodatek dwie trzecie zderzeń ma miejsce w mieście, gdzie ruch jest intensywny, i – między innymi z powodu niskiej prędkości – łatwo tutaj o tzw. fałszywe poczucie bezpieczeństwa.

Niezwykle skutecznym czynnikiem obniżającym ryzyko wypadków w mieście jest technologia City Brake Control, urządzenie hamujące automatycznie samochodem w razie niebezpieczeństwa kolizji. Fiat oferuje ten system jako jedną z opcji, którą można wybrać podczas zakupu nowej Pandy i 500 L. Wkrótce będzie dostępny również w innych modelach (w modelu Jeep Grand Cherokee 2014 od sierpnia oferowany będzie natomiast system o podobnym działaniu o nazwie Forward collision warning with crash mitigation). City Brake Control działa do prędkości 30 kilometrów na godzinę i wykorzystuje do śledzenia drogi czujniki laserowe. Jego fachowa nazwa to Lidar. W momencie zauważenia przeszkody mierzy on prędkość, z jaką samochód zbliża się do niej, i w razie niebezpieczeństwa zderzenia interweniuje automatycznie, poprzez odjęcie gazu i uruchomienie hamulców.

Postanowiliśmy system ten wypróbować na trasie. Jazdę próbną zorganizowaliśmy w jeden z piątkowych poranków na torze w Balocco. Do dyspozycji mieliśmy Fiata Pandę 4x4, wyposażonego w to właśnie urządzenie i kilka „samochodów tarcz", z którymi usiłowaliśmy się zderzyć. Oczywiście mowa nie o prawdziwych samochodach, ale ich gumowych „symulatorach": wymagana była jednak należyta ostrożność, bowiem niektóre testy przeprowadzane są w granicznych wręcz warunkach sprawdzania możliwości tego systemu. Do dyspozycji oddano nam też furgonetkę, która posłuży do wypróbowania działania City Brake Control z dwoma pojazdami w ruchu, w sytuacji, w której przeszkodę stanowi samochód zbaczający nagle ze swojego pasa ruchu.

Zanim wsiądziemy do samochodu, krótkie wyjaśnienie. Czujnik umieszczony jest za szybą i generuje trzy wiązki laserowe na podczerwień (więc niewidoczne) przed samochodem i nieco z boku, z prawej i z lewej strony. System działa tylko wówczas, jeśli zapięte są pasy bezpieczeństwa i bliska jest możliwość kolizji – wtedy przygotowuje samo-

Autor artykułu testuje działanie City Brake Control, starając się uderzyć w atrapę samochodu. Poniżej: czujnik laserowy. Na stronie obok: test z dwoma samochodami w ruchu

Tak hamuje się *z ABS-em*

Wprowadzony w latach 80. ABS jest jednym z urządzeń najbardziej wpływających na bezpieczeństwo. Ten elektroniczny system „rozumie", kiedy podczas hamowania jedno z kół zaczyna blokować się i reguluje ciśnienie hydrauliczne, które oddziałuje na każdy zacisk i klocek tak, aby uniemożliwić poślizg opon. W ten sposób pozwala na zahamowanie z całą siłą, wyraźnie skracając drogę hamowania. Jednocześnie pozwala na uniknięcie poślizgu samochodu spowodowane blokowaniem się kół i umożliwia jednoczesne hamowanie i manewrowanie kierownicą w sposób bezpieczny. Dzięki ABS-owi, już od lat montowanemu seryjnie we wszystkich samochodach, zmienił się również sposób hamowania, by zatrzymać się w sytuacji awaryjnej. Swego czasu uczono, aby hamować „pulsacyjnie", by nie blokować kół. Obecnie zasada mówi, by pedał hamulca wcisnąć do oporu, pozwalając urządzeniu elektronicznemu na wykonywanie swej funkcji. Wiele osób natomiast instynktownie zdejmuje nogę z pedału jak tylko poczuje, że zaczyna on wibrować. A przecież ta charakterystyczna wibracja oznacza właśnie, że ABS działa prawidłowo. Aby więc uniknąć zderzenia, bez obaw przyciśnij pedał hamulca!

City Brake Control blokuje Pandę 4x4 przed uderzeniem w atrapę. Na kolejnych zdjęciach próby na torze w Balocco

chód do hamowania awaryjnego. Jeśli więc kierowca nie podejmie interwencji, system sam „odcina" moc silnikowi i hamuje najskuteczniej jak to możliwe. Gdyby natomiast kierowca zahamował, ale nie wcisnął do oporu pedału hamulca, centralka zwiększy ciśnienie w układzie, tak aby skrócić do maksimum drogę hamowania. W optymalnej sytuacji, gdy przeszkoda jest dobrze widoczna przed samochodem, a asfalt suchy – auto zatrzymuje się przed nią. W trudniejszych warunkach zderzenia może nie da się uniknąć, ale za to nastąpi ono przy bardzo niskiej prędkości.

Jesteśmy gotowi do próby. Zapinamy pasy, uruchamiamy silnik i jedziemy. Bierzemy krótki „rozbieg", sprawdzamy prędkość – 25 km/h, i zmuszamy się, by trzymać nogę na pedale przyspieszenia, choć instynkt podpowiada nam, żeby już hamować. Kilka metrów przed przeszkodą samochód nagle hamuje i zatrzymuje się. Wciskamy sprzęgło, silnik uruchamia się ponownie dzięki systemowi Start&Stop. Próbujemy ponownie, tym razem dokładnie przy 30 km/h. Hamowanie jest jeszcze bardziej gwałtowne, zatrzymujemy się, mając samochód z przodu na odległość dłoni.

Następnie próbujemy symulacji hamowania awaryjnego w przypadku samochodu przecinającego nam nagle drogę. Do tego typu prób wykorzystuje się szablon zawieszony na boku furgonu. Jak tylko przeszkoda zostaje rozpoznana przez promień lasera, samochód hamuje. W niektórych przypadkach manewr ten przebiega tak szybko, że zderzenie jest nieuniknione, ale City Brake Control na czas potrafi zahamować i znacznie ograniczyć prędkość zderzenia. W tej

sytuacji jednak jest ona na tyle niska, że do pochłonięcia energii zderzenia wystarczy zderzak.
Urządzenie przeszło testy, osiągając maksymalną liczbę punktów. Jego osiągi uzależnione są od działania lasera o zasięgu 12 m. Do rozpoznawania przeszkód przy wyższej prędkości trzeba byłoby zastosować inne typy czujników, np. radar. W Fiacie zaczęto już prace nad takim rozwiązaniem (mówiliśmy zresztą o tym w poprzednim numerze). Większości problemów technicznych już rozwiązano, pozostaje jeszcze kwestia kosztów. Uwagę skupiono także na badaniach mających przede wszystkim sprawić, by tego typu rozwiązania „łagodzące kolizje" były dostępne dla wszystkich kierowców.
Przy obecnych osiągnięciach technicznych City Brake Control jest rozwiązaniem optymalnym. Czujnik laserowy nie ma takiego zasięgu jak radar, a więc może działać tylko przy prędkości optymalnej w ruchu miejskim. Ma natomiast rozsądną cenę i przeszedł wszelkie możliwe testy. „Sercem" systemu jest oprogramowanie sterujące, które dostosowano specjalnie do danego modelu i wypróbowano dogłębnie w każdych warunkach, aby uniknąć jakichkolwiek usterek.
W przypadku Fiata Pandy i modelu 500L City Brake Control został wypróbowany na torze i na drodze na dystansie przekraczającym 50 tysięcy kilometrów. W dzień i w nocy, w deszczu, śniegu i we mgle. Była to więc praca mocno zobowiązująca, ale jej cel szczytny: osiągnąć doskonały poziom niezawodności.
I co ważne, City Brake Control może znacznie ograniczyć zderzenia, a tym samym ryzyko w przypadku firm ubezpieczeniowych. Będą mogły one proponować znaczące zniżki na polisy OC. A to z pewnością jest sporą zaletą. ■

Pomysłów na rozwój **nie brakuje**

38-letni Marek Kisz ma już za sobą długie doświadczenie w Fiacie, a do kierowania dyrekcją handlową Fiat Auto Poland został powołany w okresie głębokich przemian w firmie. Fuzja Fiata z Chryslerem otworzyła całkowicie nowe horyzonty, jednocześnie pozwoliła na zbudowanie nowej globalnej strategii handlowej. Grupa Fiat-Chrysler zaczęła odkrywać swoje plany na najbliższe lata. To m. in. wzmocnienie marki Alfa Romeo i poszerzenie gamy rodziny 500, a także nowy kurs obrany przez Maserati oraz Jeep, który będzie produkowany także we Włoszech. W Dyrekcji Handlowej istnieje przekonanie, że podobnie jak w gospodarce europejskiej, także dla Fiata powieją lepsze wiatry.

Czy nadszedł czas na przełom?

Gdy po niemal rocznym pobycie za granicą powróciłem do Polski, zauważyłem wśród naszych pracowników, a także wśród naszych dealerów swego rodzaju demotywację. Nie było to dla mnie zaskoczeniem, bo znałem obecną słabość rynku i pojawiające się w prasie informacje o restruktu-

Filippo Gallino

Zdjęcia
Jerzy Kozierkiewicz,
Satiz Poland

Nowy dyrektor handlowy FAP mówi o planach na przyszłość. „Sprawy mogą potoczyć się szybko. Jestem przekonany, że w Polsce zmienią się na lepsze".

ryzacji zakładu w Tychach. W takiej atmosferze zaczęły się moje spotkania z dealerami. Pierwsze upłynęło pod znakiem pesymizmu. Na drugim było nieco lepiej, a podczas trzeciego padały już pomysły na temat rozwoju biznesu. I wtedy zrozumiałem, że maszyna w końcu ruszyła. Jedno jest pewne: pomysłów i strategii na rozwój działalności nie brakuje.

Sprawy mogą ulec szybkiej zmianie. Wystarczy spojrzeć na sytuację w Stanach Zjednoczonych, gdzie Fiat 500 – wbrew opinii wielu analityków rynku – odnosi bezprecedensowy sukces. Byłem kilkakrotnie za oceanem. Jeszcze cztery lata temu, gdy mówiłem, że pracuję w Fiacie, wiele osób pytało mnie „Where?". Odpowiadałem na to: „To taka firma motoryzacyjna" i wtedy zwykle słyszałem „Never heard" (czyli „pierwsze słyszę"). Dzisiaj na słowo „Fiat" Amerykanie reagują inaczej: „Sergio! Good job!". To zaczyna działać.

Pomimo młodego wieku pracuje Pan w FAP już od 16 lat. Pamięta Pan swe początki?

Od zawsze chciałem pracować w sektorze motoryzacyjnym, wysłałem więc moje CV do firm motoryzacyjnych aktywnie działających na rynku. Odpowiedziały mi dwie: jedna niemiecka oraz Fiat. Wybrałem tę drugą, bowiem proponowała mi bardziej interesującą ofertę pracy. Zatrudnił mnie Massimo Polotto poszukujący wówczas managerów produktu. Takie stanowiska były czymś nowym dla spółki, która na rynku polskim miała poszerzyć ofertę również o samochody z segmentu wyższego. Miałem okazję brać udział we wprowadzaniu na rynek Alfy 156 – wtedy było to wydarzenie epokowe dla Polski z końca lat 90.

Polski rynek samochodowy był, jest i będzie ważny dla Grupy Fiat

Z czysto logistycznego punktu widzenia biuro Fiata w Warszawie mieściło się przy ulicy Szturmowej, czyli dokładnie w tym samym miejscu, gdzie znajduje się Wydział Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, na którym studiowałem. Była więc szansa na pogodzenie zarówno pasjonującej pracy zawodowej, jak i studiów wyższych.

Jak bardzo Fiat zmienił się w tym czasie?

Fiat dawniej był grupą włoską o predyspozycjach międzynarodowych. Obecnie, wspólnie z Chryslerem, jest grupą globalną, mającą niezwykle szeroki wachlarz marek, od Jeepa po Ferrari. Wszyscy znamy historię Fiata w Polsce i jego początkową dominację na rynku. Prawdziwa konkurencja pojawiła się dopiero w latach 90.

Gdy mnie przyjęto do pracy, Fiat miał bardzo wysoki udział w rynku, ale już wówczas było wiadomo, że ta nietypowa sytuacja nie może trwać wiecznie. Prawdziwym momentem przełomu był 2004 rok, gdy Polska weszła do Unii Europejskiej. To wtedy nasz rynek całkowicie otworzył się na światową konkurencję.

Zdobył Pan doświadczenie w wielu dziedzinach – od analizy rynku, poprzez sprzedaż i finanse, po komunikację marketingową. Która jest Panu najbliższa?

Nie przez przypadek studiowałem „zarządzanie firmą". Moja rodzina prowadziła małą działalność gospodarczą na Podkarpaciu. Biznes fascynował mnie od zawsze. I to od A do Z. Chciałem zdobyć doświadczenia w każdej dziedzinie, nawet w tych, które aż tak mnie nie pasjonowały, zgodnie z maksymą: „Jesteś tak silny, jak silny jest twój najsłabszy punkt". Jeśli jednak miałbym wybrać jedną branżę, to wskazałbym Dział Sprzedaży. Jest on najbardziej dynamiczny, wymaga udzielania szybkich odpowiedzi na każdą reakcję rynku.

Ma Pan za sobą doświadczenia w Pradze. Jak pracowało się na rynku zdominowanym przez marki produkujące lokalnie?

Czesi są bardzo przywiązani do „brandów" u nich produkowanych. Dotyczy to zwłaszcza ich historycznej marki Škoda, która obecnie jest własnością Volkswagena. Ostatnio polubili również koreańskiego Hyundaia, ponieważ jest tam produkowany. Wyraźnie widać przewagę tych producentów na rynku. Może Czesi bardziej niż my zdają sobie z tego sprawę, że wspieranie lokalnej produkcji to wyższy wzrost PKB, a tym samym szansa na budowanie pozycji kraju i kreowanie nowych miejsc pracy. W Polsce ta świadomość nie jest jeszcze aż tak powszechna. My chyba jesteśmy bardziej nastawieni na wszystko, co pochodzi z zagranicy i często nie doceniamy tego, co powstaje w Polsce. Taka powszechna opinia ma oczywiście korzenie w nie tak odległej przeszłości, gdzie produkt zagraniczny był postrzegany jako lepszy od krajowego.

Wracając jednak do sytuacji w Czechach: tam nie jesteśmy widziani przez pryzmat „malucha". Dlatego Fiatowi łatwiej jest sprzedawać modele takie jak 500L czy Freemont w Czechach niż w Polsce.

Czy są jeszcze jakieś inne różnice między tymi dwoma krajami?

Na rynku czeskim kupuje się 170 tys. samochodów osobowych rocznie, czyli o 100 tys. mniej niż u nas. Ale jeśli uwzględnimy fakt, że nas jest cztery razy więcej niż Czechów, łatwo zrozumieć, z jak wielkimi problemami boryka się sprzedaż na rynku polskim. Inaczej rozwiązana jest kwestia podatków. W Czechach nie ma podatku akcyzowego na samochody, a jedyny podatek obejmujący nowe auta to VAT, który firmy mogą odliczyć. Tym samym pojazdy nowe są bardziej dostępne dla klienta niż u nas, a różnica wynosi od kilku do ponad 20% dla samochodów z silnikami o pojemności powyżej 2 litrów na korzyść Czech. Wiele osób jest zaskoczonych faktem, jak duże, nowe i kosztowne pojazdy poruszają się po ulicach Pragi.

500 to produkt premium, który odnosi sukces na świecie

Ponadto, import aut używanych nie ma takiego zasięgu jak u nas. Nie wynika to wcale z bardziej restrykcyjnych przepisów podatkowych. Tamtejsze stacje diagnostyczne przeprowadzają bardzo skrupulatne przeglądy techniczne i aby samochód spełnił ich rygory, właściciel musi stale inwestować w jego utrzymanie. Mniejsza jest, więc tendencja do kupowania pojazdów wieloletnich i z dużym przebiegiem. W Polsce natomiast wiadomo, że część stacji diagnostycznych działa „liberalnie", a te badające auta uczciwie tracą swych klientów... Efekty tego zaś są widoczne. U nas nowych samochodów kupuje się około 270 tys. rocznie, a używanych, czasem „bardzo używanych", importuje niemal 700 tys.

Wróćmy „nad Wisłę". Jakie są przewidywania rynku?

Docelowa chłonność polskiego rynku samochodowego powinna sięgać około pół miliona nowych aut osobowych. To liczba dużo większa niż obecna sprzedaż pojazdów. Tego rynku z perspektywy Central Europejskich nie można zbagatelizować. Dla Grupy Fiat kraj nasz był, jest i nadal będzie ważny i ma istotne miejsce w strategii firmy.

Ten rok i przynajmniej część następnego będą podobne. Nie ma przesłanek do tego, tak jak w innych krajach europejskich, aby liczyć w najbliższym czasie na znaczące ożywienie rynku. Nasz cel to utrzymanie poziomu przychodów i wzmocnienie wskaźnika rentowności. Stąd chociażby w samej nazwie europejskie Dyrekcje Handlowe czy Przedstawicielstwa Handlowe zostały przemianowane na Krajowe Centra Biznesu. Do wykorzystania mamy szeroką paletę marek: Fiata, Fiata Professional, Abartha, Alfę Romeo, Lancię i Jeepa. Wśród tych marek zaznaczyliśmy produkty wiodące pod względem ich potencjału rynkowego, wpływu na wizerunek danej marki, jak i dochodowości. Są to: Fiaty 500/500L, Fiat Freemont, Lancia Voyager, Alfa Romeo Giulietta, Jeep Grand Cherokee i bez wątpienia Fiat Ducato. Każda z naszych marek, żeby utrzymać się na rynku, musi być dochodowa. To nasza nowa strategia.

Wraz z powiększeniem rodziny 500 (na zdjęciu powyżej model Trekking) pięćsetka staje się „marką w marce". Poniżej Lancia Voyager

Jakie są mocne strony firmy?
Z pewnością należą do nich samochody dostawcze Fiat Professional – wieloletni i niekwestionowany lider na rynku – oraz Jeep. Ten ostatni w zeszłym roku odnotował znaczny wzrost sprzedaży, a w tym roku odświeży swoją gamę produktów o modele rocznikowe Compass, nowy Grand Cherokee z ośmiobiegową skrzynią automatyczną oraz nowy Cherokee (są to dwa zupełnie różne produkty o podobnej nazwie). Sporym zainteresowaniem w Polsce cieszy się również Lancia Voyager, więc pracujemy nad jej dostępnością. Ważna jest również pozycja Alfy Romeo, która dzięki modelom Mito i Giulietta wróciła do konkurencyjnych poziomów na rynku. Potwierdzeniem tego jest również spore zainteresowanie Alfą 4C. Niestety – z uwagi na ekskluzywny charakter tego modelu produkowanego w serii limitowanej – Polsce przydzielono jedynie kilkanaście samochodów.

