# Fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT W POLSCE

LUDZIE / PRODUKT / AKTUALNOŚCI / CZAS WOLNY

## FCA debiut *na Wall Street*

## Fiat 500X *na każdą okazję*

Czasopismo pracowników Grupy Fiat w Polsce • Rok XVIII/5 • Numer 112 • Listopad 2014

Fiat Professional z EXPO MILANO 2015

# _NOWY DUCATO.

## NOWA GENERACJA W PRACY.

_ASYSTENT PASA RUCHU
& _AUTOMATYCZNE ROZPOZNAWANIE
ZNAKÓW DROGOWYCH

_KAMERA WIDOKU
WSTECZNEGO

_EKRAN DOTYKOWY
SYSTEMU UCONNECT

_NAJWYŻSZA
W KLASIE ŁADOWNOŚĆ*

_ NAJNIŻSZE W KLASIE
ZUŻYCIE PALIWA

NOWY DUCATO. TECHNOLOGIA, EFEKTYWNOŚĆ, WARTOŚĆ.

**LEASING ELASTYCZNY 104,5% Z UBEZPIECZENIEM 2,7%**

FGA LEASING

www.fiatprofessional.pl

* Ponad 2 tony w segmencie pojazdów wyposażonych w tylną oś z pojedynczymi kołami.

Leasing Elastyczny oferowany przez FGA Leasing Polska Sp. z o.o. z opcją nieodpłatnego przeniesienia jednego czynszu w roku na koniec okresu umowy. Koszt 104,5% dla warunków: czynsz inicjalny 30%, okres leasingu 24 miesiące, wykup 19%. Ubezpieczenie komunikacyjne AC\OC\Assistance STU Ergo Hestia. Emisja $CO_2$ 164 g/km; zużycie paliwa w cyklu mieszanym 6,2 l/100 km (dane dla wersji 290.0LB.4 – Furgon L1H1 o DMC 3,0 tony z silnikiem 130 MJ II). 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.

# w numerze

LISTOPAD 2014


**4 Fiat Chrysler Automobiles debiutuje na Wall Street**

**6 Fiat 500X – Samochód na każdą okazję**

**8 Jeep Renegade rodem z Włoch**

14 Fiat Professional w Hanowerze

18 Dwa miasta z przyszłością

22 Kapitan bezpieczeństwa

**26 Stulecie Maserati**

30 Roboty Comau do paletyzacji i pakowania

34 Zlot Jeep Camp ITA 2014

37 Wyprawa raftingowa pracowników FPT i Comau

40 Spotkanie miłośników włoskiej motoryzacji

42 Od segregatora do iPada

44 Newsy

**46 Andrzej „Andi" Mancin i jego Fiat 500L**

58 Książki

60 Kuchnia

62 Cennik

66 Fiat to my

67 Lista spółek



**rok XVIII/5**
**numer 112**
**listopad 2014**

**Wydawca**
Fiat Polska Sp. z o.o.

**Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat**
Claudio D'Amico

**Redaktor Naczelny**
Filippo Gallino

**Z-ca Redaktora Naczelnego**
Francesco Novo

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

ul. Sempołowskiej 19,
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: redakcja@satiz.pl

**Studio graficzne**
Irena Nycz-Imielska
Maciej Feodorów

**Reklama**
Gabriela Kolonko
tel.: 33 8132761
kolonko@satiz.pl

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

**Druk**
Dimograf
Bielsko-Biała

**Nakład**
11.600 egz.

**Oddano do druku:**
17 października 2014 r.

## Danie specjalne

Przeziębienie leczy się przy stole

52

# FCA
## *debiutuje na Wall Street*

*Nowa spółka notowana jest na giełdzie w Nowym Jorku i w Mediolanie. Tym samym zakończono proces zatwierdzony przez Zgromadzenie akcjonariuszy w dniu 1 sierpnia. To dzień „narodzin" siódmego na świecie producenta samochodów.*

CORBIS

Siedziba giełdy w Mediolanie. Na pierwszej stronie: transakcje kupna i sprzedaży na New York Stock Exchange przy słynnej Wall Street

Wraz z debiutem Fiat Chrysler Automobiles (FCA) na giełdzie w Nowym Jorku oraz w Mediolanie zakończył się zatwierdzony 1 sierpnia przez Zgromadzenie akcjonariuszy projekt, który doprowadził do powstania nowej grupy przemysłowej – siódmego na świecie producenta w branży motoryzacyjnej.

Po spełnieniu wszystkich warunków doszło do fuzji spółki Fiat Spa z Fiat Investments NV, a nowo powstała firma przyjęła nazwę Fiat Chrysler Automobiles. Przewidziany przez włoskie prawo termin na wniesienie przez wierzycieli sprzeciwu upłynął 4 października. Wcześniej minął też termin do wycofania się z tego przedsięwzięcia udziałowców, którzy nie chcieli zachować akcji, a którym firma miałaby wypłacić maks. 500 mln euro. W ten sposób osiągnięto przewidziane dla tej operacji wymogi. 6 października giełda w Nowym Jorku zatwierdziła rozpoczęcie notowań akcji zwykłych FCA. W tym samym dniu decyzję o debiucie akcji zwykłych FCA na Telematycznym Rynku Akcyjnym (Mercato Telematico Azionario, w skrócie MTA) ogłosiła także Borsa Italiana Spa. Wraz z powstaniem FCA zniknęła z mediolańskiej giełdy nazwa Fiat, która pojawiła się tam 111 lat temu, w 1903 roku. Nowa Grupa jest na tyle duża, by móc sprostać globalnym wyzwaniom w tym konkurencyjnym sektorze. Przychody w 2013 r. wyniosły 87 mld euro. Liczba zatrudnionych sięga około 300 tysięcy, z czego 62 500 osób pracuje we Włoszech. Firma dysponuje 159 zakładami (w tym 45 we Włoszech) oraz 78 centrami badawczymi na całym świecie. Po 15 latach spełnia się w ten sposób marzenie Giovanniego Agnelliego, który przy okazji obchodów stulecia istnienia marki Fiat powiedział: „Jesteśmy jeszcze zbyt włoscy, jesteśmy Grupą półmiędzynarodową”.

O potencjale wynikającym z połączenia firm Fiat i Chrysler świadczą też najnowsze wyroby produkowane w Melfi, na południu Włoch: nowy Jeep Renegade oraz model Fiat 500X – bohaterowie Salonu w Paryżu. ■

FCA

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

# SERCE ŚWIATA FINANSÓW

**Tylko bardziej wtajemniczeni kojarzą nazwę NYSE (New York Stock Exchange). Większość z nas mówi po prostu Wall Street, od nazwy ulicy, przy której mieści się giełda. Początki giełdy sięgają XVII wieku, gdy Nowy Jork, jeszcze jako Nowy Amsterdam, należał do holenderskiej kolonii. „De Waal Straat” (ulica muru) zyskała tę nazwę, ponieważ przylegała do ściany, która chroniła wioskę przed najazdami rdzennych Amerykanów. To tutaj w XVIII wieku mieścił się targ niewolników (niewolnictwo zostało zniesione w stanie Nowy Jork w 1799 roku), zastąpiony później, na początku XIX wieku, rynkiem akcyjnym. Utworzenie New York Stock Exchange miało miejsce w 1817 roku. Dzisiaj NYSE to największa na świecie giełda papierów wartościowych pod względem usług finansowych. Kapitalizacja giełdowa wynosi 21 bilionów dolarów, a ponad jedna trzecia tej wartości należy do firm spoza Ameryki. Wall Street to punkt odniesienia dla rynków finansowych na całym świecie.**

# *Samochód* **na każdą okazję**

*W Paryżu zaprezentowano model 500X. Dostępny z napędem na 2 lub 4 koła. Będzie go można kupić w każdym zakątku świata.*

Na Salonie Samochodowym w Paryżu zadebiutował Fiat 500X, długo oczekiwany kompaktowy crossover, który produkowany będzie w Melfi, a sprzedawany w ponad stu krajach na całym świecie, także w Stanach Zjednoczonych. Ten nowy samochód przeznaczony będzie dla różnych grup klientów, różniących się płcią, wiekiem, potrzebami i gustami. Stąd wybór znaku „X", symbolizującego zarówno znak mnożenia, jak i skrzyżowanie dróg oraz segmentów rynku, które różnią się między sobą oczekiwaniami klientów. Dlatego dodatkowym podkreśleniem wszechstronności modelu 500X jest zaoferowanie klientom od razu dwóch wersji: jednej przeznaczonej w głównej mierze do zastosowań miejskich, a drugiej – bardziej o wyglądzie crossovera – idealnej do podróży za miasto. Długi na 4,25 m oraz wysoki na 1,61 m nowy Fiat łączy w sobie wystarczająco kompaktowe wymiary pozwalające na swobodne poruszanie się w ruchu miejskim, z dużą przestronnością wnętrza i bagażnikiem o pojemności 350 l. Model 500X oferowany będzie z napędem na przednie koła, jak i z napędem 4x4, a klienci będą mogli wybrać samochód z jednym z wielu silników. W momencie wprowadzenia na rynek w ofercie dostępne będą: 4-cylindrowy silnik benzynowy 1.4 Turbo MultiAir II o mocy 140 KM, 4-cylindrowy silnik diesla 1.6 MultiJet II o mocy 120 KM i 2.0 MultiJet II o mocy 140 KM. Ten ostatni współpracował będzie z automatyczną, 9-stopniową skrzynią biegów i z napędem na cztery koła. Do

nich dołączą później: silniki benzynowe 1.6 E.torQ (110 KM), silnik 1.4 Turbo MultiAir II o mocy 170 KM oraz Tigershark 2.4 generujący moc 184 KM.

Jak już wspominaliśmy, Fiat 500X oferowany jest zarówno z napędem na przednią oś, jak i z napędem na wszystkie koła. Ten ostatni potrafi pracować w „inteligentny" sposób, przekazując napęd na koła tylne tylko wtedy, gdy jest to konieczne, poprawiając tym samym sprawność silnika i ograniczając zużycie paliwa.