Marka Fiat zmienia szatę. Znajdziemy sposób, by informację tę przekazać klientom

A Fiat?
W kwestii tego „brandu" czeka nas sporo pracy. Marka ta konsekwentnie „zmienia szatę". Wkrótce porzuci rolę produktu masowego, który konkuruje z innymi wyłącznie dzięki cenom. Przyszłość Fiata będzie przebiegała dwutorowo. Jedna ma się wiązać z produktami z aspiracjami, na wzór tego, co uczyniono z „pięćsetką". Druga będzie miała charakter funkcjonalny, potrafiący reinterpretować tę włoską kreatywność, jaką wyrażała Panda.
Polscy klienci zwykle kojarzą Fiata z segmentem samochodów małych i tanich. Dlatego tak trudno jest nam wypromować nowe modele, na przykład Fiata 500L, który jest samochodem rodzinnym o przyciągającym wzrok wyglądzie i o przestronnym wnętrzu. Wraz z powiększeniem rodziny 500 (w tym roku przewiduje się jeszcze model Trekking i wersję 7-osobową, a w przyszłości także 4x4), 500-tka staje się „marką w marce".
Samochody spod znaku 500 traktowane są na świecie, jako produkty „premium" i odnoszą duży sukces. „Pięćsetka" znalazła się w czołówce na przykład w Wielkiej Brytanii, a Stany Zjednoczone stały się już jej pierwszym rynkiem zbytu. I pomyśleć, że gdy Fiat wprowadzał ją na ten rynek, mówiono, że się nie „przyjmie", bo Amerykanie nie są wielbicielami tak małych samochodów... To oznacza, że obraliśmy trafną na dany moment drogę. Również w Polsce znajdziemy sposób, aby informację tę przekazać naszym potencjalnym klientom. Zaczniemy chociażby od tego, że zarówno wszystkie pięćsetki, jak i Freemonty muszą być na bieżąco i od ręki dostępne w każdym punkcie handlowym sieci sprzedaży.
Dziękuję za rozmowę. ■

PERSONALIA

Marek Kisz,
Dyrektor Handlowy FAP

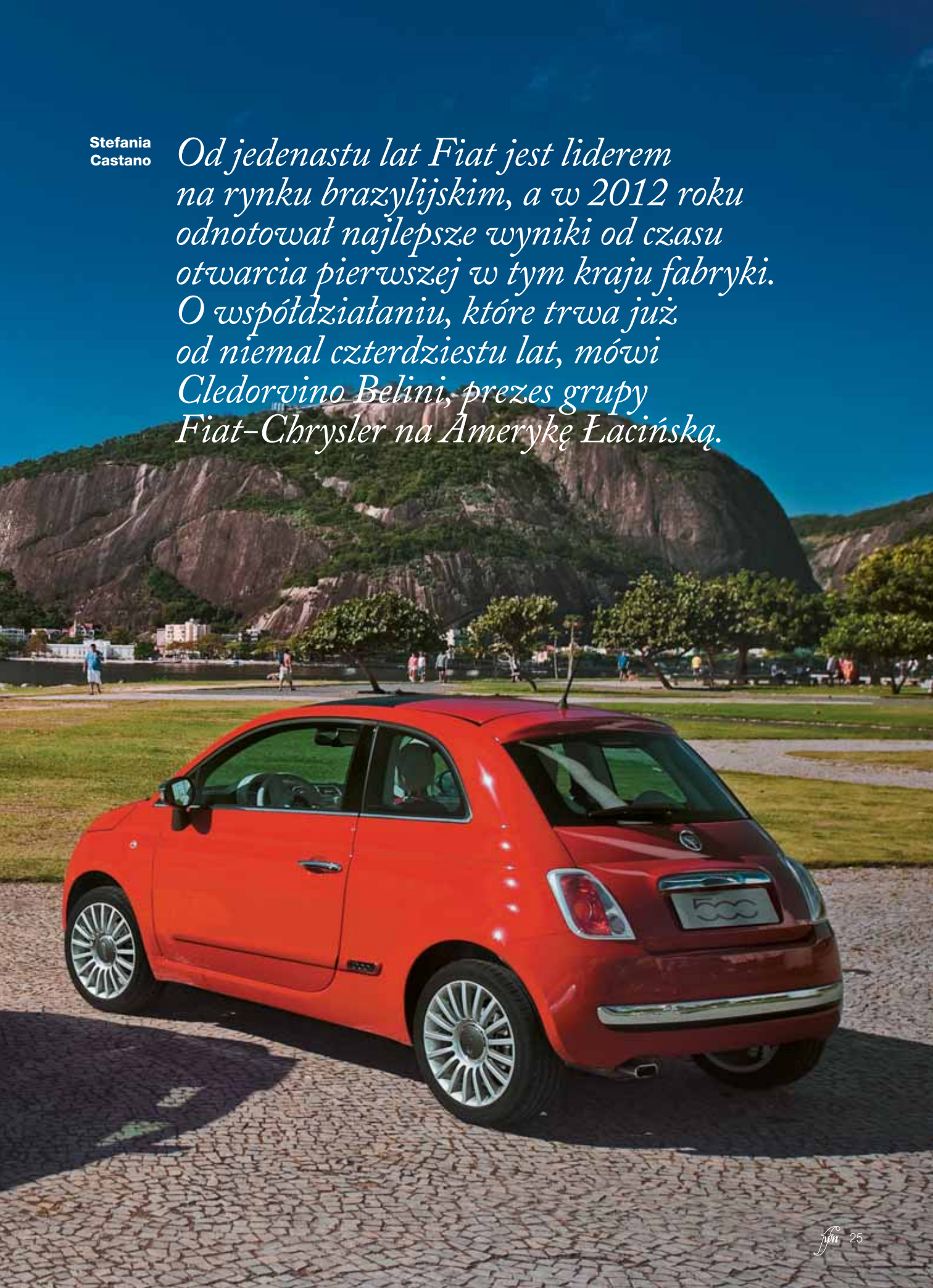
Ma 38 lat, jest żonaty, ma jedną córkę. Karierę zawodową w Fiat Auto Poland rozpoczął we wrześniu 1997 r. w Dyrekcji Handlowej.
W 2003 r. objął stanowisko szefa Działu Samochodów Dostawczych. W marcu 2006 r. powierzono mu odpowiedzialność za dział marketingu Fiata i Lancii. W 2007 r. powstał dział Brand Marketing Communication, który pod kierownictwem Marka Kisza realizował komunikację marketingową dla wszystkich marek Grupy Fiat. Od roku 2009 pełnił równocześnie rolę Dyrektora Sprzedaży. W marcu 2012 r. objął w Pradze stanowisko Dyrektora Zarządzającego w spółce Fiat ČR, odpowiadając za marketing, sprzedaż i posprzedaż samochodów na rynkach czeskim i słowackim.
Od 24 stycznia 2013 r. pełni funkcję Dyrektora Handlowego oraz Członka Zarządu FAP.

Nowy Jeep Grand Cherokee

Brazylia – kronika sukcesu

Stefania Castano

Od jedenastu lat Fiat jest liderem na rynku brazylijskim, a w 2012 roku odnotował najlepsze wyniki od czasu otwarcia pierwszej w tym kraju fabryki. O współdziałaniu, które trwa już od niemal czterdziestu lat, mówi Cledorvino Belini, prezes grupy Fiat-Chrysler na Amerykę Łacińską.



Ponad 830 tys. samochodów i lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2012 roku, czyli jedna czwarta udziału w rynku, i ponad 11-procentowy wzrost w porównaniu z rokiem wcześniejszym. Dla brazylijskiego Fiata miniony rok był rekordowy. „Najlepszy w ciągu 36 lat obecności w tym kraju", komentuje Cledorvino Belini, prezes Grupy Fiat-Chrysler na Amerykę Łacińską.

„To że jesteśmy jedenasty rok z rzędu na pierwszym miejscu na rynku brazylijskim – wyjaśnia Belini – zawdzięczamy naszej gotowości do rozpoznawania ożywienia popytu i umiejętności przyspieszenia produkcji, która pozwala nam zdobyć wysoką pozycję i udział w rynku". Z 22% w 2011 roku wzrósł on do ponad 23% w 2012 r. Był większy od wzrostu rynku brazylijskiego, który w minionym roku odnotował wynik o 6,1% wyższy niż w roku poprzednim.

W 2013 roku planowane jest przekroczenie liczby miliona samochodów i pojazdów użytkowych Fiat-Chrysler sprzedawanych w całej Ameryce Południowej. Najważniejszą rolę odegra właśnie Brazylia, jako że PKB, populacja i rynek motoryzacyjny stanowią tam odpowiednio 45,

34 i 60% całego kontynentu. Fiat zamierza więc umocnić współdziałanie z Brazylią, które trwa już od niemal 40 lat.
Fabrykę Fiat Automòveis w Betim otwarto w 1976 roku. Był to pierwszy zakład samochodowy, który umiejscowiono poza São Paolo, a z biegiem lat stał się on zasadniczym czynnikiem rozwoju tego obszaru pod względem generowania zatrudnienia, dochodów podatkowych i powiązań między sektorami. Produkowano tam model Fiat 147. Z linii zjeżdżały każdego dnia 52 samochody. Obecnie montaż opuszcza średnio 3.200 egzemplarzy: zdolność produkcyjna wynosi około 800 tys. jednostek rocznie, a od 1976 roku do teraz wyprodukowano 12 milionów samochodów. W Betim powstają modele: Mille, nowe Uno, Palio Fire i Weekend, nowe Palio, Punto, Bravo, Idea, Siena El, Grande Siena, Linea i Doblò, a także lekkie pojazdy użytkowe: Strada, Uno Furgon, Fiorino i Doblò Cargo. Wszystkie modele są sprzedawane w 600 placówkach dealerskich i punktach sprzedaży w całej Brazylii.
Fabrykę Fiat Automòveis zbudowano na obszarze 2,25 mln metrów kwadratowych – z czego zajętych jest ponad 700 tys. m^2. Wokół tego obszaru zlokalizowanych jest 260 dostawców podzespołów, którzy zapewniają około 19 tys. miejsc pracy.
Na terenie zakładu w Betim znajduje się oddział Powertrain, który posiada trzy fabryki: dwie z silnikami (Fire i Fire EVO) i jedną ze skrzyniami biegów (wraz z innowacyjnymi Locker i Dualogic). Fabryka Fire 2 powstała w 2009 roku, a jest to najnowocześniejszy zakład przeznaczony do produkcji silników o małej pojemności do Fiatów na całym świecie. Silniki o średniej pojemności natomiast docierają do Fiat Autòmoveis z zakładu Campo Largo w stanie Paranà, bę-

Zakład Fiat Automòveis w Betim, w stanie Minas Gerais. Poniżej: linia produkcyjna i sala wirtualna w Centrum Stylu, jedynym laboratorium designu firmy poza granicami Europy. Na dole, z prawej: Fiat Palio

NIE TYLKO **SPORT**

W 2014 roku w Brazylii odbędą się Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej, a w 2016 Letnie Igrzyska Olimpijskie w Rio de Janeiro. Kraj ten będzie więc w najbliższych latach skupiał uwagę całego świata. Ale nie tylko ze względu na sport. Już teraz bowiem Brazylia staje się jedną z potęg ekonomiczno-finansowych, dysponując rynkiem o ogromnym potencjale i zdolności przyciągania inwestycji z zagranicy. Mogąc liczyć na spore zasoby naturalne i siłę roboczą liczącą ponad sto milionów osób (średni wiek populacji to 29,6 lat), brazylijska gospodarka góruje nad wszystkimi innymi krajami Ameryki Południowej. Od 2003 roku odnotowuje stale poprawę swej stabilności makroekonomicznej. Po przezwyciężeniu recesji z 2008 roku, dzięki programom i dodatkom rządowym – zapewnianym najpierw przez rząd Luiza Inácio Luli, a teraz rząd Dilmy Rousseff – kraj ten odnotował lepsze wyniki niż wielkie potęgi: w 2011 roku znalazł się na siódmym miejscu na świecie pod względem PKB (wynoszącym około 2.500 mld dolarów), wyprzedzając Wielką Brytanię. Do tak znacznego rozwoju przyczyniła się aktywna polityka integracji społecznej, która w ostatnich latach wyciągnęła z ubóstwa 30 mln osób i zapewniła dostęp tysiącom osób do edukacji wyższej. Mobilność społeczna jest duża, klasa średnia nadal się powiększa, a bezrobocie jest na poziomie tak niskim, jakiego nigdy dotąd (6,2% w 2012 r.), w konsekwencji czego na rynku pojawiają się miliony nowych konsumentów. Najbliższym wyzwaniem Brazylii jest utrzymanie równowagi rozwoju ekonomicznego, przy występującym na świecie spowolnieniu. Władze Brazylii, o ile z jednej strony zmuszone były do przyjęcia postawy protekcjonistycznej, aby zmniejszyć napływ konkurencji zwłaszcza z Chin i ograniczyć wskaźnik inflacji (5,5% w roku 2012), z drugiej coraz bardziej angażują się w zmniejszanie przeszkód na drodze do rozwoju i przyciąganie inwestorów z zagranicy. W tym celu rząd ograniczył stopę procentową, koszty logistyczne i koszty produkcji, a przede wszystkim zastosował politykę przemysłową ukierunkowaną na wspieranie innowacji, badań i rozwoju. Utworzył ponadto Plan Przyspieszenia Rozwoju, który przewiduje rozwinięcie portów, lotnisk, kolei, sieci dróg, a także dystrybucję energii i świadczenie usług wspomagających działalność ekonomiczno-handlową. Sporo uwagi poświęca się również poprawie jakości życia w miastach, w których przebywa 87% populacji. Mowa zarówno o wielkich i historycznych metropoliach (São Paolo, Rio de Janeiro, Brasilia), jak i o strefach, które w minionych latach odnotowały szybki rozwój ekonomiczno-społeczny, na przykład tych z północno-wschodniej części kraju.

MAŁY **KONTYNENT**

Był 22 kwietnia 1500 roku, gdy portugalskie karawele Pedro Alvaresa Cabrala przybiły do brzegu w Porto Seguro, tj. Bezpiecznej Przystani (wówczas nazwanej Vera Cruz), w Stanie Bahia, i „odkryto" Brasil (dosłownie „kolor kory", od koloru drzewa, który zastano tam w dużej ilości). Po ponad trzech wiekach pod rządami portugalskimi Brazylia uzyskała niepodległość w 1822 roku, zachowując system monarchiczny do 1889 r., kiedy żołnierze proklamowali republikę. Eksporterzy kawy dominowali politycznie do 1930 r., kiedy leader populistyczny Getulio Vargas stanął na czele władzy. Po ponad pół wieku rządów populistycznych i militarnych, w 1985 roku kraj w końcu wprowadził zmiany demokratyczne. Wielkość jest jedną z głównych cech tego kraju, piątego pod tym względem na świecie. Wybrzeże dysponuje ponad 7 tysiącami kilometrów plaż. Rzeka Amazonka, długa na 6275 km, to trzecia najdłuższa rzeka na świecie. W Amazonii znajduje się najobszerniejszy na Ziemi las deszczowy, o powierzchni stanowiącej 30% wszystkich jeszcze istniejących. W 44 parkach narodowych bogactwo fauny oraz flory stanowią jedno z najbardziej różnorodnych na planecie ekosystemów. Populacja Brazylii to około 200 mln mieszkańców, przy czym większość zgromadzona jest wzdłuż wąskiej strefy nadbrzeżnej, natomiast reszta kraju jest prawie w ogóle lub w ogóle niezamieszkała. Ponad dwie na trzy osoby mieszkają w miastach o olbrzymich wręcz rozmiarach, takich jak São Paulo, w którym żyje ponad 19 mln osób. Do Brazylii przybywało i przybywa dużo imigrantów: najpierw portugalscy koloniści i Afrykanie, których wykorzystywano jako niewolników na plantacjach (niewolnictwo zniesiono dopiero w 1888 r.), później Hiszpanie, Włosi, Niemcy, a na końcu Japończycy. Mieszanka ras sprawiła, że mieszkańcy tego kraju to lud radosny i tak otwarty na nowości jak żaden inny, o wyjątkowej kulturze, która wyrażana jest w muzyce, tańcu, tradycjach, sztuce. Atrakcje te, wraz ze spektakularną wręcz naturą, czynią z Brazylii coraz częstszy turystyczny kierunek docelowy. Wystarczy wspomnieć o wielu miejscach uznanych przez Unesco za dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze ludzkości: od miasta Ouro Preto po historyczne centra Olindy, Salvador de Bahia i Goiás; od misji jezuickich na obszarach zamieszkanych przez Guaranów w Parku Narodowym Iguazú, przez obszar Pantanal (w Stanie Mato Grosso) po wyspę Fernando de Noronha i atol Rocas.

dącego najnowocześniejszym producentem silników o tej pojemności skokowej w całej Ameryce Łacińskiej.

Również w stanie Minas Gerais, z tym że w mieście Nova Lima, znajduje się założony w 1947 r. Fiat do Brasil, czyli najstarsza firma Grupy w Brazylii, reprezentująca w tym kraju Fiat SpA, a także zajmująca się usługami administracyjnymi i pozostałą działalnością wspierającą operacje Grupy. W Betim są ponadto odlewnie Teksidu, produkujące układy zawieszeń zakład Magneti Marelli oraz zajmujący się produkcją i administracją Comau. Pozostałe dwa zakłady Comau, zajmujące się utrzymaniem ruchu, znajdują się w Campo Largo i Curitibie (Stan Paranà). Magneti Marelli ma zaś jeszcze fabryki w Lavras (Minas Gerais), Hortolandii i Santo André (São Paulo).

W Brazylii Fiat ma również swoje centrum badawcze. Nazwano je imieniem Giovanniego Agnelli, zmarłego w 2003 roku prezesa Fiata, który w latach siedemdziesiątych dążył do tego, by grupa zaistniała również w Brazylii. W centrum pracuje ponad tysiąc inżynierów i techników. Dysponuje ono jednymi z najnowocześniejszych laboratoriów i obejmuje wszystkie specyficzne obszary rozwoju samochodu: Inżynierie Projektu, Inżynierię Doświadczalną, a także Centrum Stylu, które jest jedynym

Fiat zapewnia w Brazylii 40 tys. miejsc pracy i zrównoważony rozwój

oddziałem zajmującym się designem Fiata poza Europą.

Poza zapewnianiem 40 tysięcy miejsc pracy Fiat w Brazylii to wydajność, jakość i zrównoważony rozwój w tamtejszym środowisku przemysłowym.

W szczególności dbałość o środowisko jest jedną ze znaczących wartości Fiata w tym kraju, zarówno pod względem zaangażowania w stosowanie paliw alternatywnych, jak i dbałość, z jaką odbywa się produkcja. Chodzi o to, by działalność była zrównoważona nie tylko z ekologicznego, ale także ze społecznego punktu widzenia. „W 1997 roku – dodaje Cledorvino Belini – Fiat został pierwszą fabryką motoryzacyjną w Brazylii z certyfikacją Systemu Zarządzania Środowiskowego. Od 1990 roku zainwestowaliśmy ponad 120 mln dolarów amerykańskich w projekty zapobiegania i ograniczania wpływu na środowisko. Na przykład w Betim utworzyliśmy Wyspę Ekologiczną, która przyjmuje i kieruje w odpowiednie miejsca wszelkie odpady, które mogą być ponownie wy-

korzystane lub poddawane recyklingowi. W 2011 roku natomiast wdrożyliśmy Kompleks Oczyszczalni Ścieków, którego rezultaty odzysku wody osiągnęły 99%. Praktycznie rzecz biorąc, nie potrzebujemy wody zdatnej do picia z sieci publicznej".

Budzącymi podziw przykładami rozwoju pojazdów, silników i skutecznych oraz szanujących środowisko technologii są natomiast, oprócz silników MultiAir dostępnych również w Europie, silniki Flex, które – dzięki centralce elektronicznej, której prototyp wprowadziła w 2003 roku spółka Magneti Marelli – pozwalają na stosowanie etanolu lub benzyny w dowolnej proporcji. Warto również wspomnieć o Sienie Tetrafuel, pierwszym na świecie samochodzie, który może być zasilany czterema typami paliwa: etanolem, brazylijską benzyną (z dodatkiem odwodnionego alkoholu), czystą benzyną i metanem.

Wybór etanolu, jako alternatywy dla paliw tradycyjnych, ma swoje początki w 1975 roku, gdy w ramach wspólnych działań instytutów badawczych, specjalistów z sektora rolniczego i rządowego, uruchomiono Krajowy Program ds. Alkoholu (Proálcool), uważany za najlepszy na świecie program zastępowania ropy naftowej paliwem odnawialnym. W latach 1973 – 1974 Brazylia kupowała 80% ropy naftowej. Wzrost ceny miał ogromny wpływ na bilans płatniczy i stabilność makro-ekonomiczną kraju. Dlatego zdecydowano przejść na etanol – uzyskiwany z odpadów z produkcji cukru trzcinowego – i mieszać go również z benzyną, aby ograniczyć popyt na ropę naftową. Spowodowało to wyścig producentów aut w opracowywaniu silników napędzanych alkoholem. Walkę tę wygrał wówczas Fiat, producent, który dopiero od trzech lat działał w Brazylii. W 1979 roku Fiat wprowadził na tamtejszy rynek pierwszy samochód zasilany paliwem alkoholowym produkowany seryjnie. Był to model 147 z silnikiem 1.3. W salonach pojawił się cztery miesiące po tym, jak pierwsze 16 stacji paliw zaczęło sprzedawać etanol, a później produkowano go w Betim jeszcze przez niemal osiem lat. Od tamtego czasu minęło trzydzieści lat. Technologia posunęła się naprzód i obecnie silniki dwupaliwowe Fiat flexfuel, stosowane w 99% samochodów marki, stanowią 88% sprzedaży samochodów i lekkich pojazdów użytkowych w kraju.

Jest to zaledwie jeden z wielu przykładów sukcesu, jaki Fiat odniósł w Brazylii. Firma ta mocno uwierzyła w potencjał tego kraju, wiele zainwestowała i nadal dużo tam inwestuje, by zwiększyć zdolność produkcyjną zakładu w Betim o kolejne 150 tys. egzemplarzy. Ponadto inwestycje przeznaczane są na rozwój bardziej wydajnych procesów i nowych produktów, o czym świadczą już modele uruchomione między 2011 a 2012 rokiem, od Sieny Grande po nowe Palio czy nowe Punto, oraz w budowę nowego zakładu w Goianie, w stanie Pernambuco, o zdolności produkcyjnej na poziomie około 250 tys. samochodów rocznie. Prace rozpoczęto już w ubiegłym roku, a zakład powinien rozpocząć produkcję już w 2014 roku. Podobnie jak w Betim w latach 70., przewiduje się wyszkolenie lokalnej siły roboczej, a także opracowanie projektów na rzecz zapobiegania degradacji społecznej. W sumie więc jest to kolejny z przykładów zrównoważonego rozwoju, jakimi Fiat wykazał się w tym kraju.

„Inwestycje te – podsumowuje Belini – pozwolą nam stawić czoła naszemu słabemu punktowi, czyli zdolności produkcyjnej, która osiągnęła już kres. Dzięki nim będziemy mogli nadal z jednej strony odgrywać rolę głównego bohatera na rynku południowoamerykańskim – dzięki produktom wysokiej jakości w konkurencyjnej cenie, a z drugiej – wspierać grupę Chrysler w jej ekspansji w tej części Ameryki". ■

BRAZYLIA W LICZBACH

(źródło: CIA-The World Factbook. Dane za rok 2012)

- **Powierzchnia: 8.514.877 km²**
- **Ludność: 199.321.413**
- **Średni wiek: 29,6 lat**
- **Gęstość zaludnienia: 22,2 mieszkańców na km²**
- **Język: portugalski**
- **Stolica: Brasilia**
- **Ustrój polityczny: Republika Federalna (26 stanów i 1 dystrykt federalny)**
- **Waluta: Real (R$)**
- **PKB: 2,425 mld dolarów**
- **PKP per capita: 12 tysięcy dolarów**

FIAT W BRAZYLII

Przychody: 28.257 mln reali
Pracownicy: 39 tysięcy
Zakłady: 7
Spółki: FGA, Teksid, Magneti Marelli, Comau

Najsłynniejszy na świecie pomnik Chrystusa Odkupiciela i zatoka w Rio de Janeiro. Na poprzedniej stronie: brazylijski Fiat Punto

1 milion Fiatów 500

Opracowała Mira Malich

zdjęcie Ireneusz Kaźmierczak

19 kwietnia z linii produkcyjnej Fiat Auto Poland zjechał milionowy egzemplarz Fiata 500. Jubileuszowa „Pięćsetka" to ważne wydarzenie w historii modelu i firmy.

Wpięć lat i dziewięć miesięcy od rozpoczęcia produkcji i pojawienia się na rynku Fiata 500 w Zakładzie Tychy świętowano wyprodukowanie milionowego egzemplarza modelu. Jubileuszowa „Pięćsetka" w sportowej wersji Abarth 500 koloru białego, wyposażona w silnik turbo o pojemności 1,4 l o mocy 135 KM, trafi na rynek włoski. Do Italii pojedzie również Fiat 500 o numerze 999 999 w wersji 1,3 MultiJet Sport w kolorze czerwonym „corsa", a kabriolet Fiat 500C o numerze 1 000 001, w wersji 1,2 Lounge i w kolorze niebieskim, trafi do klienta w Niemczech. Fiat 500, będący prawdziwą ikoną włoskiego stylu, cieszy się od lat uznaniem międzynarodowej rzeszy klientów. O popularności modelu świadczą rynki zbytu. „Pięćsetka" sprzedawana jest obecnie do 87 krajów na całym świecie – od Polski przez Włochy, Brazylię, Afrykę Południową po Japonię. Największą liczbę wyprodukowanych w Pol-

sce Fiatów 500 dostarczono do: Włoch (401.050), Anglii (143.958), Francji (115.897), Niemiec (101. 473), Holandii (34.069), Belgii (29.910), Hiszpanii (27. 377), Japonii (25.064), Austrii (20.838) i Szwajcarii (17.856). Polacy zakupili 5.433 Fiatów 500, a 80 procent klientów wybrało najlepsze wersje w dostępnej gamie.

Doskonałe wyniki sprzedaży dopełnia uznanie krytyków z branży. Od rozpoczęcia produkcji Fiata 500 w 2007 r. do tej pory model zdobył 40 nagród na całym świecie, w tym najbardziej prestiżowy laur „Car of The Year 2008". Wyposażenie modelu w 7 poduszek powietrznych (pierwszy w segmencie mały samochód wyposażony seryjnie w przednie, boczne, kurtyny oraz poduszkę kolanową) zaowocowało wyróżnieniem przez instytut Euro NCAP prestiżowymi „5 gwiazdkami Euro NCAP". Kluczem do sukcesu modelu jest przede wszystkim nadzwyczajny potencjał „projektu 500" do ciągłego wzbogacania się o nowe wersje, których pojawiło się kilkanaście w ciągu tych ponad pięciu lat. Są to: 500 Abarth (marzec 2008), 500 by Diesel (wrzesień 2008), 500 Pink (czerwiec 2009), 500C (lipiec 2009), 500C Abarth (marzec 2010), 500C by Diesel (czerwiec 2010), 500 TwinAir (lipiec 2010), 500 Matt Black (wrzesień 2010), 500 Two-Tone (grudzień 2010), 500 i 500C by Gucci (odpowiednio w kwietniu i sierpniu 2011), 500 TwinAir z pakietem „by Abarth" (wrzesień 2011) i 500 America Limited Edition (luty 2012). Powstawały również samochody pokazowe w oparciu o model bazowy – m.in. 500 Barbie, 500 China First Edition, 500 Why Africa, 500 Pepita, 500 Peter Blake, 500 Arik Levi oraz 500 Diabolik. Na bazie Fiata 500 stworzono właściwie całą rodzinę samochodów, w których technologia i dbałość o szczegóły są siłą modelu. W odświeżonej gamie MY 2013 Fiat 500 oferowany jest jako hatchback i kabriolet w sześciu nowych kolorach nadwozia oraz dwóch nowych wersjach modelowych (500S i Colour Therapy) wraz z innymi akcentami stylistycznymi, które szczególnie podkreślają „włoski duch" samochodu w stylu „pop". Nabywca „Pięćsetki" doceni sześć dostępnych poziomów wyposażenia (Pop, Pop Star, Colour Therapy, Lounge, 500S i „By Gucci") oraz cztery wersje silnikowe (1.2 o mocy 69 KM, 0.9 TwinAir Turbo o mocy 85 KM, 1.4 16v o mocy 100 KM oraz wysokoprężny 1.3 MultiJet 16v o mocy 95 KM) – w połączeniu z ręcznymi lub sekwencyjnymi zrobotyzowanymi skrzyniami biegów. ■

ZE ŚWIATA FABRYKI

Lancia Ypsilon *na metan*

Fiat jest światowym liderem w produkcji samochodów na metan, którego wykorzystanie ma pozytywny wpływ zarówno na środowisko (około 23% redukcji emisji CO_2), jak i rachunek ekonomiczny. W tyskiej fabryce do tej pory wytwarzano wersję Fiata Pandy zasilanej gazem ziemnym, którą wyprodukowano od 2006 roku w liczbie ponad 220 tys. egzemplarzy. Niedawno zakład w Tychach rozpoczął produkcję drugiego modelu na gaz ziemny – Lancii Ypsilon. O pracach nad nową wersją mówi **Krzysztof Neter**, lider modelu Lancia Ypsilon.

– Jakie są różnice między podstawową wersję Lancii Ypsilon a tą na metan?

Zmiany technologiczne zaczynają się już na Wydziale Spawalni. Pod podłogą w części centralnej i tylnej są bowiem umieszczone butle gazowe. Ich sposób mocowania i konieczność wygospodarowania miejsca na nie pociąga zasadnicze różnice w nadwoziu. Zmiany dotyczą też wszystkich czynności związanych z kontrolą szczelności instalacji gazowej oraz z próbą tankowania gazu ziemnego, pierwszego uruchomienia silnika zasilanego gazem i z poprawnym funkcjonowaniem całego układu zasilania gazem. Są to bardzo istotne czynności, sama istota metanu jak również wysokie ciśnienie sprężonego gazu powodują, że nie można sobie pozwolić nawet na najmniejsze błędy.

– Jak przebiega produkcja?

Produkujemy około 300-350 Lancii CNG na tydzień. Prawie w 100% wysyłane są one na rynek włoski, gdzie istnieje rozbudowana sieć dystrybucji metanu. Prawdopodobnie w tym roku nasza Lancia CNG wystartuje w Superteście Ekonomii 2013. W 2011 roku Panda CNG zajęła w takim teście pierwsze miejsce wyprzedzając wiele nowoczesnych samochodów na metan. Pisaliście o tym także w *Fiacie wokół nas*.

Ofensywa *Comau*

Anna Borsukiewicz

zdjęcia Jerzy Kozierkiewicz arch. Comau

Robot SmartLaser™ firmy Comau zwyciężył w dziesiątej edycji konkursu Produkt Roku 2012, organizowanego przez redakcję magazynu Control Engineering Polska.

Ogłoszenie wyników konkursu i uroczyste wręczenie dyplomów odbyło się 20 marca w Warszawie podczas największych w Polsce targów automatyki przemysłowej Automaticon. Dyplom z rąk Michaela J. Majchrzaka, prezesa zarządu wydawnictwa TMI Holdings, odebrał wiceprezes i dyrektor firmy Comau Poland Roberto Rossi.

JEDYNE TAKIE URZĄDZENIE

„Laureat" konkursu, czyli robot SmartLaser™, w uroczystości nie brał udziału. Jego sprowadzenie na targową ekspozycję byłoby niemożliwe chociażby ze względu na rozmiary urządzenia (wysokość to około 2 m, a zasięg ramienia i obszaru działania około 3 m). Poza tym SmartLaser™ nie pracuje jeszcze w Polsce. Można go było jednak oglądać w działaniu. Był prezentowany na ekranie umieszczonym na stoisku Comau Robotics.

„SmartLaser™ to system zrobotyzowanego zgrzewania laserem 3D, stosowany w przemyśle samochodowym – tłumaczy dyr. Rossi. – Jest to rozwiązanie innowacyjne i jedyne na świecie. Polega na integracji czteroosiowego robota z optycznym układem zwierciadeł służącym do pozycjonowania wiązki laserowej poruszającej się z dużą prędkością. W rozwiązaniu tym kontroler robota steruje nie tylko jego ruchami, ale także precyzyjnie kontroluje położenie układu zwierciadeł zapewniających właściwe skupienie wiązki laserowej na zgrzewanym punkcie". Największymi zaletami robota SmartLaser™ są wielka dokładność pozycjonowania laserowej wiązki i olbrzymia wydajność zgrzewania. Na wykonanie jednego punktu zgrzewania dawną technologią potrzeba było dwóch sekund, a SmartLaser™ wykonuje cztery takie punkty na sekundę. Jest więc ośmiokrotnie szybszy.

Nagrodzone roboty pracują m.in. we włoskich zakładach Fiata w Cassino, w których zgrzewają wewnętrzne elementy drzwi w modelu Lancia Delta (w ten sposób wykonano już drzwi do 120 tysięcy tych samochodów). Służą także do zgrzewania elementów drzwi w Alfach Romeo Giulietta. Wykorzystywane są też w serbskim zakładzie Fiata w miejscowości Kragujevac, gdzie powstają Fiaty 500L. Roboty SmartLaser™ znalazły się nawet w Chinach.

SPAWANIE I PALETYZACJA

W targach Automaticon, odbywających się w warszawskim Centrum EXPO XXI przy ul. Prądzyńskiego, Comau Poland uczestniczy regularnie od sześciu lat. Tegoroczne stoisko firmy było bardzo okazałe. Firma przedstawiła m. in. nowy robot spawalniczy Smart5 ARC4 do spawania łukowego, który dzięki technologii „Hollow Wrist" (technologia wydrążonego przegubu) pozwala manipulować nadgarstkiem robota na-

Na zdjęciu obok: chwytak do pobierania worków zamontowany na robocie do paletyzacji
Poniżej: Roberto Rossi z dyplomem potwierdzającym zwycięstwo robota SmartLaser™

ROBERTO ROSSI

O zwycięstwie zadecydowali *profesjonaliści*

To nasze pierwsze zwycięstwo w konkursie Produkt Roku. Robot Comau SmartLaser™ zajął pierwsze miejsce w kategorii Robotyka-Roboty. Jak napisała w liście gratulacyjnym Katarzyna Jakubek, redaktor naczelna organizującego konkurs miesięcznika Control Engineering Polska, po podliczeniu głosów czytelników tego magazynu nasz „produkt okazał się bezkonkurencyjny".

Dla Comau Poland to ogromna satysfakcja. Tym większa, że o zwycięstwie w konkursie zdecydowali profesjonaliści, jakimi są czytelnicy miesięcznika Control Engineering Polska, w którym prezentowaliśmy robot SmartLaser™ Comau.

Automaticon *po raz dziewiętnasty*

W tym roku odbyła się już dziewiętnasta edycja targów Automaticon – cyklicznej imprezy wystawienniczej związanej z automatyką przemysłową i robotyką. Jest ona uważana za największe w Polsce profesjonalne forum, na którym spotykają się producenci, dystrybutorzy i odbiorcy automatyki przemysłowej. W tegorocznej imprezie targowej wzięło udział ponad 300 wystawców pochodzących z Polski i z zagranicy.

Imprezę odwiedzają liczni specjaliści, poszukujący nowych rozwiązań technicznych, a także projektanci czy integratorzy systemów, dla których jest ona cennym źródłem najświeższych informacji. Targi objęte są patronatem honorowym Ministerstwa Gospodarki.

Proces zgrzewania laserowego – Comau SmartLaser

wet w trudno dostępnych miejscach, a także robot Smart 5 NS o udźwigu 16 kg, idealny do obsługi maszyn.

Tym razem spółka Comau Poland skierowała swą ofertę nie tylko do tradycyjnych odbiorców, czyli przemysłu motoryzacyjnego. Jej przykładem był pracujący na stoisku robot PAL 260. Specjalnym chwytakiem podnosił leżący na transporterze rolkowym worek i przekładał go w inne miejsce. Po chwili przemieszczał worek z powrotem i znów zaczynał całą operację od początku. Ten „występ" powodował, że odwiedzający targi tłumnie zatrzymywali się przy stoisku Comau, oglądali ewolucje robota, pytali o jego możliwości i zastosowanie.

„Rodzina Smart5 PAL, składająca się z trzech robotów (PAL 180, PAL 260 i PAL 470), to nasza nowa oferta dla paletyzacji – wyjaśnia Michał Ochmański, kierownik działu handlu Comau Poland. – Oznaczenia cyfrowe przy symbolu PAL określają w kilogramach udźwig każdego z urządzeń. Np. 260 znaczy, że robot może unieść przedmioty ważące do 260 kg. Przenosi je zaś w zasięgu 3100 mm. Roboty mogą być wyposażone w specjalne chwytaki, przystosowane do różnego rodzaju produktów".

Rodzina robotów Comau oferuje nowe możliwości techniczne

Przedstawiając takie roboty Comau Poland chce rozszerzyć zakres swojej działalności i ta oferta spotkała się już z konkretnym zainteresowaniem. Firma otrzymała zamówienie na system paletyzacji od jednego z polskich producentów jogurtów. „To dopiero początek – mówi dyr. Roberto Rossi. – Produkt jest rozwojowy. Możemy paletyzować jogurty, ale też np. worki z cementem. Ponadto powstał pomysł zastosowania robotów przy paletyzacji mięsa na hamburgery".

TYLKO 12 ROBOTÓW

Udział w targach Automaticon pozwala Comau Poland nie tylko zaznaczać obecność marki w Polsce, ale i przyczyniać się do rozwoju robotyzacji. „W Polsce jest ona wciąż na bardzo niskim poziomie – mówi Michał Ochmański. – Na 10 tysięcy pracowników w przemyśle produkcyjnym przypada u nas 12 robotów. W Czechach jest ich 34, na Słowacji 43, a w Niemczech ponad 250. Te liczby pokazują, jak wielkie są w Polsce potrzeby, ale i jak duże przed nami możliwości rozwoju. Dlatego ważne jest, że targi Automaticon odwiedza mnóstwo młodych ludzi, którzy będą w przyszłości decydować o rozwoju przemysłu. Zapoznając się z marką Comau i możliwościami firmy, poszerzają swoją wiedzę o robotach". ■

Pięć milionów *silników MultiJet*

Z linii produkcyjnej zakładu FPT w Bielsku-Białej zjechał 5 mln silnik 1.3 MultiJet.

Wysokoprężny silnik 1,3 SDE (Small Diesel Engine) w udoskonalonej, najnowszej wersji technologii MultiJet znanej jako MultiJet II, produkowany jest od 2003 roku w jednym z najnowocześniejszych zakładów w branży motoryzacyjnej. Fabryka Fiat Powertrain Technologies w Bielsku-Białej, będąca liderem w rozwoju jednostek napędowych o małej pojemności, jako pierwsza firma w całej Grupie Fiat zdobyła w ubiegłym roku pierwszy w historii złoty medal WCM za efektywność i jakość procesów oraz zarządzanie zgodne z najwyższymi standardami światowymi.

Silniki 1,3 SDE dostępne są w wersjach o różnej mocy: od wersji z turbosprężarką o stałej geometrii (75 KM) po wersję z turbosprężarką o zmiennej geometrii (od 85 do 95 KM). Wszystkie zapewniają doskonałe osiągi przy obniżonym zużyciu paliwa, a dzięki nowoczesnej technologii gwarantują wydłużenie okresu serwisowego (wymiana oleju co 35 000 km, a przeglądy co 250 000 km). Jednostki 1.3 MultiJet montowane są w wielu modelach z gamy Fiat: w Fiatach Panda, Punto, Qubo, Doblò, Strada, Fiorino, 500 i 500L, Lancii Ypsilon, Alfie Romeo MiTo, jak i w samochodach konkurencyjnych marek. W jubileuszowy, pięciomilionowy egzemplarz silnika 1.3 MultiJet o mocy 85 KM został wyposażony Fiat 500L, który łączy kultowy styl 500-ki z funkcjonalnością samochodu wielozadaniowego. Z tego wyjątkowego połączenia zrodziło się pojęcie „City Lounge", nowej koncepcji samochodu kompaktowego.

Silniki z zakładu w Bielsku-Białej cieszą się uznaniem ekspertów i dziennikarzy motoryzacyjnych, o czym świadczą przyznane przez nich prestiżowe nagrody. Jednostka napędowa 1.3 MultiJet w 2005 roku została nagrodzona tytułem „International Engine of the Year" (w kategorii samochodów o pojemności skokowej 1.0 -1.4 litrów), a kolejny produkt FPT Poland – rewolucyjny, dwucylindrowy silnik benzynowy 0.9 TwinAir, poza prestiżową nagrodą „International Engine of The Year 2011", zwyciężył także w kategorii najbardziej ekologicznego silnika „Green Engine of the Year", debiutu roku „Best New Engine of the Year" oraz jednostki o pojemności poniżej 1.000 cm^3.

Kierownictwo i pracownicy linii montażowej FPT w Bielsku-Białej oraz jubileuszowy silnik

eComau i projekty *badawczo-rozwojowe*

Dobry projekt i nowoczesna firma, która umożliwia zdobycie ostróg studentom. Te elementy stykają się w programie „Inżynier na miarę XXI wieku”.

Krzysztof Bielski

zdjęcia Satiz Poland

Pod auspicjami programu „Inżynier na miarę XXI wieku” słuchacze największej na Podbeskidziu publicznej uczelni – bielskiej Akademii Techniczno-Humanistycznej, zdobywają doświadczenie zawodowe w eComau. Staż w tak innowacyjnej firmie może w przyszłości szeroko otworzyć im drzwi do kariery w przedsiębiorstwach na całym świecie.

INŻYNIER XXI wieku

Trzy lata temu Akademia rozpoczęła realizację pięcioletniego projektu „Inżynier na miarę XXI wieku”. Jego celem jest zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania gospodarki na specjalistów z dziedziny nauk technicznych. Chodzi o ludzi, którzy w nowoczesnych, innowacyjnych przedsiębiorstwach będą stanowili wysoko wykwalifikowaną kadrę inżynierską. Projekt został bardzo wysoko oceniony przez ministerstwo nauki i szkolnictwa wyższego, które postanowiło go sfinansować. Uczelnia otrzymała blisko 9 milionów zł, które w 80 proc. pochodzą z Europejskiego Funduszu Społecznego.

Program skierowany jest do studentów kierunków inżynierskich – mechaniki i budowy maszyn, automatyki i robotyki oraz informatyki, a także magisterskich – mechaniki i budowy maszyn. Mogą oni korzystać z zajęć wyrównawczych, uczestniczyć w kursach, seminariach, a nawet targach i wizytach studyjnych. Uczą się języka angielskiego pod kątem swojej profesji. „Zajęcia nie są zarezerwowane tylko dla studentów, którzy mają najwyższą średnią ocen. Szansę mają wszyscy. Dodatkowo ci, którzy wykazują największe zaangażowanie, otrzymują stypendia motywacyjne” – mówi prodziekan ds. studenckich wydziału budowy maszyn i informatyki Akademii Dorota Więcek.

Studenci działają w kole naukowym. „W kole jest 84 adeptów, głównie z kierunków mechanika, budowa maszyn oraz automatyka i robotyka” – podkreśla jego opiekun Jacek Rysiński.