Wśród nowości znajduje się również Drive Mood Selector, pozwalający kierowcy na zmianę trybów działania silnika, hamulców, układu kierowniczego i skrzyni biegów w zależności od stylu jazdy kierowcy i rodzaju nawierzchni. System oferuje pięć pozycji pracy: *Auto* dla zapewnienia maksymalnego komfortu i minimalnego zużycia paliwa, *Sport* – by zapewniać lepsze osiągi i *All Weather* – mający zapewniać bezpieczeństwo na nawierzchniach o niskiej przyczepności kół. ■

**Deska rozdzielcza Fiata 500X. Powyżej: trzy czwarte tyłu crossovera produkowanego w Melfi**

## **GDY 500** PODĄŻA ZA MODĄ

**W Paryżu przy okazji Tygodnia Mody zaprezentowano po raz pierwszy Fiata 500 w wersji Ron Arad Edition. Samochód, wykonany we współpracy ze znanym izraelskim projektantem mody Ronem Aradem, stanowi hołd dla swojego poprzednika z 1957 roku, którego niepowtarzalną sylwetkę odtworzono na bokach nowej wersji. Nowa, ekskluzywna odmiana Fiata 500 była bohaterką wieczoru w Motor Village na paryskich Polach Elizejskich, a od listopada pojawi się na głównych rynkach europejskich. Oprócz niej na paryskiej imprezie „wystąpiły" jeszcze dwa samochody pokazowe, również wywodzące się od tego miejskiego Fiata. A są to: 500 Comics i 500 Camouflage.**

# *Nadciąga Jeep* **rodem z**

Stefania Castano

*Nowy Renegade jest produkowany w Melfi i sprzedawany w ponad stu krajach świata. Ma do wyboru pięć silników i trzy wersje wyposażenia. Zapewnia doskonałą dynamikę jazdy na utwardzonej drodze i w terenie.*

Włoch

**Jeep Renegade potrafi wyrazić siebie na różne sposoby, między innymi poprzez kilka wersji wyposażenia: Longitude, Limited (najbogatsza w całej gamie pod względem technologii i elementów personalizacji) oraz Trailhawk (najlepsza w terenie). W 2015 roku pojawi się natomiast wersja Sport z benzynowym silnikiem 1.6 E.TorQ o mocy 110 KM**

Nowy model ma mocno ograniczone gabaryty jak na standardy tej amerykańskiej marki, ale zarazem wszystkie istotne cechy, świadczące o możliwościach aut z siedmioma słynnymi pionowymi szczelinami z przodu: moc i zręczność w terenie z „charakterem" i solidnymi kształtami nadwozia typowymi dla każdego Jeepa. Marchionne określił nawet model jako „przykład międzynarodowego zaangażowania we wprowadzenie produktu na rynek, które rozpoczyna się od włoskich zakładów produkcyjnych", ponieważ jest to pierwszy samochód marki Fiat Chrysler Automobiles opracowany we współpracy inżynierów włoskich z amerykańskimi oraz pierwszy model w historii marki produkowany we Włoszech, w odnowionym zakładzie SATA w Melfi (region Bazylikata). Stamtąd będzie eksportowany do ponad stu krajów świata. W sumie więc jest to samochód dziedziczący wszystko to, co najlepsze z dwóch rodzin, z których się wywodzi: konstrukcję, funkcjonalność i doświadczenie terenowe typowe dla marki amerykańskiej, będącej od 73 lat synonimem wolności, przygody, autentyczności i pasji z umiejętnością tworzenia, którą Fiat zawsze wykazywał w przypadku małych samochodów. Debiutujący model ma więc szanse na zajęcie silnej pozycji w rozwijającym się segmencie.

W ciągu ostatnich pięciu lat marka Jeep podwoiła swoją sprzedaż. Od października 2013 roku przez dziewięć miesięcy z rzędu odnotowywała wzrost, w dodatku najszybszy wzrost w Europie: sprzedaż w 2014 roku zwiększyła się o 30,9 procent w porównaniu z rokiem 2013. Dzięki modelowi Renegade celem marki jest osiągnięcie do końca roku sprzedaży wielkości miliona sztuk samochodów, w porównaniu z 700 tysiącami z roku ubiegłego. Nie jest to zadanie niemożliwe, biorąc pod uwagę fakt, że nowy model dysponuje wszelkimi możliwymi atutami, by podobać się szerokiemu gronu kierowców. Przede wszystkim dlatego, że – jak objaśniał Chris Ellis, szef marki Jeep na obszar EMEA – „nie jest to samochód miejski w przebraniu terenówki, a samochód zaprojektowany przez tych, którzy przecież wymyślili klasę samochodów, która potrafi dotrzeć tam, gdzie żaden inny mały SUV nie jest w stanie dojechać". Ale też dlatego, że jest to samochód bezpieczny, o doskonałej dynamice jazdy również na nawierzchni utwardzonej, a dzięki swojej zwinności i kompaktowym rozmiarom idealny do poruszania się w ruchu miejskim. Polecany także tym, którzy zamierzają podróżować na dłuższych dystansach. Prześledźmy więc jego właściwości.

## RODZINNE PODOBIEŃSTWO

„Wojskowy" przód Jeepa Renegade już na pierwszy rzut oka wyraża zdecydowany charakter. Ewidentne są także nawiązania do modeli Cherokee, a przede

wszystkim Wrangler. Mowa o: okrągłych reflektorach, potężnych oponach, uwypuklonych błotnikach, trapezowych nadkolach, charakterystycznym profilu z podniesioną linią przetłoczenia, przypominającą obniżone drzwi ikony marki Jeep. Nowoczesny wygląd podkreśla dostępny opcjonalnie czarny dach, który nawiązuje do klasycznego dachu Wranglera. Kolejnym nawiązaniem do klasyków Jeepa są dwa systemy otwieranego dachu: jeden z nich to sterowany elektrycznie dach przesuwany z dwoma szklanymi panelami, ale do wyboru jest też ekskluzywny dach „My Sky" – jedyny w tej klasie samochodów – charakteryzujący się dwoma lekkimi panelami, które można wymontować i umieścić w bagażniku. Widnieje na nich charakterystyczny symbol w kształcie litery X, odwołujący się to motywu wytłaczanego na kanistrze modelu Willys MB z 1941 roku, protoplasty marki. Ten słynny motyw stylistyczny znajduje się na licznych elementach modelu Renegade – także na lampach czy dwóch uchwytach na kubki, znajdujących się na konsoli środkowej.