„MAGISTERKA” Z eCOMAU

Elementem projektu są staże w nowoczesnych firmach w rejonie Bielska-Białej. Studenci ostatnich lat uczestnicząc w nich zbierają materiały konieczne do napisania pracy. Dorota Więcek podkreśla, że program stażowy jest w fazie początkowej. Na razie uczestniczy w nim kilku najzdolniejszych studentów. Wkrótce będzie ich więcej. „Teraz uczestniczą w nim uczniowie kończący studia II stopnia z mechaniki. W maju i czerwcu przeprowadzamy nabór na I stopień. Ich staże odbędą się w roku bieżącym oraz przyszłym. Projekt zakłada, że w sumie skorzysta z nich 160 studentów” – wyjaśnia.

eComau od początku realizacji projektu blisko współpracuje z Akademią Techniczno-Humanistyczną. Wspólnie organizują konferencję naukową „Inżynier na miarę XXI wieku”. Byli też jednymi z pierwszych, którzy zaproponowali przyjęcie studentów na staż. Obecnie korzysta z tej możliwości trzech młodych inżynierów: Lucjan Czul, Łukasz Bartczak i Jakub Biegun. Wkrótce przystąpią do obrony pracy magisterskiej, która powstaje w oparciu o badania przeprowadzone podczas stażu.

Szef zespołu uruchomieniowego w eComau Paweł Ziobro mówi, że studenci uczestniczą w projekcie związanym z optymalizacją funkcjonowania linii przemysłowych w bielskim zakładzie Fiat Powertrain Technologies. Każdy z nich bada jedną z trzech linii. „Praca dotyczy bilansu energetycznego linii produkcji głowicy silnika TwinAir, obróbki korpusu silnika SDE i głowicy do niego. Mierzymy zużycie energii elektrycznej, chłodziwa i sprężonego powietrza” – wyjaśnia jeden ze studentów Jakub Biegun. Paweł Ziobro dodaje, że młodzi inżynierowie szukają też odpowiedzi na pytanie, jak lepiej zarządzać przepływem detali przez linię, by niektóre jej części mogły być w kontrolowany sposób wyłączane z funkcjonowania. Wszystkie wyniki znajdą odzwierciedlenie w przygotowywanych przez studentów trzech pracach magisterskich. „Niewykluczone, że w przyszłości to właśnie ich obserwacje pomogą zredukować zużycie energii elektrycznej w produkcji” – dodaje Paweł Ziobro.

Staże w firmach to szansa na zdobycie doświadczenia

KORZYŚĆ DLA WSZYSTKICH

Jak podkreśla Ziobro korzyści ze współpracy firmy ze studentami są obustronne. Niezwykle cenne jest zwłaszcza ich świeże spojrzenie na proces produkcji. Zalety uczestnictwa w stażu podkreśla Łukasz Bartczak: „Nasza praca ma charakter wyłącznie praktyczny. Nie teoretyzujemy, nie przepisujemy książek. Zresztą takich prac dyplomowych jak nasze, które powstają dzięki stażowi w eComau, nie da się napisać w miesiąc”. Dopiero na podstawie skrupulatnie zebranych wyników, które studenci następnie opracują, będą mogli wysnuć wnioski i opublikować je. Młodzi mogą przy tym korzystać z nowoczesnych, bardzo drogich przyrządów, którymi uczelnia nie dysponuje.

Na stronie obok, od lewej: Lucjan Czul i Jakub Biegun, Paweł Ziobro, Fabio Hubacech, Alessandro Chille, Jacek Rysiński, Dorota Więcek, Łukasz Bartczak

Poniżej: Paweł Ziobro wraz ze stażystami – Jakubem Biegunem i Łukaszem Bartczakiem

To linia biznesowa włoskiej firmy Comau, światowego lidera w dziedzinie zrównoważonej automatyzacji. Oferuje produkty i usługi, które pomagają ulepszać zautomatyzowane procesy i ograniczyć zużycie energii, a także doradztwo w zakresie wydajności energetycznej.

Stażyści zdobywając ostrogi w takich firmach jak Comau, którego jedną z linii produktów jest eComau, liczą się też na rynku pracy. „Nasza firma ciągle poszukuje ludzi zainteresowanych automatyką przemysłową. Z tej perspektywy bardziej korzystne jest pozyskanie absolwenta, który już na stażu mógł funkcjonować w realiach prawdziwego przedsiębiorstwa, niż osoby bez takiego doświadczenia” – podkreśla Paweł Ziobro. ■

Rekordowy Bieg Fiata

Krzysztof Bielski
zdjęcia
I. Kaźmierczak

Pobiegli po raz 21. ulicami Bielska-Białej. Ponad 1200 zawodników, od gimnazjalistów po emerytów, uczestniczyło w imprezie o jednej z najdłuższych tradycji w Polsce.

Biegacze z Kenii zdominowali rywalizację. Byli poza zasięgiem. Zwycięzca – Julius Kiprono Lagat (fot. powyżej) z czasem 29:01 o ćwierć minuty pobił rekord trasy ustanowiony w 2008 roku przez Ukrainca Vitaliya Szafara. Także drugi na mecie David Metto ukończył bieg z czasem lepszym od dotychczasowego rekordu, a trzeci zawodnik – Wycliffe Kipkorir Biwot, wyrównał go.

Biegacze byli wyjątkowo zadowoleni z pogody, a wielu twierdziło wręcz, że to właśnie ona w największej mierze przyczyniła się do świetnych wyników. Jak podkreślił wybitny sportowiec Tomasz Hamerlak, brązowy medalista Paraolimpiady w Atenach w 2004 roku, który startował w Biegu Fiata w rywalizacji wózków: „Warunki były wprost wymarzone. Słonecznie, ale nie gorąco. 15-16 °C i pierwsze kilometry z wiatrem" – powiedział na mecie.

Klasyfikacja pracowników Fiat

1. Zdzisław Ptak (Tychy) – 41:37
2. Jerzy Plewniak (Tychy) – 42:19
3. Adam Kowalski (Tychy) – 42:32
4. Rafał Grzanecki (Warszawa) – 42:48
5. Adrian Wandzel (Żywiec) – 47:37
6. Franciszek Mielniczuk (Tychy) – 49:00
7. Bogusław Kopytiuk (Tychy) – 49:03
8. Janusz Łyczko (Bielsko-Biała) – 53:54

FIATOWCY NA TRASIE

Tradycyjnie w stawce biegaczy nie zabrakło pracowników Grupy Fiat. „Bieganie to ich pasja. Jest ich wielu, nie tylko z Fiat Auto Poland, ale także Sistema, Fiat Powertrain czy Magneti Marelli. To wielka satysfakcja i frajda widzieć ich wszystkich na trasie" – powiedział rzecznik Fiat Auto Poland Bogusław Cieślar.

Po raz pierwszy w tym gronie znalazł się szef biura PR i komunikacji Rafał Grzanecki. „Do 7 km biegłem za Filipem Gallino, redaktorem naczelnym „Fiat Wokół Nas", który bardzo mnie motywował. Czułem dystans w nogach, ale na ostatnich 400 metrach finiszowałem jak sprinter" – powiedział. Obaj przybiegli na metę w tym samym czasie – 42:48.

W tegorocznej rywalizacji pracowników Fiat zwyciężył – podobnie jak w ubiegłym roku – tyszanin Zdzisław Ptak, który jest zatrudniony na linii wykończenia w jednostce montażu FAP. 21. edycję zapamięta na długo, bo – jak z dumą podkreślił, poprawił swój życiowy rekord na dystansie 10 km. U trzeciego wśród „fiatowców" – Adama Kowalskiego, pozostał natomiast lekki niedosyt. „To mój piąty Bieg Fiata. „Na pudle" stanąłem już po raz trzeci, ale tym razem nie udało mi się pobić „życiówki", choć warunki na trasie były dobre. Wciąż utrzymuję się w okolicach 42:32" – zaznaczył.

PASJA

U każdego z uczestników imprezy inspiracja do tego, by zacząć biegać była inna. Dla Rafała Grzaneckiego był to sposób na niepogodę. „Jeździłem na rowerze, grałem w piłkę nożną i siatkówkę, ale bieganie uważałem za nudne. Zadecydował przypadek: dwa lata temu podczas wakacji nad Bałtykiem przez dwa tygodnie padało. Coś trzeba było robić z czasem, więc zacząłem boso chodzić po

10 – kilometrów mieli do pokonania biegacze
21 – razy uczestniczył w Biegu Fiata mieszkaniec Kęt koło Bielska-Białej Zygmunt Kasolik. Nie opuścił żadnej edycji. W obecnej zajął 539. miejsce z czasem 49:11
79 – lat ma bielszczanin Roman Chomicki, najstarszy uczestnik zawodów, który do mety dobiegł na 989. miejscu w czasie 1:10:35
995 – uczestników przebiegło główny dystans Biegu Fiata

ZWYCIĘZCA KLASYFIKACJI FAP

Pobiłem *swój rekord!*

Rozmowa ze Zdzisławem Ptakiem, który amatorsko biega w tyskim klubie „40-latek". Na zdjęciu powyżej: Bogusław Cieślar i najlepsi w kategorii FAP.

Fiat Wokół Nas – Jak pan ocenia swój start?
Zdzisław Ptak – Najbardziej pomogła mi pogoda, która sprzyjała biegaczom. Nie było zbyt zimno, ani też za ciepło. Nie padało. W takich biegach amatorzy muszą pamiętać o odpowiednim rozłożeniu sił na trasie. Przez 5 km starałem dać z siebie jak najwięcej, a później dotrwać do mety i to mi się udało, choć na 8. km odczułem lekki kryzys. Ze startu jestem jednak bardzo zadowolony, bo poprawiłem swój życiowy rekord na dystansie 10 km.
Skąd się wzięło u pana zamiłowanie do biegania?
Około „czterdziestki" postanowiłem rzucić palenie, ale zaczęło mi czegoś brakować. Doszedłem do wniosku, że najlepiej będzie, jeśli wrócę do sportu, który uprawiałem w młodości. Zacząłem amatorsko biegać. Krótko potem po raz pierwszy zmierzyłem się z maratonem i dobiegłem do mety. To był dla mnie ogromny sukces. Od tego czasu przebiegłem już około 15 maratonów. 42 km 195 m pokonuję w czasie 3 godz. 20 min.
Dużo pan trenuje?
Trenuję, gdy tylko czas mi na to pozwala; dwa lub trzy, a nawet pięć razy w tygodniu. Pracuję w systemie zmianowym, więc biegam rano lub wieczorem. To już nawyk. Bywa, że czegoś mi brakuje – wychodzę do lasu, żeby przebiec kawałek i wtedy czuję się lepiej.
Często pan startuje?
Czas nie zawsze mi na to pozwala, ale staram się jak najczęściej. Każdego roku uczestniczę w różnych zawodach, w tym dwóch, trzech maratonach.
Dziękuję za rozmowę.

Od lewej: *M. Musiał, P. Kempa, M. Trocki, B. Listwoń, Z. Zawadzki, R. Grzanecki i J. Marzęda*

O BIEGU I BIELSKU-BIAŁEJ

Dziennikarze *biegacze*

Wiele lat temu Fiat wprowadził do Polski nie tylko nowoczesne samochody, ale i świeże pomysły na spędzanie wolnego czasu. Dziś każde szanujące się miasto organizuje imprezy biegowe, ale niewiele jest miejsc, w których bieganie ma aż tak długie tradycje. Bieg Fiata udowodnił, że 21 lat tradycji gwarantuje nie tylko dobrą organizację, ciekawą i wymagającą trasę i świetną atmosferę imprezy, ale nawet dobrą pogodę.
Zachar Zawadzki – portal AutoCentrum.pl (czas: 44:08)

Bieg Fiata to dla mnie pierwszy bieg uliczny. Generalnie wolę biegać w terenie niż klepać po asfalcie. Niemniej jednak miejsce (ładnie położone, kameralne miasto wśród gór), klimat podczas startu, bardzo dobra organizacja biegu, rewelacyjna pogoda oraz publiczność na trasie sprawiły, że biegło mi się bardzo dobrze.
Maciej Musiał – magazyn Auto Motor i Sport (50:08)

Meta jest najsilniejszą stroną tego biegu. Świetne warunki do długiego, mocnego finiszu, piękne otoczenie, doping kibiców. Bardzo udana impreza!
Jacek Marzęda – magazyn Auto Rok (49:54)

Po wyleczeniu kontuzji zakładałem przetruchtanie całej trasy. Jednak Bielsko to miasto magiczne i z tego truchtania wyszedł całkiem dobry wynik – poprawiłem swój rekord życiowy na 10 km o ponad 5 minut.
Michał Trocki – stacja TVN Turbo (51:18)

Pierwsze wrażenie po przyjeździe do Bielska-Białej: ładne, czyste i zadbane miasto. Przed startem, w trakcie biegu i po jego zakończeniu wszystko działało jak precyzyjny mechanizm. Można było poczuć, że ludzie, którzy organizują ten bieg są oddani sprawie i wkładają mnóstwo serca w jego przygotowanie.
Paweł Kempa redaktor Runner's World (50:58)

plaży, a potem biegać. Spodobało mi się. Wróciłem do domu i kupiłem pierwsze buty biegowe. Kilka miesięcy później przebiegłem pierwszy maraton. Teraz jest to moją pasją" – wyznał. Zdzisław Ptak z kolei kilka lat temu postanowił zadbać o zdrowie i rzucił palenie. Jak podkreśla, czegoś zaczęło mu brakować. Postanowił zająć się amatorsko sportem. Dołączył do biegaczy klubu „40-latek". Jeszcze inne wytłumaczenie ma Adam Kowalski: „Zawsze lubiłem sport. Biegam, bo przy wysiłku fizycznym organizm wydziela endorfinę. Daje mi to siłę i zadowolenie".

BIEG BĘDZIE TRWAŁ

Gdy 20 lat temu Andrzej Filipiak organizował pierwszy Bieg Fiata nawet nie przeczuwał, że przygoda będzie tak długo trwała. „Udało się to nam dzięki modzie na bieganie oraz uprzejmości sponsorów, zwłaszcza Fiat Auto Poland. To niezwykle popularna impreza, o czym świadczy duża liczba zawodników. Ona jest potrzebna" – podkreśla.
Zdaniem rzecznika FAP Bogusława Cieślara Bieg przede wszystkim promuje ideę aktywnego, zdrowego i rodzinnego wypoczynku. „Fiat zainicjował masowe bieganie w Bielsku-Białej. (…) Wspieramy działalność prozdrowotną i aktywny tryb życia. Dbamy nie tylko o produkcję dobrych samochodów, ale angażujemy się również we współpracę z organizacjami społecznymi czy urzędem miasta, czego przykładem jest Bieg Fiata" – zaznaczył. Podobnego zdania jest Rafał Grzanecki. Podkreślił, że Fiat walnie przyczynił się do stworzenia w Polsce mody na bieganie. „O kondycję fizyczną po prostu trzeba dbać" – dodał. ■

Rekordy:
29.01 – wynosi nowy rekord trasy, który podczas tegorocznej edycji ustanowił Kenijczyk Julius Kiprono Lagat
29:16 – potrzebował w 2008 roku do pokonania 10 km Ukrainiec Vitaliy Szafar, dotychczasowy rekordzista
30:48 – w takim czasie Janusz Wójcik z Katowic zwyciężył w pierwszej edycji
33:07 – wynosi rekord pań, który ustanowiła w 1995 roku Izabela Zatorska

SREBRNY LISTEK **CSR**

Tygodnik Polityka od 20 lat publikuje Listę 500 największych polskich firm, która od niedawna wzbogacana jest o wyniki ankiety dotyczącej społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) i zrównoważonego rozwoju. Wysyłana do przedsiębiorstw ankieta opracowywana jest na podstawie normy ISO 26000, a pytania dotyczą siedmiu najważniejszych dla CSR obszarów: ładu korporacyjnego, praw człowieka, zachowania wobec pracowników, ochrony środowiska, dbałości o klientów, uczciwości biznesowej oraz zaangażowania społecznego. Na podstawie analizy odpowiedzi wyłoniono trzy grupy firm. Wśród wyróżnionych przedsiębiorstw znalazła się spółka Fiat Auto Poland, której przyznano srebrny listek CSR Listy Polityki za uwzględnianie w swojej codziennej działalności istotnych rozwiązań z normy ISO 26000.

FIAT I ALFA ROMEO NA PODIUM „AUTO MOTOR I SPORT”

Ponad 7 tys. czytelników „Auto Motor i Sport” doceniło w głosowaniu aż cztery samochody marek Alfa Romeo i Fiat w plebiscycie „Best Cars 2013”. Jego ideą jest wskazanie samochodów, które wyróżniają się największą bezawaryjnością, innowacyjnością i najlepszym wykonaniem. Polacy, wybierając spośród 373 modeli w 10 kategoriach, licznie oddali głosy na pojazdy marek Alfa Romeo i Fiat, przyznając im w tym roku aż cztery wyróżnienia. W kategorii „Samochód Najmniejszy” drugie miejsce zajął Fiat 500. „Samochodem Przystępnym Cenowo” ponownie został Fiat Panda. Alfa MiTo uplasowała się na trzecim miejscu w kategorii „Samochód Mały”, a Giulietta zajęła trzecie miejsce w kategorii „Samochód Kompaktowy”.

NOWY **JEEP® GRAND CHEROKEE 2014**

Od czasu premiery rynkowej w 1992 r. Jeep® Grand Cherokee stał się wyrazem swobody, wielkiej przygody i pasji marki. Jako pełnowymiarowy SUV klasy premium w gamie Grand Cherokee reprezentuje najwyższe standardy w zakresie mocy napędu, komfortu, innowacyjności wyposażenia i kunsztu wykonania. Dzisiaj ten najczęściej nagradzany pełnowymiarowy SUV w historii zmienia się po raz kolejny – prezentując nowy design nadwozia i wnętrza, szereg nowości technologicznych oraz jeszcze lepsze prowadzenie na drodze i w terenie za sprawą nowej, ośmiobiegowej automatycznej skrzyni przekładniowej. Jeep Grand Cherokee MY2014 wejdzie na rynki Europy latem bieżącego roku z wersjami modelowymi Laredo, Limited i Overland oraz bardziej ekskluzywną Grand Cherokee Summit.

NADJEŻDŻA NOWY **CHEROKEE**

Długo oczekiwaną nową generację Jeepa Cherokee na 2014 rok zaprezentowano w Nowym Jorku. SUV ten bazuje na całkowicie nowym projekcie, który łączy w sobie doskonałe osiągi na drodze jak i w terenie, przy jednoczesnym niższym o ponad 45% zużyciu paliwa. Klienci będą mieli do wyboru trzy systemy napędu 4x4. Jeep Active Drive I automatycznie steruje przeniesieniem mocy zarówno w trybie z dwoma kołami napędowymi, jak i w 4x4. Jeep Active II przewiduje dodatkowo skrócone przełożenia oraz blokadę dyferencjału środkowego, aby poradzić sobie w nieco trudniejszym terenie. Z kolei Jeep Active Drive Lock dysponuje dodatkową elektroniczną blokadą tylnego mechanizmu różnicowego. Nowe są również silniki: MultiAir Tigershark o pojemności 2,4 litra i mocy 184 KM oraz 3,2-litrowy V6 Pentastar generujący moc 271 KM. Absolutną nowością jest też automatyczna skrzynia biegów o dziewięciu przełożeniach. Nowy Cherokee 2014 posiada status „Trail Rated", co oznacza, że samochód ten jest zgodny z surowymi standardami Jeepa do zastosowań terenowych.

NOWA ODSŁONA **IVECO CAPITAL W POLSCE**

Iveco Poland rozpoczęła współpracę z EFL SA, należącą do francuskiej Grupy Credit Agricole, która jako partner finansowy Iveco Poland będzie występować pod szyldem Iveco Capital. Spółka zaoferuje usługi finansowe dla klientów, wspierając ich przy zakupach lekkich, średnich i ciężkich pojazdów użytkowych Iveco. „Jestem przekonany, że rozpoczęta współpraca będzie dla naszych klientów dodatkowym argumentem do wyboru Iveco" – podkreśla Massimiliano Perri, Dyrektor Generalny Iveco Poland.

Na zdjęciu od lewej: Bartosz Bakes, Dyrektor Departamentu Sprzedaży EFL, Massimiliano Perri, Dyrektor Generalny IVECO Poland, Saverio Cacopardo, EMEA Region Director IVECO Capital, Radosław Woźniak, Wiceprezes EFL i Agostino Policicchio, Regional Manager CEE IVECO Capital

LISTA 500 WG RZECZPOSPOLITEJ

Ranking największych 500 przedsiębiorstw w Polsce za 2012 r. ogłosił dziennik Rzeczpospolita. Fiat Auto Poland, który jest na 13. pozycji listy, jako jedyna firma motoryzacyjna znalazła się w pierwszej pięćdziesiątce przedsiębiorstw produkujących wyrób wysoko przetworzony (przed FAP na liście są tylko spółki np. paliwowe (PGNiG), banki, PZU, TP SA, handel). Na listę trafiły także inne spółki Grupy Fiat i Fiat Industrial w Polsce.

FAP LIDEREM W INWESTOWANIU W BADANIA I ROZWÓJ W POLSCE

Instytut Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk opublikował Raport o Największych Inwestorach w Badania i Rozwój w Polsce w 2012 roku. W tym prestiżowym rankingu Fiat Auto Poland (z kwotą 292 mln zł) zdecydowanie zajął pierwsze miejsce przed Grupą Bumar (134 mln). Inwestycje w badania i rozwój są dla spółki czynnikiem wzrostu konkurencyjności i jakości produkowanych samochodów, obniżeniu kosztów produkcji i świadczonych usług w obszarze handlu. Firma stale współpracuje z najlepszymi uczelniami technicznymi w kraju: Politechniką Warszawską i Śląską i Akademią Techniczno-Humanistyczną w Bielsku-Białej.

FIAT PANDA I DUCATO ZWYCIĘZCAMI „FLEET AWARDS POLSKA”

Branża flotowa po raz 12. wybrała najlepsze samochody oraz wiodące usługi i produkty na krajowym rynku flotowym. W pierwszym etapie, jakim był wybór internetowy, specjaliści oddali blisko 105 tys. głosów w 24 kategoriach. O ostatecznych wynikach zdecydowały oceny ponad 300-osobowej komisji, która wzięła udział w Wielkim Teście Flotowym. Fiat Panda został wybrany „Samochodem dla Pracownika w Segmencie A”, a Fiat Ducato wygrał w kategorii „Dużego Samochodu Dostawczego”.

SIŁA MARKI **FERRARI**

Najsłynniejszą marką na świecie jest Ferrari, która jest bardziej znana niż Google, Coca-Cola, PwC i Hermes. Opinię tę wyraziła Brand Finance, spółka będąca liderem w ocenianiu marek, która co roku sporządza klasyfikację 500 nazw najsilniejszych i najbardziej rozpoznawalnych na świecie firm. Według jej analityków, na wyniku tym zaważyły nie tylko takie kryteria, jak marża netto, średni przychód na jednego klienta, wydatki na marketing i reklamę, ale również sympatia i przywiązanie klientów do marki.

ALFA ROMEO GIULIETTA GWIAZDĄ „SZYBKICH I WŚCIEKŁYCH 6”

Nową gwiazda kina międzynarodowego została Alfa Romeo Giulietta, która „zagrała” w najnowszym filmie „Szybkich i Wściekłych”. Szósta opowieść odnoszącej ogromne sukcesy serii to film w reżyserii Justina Lin. Miejscem akcji jest Londyn i tam rozgrywa się jedna z najbardziej ekscytujących scen: pościg bohaterów filmu za kierownicą Alfy Romeo Giulietta za samolotem cargo. Sceny tej niezwykłej rywalizacji na pasie startowym zostały wykorzystane w nowym spocie reklamowym samochodu Giulietta.

FIAT

BANK

Kredyt miód malina

- Niska rata
- Stała stopa procentowa: 7,69%
- Bez wpłaty własnej
- Bez zaświadczeń o dochodzie
- Wszystkie samochody: nowe i używane

LANCIA FIAT ALFA ROMEO FIAT PROFESSIONAL ABARTH Jeep

Przykład reprezentatywny: cena samochodu: 46 000 zł, wpłata własna: 13 800 zł, opłata przygotowawcza: 5%, okres kredytu: 60 miesięcy, rata miesięczna: 704,24 zł, oprocentowanie: 7,69%, RRSO 11,86%, całkowita kwota kredytu: 34 993,01 zł, całkowity koszt kredytu: 10 055,56 zł (zawiera: odsetki, opłatę przygotowawczą, ubezpieczenie Bezpieczny Kredyt Promo), całkowita kwota do zapłaty przez Konsumenta: 42 255,56 zł. Obowiązkowe zawarcie ubezpieczenia AC oraz Bezpieczny Kredyt lub GAP w jednej z dostępnych opcji. W przypadku innych parametrów kredytu oraz wybranych opcji ubezpieczeń elementy kredytu konsumenckiego mogą ulec zmianie. Kredytodawca Fiat Bank Polska S.A. Szczegóły dotyczące oferty kredytowej i ubezpieczeniowej w Salonach Grupy Fiat oraz na **www.fiatbank.pl**

Cesare *polskiego kolarstwa*

Anna Borsukiewicz

zdjęcia Bartosz Krupa/ DDTVN/ East News, archiwum C. Langa

Imieniem „Cesare" nazywali Czesława Langa we Włoszech, gdy startował w najsłynniejszych wyścigach, takich jak Giro d'Italia czy Tour de France.

Teraz, będąc organizatorem największego polskiego wyścigu Tour de Pologne, który wprowadził do światowej elity, czyli cyklu World-Tour UCI, może mienić się „Cezarem" polskiego kolarstwa. Tuż przed rozpoczęciem jubileuszowego, bo siedemdziesiątego już Tour de Pologne, rozmawiamy z Czesławem Langiem o karierze i jego drodze życiowej.

Pierwszy kolarski wyścig w życiu wygrał Pan na damskim rowerze „ukraina"...

To było dawno, w 1970 roku. Mieszkałem wtedy w Gostkowie, wsi koło Bytowa, i jak każdy chłopiec w moim wieku grałem w piłkę, biegałem, jeździłem na rowerze. Pasjonowałem się też najsłynniejszym wówczas Wyścigiem Pokoju i gdy na naszym terenie miał być rozgrywany Mały Wyścig Pokoju, wziąłem w nim udział. Namówił mnie do tego mój wychowawca (a później szwagier) Jerzy Siluta. Ponieważ nie miałem innego roweru, wziąłem maminą „damkę", odkręciłem z niej błotniki i bagażnik. Na starcie było 160 chłopaków. Po 2 kilometrach wyścigu zobaczyłem, że jestem sam i przez rodzinne Gostkowo przejechałem jako pierwszy. W wyścigu były trzy etapy – w sumie zająłem drugie miejsce i tak zaczęła się moja kariera sportowa.

Czesław Lang podczas Tour de Pologne w 1980 roku. Po prawej: trzecie miejsce w San Remo (1987 rok)

Potem zapisałem się do klubu LZS Baszta Bytów i zacząłem trenować pod kierunkiem trenera Eugebiusza Marciniaka. Tam dostałem pierwszy rower, a właściwie jego ramę i resztę elementów wrzuconych do worka. Dwa tygodnie je dopasowywałem i składałem, potem pomalowałem. Gdy zacząłem wygrywać z seniorami, otrzymałem już lepszy rower.

A tak na marginesie: „ukrainę" mam do tej pory. Odnowioną podarował mi brat na moje 50. urodziny. Serdeczne kontakty utrzymuję też z moim pierwszym klubem i pierwszym trenerem. W tym roku zaprosiłem go na Tour de Pologne. Obaj jesteśmy też honorowymi obywatelami Bytowa.

„Zawodowy kolarz musi przejechać rocznie 50 tysięcy kilometrów"

Ciągnie Pana w rodzinne strony...

Oczywiście, tam się wychowałem i tam wracam. Po latach kupiłem w Barnowie, gdzie mój ojciec był niegdyś dyrektorem PGR, zrujnowany zabytkowy dwór. Odrestaurowałem go, prowadzę tam gospodarstwo ekologiczne, uprawiam ziemię, hoduję owce. Kiedyś, gdy organizację Tour de Pologne przejmą po mnie młodsi, pewnie tam osiądę na stałe.

Wróćmy jednak do kolarstwa. Miał Pan wśród kolarzy swoich idoli?

Byli to przede wszystkim polscy kolarze, tacy jak Ryszard Szurkowski, Stanisław Szozda, Zygmunt Hanusik czy Zenon Czechowski, którzy wygrywali w Wyścigu Pokoju. Potem ich nie tylko poznałem. Z Szurkowskim czy Szozdą razem startowaliśmy, stali się moimi kolegami.

Lista Pana osiągnięć sportowych z tamtych lat jest imponująca. Notka w biogramie podaje: „Dwukrotny olimpijczyk: w Montrealu (1976) zajął 5. miejsce w drużynowym wyścigu torowym na 4 km, w Moskwie (1980) wywalczył srebrny medal w szosowym wyścigu indywidualnym. 9-krotny mistrz Polski, zwycięzca Tour de Pologne (1980). Dwukrotny medalista MŚ w drużynie na 100 km: 1977 – brąz, 1979 – srebro. Czterokrotnie startował w Wyścigu Pokoju." Które z tych osiągnięć wspomina Pan najbardziej?

Najszczęśliwszy był 1980 rok. Wcześniej, podczas Wyścigu Pokoju miałem na terenie NRD wypadek. Podczas kraksy paskudnie złamałem obojczyk, konieczna była operacja i od końca maja nie jeździłem na rowerze. Wykreślono mnie z kadry, usłyszałem opinię, że „z tego Langa już nic nie będzie". Poczułem taką sportową złość, tak trenowałem, że w 1980 roku wygrywałem prawie

wszystko, odniosłem około 40 zwycięstw. I właśnie w 1980 roku, podczas igrzysk olimpijskich w Moskwie wywalczyłem srebrny medal w wyścigu indywidualnym na szosie. Wygrał wtedy Sergiej Suchoruczenkow, a ja podczas finiszu pokonałem na mecie Jurija Barinowa. Wyścig był zresztą dramatyczny, bo spadł mi łańcuch i podczas jego naprawy poważnie poraniłem sobie rękę.
To po tym wyścigu otrzymałem zgodę na przejście na zawodowstwo. Zostałem pierwszym kolarzem z dawnego „bloku wschodniego", który podpisał zawodowy kontrakt. W związku z nim znalazłem się we Włoszech.
I jeszcze jedno bardzo ważne wydarzenie z tego roku. Urodziła mi się córka Agata – dziś już dorosła, mężatka, od niedawna współpracująca ze mną podczas organizacji Tour de Pologne.

A najbardziej pamiętny sukces zagraniczny?
Może to dziwne, ale nie udział w największych, wieloetapowych kolarskich klasykach, lecz wyścig na „złotym kilometrze" w Mestre (części Wenecji). Zapraszani są do niego najszybsi kolarze światowi, trochę ponad 30 osób. Na starcie były takie gwiazdy jak Francesco Moser, a wśród nich ja i Lech Piasecki. Przyjechaliśmy „na luzie", bardziej towarzysko, ja wziąłem ze sobą tylko rower treningowy i przed startem nawet dobrze się nie rozgrzałem. Wyścig polega na pokonaniu 1 kilometra ze startu zatrzymanego. Tego dnia miałem taki „power", że wygrałem go, osiągając czas 1 minuta i 4 sekundy. Kolejnemu zawodnikowi na mecie „dołożyłem" 2 sekundy. Ten rekord trasy utrzymał się chyba z 15 lat. Poprawił go słynny Mario Cipollini.

Jak czuła się gwiazda polskiego kolarstwa w zawodowej drużynie?
Trzeba się było uczyć wszystkiego, poczynając od języka włoskiego. To był inny świat: inne treningi, inny sposób odżywiania się. Podczas gdy my – kolarze-amatorzy przejeżdżaliśmy na etapach wyścigów po 120-170 km, zawodowcy pokonywali o 100 km więcej. Zawodowy kolarz musi przejechać rocznie 50 tysięcy kilometrów. Były też inne obyczaje w drużynie. Trzeba było znaleźć w niej swoje miejsce, zrozumieć, że ważna jest praca na lidera grupy, a nie własne zwycięstwo. Jeżeli jest się w tym dobrym, zdobywa się szacunek i pozycję w grupie. Jeździłem świetnie na czas, więc sprawdzałem się jako rozprowadzający na finiszu, a gdy dołączył do mnie Lech Piasecki, stworzyliśmy tandem, o który „biło się" co najmniej 10 grup kolarskich. Z zawodowcami jeździłem dziewięć lat w pięciu różnych teamach. Dziewięć razy startowałem w Giro d'Italia i go ukończyłem, trzy razy w największym wyścigu świata, czyli Tour de France i też dojechałem do mety.

„Dziewięć razy startowałem w Giro d'Italia, trzy razy w Tour de France"

Zwycięzca prologu Tirreno-Adriatico, 1983 rok

To we Włoszech został Pan „Cesare"...
Włochom łatwiej było tak mówić niż wymawiać Czesław. Zresztą Lech Piasecki też dostał tam włoskie imię Luigi.

Jakie doświadczenia zdobył Pan jeszcze podczas jazdy w zawodowych grupach kolarskich?
Podpatrywałem, „jak robi się" wyścigi, czyli na czym polega organizacja światowych imprez kolarskich. Ta wiedza i zdobyte kontakty stały się moim kapitałem, gdy zająłem się Tour de Pologne. 90% byłych kolarzy pracuje w kolarstwie. Wszyscy się znają, łatwiej się rozmawia. To bardzo ważne.

69.Tour
de Pologne UCI
World Tour

Właściwie dlaczego zajął się Pan reanimowaniem tego upadającego wyścigu?
Można powiedzieć, że z sentymentu. To najstarszy w Polsce wyścig kolarski, w 1980 roku wygrałem go i nagle w 1993 roku dowiedziałem się, że 50. Wyścig Dookoła Polski zostanie zawieszony z braku pieniędzy. Zgłosiłem się do Polskiego Związku Kolarskiego, zaproponowałem, że zapłacę i zajmę się organizacją wyścigu, ale na moich warunkach. Zgodzili się, zatrudniłem ludzi, znalazłem sponsorów i wyścig się odbył. Była to pierwsza impreza zawodowa w naszym kraju. W porównaniu z obecnymi bardzo skromna. W pierwszym roku przyjechało 6 grup zagranicznych. Do dziś pamiętam te kontrasty – pod hotel Warszawa, gdzie byli zakwaterowani zawodnicy, ci zagraniczni przyjechali własnymi samochodami, a nasi starymi Nyskami z rowerami na dachach, każdy był w innej koszulce. To był szok. Ale wyścig wygrał Polak – Dariusz Baranowski.

Od tej pory minęło 20 lat...
Przez ten czas budowałem wizerunek Tour de Pologne, starałem się o podniesienie jego prestiżu. Nasz wyścig, spośród 800 rozgrywanych na świecie, znalazł się w światowej elicie – cyklu ProTour UCI. Uczestniczą w nim zawodnicy klasy światowej, tu zaświeciły gwiazdy m.in. Petera Sagana, Moreno Mozera, naszego Michała Kwiatkowskiego. Zadbaliśmy o oprawę medialną imprezy, nawiązaliśmy współpracę z telewizją, która przy okazji transmisji etapów Tour do Pologne pokazuje również Polskę, propagując nasz kraj.

Wyścig co roku oceniany jest przez zawodników i działaczy. Mają oni do wypełnienia tabelkę, gdzie jest sto punktów. I są pytania: czy są dobre hotele, czy dobre nagrody, czy jest bezpiecznie, czy są media itd. My, na te sto możliwych do otrzymania punktów, od kilku lat mamy 99,7! Właściwie lepiej się już nie da. Organizacyjnie nie odstajemy w ogóle od Tour de France i Giro d'Italia, a od Vuelty a España punktów mamy więcej.

To wszystko organizuje Pana firma LangTeam?
Powstała ona specjalnie dla Tour de Pologne, choć zajmuje się również innymi imprezami kolarskimi. LangTeam to niewielka firma rodzinna. Pracuje w niej moja żona Elżbieta, siostrzeniec Adam Siluta, moja córka Agata Lang-Piermarini, kontaktami międzynarodowymi zajmuje się jej mąż, Włoch Mirco Piermarini, a za sprawy sportowe, m.in. wytyczanie wyścigowych tras odpowiada mój przyjaciel, znakomity kolarz Lech Piasecki.
W firmie zatrudnionych jest 15 osób. Do nich dochodzi oczywiście armia współpracowników zajmujących się przygotowaniem i oznakowaniem tras, ustawieniem barierek ochronnych, banerów, balonów reklamowych i pneumatycznych bram. Cała ta scenografia przemieszcza się na 25 tirach i 17 samochodach dostawczych wraz z wyścigiem, a właściwie przed nim, bo zanim kolarze staną na starcie do etapu, wszystko musi być przygotowane.

Zdobył Pan również licznych sponsorów, wśród których jednym z najważniejszych jest Fiat Auto Poland.
To najstarszy i najwierniejszy nasz sponsor. Zwróciłem się do niego o pomoc już przy organizacji pierwszego „mojego" Tour de Pologne. Z własnych doświadczeń wiedziałem, że Włosi kochają i rozumieją kolarstwo. Fiat Auto Poland zawsze przekazuje na potrzeby wyścigu samochody, które prowadzą peleton oraz wożą uczestników i organizatorów Touru. Firma funduje też nagrodę dla najaktywniejszych zawodników. W tym roku będzie nią najnowszy model Fiata – 500L.

„Fiat Auto Poland to najstarszy i najwierniejszy sponsor Tour de Pologne"

Fiat Auto Poland przekazuje na potrzeby wyścigu samochody, które prowadzą peleton oraz wożą uczestników i organizatorów touru

Tegoroczny, jubileuszowy, bo siedemdziesiąty Tour de Pologne po raz pierwszy „wyjedzie" za granice Polski. Rozpocznie się we Włoszech, w Trydencie. Zostaną tam rozegrane dwa pierwsze, górskie etapy. Co spowodowało taką zmianę w trasie?

Będzie to ogromne uatrakcyjnienie wyścigu, który pojedzie po naprawdę górskich terenach, w miejscach, w których zapisywała się historia kolarstwa. 70. Tour de Pologne zacznie się 27 lipca. Kolarze pojadą z Rovereto do Madonna di Campiglio po trasie o długości 183,5 km. Drugi etap, liczący 195,5 km, wyruszy 28 lipca z Marilleva Val Di Sole i zakończy się na Passo Pordoi – w sercu Dolomitów, wpisanym na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Passo Pordoi, na którą kilkakrotnie wjeżdżałem, to kultowa dla światowego kolarstwa góra. Kończyło się na niej 48 etapów Giro di Italia. Wielokrotnie właśnie tu rozstrzygały się losy tego drugiego co do ważności wyścigu kolarskiego świata.

Potem zacznie się ogromne przedsięwzięcie logistyczne – przewiezienie zawodników dwoma wyczarterowanymi samolotami z Werony do Krakowa, a jednocześnie przemieszczenie się z Włoch do Polski całego zaplecza technicznego Touru. To kilkaset elementów dmuchanych, miasteczko etapowe, meta, dwa wozy moviko, w których mieszczą się pomieszczenia dla sędziów i VIP-ów. Ponieważ pierwszy polski etap Tour de Pologne będzie wiódł 30 lipca z Krakowa do Rzeszowa, tam około godziny 17 wszystko będzie musiało już być gotowe do przyjęcia peletonu. Nigdy chyba jeszcze kolumna tak dużego wyścigu, licząca ponad 300 samochodów i niemal tysiąc osób, nie przenosiła się w ciągu zaledwie doby o ponad 1300 km.

70. Tour de Pologne zakończy się 3 sierpnia 40-kilometrową jazdą indywidualną na czas z Wieliczki do Krakowa. Wcześniej przejedzie m.in. przez Rzeszów, Tarnów, Katowice, Nowy Targ, Zakopane i Bukowinę Tatrzańską.

Kibicom kolarstwa wrażeń więc nie zabraknie. Życzymy Panu i całej ekipie organizacyjnej powodzenia, a zawodnikom uczestniczącym w jubileuszowym Tour de Pologne sportowych sukcesów. ■

Bytów 2012 rok. Mistrzostwa Polski Masters – jazda na czas dwójkami

Lato to najlepsza pora na rozpoczęcie nauki jazdy konnej. Zrealizowanie tego planu umożliwi urlop w gospodarstwie agroturystycznym. Wystarczy też rozejrzeć się w okolicy za stajnią, w której są konie przeznaczone do nauki.

Joanna Lasek

zdjęcia Satiz Poland

Galopem *do lata*

Jeździectwo to wspaniały sposób na rodzinne spędzanie czasu na świeżym powietrzu. Kontakt z tak wrażliwym i inteligentnym zwierzęciem, jakim jest koń, wzbogaca wnętrze i czyni człowieka pewniejszym siebie. Tradycje hippiczne w naszym kraju są bardzo silne, jazda konna wraca w wielkim stylu i staje się mniej ekskluzywna, przez co bardziej dostępna.

KIEDY ZACZĄĆ?

Najlepszym początkiem dla młodego jeźdźca jest tzw. „oprowadzanka". Można ją zacząć około trzeciego, czwartego roku życia. Maluch zaznajamia się ze zwierzęciem, może go dotknąć, a także wykonać najprostsze ćwiczenia w siodle pod okiem doświadczonego instruktora. Parę wolnych kółeczek sprawi dziecku niesamowitą frajdę, rodzic może się też zorientować, czy dziecko nie będzie się nadmiernie bało lub po prostu nie poczuje estymy do tego sposobu spędzania wolnego czasu. Ważne jest, by nie robić niczego na siłę, grozi to bowiem odwrotnym skutkiem. Jeśli dziecko wyrazi chęć powtórzenia przygody, należy się tylko cieszyć. Wtedy bowiem można przejść do kolejnego etapu wtajemniczenia, jakim jest jazda na tzw. lonży, kiedy koń porusza się w kole na specjalnym pasku trzymanym przez instruktora.