Wnętrze nowego małego Jeepa nie jest spartańskie, czego można byłoby oczekiwać od samochodu terenowego. Kabina łączy w sobie miękkie i przyjemne w dotyku formy z solidnymi i funkcjonalnymi detalami. Zauważa się znaczną dbałość o szczegóły, innowacyjne zestawienia kolorów, prestiżowe materiały, wyposażenie technologiczne oraz sympatyczne i niezwykłe elementy stylistyczne. Jak m.in.: czerwona strefa obrotomierza, którą wykonano w formie pomarańczowej „plamy błota"; wykończenia z anodowanego aluminium, w przypadku których zainspirowano się obuwiem i okularami stosowanymi w sportach ekstremalnych; system informacyjno-rozrywkowy otoczony ramą, która przypomina wytrzymałe sportowe zegarki, czy największy w tym segmencie zestaw wskaźników.

## WNĘTRZE MODELU

Amerykanie mawiają: „there is no place for second best". Model Renegade, zaprojektowany, by być prawdziwym Jeepem, nie ma wyjścia i musi być najlepszym samochodem terenowym w swojej klasie. A potwierdzeniem tego są: maksymalny skok kół oraz kąty natarcia, rampowy i zjazdowy, z których każdy jest najlepszy w tej kategorii samochodów. Dla terenowych nowicjuszy są to dane, które przekładają się na umiejętność radzenia sobie z dowolnym typem terenu, przeszkody czy nachylenia wzniesienia. Oprócz wytrzymałości strukturalnej osiągi takie zapewnić może jedynie najlepszy napęd na cztery koła, a Jeep Renegade oferuje dwa nowe systemy 4x4,

*Gama obejmuje pięć silników*

## SPECJALISTA W TERENIE

**W modelu Renegade nawet nowicjusze mogą przeżyć niesamowitą przygodę w terenie dzięki bogatej gamie systemów sterowania napędem, zarówno automatycznych jak i manualnych. Mogliśmy tego doświadczyć na torze w Balocco podczas testu wersji Trailhawk z silnikiem 2.0 Multijet o mocy 140 KM, z automatyczną, 9-biegową skrzynią. Odcinek pełen był nierówności, podjazdów i zjazdów oraz garbów, ale tę odmianę Renegade zaprojektowano specjalnie dla tych, którzy chcą przeżyć w nim „ekstremalne" wręcz chwile. Widniejąca na niej plakietka z napisem „Trail Rated" przypisywana jest tylko samochodom 4x4, które potrafią przebyć najtrudniejszy na świecie test offroadowy. O tym, że to „prawdziwy" specjalista z tej dziedziny można przekonać się już po jego wyglądzie, bowiem od ziemi dzieli go 20 milimetrów więcej niż w innych wersjach, a także wyposażono go w płyty zabezpieczające oraz przednie i tylne uchwyty holownicze. Najlepiej jednak widać jego umiejętności, gdy jest „w akcji". Dzięki kątowi natarcia wynoszącemu 30 stopni i kątowi zjazdowemu na poziomie 34 stopni nasz**

➥

**Mały Jeep dysponuje awangardowym wyposażeniem. Mowa m.in. o dotykowym ekranie Uconnect 5” oraz o zestawie wskaźników z kolorowym wyświetlaczem wielofunkcyjnym o przekątnej 7” (największy w tej klasie). Ponad 60 seryjnych urządzeń i opcji zapewnia maksymalne bezpieczeństwo czynne i bierne**

które potrafią przekazać wręcz sto procent momentu na pojedyncze koło, jak w nieco większym modelu Cherokee. Mowa o „Jeep Active Drive” i „Jeep Active Drive Low”. Są to systemy oferujące technologię, która nigdy nie była stosowana w segmencie małych SUV-ów: mechanizm odłączania tylnej osi w płynny i automatyczny sposób umożliwia przejście z napędu 4x4 na napęd 4x2, zapewniając w ten sposób niższe zużycie paliwa i emisje zanieczyszczeń, stałe sterowanie momentem, a w razie potrzeby również optymalną trakcję.

Zarówno „Jeep Active Drive” jak i „Jeep Active Drive Low” współpracują z systemem kontroli trakcji „Jeep Selec-Terrain”, który automatycznie wybiera tryb jazdy w zależności od stanu nawierzchni drogowej. A jeśli ktoś woli sprawować kontrolę nad swoją „terenową przygodą”, może samodzielnie wybrać ręcznie jeden z czterech programów: Auto (Automatyczny), Snow (Śnieg), Sand (Piasek), Mud (Błoto). W wersji Trailhawk dodatkowo występuje tryb Rock (Kamienie), który uruchamia jeszcze bardziej „agresywną” strategię kontroli napędu. System „Jeep Active Drive Low”, w połączeniu z dwulitrowym dieslem i 6-biegową skrzynią biegów, dodatkowo wspomaga działanie układu „Jeep Active Drive”, umożliwiając końcowe przełożenie redukcyjne na poziomie 20:1. Ponadto możliwe jest również włączenie funkcji „Hill Descent Control”, która gwarantuje stopniowe i kontrolowane zjeżdżanie ze wzniesienia na nierównych i śliskich nawierzchniach, podczas którego kierowca nie musi korzystać z pedału hamulca. Wszystko po to, by zapewnić osiągi godne prawdziwej terenówki.