Na początek warto poświęcić trochę czasu na znalezienie odpowiedniego miejsca do nauki jazdy konnej. Należy nade wszystko sprawdzić, czy dana stajnia zajmuje się tzw. „rekreacją", czyli czy umożliwia jazdę na własnych koniach i z własnym instruktorem. Obecnie bowiem stajnie utrzymują się głównie z wynajmowania boksów właścicielom prywatnych koni, którzy płacą za trzymanie tam swego zwierzęcia, opiekowanie się nim, wypas, karmienie i pojenie. Często są to miejsca nastawione wyłącznie na „hotelowanie", gdzie nie ma możliwości skorzystania z jazdy rekreacyjnej. Są jednak też stajnie, gdzie właściciele posiadają kilka koni przeznaczonych specjalnie do nauki, najczęściej o spokojnym i zrównoważonym charakterze. W stajniach zwyczajowo stosuje się system godzinowy, wypożycza się na określony czas konia wraz z instruktorem, który indywidualnie bądź w większej grupie dostosuje ćwiczenia do poziomu wiedzy jeździeckiej adepta. Warto zwrócić uwagę na ładne położenie ośrodka, co z pewnością będzie miało wpływ na przyjemność jazdy, a jeśli dodatkowo będzie posiadał on krytą ujeżdżalnię, „jesteśmy w domu". Hala sprawi, że nie będziemy uzależnieni od pogody, gdyż lekcja w ulewnym deszczu to nic przyjemnego.

RESPEKT PRZED ZWIERZĘCIEM

Koń to duże zwierzę, a małemu dzieciakowi wydaje się naprawdę ogromny. Jeśli dziecko wykazuje paniczny strach, nie należy go przymuszać do kontaktów mogących skończyć się awanturą. Trzeba pamiętać, że konie nie lubią gwałtownych i nerwowych ruchów oraz obdarzone są wyjątkowym zmysłem pozwalającym wyczuć zdenerwowanie jeźdźca. Spokojne i rozważne zachowanie to podstawa. Złoty środek to sedno końskiego BHP. Respekt tak, strach nie. Dzieci zazwyczaj podchodzą do zwierząt z ufnością i bez strachu, i niech tak zostanie, oczywiście pod czujnym okiem dorosłych. Do zwierzęcia podchodzimy z boku (koń nie kopie na boki), nigdy nie zbliżamy się do konia z tyłu. Należy spokojnym głosem się przywitać, aby zasygnalizować zwierzęciu, że jesteśmy w pobliżu, dać mu obwąchać dłoń, pogłaskać po szyi.

Kontakt z koniem to dla dzieci frajda i zarazem nauka odpowiedzialności

DLACZEGO JEŹDZIECTWO?

Jeśli złapie się bakcyla, każdy kontakt z koniem to źródło niewypowiedzianej frajdy. Dzieci uczą się odpowiedzialności, gdyż te starsze biorą zazwyczaj udział w zabiegach pielęgnacyjnych, same muszą wyczyścić konia przed jazdą, umyć go po intensywnej lekcji. Dodatkowo, wbrew pozorom, jazda to niezły wysiłek fizyczny, podczas którego pracują nie tylko mięśnie nóg, ale i pleców, a nawet brzucha. Postawa na koniu musi być wyprostowana, nabiera się więc dobrego nawyku trzymania kręgosłupa w odpowiedniej pozycji. Przebywanie na świeżym powietrzu niezależnie od pogody ma oczywiste plusy, jeśli jest się bardziej zaawansowanym, można wybrać się w teren, przy okazji zwiedzając atrakcyjne okolice. Stajnie zazwyczaj są położone z dala od głównych szlaków komunikacyjnych, w pobliżu lasów, łąk i pól. To idealna alternatywa dla dzieci spędzających zbyt dużo czasu przed telewizorem.

Wielu dorosłych w dzieciństwie marzyło o konnej jeździe, lecz nie udało im się spełnić tego marzenia. Nigdy nie jest za późno, tym bardziej jeśli nasze dzieci właśnie zaczynają przygodę z hippiką. Wspólne lekcje to idealna okazja do spędzenia rodzinnie czasu na świeżym powietrzu. Całe rodziny mogą uprawiać tę pasję, spędzając letnie wakacje w siodle.

Najczęściej *spotykane w Polsce*

Koń arabski – jego hodowla ma w naszym kraju długą tradycję. Aukcje w Janowie Podlaskim obrosły już legendą ze względu na rekordowe ceny osiągane za janowskie wierzchowce. Araby są stosunkowo nieduże – ich wysokość zazwyczaj osiąga do 155 cm. Ich maść jest najczęściej siwa lub gniada. Wykorzystuje się je głównie na torach wyścigowych. Są to konie smukłe, o raczej małej głowie, łabędziej szyi. Obserwacja konia arabskiego w ruchu to prawdziwa przyjemność.

Koń huculski – pod względem wizualnym to przeciwieństwo araba. Krępa i mocna budowa ciała, a także niewielki wzrost od razu sugeruje, do czego hucuły zostały stworzone. To rasa prymitywna, nawykła do ciężkiej pracy i surowych warunków pogodowych. Hucuły wracają do łask jako najlepsze do pracy z dziećmi i hipoterapii. Wyjątkowo zrównoważony charakter czyni z nich znakomitego towarzysza.

Koń pełnej krwi angielskiej – folblut – przeznaczony jest głównie do wyścigów. Średnia wzrostu to około 150-170 cm. Umaszczenie tej rasy jest najczęściej gniade lub kasztanowate, rzadziej siwe. Konie te mają wybujały temperament i dużą skoczność oraz szybkość.

Koń małopolski – spokrewniony z angloarabami (powstały ze skrzyżowania tych dwóch ras). Cieszy się dużą popularnością jako wszechstronny koń wierzchowy. Maść tej rasy jest najczęściej gniada, kasztanowata i siwa.

Koń wielkopolski – niektóre osobniki dorastają nawet do 180 cm w kłębie! Pochodzi od rasy koni trakeńskich. Charakteryzuje się łagodnym temperamentem i wszechstronnością w użytkowaniu. Występuje we wszystkich maściach podstawowych.

Konie nie lubią gwałtownych i nerwowych ruchów. Należy podchodzić do nich spokojnie, najlepiej z boku, nigdy od tyłu

HIPOTERAPIA

Jazda konna ma wiele walorów rehabilitacyjnych. Pomaga zwłaszcza osobom mającym problem z poruszaniem się, jest również zalecana przy chorobach typu autyzm, nerwica czy depresja. Konie do hipoterapii są specjalnie selekcjonowane. Ich charakter nie może być niestabilny, nie mogą łatwo się płoszyć. Koń uczestniczący w hipoterapii porusza się najczęściej stępem. Ruch ciała jeźdźca siedzącego na koniu jest wtedy bardzo podobny do ruchu idącego człowieka. Dlatego ten typ rehabilitacji jest ważny dla osób mających kłopoty z chodzeniem, w czasie hipoterapii pracują bowiem ścięgna i mięśnie odpowiedzialne za chód. Ponieważ temperatura ciała konia jest około 1°C wyższa od naszej, jazda na oklep rozgrzewa i masuje dodatkowo odpowiednie partie nóg i miednicy. Kształtuje się także prawidłowe wyczucie równowagi. Hipoterapią najczęściej leczy się dziecięce porażenie mózgowe, stwardnienie rozsiane, chorobę Parkinsona, powikłania po przepuklinie oponowo-rdzeniowej. Jest także pomocna przy upośledzeniu umysłowym, zespole Downa, nerwicach i nadpobudliwości. Oprócz oczywistej poprawy kondycji fizycznej, pacjenci wyciszają się, czują się pewniejsi siebie, mają lepsze wyczucie własnego ciała. O udziale w hipoterapii powinien zadecydować lekarz prowadzący pacjenta.

NIEZBĘDNIK

Jazda rekreacyjna nie wymaga wielkich środków finansowych, jedna lekcja z instruktorem to koszt około 50 zł (duże miasta są zdecydowanie droższe). Cały sprzęt jeździecki można wypożyczyć na miejscu, jednak jeśli chce się kontynuować naukę, warto, ze względów higienicznych, zainwestować chociażby we własne ubranie. Toczek – kask to obowiązkowy element wyposażenia, bez niego nie

Rząd *koński*

Osiodłanie, zwane także rzędem końskim, to komplet przyborów służących jeźdźcowi do jazdy wierzchem. Na rząd koński składają się uzda i siodło oraz sprzęt dodatkowy.

Siodło – dobrze dopasowane zapewnia prawidłowy dosiad (pozycję na koniu). Najważniejsze, aby nie powodowało otarć, szczególnie przy kilkugodzinnej aktywności (na przykład rajdy). W zależności od dyscypliny, wyróżnia się kilka rodzajów siodeł. W rekreacji używa się zazwyczaj siodeł wszechstronnie użytkowych. Na poziomie amatorskim można ich używać do skoków, jazdy w teren, ujeżdżenia i rajdów. W dyscyplinach sportowych używa się siodeł profesjonalnych – skokowych, ujeżdżeniowych, westernowych.

Kantar – rodzaj uździenicy stosowanej do przeprowadzania konia lub uwiązywania go. Ważne, aby był dobrze dopasowany do budowy łba.

Ogłowie (tranzelka) – skórzany lub nylonowy zestaw pasków służących do utrzymania wędzidła w pysku. Ogłowie łączy się z wodzami, które służą do kierowania koniem.

Wędzidło – włożone koniowi do pyska, umożliwia kierowanie. Może być proste lub łamane, metalowe lub gumowe.

Strzemiona – oparcie dla stóp wiszące po obu stronach siodła. Rzemienie, na których zawieszone są strzemiona to puśliska.

Popręg – szeroki pas biegnący pod brzuchem konia służący do umocowania siodła. Może być skórzany, parciany lub z tworzywa. Popręg należy podpinać stopniowo, aby nie uszkodzić skóry konia i nie ustawić siodła w nieprawidłowej pozycji.

Potnik – podkład pod siodło, który chroni zwierzę przed odparzeniem, może być małe – wielkości siodła lub większe, potniki są wypełnione gąbką lub żelem.

Ochraniacze – chronią nogi konia przed otarciami i innymi uszkodzeniami.

Toczek to obowiązkowy element wyposażenia chroniący głowę w razie upadku z konia

można wsiadać na konia, trzeba pamiętać, że to jednak sport urazowy, głowa musi być odpowiednio chroniona. Kask to wydatek rzędu 100 -200 zł. Przydałyby się także bryczesy, specjalne spodnie do jazdy konnej. Wykonane z elastycznego materiału, z miękkimi szwami, są wygodne i estetyczne. Ponieważ dzieci szybko rosną, warto popytać wśród znajomych, czy ktoś ma na zbyciu używane bryczesy po swoich pociechach. Kiedyś jeździło się w oficerkach, wysokich skórzanych butach, teraz o wiele wygodniejsze są tzw. „czapsy", getry wykonane z zamszu lub skóry, zapinane na zamek i tworzące na bucie wygodną, przylegającą cholewkę. Buty to kwestia uznaniowa, ważne jednak, aby miały płaską podeszwę i sportowy krój. Przyda się również kamizelka ochronna zabezpieczająca kręgosłup przed urazem w razie upadku z konia. I co ważne – do jazdy konnej nie należy ubierać powiewających szalików, chustek i innych elementów, które przy upadku mogłyby spowodować dodatkowe komplikacje.

ZANIM USIĄDZIEMY W SIODLE

Każdy jeździec, nawet początkujący, powinien znać główne zasady pielęgnacji koni. Podstawą jest umiejętność wyczyszczenia zwierzęcia. Założenie siodła na brudny grzbiet może owocować dużym dyskomfortem, co bywa niebezpieczne zarówno dla konia, jak i jeźdźca. Do czyszczenia sierści służą szczotki włosiane i plastikowe. Czyścimy wraz z włosem spokojnymi ruchami. Ważne jest, aby przed jazdą wyczyścić kopyta z resztek słomy i innych zanieczyszczeń tzw. kopystką. Konia czyścimy w następującej kolejności: głowa, szyja, łopatka, przednia noga, grzbiet, podbrzusze i zad. Szczotkę trzymamy zawsze w ręce od strony głowy zwierzęcia, tzn. jeśli czyścimy lewą stronę, aktywna będzie lewa ręka. Okolice chrap przecieramy wilgotną szmatką.

W większości przypadków początkujący jeźdźcy są zwolnieni z siodłania konia, instruktorzy muszą być bowiem pewni, iż czynność ta została prawidłowo wykonana. Jeśli chodzi o kiełznanie (zakładanie ogłowia), do konia podchodzi się z lewej strony, ściąga kantar i zapina go na szyi konia, aby nadal był uwiązany. Przekłada się wodze przez głowę zwierzęcia, prawą ręką podtrzymując ogłowie na wysokości kości nosowej, lewą ręką wkładamy do pyska wędzidło, resztę ogłowia umieszczamy na jego głowie, starannie zapinając wszystkie paski. Siodło trzymamy na lewym przedramieniu, przednią częścią do siebie. Popręg powinien być przerzucony przez siodło, a strzemiona podciągnięte. Siodło nakładamy lekko w kierunku łba, tak aby można go było ściągnąć z włosem w najgłębsze miejsce grzbietu. Popręg opuszczamy i zapinamy pod brzuchem konia. Zapina się go najpierw luźno, a podciąga tuż przed wsiadaniem lub już przy pierwszym stępie.

WSIADANIE I ZSIADANIE

Konia prowadzimy zawsze z jego lewej strony. Opuszczone wodze chwytamy prawą dłonią mniej więcej 10 cm poniżej pyska, lewą dłonią przytrzymujemy koniec wodzy. Zwróćmy uwagę, aby koniec absolutnie nie dotykał ziemi. Nie owijamy wodzy wokół nadgarstka! Przed jazdą trzeba dopasować strzemiona. Wsiadając na konia, stajemy obok jego lewej łopatki, przodem w stronę zadu, ujmujemy wodze lewą ręką, którą kładziemy na przedni łęk siodła, następnie wsuwamy stopę w lewe strzemię, a prawą ręką chwytamy tylny łęk. Prawą nogą odbijamy się od ziemi, podciągamy w górę, stajemy na lewym strzemieniu i ostrożnie przekładamy prawa nogę nad grzbietem. Delikatnie siadamy w siodle, prawą stopę wkładając oczywiście do strzemienia. Prawidłowy dosiad, czyli układ ciała umożliwiający kontrolowanie ruchów konia, charakteryzuje się wyprostowaną, ale nie sztywną sylwetką. Ręce powinny być skierowane w dół. Pięty opuszczamy, łydki nieco przesuwamy za popręg. Kolana przylegają do siodła. Najszersza część stopy opiera się o strzemiona. Najczęstsze błędy to odstawianie rąk od tułowia, co powoduje między innymi nieprawidłowe działanie wodzy i unoszenie pięt do góry, a to skutkuje z kolei nadmiernym usztywnieniem ciała. Zsiadając, należy wyciągnąć obie nogi ze strzemion, lewą ręką trzymamy naprężone wodze, prawą nogę przerzucamy nad grzbietem konia i miękko zeskakujemy.

CHODY KONIA

Wcześniej było już wspomniane, że pierwszym etapem nauki jest jazda na lonży, w czasie której ćwiczy się prawidłową postawę ciała. Konie chodzące na tej 5-9 metrowej linie są zazwyczaj tak wytrenowane, że reagują zmianą chodu na samą ustną komendę instruktora. Początkowo robi się ćwiczenia pozwalające utrzymać równowagę

Każdy jeździec, nawet początkujący, powinien znać główne zasady pielęgnacji koni. Podstawą jest umiejętność wyczyszczenia zwierzęcia

i osiągnąć dobrą koordynację ruchową na grzbiecie konia. Następnym etapem wtajemniczenia jest opanowanie poszczególnych chodów. Najwolniejszy z nich jest stęp. Sygnał do ruszenia daje się za pomocą przyłożenia łydek do boków konia, a także lekkiego oddania (popuszczenia) wodzy. Nie należy się zniechęcać, jeśli na początku zwierzę nie będzie nas słuchało, trzeba pomyśleć, co mogliśmy zrobić źle. Zatrzymanie, wbrew pozorom, jest trudniejsze od ruszenia. Siadamy głęboko w siodle, lekko przykładamy obie łydki do boków konia i napinamy obie wodze, trzeba jednak pa-

DLA PRAWDZIWYCH PASJONATÓW

Własny *koń?*

Własne zwierzę to niesamowita frajda, ale spory wydatek i obowiązek. Miesięczny koszt utrzymania konia to około 1000 zł, w zależności od regionu. Hotel plus weterynarz, kowal oraz dodatkowe jedzenie powinny zamknąć się w tej kwocie, nie ma jednak reguły. Zwierzę musi być także regularnie „jeżdżone", koń który stoi zbyt długo bezczynnie, „dziczeje" i trzeba się niejednokrotnie mocno napracować, aby z powrotem przywrócić mu dyscyplinę. Ponieważ nie ma dziś problemu z przewożeniem zwierząt (istnieją specjalne przyczepki, do których ładuje się zwierzaka), można go zabierać ze sobą na wakacje do specjalnie do tego przystosowanych ośrodków. Przy zakupie konia koniecznie należy poprosić o pomoc osobę bardziej doświadczoną, która fachowym okiem oceni wygląd i zachowanie zwierzęcia. Dobrze byłoby także, aby zakup obejrzał weterynarz. Jeśli nasze umiejętności nie są zaawansowane, warto kupić tzw. „konia profesora", który ma zrównoważony charakter, jest „weteranem" i będzie miał dużo zrozumienia dla błędów niedoświadczonego jeźdźca. Dobrym pomysłem jest dzierżawienie konia od właściciela, ponosi się wtedy część opłaty utrzymania wierzchowca w stajni, można go natomiast dosiadać do woli (jest to już kwestia prywatnej umowy z właścicielem lub współdzierżawcą).

miętać, że nie wolno szarpać wodzami ani się na nich „wieszać". Ręce muszą pozostać spokojne, najczęstszy błąd to unoszenie ich w górę podczas ściągania wodzy.
Kłus jest chodem szybszym od stępa, wolniejszym od galopu. Do kłusa przechodzimy najczęściej ze stępa, postępujemy podobnie jak przy ruszaniu z miejsca. Naciskamy łydkami boki konia i lekko oddajemy wodze, łydki trzymamy przyłożone do momentu, aż koń nie zakłusuje. W czasie jazdy kłusem można siedzieć cały czas w siodle (kłus ćwiczebny) lub na przemian unosić się i siadać, czyli anglezować.
Najwyższym z podstawowych chodów jest galop. Wyróżnia się dwa rodzaje dosiadu w galopie – półsiad lub pełny siad. Półsiad polega na lekkim uniesieniu się w siodle i przechyleniu ciała do przodu, trzeba też nieznacznie skrócić wodze. W pełnym siadzie jeździec pozostaje cały czas w siodle.
Jeśli opanujemy wszystkie podstawowe chody, będziemy mogli pomyśleć o jeździe w terenie. To najprzyjemniejsza forma spędzania czasu w siodle. Trzeba pamiętać, że koń poza ujeżdżalnią może zachowywać się zupełnie inaczej, być bardziej niespokojny czy rozproszony. Dlatego tak ważne jest posiadanie sporych umiejętności jazdy. W terenie zazwyczaj jeździ się w zastępie, kolejność koni wyznacza instruktor i należy jej bezwzględnie przestrzegać. Odległość pomiędzy jeźdźcami powinna być bezpieczna, najczęściej mówi się, iż pomiędzy uszami konia jeździec powinien widzieć kopyta swojego poprzednika w zastępie. ■

Gdzie *jeździć?*

Rekreacja
Rancho na Widoku
Ul. Widok 30, Kęty
www.ranczonawidoku.pl
Stajnia Sawanka
Ul. 1 Maja 100, Truskaw koło Warszawy
stajnia@sawanka.pl
Stajnia Equest
ul. Długa 23, 09-520 Łąck k/Płocka
tel. 695 19 33 64, 661 60 58 62

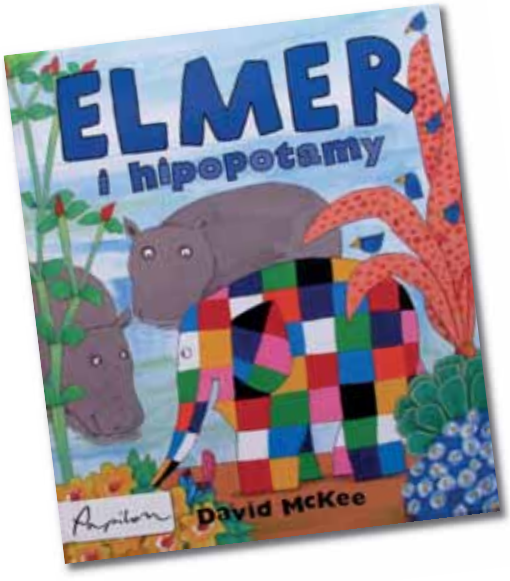
Hipoterapia
Ośrodek Hipoterapeutyczno-Rehabilitacyjno-Jeździecki
Ul. Księżnej Ogińskiej 4,
Borek k/Oświęcimia
Fundacja Hipoterapia przy Stowarzyszeniu Vegeinicjatywa
(będzie uruchomiona od lipca, teraz w stajni trwa remont)
Ul. Borutowy Las, Pisarzowice
konie@vegeinicjatywa.pl
Fundacja Pomocy Dzieciom Niepełnosprawnym
Ul. Nowoursynowska 100, Warszawa
fundacja@hipoterapia.org
Tel. 48 22 59 31 901
Ośrodek Hipoterapii Fundacji Hipoterapia na rzecz Rehabilitacji Dzieci Niepełnosprawnych
ul. Salwatorska 14
30-109 Kraków
tel. (012) 428 11 10, faks (012) 428 11 11
funhip@poczta.onet.pl,
www.hipoterapia.info.pl
Ośrodek Hipoterapeutyczny PADOK
ul. Strumienna 8, 40-412 Katowice
tel. (032) 353 46 88, 0 692 897 026
Stowarzyszenie Rozwoju Kultury Fizycznej Hipoterapii i Jeździectwa „OSTROWY"
41-200 Sosnowiec, ul. Baczyńskiego 11 b
Instruktorzy Rekreacji, rekreacji/hipoterapii
501-625-460
Rekreacja i hipoterapia Centrum Jazdy Konnej
Gościniec 19, 09-408 Płock
tel. 693 292 900
Dziękujemy stajni w Janowicach k. Bielska-Białej za możliwość wykonania zdjęć.

Joanna Lasek

Książki rozwijające *wyobraźnię*

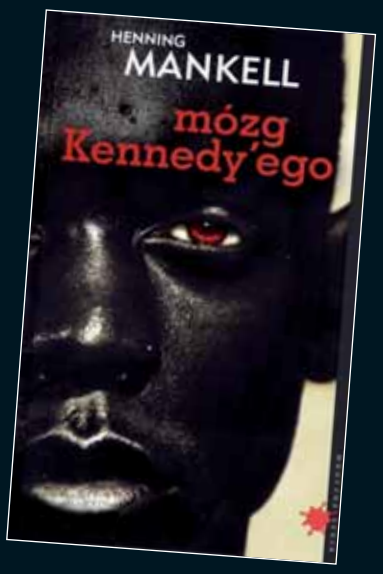
Ciężko już nawet policzyć, ile pokoleń wychowało się na książkach pani Lindgren. Rodzice sami podsuwają „Dzieci z Bullerbyn" swoim pociechom, pamiętając, iż była to ich ulubiona książka z dzieciństwa. Trzeba przyznać, że wraz z wiekiem nic nie traci na uroku. Pełna humoru zrozumiałego dla dzieci, budzi tęsknotę za prostym życiem i latami beztroski. Britta, Anna, Lisa, Lasse, Bosse i Olle każdego dnia przeżywają niesamowite przygody, ciągle ucząc się czegoś nowego. Nie da się ukryć, że Bullerbyn rodzi tęsknotę za sielskim rajskim miejscem, gdzie czas upływa wolno i w swoim rytmie. Dzieciaki biegają na bosaka, pasą krowy, śpią w stogu siana i nie znają komputerów ani komórek.
Astrid Lindgren: Dzieci z Bullerbyn. Nasza Księgarnia. Warszawa 2011.

Seria o Elmerze jest kochana przez dzieciaki. Sympatyczny słoń w kratkę da się lubić, jest poczciwy, dobroduszny i przyjazny. Historyjki o Elmerze mają zawsze nutkę lekko umoralniającą, ale nie w nachalny sposób. Tym razem kolorowy bohater namawia współtowarzyszy ze stada słoni, aby pomóc hipopotamom będącym w potrzebie. Dawni oponenci jednoczą się w pracy, naprawiając zdemolowane koryto rzeki. Elmerek jest pięknie zilustrowany i ogląda się go równie przyjemnie jak czyta. Seria uczy dzieci tolerancji i pomagania sobie nawzajem. Zawsze pojawia się jakiś słabszy zwierzak, któremu słoń w kratkę może udzielić pomocy.
David McKee: Elmer i hipopotamy. Wydawnictwo Papillon. Poznań 2011.



Ulica Czereśniowa ma już kilka książek poświęconych swoim bohaterom. To interaktywna propozycja podobna do „Miasteczka Mamoko". Cechą charakterystyczną owych książeczek jest to, że nie pada w nich ani jedno słowo. Dziecko (samo lub z rodzicem) ogląda i opisuje świat, który widzi na kolorowych kartach. Bohaterowie pojawiają się na kolejnych stronach w różnych sytuacjach. Początkowo dziecko może się zniechęcić tym, iż żeby wejść w czereśniowy świat, musi włożyć w jego rozszyfrowanie trochę wysiłku. Należy mu wtedy pomóc, zachęcić i razem z nim usiąść do tej fascynującej opowieści. Mały czytelnik czujący wsparcie rodzica na pewno polubi ekscentrycznych bohaterów i jego wyobraźnia będzie pracować na pełnych obrotach.
Rotraut Susanne Berner: Wiosna na ulicy Czereśniowej, Lato na ulicy Czereśniowej. Wydawnictwo Dwie Siostry. Warszawa 2011.

Refleksje nad mrocznym
obrazem współczesności



Mankell, jak to on, napisał tym razem kolejny kryminał zaangażowany socjologicznie i politycznie. Ponieważ pisarz jest związany z Afryką (kilka miesięcy w roku spędza w Mozambiku), temu właśnie kontynentowi poświęcił „Mózg Kennedy'ego". Nielegalne badania medyczne, głód, śmierć i bieda – z tym styka się główna bohaterka, która prowadzi prywatne śledztwo w sprawie zgonu swojego syna. Książka jest momentami wstrząsająca. Z pewnością spiskowa teoria, którą zasiewa autor, nie jest daleka od prawdy. Afryka to kontynent zapomniany przez Boga i ludzi, pieniądze z pomocy humanitarnej są rozkradane przez lokalnych watażków. Czytelnikowi, który był wierny serii o Wallanderze, nie do końca może się spodobać nowa twarz Henninga Mankella, choć intryga jest poprowadzona dynamicznie.

Henning Mankell: Mózg Kennedy'ego. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2013.

Monumentalna powieść
dla wymagających

Książka o wielu obliczach i wielu bohaterach. Pisarz tworzy fresk socjologiczny, gładko zmienia bohaterów, epoki i konteksty. W zasadzie jest to obszerna historia zła. Spowiedź mężczyzny, który patrzy z dystansem na swoje życie i stara się zrozumieć. Jednym z głównych bohaterów jest Adrian, smutny chłopiec dorastający samotnie wśród książek. Jego dzieciństwo w rodzinie, której nie można nazwać normalną – despotyczny, zimny ojciec i zdominowana matka, odcisnęło piętno na całym późniejszym postępowaniu. Czytając tę książkę zadajemy sobie wiele pytań, ale podstawowe, jakie ciśnie się na usta to – „jak mogło do tego dojść"?

Jaume Cabré: Wyznaję. Wydawnictwo Marginesy. Warszawa 2013.

Mitologiczny świat
dla fanów fantasy

To pierwsza część cyklu „Pieśni lodu i ognia". Książka zyskała drugie życie wraz z ekranizacją – serialem HBO (nota bene świetnym). Nawet czytelnicy nie przepadający za fantastyką skusili się na przeczytanie cyklu. Całkiem słusznie. Od „Gry o tron" nie sposób się „odkleić". To idealna lektura na wakacje – problem może być tylko jeden – nie będziemy chcieli korzystać z uroków lata, bo nie będziemy w stanie oderwać się od lektury. Martin stworzył całą gamę wątków, nad którymi (o dziwo) doskonale panuje. Do tej pory powstało 5 części, pisarz obiecuje, że będzie kontynuował swoje dzieło, fani na całym świecie trzymają go za słowo. To romans, thriller, saga itd. w jednym. Zdecydowanie pozycja obowiązkowa tego lata.

George R.R. Martin: Gra o tron. Zysk i S-ka. Poznań 2011.

Joanna Lasek

EKOLOGICZNE **PRZYPRAWY**

Dary Natury to prawdziwa perełka na rynku przypraw oraz ziół. Firma stworzona i prowadzona z pasją. Większość ziół pochodzi z własnych ekologicznych hodowli lub lasów mieszczących się w Nadleśnictwie Rudka, w południowej części województwa podlaskiego. Firma dba o przywrócenie tradycji zielarskich, wydobywając i ratując od zapomnienia co bardziej zapomniane gatunki ziół i przypraw. Kto jeszcze pamięta, że na polskich dworach piło się kawę z żołędzi, która świetnie wpływa na procesy trawienne? Do wyboru są zioła jednorodne lub doskonale skomponowane mieszanki. Przyprawy Podlaskie to marka godna zapamiętania.

ORYGINALNE **TAJSKIE LAMPY**

La case de cousin Paul to mała rodzinna firma sprzedająca bardzo oryginalne lampy. Właściciele podczas podróży do Tajlandii poznali producenta pięknych nitkowych kul-lampionów, które można było komponować w całe girlandy. Lampiony tak spodobały się rodzinie i znajomym, że małżeństwo postanowiło zająć się sprowadzaniem ich z Tajlandii na większą skalę. Teraz te urocze lampy można już nabyć w Polsce. Każdy klient może sam skomponować własny zestaw. Girlandy mają wielkość 20, 35 lub 50 kul. Kolory są piękne i można wybierać w pastelach lub bardziej nasyconych barwach. To także doskonały prezent dla miłośników ciekawych elementów wystroju wnętrz.

BEZPIECZEŃSTWO I WYGODA MALUCHÓW

Bezpieczeństwo dzieci w czasie podróży zależy nie tylko od umiejętności kierowcy, w dużej mierze liczy się także jakość fotelika samochodowego, który podczas wypadku odpowiednio rozłoży siły, chroniąc dziecko przed skutkami kolizji. X-Car for Navington ma homologację, zgodnie z najnowszą normą E44, zdobytą w holenderskim laboratorium TNO. Specjalne trzypunktowe pasy oraz miękka szeroka wkładka zapewniają ochronę w czasie gwałtownego hamowania. Konstrukcja fotelika sprawia, iż podróż dla malucha jest nie tylko bezpieczna, ale i przyjemna, wszelkie wstrząsy i drgania są zamortyzowane. Navington posiada zamykany schowek na drobiazgi oraz dopinany daszek. Fotelik został przygotowany dla grupy 0+, czyli dla niemowlaków oraz dzieci do wagi 13 kg. Cena to około 440 PLN.

ZALETY POSTARZANIA

Firma Chapel Parket posiada w swojej ofercie oryginalne patynowane podłogi z serii Cathedral Floor. Drewno poddano celowym uszkodzeniom mechanicznym, a jego barwę uzyskuje się przy pomocy specjalnych substancji. Na powierzchni drewna zachodzi silna reakcja chemiczna zmieniająca kolor desek. Barwa gotowych desek jest bardzo intensywna i zdecydowanie różni się od wybranego docelowo koloru, nie należy jednak wpadać w panikę. Patynowane podłogi pod wpływem światła i powietrza nabierają pożądanego odcienia po mniej więcej 6 miesiącach.

KOJĄCY KREM PO ZIMIE

Nasza skóra, zmęczona i podrażniona po zimie potrzebuje szybkiego S.O.S. Toleriane Ultra to krem apteczny firmy La Roche-Posay z dodatkiem wody termalnej pochodzącej z La Roche. Ten wyjątkowo delikatny krem nadaje się na wszelkie podrażnienia, nie zawiera substancji zapachowych ani parabenów. Można więc śmiało polecić go nawet najbardziej delikatnym buziom. Higieniczna pompka dodatkowo sprawia, że aplikacja jest łatwa, a do kremu nie przedostaną się żadne zanieczyszczenia.

FOTOTAPETY DLA INDYWIDUALISTÓW

OryginalneTapety.com to firma posiadająca w swojej ofercie tapety dla indywidualistów. Artystyczne projekty powstają na indywidualne zamówienie. Oferta jest skierowana do klientów, którzy mają dość masowej produkcji, a także tych ceniących rozwiązania niebanalne. Twórcy firmy liczą także na zainteresowanie architektów i dekoratorów wnętrz. Projekt jest wykonywany tylko raz i odbiorca ma pewność, że jego produkt jest jedyny i niepowtarzalny. Autorką i pomysłodawczynią jest Natalia Szymańska – projektantka grafiki i malarka. Druk odbywa się na specjalnych podłożach flizelinowych lub winylowych.

Agnieszka Kudłacik, Romagna Mia
zdjęcia Satiz Poland

Tradycyjne *włoskie „pasty”*

Prawdziwa *pasta asciutta*... to typowe dania obiadowe we włoskim domu. Nie łudźmy się, nikt nie robi codziennie *lasagne*, *cannelloni* czy tzw. *pasta ripiena*. Są to dania świąteczne albo niedzielne.
Typowy obiad złożony jest z dania makaronowego… przynajmniej w mojej rodzinie. Oczywiście sos boloński to inna sprawa, bo ten musi gotować się przynajmniej trzy godziny. Ale jest mnóstwo innych sosów do makaronu!
Ich przygotowanie zajmuje praktycznie czas, podczas którego gotuje się makaron. Proponuję więc przepisy na popularne włoskie sosy oraz obiadową tzw. *insalate fredde*,którą można przygotować z makaronem lub ryżem. Allora, zaczynamy....

↓ BUCATINI ALLA CARBONARA

Na jedną porcję:
- *1 żółtko*
- *1 łyżka parmigiano i pecorino*
- *sól, pieprz*
- *100 g bucatini albo spaghetti*

Bucatini gotujemy wg przepisu. W tym samym czasie przygotowujemy sos. Prawdziwa *carbonara* jest bez śmietanki, ale są wersje, w których można ją dodać. Rozgrzewamy oliwę i smażymy boczek albo podgardle pokrojone w słupki. W osobnej misce roztrzepujemy żółtko, *parmigiano* i *pecorino* razem z pieprzem i solą. Kiedy *bucatini* są już ugotowane, wrzucamy je do boczku i dodajemy mieszankę żółtka i serów. Mieszamy, czekamy chwilę i gotowe!!!

↑ SPAGHETTI AGLIO, OLIO E PEPERONCINO

To danie popularnie jest nazywane *piatto di mezzanotte*, czyli danie podawane o północy, kiedy ewentualni goście albo domownicy są po prostu głodni. Prawdę mówiąc, każda rodzina ma swój przepis, jest to bowiem danie bardzo szczególne. Moim znajomym Włochom bardzo smakuje, więc podam swój przepis.
Porządna porcja włoska to przynajmniej na jedną osobę 150 g makaronu. Wbrew pozorom nie jest to proste, albowiem tak jak mówią prawdziwi kucharze, najprostsze jest najtrudniejsze. Nie ma tu bowiem żadnych sosów, sals itd. Tylko dobre składniki przygotowane w odpowiedni sposób. Gotujemy spaghetti zgodnie z czasem podanym na opakowaniu. W międzyczasie rozgrzewamy oliwę, ale nie doprowadzamy jej do wrzenia, razem z rozgniecionym czosnkiem i pokrojonym świeżym lub suszonym peperoncino.
Trzeba uważać, żeby niczego nie przypalić. Ilość zależy od naszych upodobań. Ja dodaję kilka pokrojonych pomidorków, świeżą pietruszkę i sól oczywiście. Wrzucamy ugotowany makaron i gotowe!

SPAGHETTI ALLA PUTTANESCA

- *oliwa z oliwek*
- *anchois*
- *kapary*
- *czarne oliwki*
- *sos pomidorowy*
- *peperoncino (najlepiej świeże)*

Gotujemy *spaghetti*. W tym samym czasie rozgrzewamy oliwę z czosnkiem i pokrojonym *peperoncino*. Dodajemy kapary, rozgniecione anchois i sos pomidorowy. Gotujemy ok. 10 min. Dodajemy do tego spaghetti i *buon appetito*!!!!

PENNE CON SUGO DI POMODORO E MELANZANE FRITTE

(makaron penne z sosem pomidorowym i smażonym bakłażanem), porcja na 2 osoby

- *bakłażan*
- *sos pomidorowy przygotowany wcześniej*
- *oliwa do smażenia*
- *świeża bazylia*
- *mąka*
- *sól, pieprz, peperoncino*

Bakłażana myjemy i kroimy na grube plastry. Posypujemy solą i odstawiamy na minimum 30 minut. Następnie płuczemy, odsączamy i kroimy w kostkę. Obtaczamy w mące i smażymy na głębokim tłuszczu do zrumienienia. Znowu odsączamy. W tym czasie przygotowujemy patelnię z sosem pomidorowym. Kiedy sos jest gorący, wrzucamy usmażone bakłażany i sos jest gotowy. Dodajemy ugotowane *penne*, jak zwykle *al dente*, i danie gotowe!!! Jeszcze tylko posypać parmigiano i smacznego!!!

TAGLIOLINI CON SUGO DI GAMBERI E ZUCCHINE

Tagliolini z sosem z krewetek, cukinią, pomidorkami i śmietanką.

Porcja na 4 osoby

- *2 cukinie*
- *300 g krewetek, mogą być mrożone*
- *ok. 150 ml śmietanki*
- *świeża pietruszka*
- *cebula*
- *sól, pieprz*
- *pół szklanki białego wina*
- *500 g tagliolini*

Przede wszystkim rozmrozić krewetki w zimnej wodzie. Jeśli są małe, nie kroić. Cukinię pokroić w grubą kostkę. Na oliwie podszklić cebulkę, dodać cukinię. Po kilku minutach dodać rozmrożone i odsączone krewetki. Podlać białym winem i odparować. Gotować kilka minut. W międzyczasie ugotować makaron. Dodać go do sosu wraz ze śmietanką i gotowe!!!

INSALATA DI PASTA O DI RISO

Porcja na 4 osoby (sałatka makaronowa lub ryżowa)

- *puszka tuńczyka*
- *puszka kukurydzy*
- *puszka groszku z marchewką*
- *rukola, karczochy*
- *anchois, kapary*
- *pomidorki pokrojone*
- *mozzarella*
- *oliwa z oliwek, sól, pieprz*

Makaron lub ryż gotujemy wg przepisu. Od razu schładzamy pod zimną wodą. Dodajemy pozostałe składniki. Mieszamy i gotowe!! Przed podaniem warto pozostawić sałatkę w lodowce przynajmniej na dwie godziny. Smacznego!!!!

ROMAGNA MIA
Kuchnia Włoska i Pizzeria
ul. Bohaterów Warszawy 22
Bielsko-Biała, tel. 666 720 394
www.romagnamia.pl
facebook.com/romagnamiabielsko

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Nowa Panda

WYMIARY (cm) 365/164/156 | BAGAŻNIK 225 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 EASY	32.292	1242	69	164	5,2	4/5
1.3 Multijet 16v S&S DPF EASY	40.792	1248	75	168	3,9	4/5
1.2 LOUNGE	36.542	1242	69	164	5,2	4/5
0.9 TwinAir S&S LOUNGE	43.342	875	85	177	4,2	4/5
1.3 Multijet 16v S&S DPF 4x4	56.092	1248	75	159	4,7	4/5

500

WYMIARY (cm) 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 POP	37.400	1242	69	160	5,1	4
1.2 COLOR THERAPY	41.225	1242	69	160	5,1	4
1.2 LOUNGE	44.200	1242	69	160	5,1	4
0.9 SGE S&S LOUNGE	49.300	875	85	173	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE	53.550	1248	95	180	3,9	4
1.4 16v LOUNGE	51.000	1368	100	182	6,1	4
1.2 SPORT	45.050	1242	69	160	5,1	4
1.4 16v SPORT	51.850	1368	100	182	6,1	4

500C

WYMIARY (cm) 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 LOUNGE	53.550	1242	69	160	5,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE	62.900	1248	95	180	3,9	4

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

DPF – filtr cząstek stałych (dla silników diesla)
S&S – system Start&Stop

Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.
Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.