## IDEALNY NA DRODZE I W TERENIE

Wystarczy wspomnieć o kilku nowinkach technologicznych, żeby zrozumieć, jak wielką pracę wykonali technicy, aby połączyć wymiary dostosowane również do jazdy miejskiej, off-roadowe osiągi, komfort i niskie zużycie paliwa. Jeep Renegade to pierwszy samochód wykorzystujący wytrzymałą, jednolitą strukturę nadwozia, bazującą na innowacyjnej architekturze 4x4 Small Wide, w której zastosowano około 70 procent stali o wysokiej wytrzymałości i klejów strukturalnych, by zwiększyć do maksimum dynamikę i wytrzymałość w razie zderzenia przy jednoczesnym ogranicze-

niu masy. Nie przypadkiem pod względem wskaźnika lekkości wynoszącego 111 kg/m$^3$, model ten oferuje najlepszy w swojej klasie stosunek masy do mocy. Jego architektura ma również znaczenie pod względem przestrzeni, którą w Renegade zoptymalizowano do tego stopnia, by również w tym przypadku model nie miał sobie równych w swojej klasie, zarówno jeśli chodzi o przestronność wnętrza nadwozia, jak i pojemność bagażnika, która w tym przypadku wynosi 351 litrów (prawie 1300 przy złożonych siedzeniach tylnych). Ponadto jako opcję przewidziano podłogę powierzchni ładunkowej około metra kwadratowego, którą można wyjmować i regulować na wysokość.

## *Trailhawk wspina się na wzniesienia o nawet 70% stopniu nachylenia*

Nad wytrzymałością, funkcjonalnością, ale również komfortem i bezpieczeństwem czuwają niezwykle sztywno zestawione zawieszenia niezależne z kolumnami MacPhersona. Ponadto nowy Renegade to pierwszy model marki Jeep, w którym zamontowano system amortyzatorów przednich i tylnych z zaworem FSD (Frequency Selective Damping) firmy Koni, który nie tylko w aktywny sposób tłumi częstotliwość drgań zawieszeń powodowanych nierównościami drogowymi, ale też poprawia własności jezdne samochodu i trzymanie się drogi.

Na zakończenie jeszcze kilka słów o silnikach. Wszystkie pochodzą z Włoch. W gamie silników Jeepa Renegade oferowanych jest pięć jednostek wyposażonych w system Start&Stop, które nie zużywają dużo paliwa, a jednocześnie potrafią zapewnić frajdę z jazdy: benzynowy Turbo MultiAir2 o pojemności 1.4 l i mocy 140 KM oraz 1.6 MultiJet II diesel generujący moc 120 koni – oba połączono z manualną 6-biegową skrzynią i napędem 4x2. Kolejna jednostka to dwulitrowy silnik MultiJet II diesel o mocy 140 KM, który pracuje ze skrzynią manualną o 6 przełożeniach i z napędem na cztery koła. Do wyboru są jeszcze: MultiJet II diesel o pojemności skokowej 2.0 l i mocy 140 KM lub ta sama jednostka, ale 170-konna, również z napędem na cztery koła, ale współpracująca, po raz pierwszy w tej klasie, z automatyczną skrzynią 9-biegową, gwarantującą dynamiczną jazdę, płynne generowanie mocy przy prędkościach autostradowych i lepszą sprawność pod względem zużycia paliwa. ■

**Trailhawk doskonale wspina się na wzniesienia o nawet 70% stopniu nachylenia. Gdy potrzebne są zredukowane przełożenia, ich działaniem zajmuje się system „Jeep Active Drive Low", który włącza przełożenie pełzające 20:1, zaś na bardziej stromych zjazdach można skorzystać z układu kontroli zjeżdżania ze wzniesienia (Hill Descent Control). Z kolei system „Selec-Terrain", z unikalnym trybem Rock w razie potrzeby automatycznie uaktywnia blokadę tylnego dyferencjału i rozdziela moment pomiędzy obie osie. Jazda po kamieniach sprawia, że zaczynamy czuć się swobodnie i pokonujemy bez jakichkolwiek problemów nawet odcinek Twist, czyli serię zasp z cementu przypominającą pustynię Gobi. Ostatnią próbą był przejazd przez wodę: dzięki zdolności pokonywania brodów na poziomie 480 mm wyjeżdżamy cali w błocie z rodzaju grzęzawiska, podśpiewując przy tym „Country roads" Johna Denvera. Naprawdę niezła zabawa!**

# Dwa z pięciu w Hanowerze

**tekst i zdjęcia**

**Aleksander Głuś**

*Na 65. Międzynarodowej Wystawie Pojazdów Użytkowych IAA w Hanowerze było sporo nowości i premier. Dwie światowe zorganizowano na stoisku Fiat Professional.*

IAA to największa z imprez w branży pojazdów użytkowych. Jest sukcesorką wielkich wystaw organizowanych w Berlinie, a potem we Frankfurcie. Kiedyś konkurowała z wystawami w Amsterdamie, Paryżu i Brukseli, teraz właściwie nie ma konkurenta. Od 1991 roku przemiennie odbywają się wystawy we Frankfurcie (osobowe) oraz w Hanowerze (użytkowe). Tej jesieni, w kilkunastu halach ponad 2000 wystawców zajęło stoiskami 265 tys. m$^2$. Ponad połowa przyjechała z zagranicy, a najwięcej z Chin, Włoch i Turcji.