500L

WYMIARY (cm) 415/178/167 | BAGAŻNIK 343 LITRY

RABAT 10%	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v POP	50.400	1368	95	178	6,2	5
1.4 16v POP STAR	55.800	1368	95	178	6,2	5
0.9 8v TwinAir POP STAR	59.400	875	105	180	4,8	5
1.3 Multijet 16v POP STAR	64.800	1248	85	165	4,2	5
1.3 Multijet 16v POP STAR DUALOGIC	68.400	1248	85	164	4,0	5
1.6 Multijet 16v POP STAR	70.200	1598	105	181	4,5	5
1.4 16v EASY	55.800	1368	95	178	6,2	5
0.9 8v TwinAir EASY	59.400	875	105	180	4,8	5
1.3 Multijet 16v EASY	64.800	1248	85	165	4,2	5
1.3 Multijet 16v EASY DUALOGIC	68.400	1248	85	164	4,0	5
1.6 Multijet 16v EASY	70.200	1598	105	181	4,5	5
1.4 16v LOUNGE	62.100	1368	95	178	6,2	5
0.9 8v TwinAir LOUNGE	65.700	875	105	180	4,8	5
1.3 Multijet 16v LOUNGE	71.100	1248	85	165	4,2	5
1.3 Multijet 16v LOUNGE DUALOGIC	74.700	1248	85	164	4,0	5
1.6 Multijet 16v LOUNGE	76.500	1598	105	181	4,5	5

Punto 2013 Seria 7

WYMIARY (cm) 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 EASY 3D	33.992	1242	69	156	5,4/5,2▪	5
1.4 EASY 3D	35.692	1368	77	165	5,7	5
1.4 MultiAir 16v EASY 3D	41.642	1368	105	185	5,7	5
1.3 Multijet 16v EASY 3D	42.492	1248	75	165	4,2/4,1▪	5
1.2 EASY 5D	35.267	1242	69	156	5,4/5,2▪	5
1.4 EASY 5D	36.967	1368	77	165	5,7	5
1.4 EASY DUALOGIC 5D	41.217	1368	77	165	5,4	5
1.4 MultiAir 16v EASY 5D	42.917	1368	105	185	5,7	5
1.3 Multijet 16v EASY 5D	43.767	1248	75	165	4,2/4,1▪	5
0.9 8v EASY 5D	41.217	875	85	172	4,2	5

** – tylko auta ze stocku
▪ – wersja ze Start&Stop

W sprzedaży wciąż znajdują się samochody z rocznika 2012

Bravo

WYMIARY (cm) 434/179/149 — BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v POP	46.742	1368	90	179	6,3	5
1.6 Multijet 16v POP	56.942	1598	105	187	4,4	5
1.4 16v EASY	50.992	1368	90	179	6,3	5
1.4 T-Jet 16v EASY	56.092	1368	120	197	6,3	5
1.4 MultiAir 16v EASY	61.192	1368	140	204	5,7	5
1.6 Multijet 16v EASY	61.192	1598	105	187	4,4	5
1.6 Multijet 16v EASY	62.042	1598	120	195	4,7	5
1.6 Multijet 16v EASY DUALOGIC	66.292	1598	120	195	4,6	5
1.4 T-Jet 16v STREET	64.592	1368	120	197	6,3	5
1.6 Multijet 16v STREET	70.542	1598	120	195	4,7	5

Doblò

WYMIARY (cm) 425/172/182 — BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
ACTIVE 1.4 16v	50.320	1368	95	161	7,2	5
DYNAMIC 1.4 16v	53.720	1368	95	161	7,2	5
DYNAMIC 1.6 Multijet 16v	64.175	1598	105	164	5,2	5
DYNAMIC 1.4 T-Jet 16v NAT. POWER	72.420	1368	120	172	7,5	5
DYNAMIC 1.6 Multijet 16v DUALOGIC	67.575	1598	90	158	5,0	5
DYNAMIC 1.6 Multijet 16v	63.325	1598	90	158	5,2	5
DYNAMIC 1.4 T-Jet 16v	58.395	1368	120	172	7,4	5
EMOTION 1.6 Multijet 16v	68.425	1598	105	164	5,2	5
EMOTION 2.0 Multijet 16v	72.675	1956	135	179	5,7	5
EMOTION 1.4 T-Jet 16v	62.645	1368	120	172	7,4	5

Qubo

WYMIARY (cm) 396/172/174 — BAGAŻNIK 330 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 ACTIVE	40.792	1360	73	155	6,6	5
1.4 DYNAMIC	45.892	1360	73	155	6,6	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	53.542	1248	75	155	4,5/4,1▪	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC	55.242	1248	95	170	4,1	5
1.3 Multijet 16v TREKKING	58.642	1248	95	170	4,1	5

▪ – wersja ze Start&Stop i Eco-Pack

Freemont

WYMIARY (cm) 489/188/169 — BAGAŻNIK 145/540 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
URBAN 2.4 16v 4x2 AUT	93.415	2360	170	190	9,9	5/7
URBAN 3.6 V6 24v 4x4 AUT	110.415	3605	280	206	11,3	5/7
URBAN 2.0 Multijet 16v 4x2	104.465	1956	170	195	6,4	5/7
URBAN 2.0 Multijet 16v 4x4 AUT	114.665	1956	170	184	7,3	5/7
LOUNGE 2.0 Multijet 16v 4x2	110.415	1956	170	195	6,4	5/7
LOUNGE 3.6 V6 24v 4x4 AUT	116.365	3605	280	206	11,3	5/7
LOUNGE 2.0 Multijet 16v 4x4 AUT	120.615	1956	170	184	7,3	5/7

Sedici

WYMIARY (cm) 412/176/162 — BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.6 16v DYNAMIC 4x4	54.315	1586	120	175	6,5	5
1.6 16v EMOTION 4x2	53.465	1586	120	185	6,2	5
1.6 16v EMOTION 4x4	61.115	1586	120	175	6,5	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

DPF – filtr cząstek stałych (dla silników diesla)
S&S – system Start&Stop

Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.
Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.

Ypsilon

WYMIARY (cm) 384/168/152 — BAGAŻNIK 245 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8v SILVER	36.975	1242	69	163	5,2	5
1.2 8v S&S SILVER	37.315	1242	69	163	5,1	5
1.2 8v S&S BLACK&RED	38.165	1242	69	163	5,1	5
0.9 S&S BLACK&RED	42.415	875	85	176	4,2	5
1.3 JTD S&S BLACK&RED	47.515	1248	95	183	3,8	5
0.9 MTA S&S BLACK&RED	45.815	875	85	176	4,2	5
1.2 8v GOLD	41.565	1242	69	163	5,2	5
1.2 8v S&S GOLD	41.905	1242	69	163	5,1	5
0.9 S&S GOLD	46.155	875	85	176	4,2	5
1.3 JTD S&S GOLD	51.255	1248	95	183	3,8	5
0.9 MTA S&S GOLD	49.555	875	85	176	4,2	5
1.2 8v S&S PLATINUM	47.005	1242	69	163	5,1	5
0.9 S&S PLATINUM	51.255	875	85	176	4,2	5
1.3 JTD S&S PLATINUM	56.355	1248	95	183	3,8	5
0.9 MTA S&S PLATINUM	54.655	875	85	176	4,2	5

Voyager

WYMIARY (cm) 522/200/175 — BAGAŻNIK 934 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
SERIA 0						
2.8 AT6 SILVER	142.715	2768	163	193	7,9	5
3.6 AT6 SILVER	130.815	3604	283	209	10,8	5
2.8 AT6 GOLD	152.915	2768	163	193	7,9	5
3.6 AT6 GOLD	141.015	3604	283	209	10,8	5
2.8 AT6 PLATINUM	168.215	2768	163	193	7,9	5
3.6 AT6 PLATINUM	156.315	3604	283	209	10,8	5
SERIA 1						
2.8 AT6 SILVER	144.415	2768	163	193	7,9	5
3.6 AT6 SILVER	132.515	3604	283	209	10,8	5
2.8 AT6 GOLD	155.465	2768	163	193	7,9	5
3.6 AT6 GOLD	143.565	3604	283	209	10,8	5
2.8 AT6 PLATINUM	169.915	2768	163	193	7,9	5
3.6 AT6 PLATINUM	158.015	3604	283	209	10,8	5

Delta

WYMIARY (cm) 452/180/150 — BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 Turbojet E5 16v STEEL	58.642	1368	120	195	6,3	5
1.6 Multijet E5 16v STEEL	63.742	1598	105	186	4,6	5
1.4 Turbojet E5 16v SILVER	65.442	1368	120	195	6,3	5
1.4 MultiAir E5 16v S&S SILVER	68.842	1368	140	203	5,7	5
1.6 Multijet E5 16v SILVER	70.542	1598	105	186	4,6	5
1.6 Multijet E5 16v SILVER	73.942	1598	120	194	4,7	5
1.6 Multijet Selectronic E5 16v SILVER	77.342	1598	120	194	4,6	5
1.4 MultiAir E5 16v S&S GOLD	73.942	1368	140	203	5,7	5
1.6 Multijet E5 16v GOLD	79.042	1598	120	194	4,7	5
1.6 Multijet Selectronic E5 16v GOLD	82.442	1598	120	194	4,6	5
1.8 TurboJet Sportronic E5 16v PLATINUM	107.942	1742	200	230	7,8	5
1.9 Twinturbo Multijet E5 16v PLATINUM	107.942	1910	190	222	5,7	5

Thema

WYMIARY (cm) 507/190/149 — BAGAŻNIK 462 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
3.6BZ AT8 PLATINUM	169.852	3604	286	240	9,4	5
3.0DS AT5 239HP PLATINUM	178.947	2987	239	230	7,1	5
3.6BZ AT8 EXECUTIVE	183.710	3604	286	240	9,4	5
3.0DS AT5 239HP EXECUTIVE	192.805	2987	239	230	7,1	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Selectronic – zautomatyzowana skrzynia biegów
Sportronic – automatyczna skrzynia biegów
S&S – system Start&Stop

Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.
Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.

Oferta jest dostępna w Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, ul. Katowicka 24, Bielsko-Biała.
Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland • tel. 033 813 44 40

Ceny z rabatem dla pracowników Grupy Fiat zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia. Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji. Pracownicy spółek Grupy Fiat mogą alternatywnie skorzystać z opcji z darmowym pakietem ubezpieczeniowym. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży. Oferta nie łączy się z innymi promocjami.

W sprzedaży wciąż znajdują się samochody z rocznika 2012

MiTo

WYMIARY (cm) 406/172/145 — BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 8v JUNIOR	41.565	1368	70	160	5,8	4/5
1.4 8v PROGRESSION	45.815	1368	78	165	5,6	4/5
1.4 MultiAir 16v DISTINCTIVE	54.825	1368	105	187	5,7	4/5
1.4 TB MultiAir 16v DISTINCTIVE	60.775	1368	135	207	5,6	4/5
1.4 TB MultiAir 16v DISTINCTIVE TCT	66.725	1368	135	207	5,5	4/5
1.6 Multijet 16v DISTINCTIVE	65.025	1598	120	198	4,8	4/5
1.4 TB MultiAir 16v Quadrifoglio verde	74.375	1368	170	219	6,0	4/5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

LPG - samochód wyposażony w fabryczną instalację gazową LPG
TCT - automatyczna skrzynia biegów Alfa TCT

Giulietta

WYMIARY (cm) 435/179/146 — BAGAŻNIK 350 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 TB 16v PROGRESSION	59.415	1368	105	186	6,4	5
1.4 TB 16v PROGRESSION	61.115	1368	120	195	6,4	5
1.4 TB 16v PROGRESSION LPG	69.615	1368	120	195	8,3	5
1.6 JTDM 16v PROGRESSION	70.465	1598	105	185	4,4	5
1.4 TB 16v VELOCE	64.515	1368	120	195	6,4	5
1.6 JTDM 16v VELOCE	73.865	1598	105	185	4,4	5
2.0 JTDM 16v VELOCE	78.965	1956	140	205	4,5	5
1.4 TB 16v DISTINCTIVE	67.065	1368	120	195	6,4	5
1.4 TB 16v DISTINCTIVE LPG	75.565	1368	120	195	8,3	5
1.4 TB MultiAir 16v DISTINCTIVE	72.165	1368	170	218	5,8	5
1.4 TB MultiAir 16v DISTINCTIVE TCT	78.965	1368	170	218	5,2	5
1.6 JTDM 16v DISTINCTIVE	75.565	1598	105	185	4,4	5
2.0 JTDM 16v DISTINCTIVE	80.665	1956	140	205	4,5	5
2.0 JTDM 16v DISTINCTIVE	82.365	1956	170	218	4,7	5
2.0 JTDM 16v DISTINCTIVE TCT	89.165	1956	170	218	4,5	5
1750 TBI 16v Quadrifoglio Verde	92.990	1742	235	242	7,6	5

Jeep

Compass MY 2012

WYMIARY (cm) 445/181/163 — BAGAŻNIK 328 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
SPORT 2.0L M5 4x2 BENZ.	70.890	1998	156	185	7,6	5
LIMITED 2.0L M5 4x2 BENZ.	78.880	1998	156	185	7,6	5
SPORT 2.2 CRD M6 4x4 DIESEL	99.620	2143	163	202	6,6	5
LIMITED 2.2 CRD M6 4x4 DIESEL	107.270	2143	163	202	6,6	5

Grand Cherokee

WYMIARY (cm) 482/194/178 — BAGAŻNIK 457 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
LAREDO V6 3.0 CRD A5 DIESEL	166.430	2987	190	191	8,3	5
LIMITED V6 3.0 CRD A5 DIESEL	183.005	2987	241	202	8,3	5
S-LIMITED V6 3.0 CRD A5 DIESEL	210.970	2987	241	202	8,3	5
OVERLAND V6 3.0 CRD A5 DIESEL	213.945	2987	241	202	8,3	5
OVERLAND SUMMIT V6 3.0 CRD A5 DIESEL	217.345	2987	241	202	8,3	5
SRT8 V8 6.4 A5 BENZ.	270.045	6424	468	255	14,1	5

Wrangler

WYMIARY (cm) 423/187/183 — BAGAŻNIK 142 LITRY

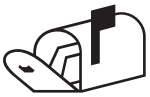
RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
SPORT 2.8 CRD 6M 4x4 DIESEL	111.061	2777	200	172	7,1	4
SPORT 2.8 CRD A5 4x4 DIESEL	115.226	2777	200	172	8,1	4
SAHARA 2.8 CRD A5 4x4 DIESEL	127.339	2777	200	172	8,1	4
SAHARA V6 3.6 A5 4x4 BENZ.	127.339	3605	284	180	11,2	4
RUBICON 2.8 CRD A5 4x4 DIESEL	139.366	2777	200	169	8,6	4

Wrangler Unlimited

WYMIARY (cm) 475/188/183 — BAGAŻNIK 498 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
SPORT 2.8 CRD 6M 4x4 DIESEL	124.151	2777	200	172	8,3	5
SPORT 2.8 CRD A5 4x4 DIESEL	128.316	2777	200	172	8,8	5
SAHARA 2.8 CRD A5 4x4 DIESEL	140.429	2777	200	172	8,8	5
SAHARA V6 3.6 A5 4x4 BENZ.	140.429	3605	284	180	11,4	5
RUBICON 2.8 CRD A5 4x4 DIESEL	152.456	2777	200	169	8,8	5

POCZTA



Na łamach gazety staramy się udostępnić stronę dla pracowników spółek Fiata, którą nazwaliśmy „Fiat to my”. To właśnie w tej rubryce możecie wyrazić swoje opinie, podzielić się radościami, opowiedzieć o swoich problemach, spostrzeżeniach itp. Zachęcamy do pisania listów. Piszcie do nas!

Nasz adres:

Redakcja FWN,
Satiz Poland,
43-300 Bielsko-Biała,
ul. 11 Listopada 60/62

e-mail: redakcja@satiz.pl

Tym, którzy do nas napisali, dziękujemy za wszystkie maile i kartki.

ŁAMY DLA PRACOWNIKÓW

Pracownicy *w Biegu Fiata...*

Z zadowoleniem przeczytałem w ostatnim numerze FWN artykuł „Superdodatek do życia”. Miło było poczytać o tak fantastycznych osiągnięciach w biegach naszych pracowników. (…) Jestem przekonany, że gdyby w Biegu Fiata była prowadzona klasyfikacja dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce, to pani Ania zwyciężyłaby w tej klasyfikacji. Obecnie w imprezie prowadzone są odrębne klasyfikacje jedynie dla pracowników Fiat Auto Poland i Sistema Poland. Moja propozycja jest taka, aby wprowadzić dodatkową wspólną klasyfikację dla wszystkich pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce. Zmagania naszych kolegów w tym prestiżowym biegu nabrałyby większego kolorytu.

Dariusz Lasek

Dzień *strażaka*

Na początku maja obchodzony jest Dzień Strażaka. Strażacy zapraszają wtedy do obejrzenia specjalistycznych wozów oraz sprzętu gaśniczego i chętnie opowiadają o swojej pracy, w której poza sprawnością fizyczną i odwagą, niezbędna jest też determinacja oraz chęć niesienia pomocy, a także odporność na stres i szybkość podejmowania decyzji. W zakładzie Fiat Powertrain Technologies straż zakładowa kontroluje pod względem systemów ppoż m.in. magazyny olejowe i chemiczne, w których składowane są materiały palne i inne, nadzoruje też dostawy niebezpiecznych materiałów. Po zakończeniu kontroli strażacy patrzą na ścianę, gdzie znajduje się wizerunek św. Floriana i mówią: „Ten obiekt jest dodatkowo chroniony duchowo”.

Antoni Hendzel, FPT Poland

Kiedy przypada *Dzień Ojca?*

Dzień Ojca jest bardzo mało rozpropagowany w naszym kraju, chociaż mija już pół wieku odkąd ustalono, że będzie obchodzony 23 czerwca. Skromne są informacje o roli ojców, którzy nieraz łatwo przejmują obowiązki opieki nad dziećmi. Kochający ojciec aktywnie uczestniczy w życiu dziecka przez wszystkie lata jego życia. Spędza czas ze swoją pociechą, dzieląc go na zabawę, rozmowę oraz naukę, i wzmacniając w ten sposób relacje z dzieckiem. Dobry tata powinien być też spokojny i często się uśmiechać.

Obecnie coraz częściej widuje się ojców na spacerach z wózkami, w piaskownicach czy placach zabaw. To jest ważne, bo ojciec powinien pomagać mamie dziecka w jej codziennych obowiązkach. Jeśli chodzi o rozwój dziecka, ojcowie są tak bardzo ważni, a w pewnych sprawach nawet ważniejsi niż matki. Zdaniem naukowców, jeśli ojcowie bawią się z dziećmi, jeśli są wrażliwi i pomocni (rozmawiają z nimi, chwalą, proponują dobre dla maluszków zajęcia), to dzieci te tworzą później silniejsze i oparte na zaufaniu związki i nie mają problemów w rozwijaniu kontaktów społecznych. Eksperci doszli też do wniosku, że dzieci, które do piątego roku życia miały mocną więź ze swoim tatusiem, są pewne siebie oraz lubiane w szkole. Oczywiście są rodziny, w których wychowaniem dziecka zajmuje się wyłącznie mama przyjmująca też rolę ojca. Należy im się za to wielki szacunek. (…) Warto robić wszystko, by nawet w trudnych relacjach partnerskich między małżonkami, dziecko czuło obecność i wsparcie obojga rodziców.

Lucyna Hendzel, Fiat Services

stan na 15 maja 2013 r.

Spółki koncernu Fiat

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (22) 6074350, Fax (22) 6074352	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132100, Fax (33) 8132036 Prezes Zarządu: Luigi Galante	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (33) 8538200, Fax (33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. Magneti Marelli Poland Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 2960111, Fax (32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie i układy wydechowe
5. Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132199, Fax (33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
6. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (32) 6036107, Fax (32) 6030108	handel częściami zamiennymi
7. Plastic Components and Modules Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – deska rozdzielcza, zderzaki
8. Plastic Components Fuel Systems Poland Sp. z o.o.	ul. Jedności 44, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – systemy zasilania paliwem, zbiorniki
9. Comau Poland Sp. z o.o.	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (32) 2179404, Fax (32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Roberto Rossi	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
10. Fiat Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132182, Fax (33) 8134108	administracja księgowa, personalna i płace
11. Fiat Group Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132549, Fax (33) 8126988 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
12. Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8135323, Fax (33) 8134113	usługi celne
13. Sirio Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132485, Fax: (33) 813 5333	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport
14. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132452, Fax (33) 8132451 Prezes Zarządu: Emanuele Lorenzin	produkcja silników do samochodów
15. Gestin Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132660, Fax: (33) 813 5444	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości

Spółki joint venture

1. Fiat Bank Polska SA	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074990, Fax (22) 6074879 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
2. FGA Leasing Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074800, Fax (22) 6074982 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	leasing samochodów, usługi finansowe i leasingowe

Spółki koncernu Fiat Industrial

1. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (24) 2679600, Fax (24) 2679605 Dyrektor Zakładu: Werner Ballieu	produkcja maszyn rolniczych
2. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 5784300, Fax (22) 5784318 Dyrektor Generalny: Massimiliano Perri	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych

*Oferta dotyczy modelu Lancia Ypsilon Elefantino 1.2 69 KM Start&Stop bez wyposażenia dodatkowego. Zużycie paliwa 5,1 l/100 km (cykl mieszany), emisja CO_2 118 g/km (dane na podstawie pomiarów wg dyrektywy UE). Model chroniony dwuletnią gwarancją producenta oraz trzyletnim ubezpieczeniem UBEZPIECZENIE AWARII ELEKTROMECHANICZNEJ PRZEDŁUŻONA GWARANCJA. Pełen zakres ubezpieczenia-gwarancji oraz szczegóły oferty dostępne u dealerów i na www.lancia.pl.

lanciaypsilon.pl

YPSILON ELEFANTINO
NATURALNY SZYK

Nowa **pięciodrzwiowa** Lancia Ypsilon Elefantino.

Felgi, lusterka, zagłówki zdobią **lśniące** detale. **Fuksja** na szwach kierownicy, drążku skrzyni biegów i fotelach rozpala pragnienie **mody**. To wszystko sprawia, że nowa Ypsilon Elefantino to **esencja miejskiego stylu**.

Teraz już od **43 900 zł**
z **5-letnią gwarancją**
bez limitu kilometrów.*

ELEGANZA IN MOVIMENTO.
Dal 1906.