Podwójna premiera Fiata to oczywiście nowe Ducato, pokazane wiosną, ale pierwszy raz obecne na wielkiej międzynarodowej wystawie, oraz nowe Doblò. Tu zgrabny trik – do południa drugiego dnia prasowego Doblò stały zakryte, a to wzbudza przecież ciekawość, bo ludzie zaglądają na stoiska z zakrytymi eksponatami częściej… Drugi trik – stoisko było spore, miało powierzchnię taką, jak niektórzy producenci ciężarówek, ale było zorganizowane na bazie trójkąta, czyli można było postawić na „brzegach” swoje pojazdy widoczne dla każdego przechodzącego alejką. I właśnie tak, po obydwu stronach, ustawiono Ducato bądź Doblò w różnych wersjach.

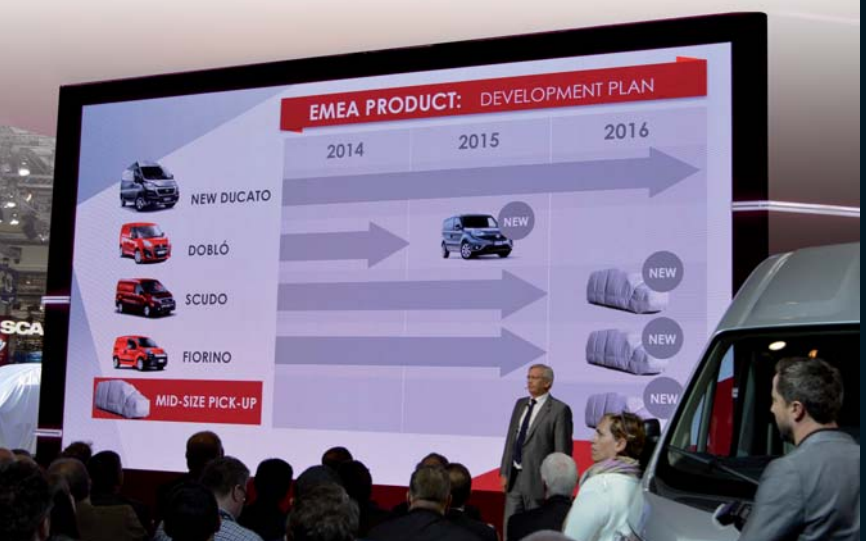
Zanim jednak szef marki Fiat Professional Henrik Starup pozwolił zdjąć pokrowce, pochwalił się doskonałymi wynikami marki. Ma ona 12,1% udziału w rynku europejskim (segment do 4,4 t), zaś samo Ducato zajmuje w tym roku pierwsze miejsce w segmencie z 22,6% udziału. W drugim kwartale br. co 4 kupiony samochód dostawczy w tym segmencie w Europie to Ducato. Jednak Ducato nie jest wcale europejskie, bo Fiat wykorzystuje coraz lepiej możliwości w regionie EMEA, czyli na Bliskim Wschodzie i w Afryce.

Jak podkreślił Starup, Ducato to pierwszy z pięciu nowych modeli Fiata Professional. Drugim jest Doblò, ale w ciągu roku pojawią się nowe Fiorino, nowy średni van i nowy pick-up średniej klasy. Odnosząc się do Ducato, którego w ciągu 33 lat klienci kupili już 2,6 mln egzemplarzy, Henrik Starup podkreślił jego najszerszą gamę wśród przednio napędzanych samochodów dostawczych. A teraz doszły nowe wersje; podwozia o rozstawie osi 4,3 m, trójstronna wywrotka oraz 7-osobowy pojazd załogowy. Do tego trzeba dodać przygotowywaną gamę silników Euro 6, w tym zupełnie nowy Multijet II 2.3 180 KM.

Mimo wielkiego znaczenia furgonetki kilkaset osób czekało na odsłonięcie Doblò. Gdy moment ten nastąpił, niezależnie od zwykłych w takich przypadkach emocji, nasłuchiwałem pierwszych komentarzy z tłumu. Były pochlebne, auto podobało się. W opisach technicznych podkreśla się, że jest to prawdziwy pojazd użytkowy, a nie przeróbka samochodu osobowego. Zresztą potwierdza to jego popularność i 1,3 mln sprzedanych egzemplarzy. Szczególnie podkreślano większą funkcjonalność. Z założenia ten poziom dostępny jest nie dla małych, ale i średnich vanów.

Doblò nadal ma ładowność ponad tonę i pojemność ładunkową do 5,4 $m^3$. To czołówka w segmencie. Natomiast dochodzą różne, niekiedy proste, rozwiązania poprawiające zalety. Jednym z nich jest dwuosobowa kanapa pasażerów w opcji.

## *Podwójna premiera Fiata to nowe Ducato i nowe Doblò*




## SPECJALNIE **DLA FWN**

Aleksander Głuś, dziennikarz z Krakowa, od 21 lat specjalizuje się w tematyce transportu drogowego oraz samochodów użytkowych. Od 15 lat reprezentuje Polskę w konkursie „Van of the Year", na co dzień jest redaktorem miesięcznika „Polski Traker".

„Zamiast mówić lub pisać o dziurach ozonowych, ekologii i efektach konferencji w Kyoto, wolę w sposób praktyczny realizować to samo zadanie, czyli uczyć się stale samemu ekonomicznej jazdy samochodem, jakikolwiek on jest. Albo uczestniczę, albo pilnie obserwuję różne konkursy Eko- jazdy i z każdego staram się coś wynieść, jakąś wiedzę. Bo nie dość że większość aut w Polsce wiezie jedną osobę, to do tego często kierowcom „nóżka figluje".

## NAGRODY W KONKURSIE **„VAN OF THE YEAR"**

W czasie ceremonii otwierającej IAA w Hanowerze odbyła się uroczystość wręczenia nagród w konkursie na „Van of the Year 2015". Konkurs organizowany jest od 1991 roku, decyzje podejmują dziennikarze specjalizujący się w pojazdach dostawczych z 23 krajów. W tym roku z 12 zgłoszonych samochodów na krótką listę trafiło pięć: Fiat Ducato, Ford Transit, Iveco Daily, Mercedes Vito i Renault Trafic. Ostatecznie tytuł zdobyło nowe Daily wyprzedzając o 17 punktów Vito. Nagrodę nowemu Brand managerowi Iveco Pierrowi Lahutte wręczył przewodniczący konkursu, Jarlath Sweeney.

Deska rozdzielcza nowego Fiata Doblò

Owszem, na środkowym miejscu jest ciasnawo, ale w pewnych przypadkach kierowca potrzebuje przewieźć dwie osoby i na krótki dystans może to teraz zrobić zgodnie z prawem!

## *Poprawiono funkcjonalność i stylistykę Doblò*

Zrezygnowano z kontrowersyjnego dwukolorowego wykończenia kokpitu i drzwi, całość dopracowano, by było wygodnie i poręcznie. A jednak dla kierowców najważniejsze będą zapewne dwie zmiany. Pierwsza to nowe ustawienie pracy silników 1.3 oraz 1.6. Pozostawiając moc i moment na dotychczasowym poziomie, przyspieszono przyrost momentu. Czyli na niskich obrotach silnik daje osiągi wyższe niż dotąd, nawet o 40%!
Druga ważna cecha to komfort akustyczny. Ponoć poprawiono go o 3 dB, ale to lepiej niż urządzeniami pomiarowymi zbadają sami kierowcy…
W tych czasach trudno oczekiwać, by nowy samochód nie był bogato wyposażony w systemy bezpieczeństwa, więc i Doblò ma mieć ESC, ASR, Hill Holder, TPM oraz Traction+. Ten ostatni poprawia przyczepność na śliskiej drodze bez narażania właściciela na wysokie koszty i dużą wagę pojazdu.
Dość intrygująco zabrzmiały zapowiedzi pojawienia się wersji EcoJet o znacznie zmniejszonym zużyciu paliwa. W pakiecie mają się znaleźć systemy Start&Stop, nowe opony o niskich oporach, nowe oleje, zestaw aerodynamiczny. W sumie Doblò EcoJet ma zużywać tylko 4,4 l/100 km!
Czwarta generacja Doblò ma mieć 4 rodzaje nadwozi: Cargo, Combi, Truck i Flatbed, oferowane w dwóch rozstawach osi i dwóch wysokościach.
Ludzie chcieli dotknąć nowego Doblò, usiąść na tej podwójnej kanapie, sprawdzić jak otwiera się przegrodę między kabiną a ładownią. Być może nie usłyszeli, że Doblò jedzie także do USA (jako Promaster RAM) i że od teraz na tylnych drzwiach każdego nowego dostawczego Fiata pojawi się logo – napis Fiat Professional. Dotąd nazwa widoczna była głównie na budynkach i dokumentach. ■

# *Piotr Kolejwa – szef Fiat Professional w Polsce* **mówi o walorach nowych modeli**

**– Jaka jest rola tych dwóch samochodów?**
– Ducato jest dla nas bardzo ważne, model jest kojarzony z naszą marką i to jest około 60% naszej sprzedaży. Wysunął się teraz na pierwsze miejsce w segmencie w Europie. To na pewno zasługa nowego modelu, który otrzymał nowe cechy i odświeżony wygląd, zachowując dawne zalety.
**– Które cechy są tu najważniejsze?**
– To są generalnie systemy wspomagania kierowcy, jak np. asystent pasa ruchu, rozpoznawanie znaków, ESP w standardzie, kontrola trakcji, kontrola zjazdu ze wzniesienia, kamera cofania. Natomiast Doblò to jest drugi bardzo ważny model Fiat Professional, pojawia się w momencie, gdy marka przechodzi odnowę, odświeżenie całej gamy. Jak mówił Henrik Starup, w najbliższym czasie będą jeszcze trzy premiery. Wprowadzone całkiem niedawno, bo w roku 2010, Doblò przechodzi teraz ważne zmiany wizualne, jak i funkcjonalne. Wynika to z tego, że słuchamy rynku, a potrzeby klientów zmieniają się coraz szybciej. Zmiany i ulepszenia mają ułatwić użytkowanie go zarówno przez klientów indywidualnych, jak i flotowych. Ponieważ potrzeby klientów są bardzo różne, oferta Fiat Professional w tym segmencie składa się z modeli Doblò oraz Fiorino, które pozycjonowane na przeciwnych brzegach tego samego segmentu, mają łącznie udział ok. 30% (w Polsce), mniej więcej taki jak udział Ducato w swoim segmencie. Doblò jest większe od konkurentów, ładowność i pojemność towarową ma na rekordowym poziomie, a świetne właściwości jezdne zawdzięcza niezależnemu zawieszeniu kół tylnych (jest to jedyna tego typu konstrukcja w tym segmencie).
**– Na pewnych rynkach Doblò nie sprzedawało się dobrze, z niewiadomych powodów...**
– Poprawiliśmy jego stylistykę zewnętrzną i wewnętrzną, ale nie tylko o urodę chodzi, lecz bardziej o funkcjonalność, np. nowa deska rozdzielcza ma ekran dotykowy ułatwiający sterowanie samochodem. Nowe siedzenie pasażerów nie tylko daje możliwość przewożenia dwóch osób z przodu (trzech razem z kierowcą), ale środkowa część oparcia może tworzyć także stolik. Pod spodem jest schowek bardzo przydatny w tego typu samochodach. Są gniazda USB, jest możliwość podłączenia telefonu do ładowarki. To drobiazgi, ale jakże ważne w codziennej pracy. Silnik 1.3 EcoJet ma obniżone zużycie paliwa nawet do 4,4 l/100 km, a jednocześnie popracowano nad sterowaniem silnika i choć zachowano maksymalny moment obrotowy na dotychczasowym poziomie, to jest on teraz dostępny wcześniej, przy niższych obrotach.
Doblò należy do kombivanów, co oznacza zróżnicowane możliwości funkcjonalne w zależności od rodzaju eksploatacji. Wersje osobowo-towarowe są wybierane przez klientów trochę inaczej niż typowo towarowe i patrząc na odnowiony wygląd Doblò wiem, że nowy samochód będzie się bardziej podobał. Teraz wygląda na szerszy, mocniej posadzony. A wnętrze nie ma żadnej gołej blachy, jest wykończone dobrej jakości materiałami, ergonomiczne i estetyczne.
Ci, którzy dużo jeżdżą, wiedzą, jak ważny jest poziom hałasu podczas jazdy, w dużej mierze wpływający na zmęczenie kierowcy. W nowym Doblò poziom hałasu został obniżony o 3 decybele, a to bardzo dużo. Dzięki temu można podczas jazdy wygodnie rozmawiać albo słuchać muzyki, a odgłosy z zewnątrz nie są uciążliwe.
Auto wyładniało, słychać to na stoisku Fiata i niektórzy mówią, że się miło uśmiecha… Element estetyki gra pewną rolę przy wyborze, szczególnie w kombivanach, gdzie często rodzina wpływa na decyzję o wyborze auta.
**– Kiedy Doblò pojawi się w salonach?**
– Jak zwykle staramy się przeprowadzić wymianę modelu w sposób płynny, by było to jak najmniej odczuwalne dla klienta. Niebawem zaczniemy przyjmować zamówienia, a dostawy realizowane będą za około dwa miesiące.

# Dwa miasta *z przyszłością*

*Dzięki umiejętności korzystania z funduszy europejskich i sile napędowej przemysłu – szczególnie motoryzacyjnego – w ciągu ostatnich dwóch dekad Tychy i Bielsko-Biała dokonały wielu przemian. Mówią o tym prezydenci obu miast, Andrzej Dziuba i Jacek Krywult.*

**Anna Szafrańska, Krzysztof Bielski**

**zdjęcia Lucjusz Cykarski i Ireneusz Kaźmierczak**

Kto od zawsze mieszka w tych miastach, jest mniej skłonny do zauważania różnic. Inwestycje urbanistyczne wymagają czasu, a oczy mieszkańców szybko przyzwyczajają się do zmian. Ale osoby powracające po długiej nieobecności z pewnością są zdumione rozwojem Bielska-Białej i Tychów, dwóch miast tak różnych pod względem liczby mieszkańców i historii, ale od lat bliskich sobie dzięki branży motoryzacyjnej oraz jednakowo dynamicznemu rozwojowi urbanistycznemu i przemysłowemu. To dwa miasta, które dziś bez trudu można określić mianem „europejskich" w najlepszym znaczeniu tego słowa. Miasta, w których od ponad dwudziestu lat znajdują się siedziba oraz fabryki Fiat Chrysler Automobiles i licznych polskich oraz międzynarodowych dostawców tej grupy. To przykład udanego partnerstwa, modelowej współpracy pomiędzy prywatnym przedsiębiorstwem a władzami lokalnymi.

## TYCHY: ZIELONY TYGRYS ZE ŚLĄSKA

Dynamicznie miasto, siedziba nowoczesnych zakładów różnych branż, ale i miejsce, w którym można wypocząć: Tychy – ponad 125 tys. mieszkańców. O współczesności, przyszłości i o tym, czy warto być tyszaninem rozmawiamy z prezydentem Andrzejem Dziubą (fot. obok).

**Panie prezydencie, gdy myśli pan Tychy 2014, to co ma pan przed oczyma?**

Widzę dynamicznie rozwijające się, przyjazne mieszkańcom i gościom, europejskie miasto z coraz większą ilością atrakcji. Po latach odbudowy podstawowej infrastruktury przyszedł teraz czas na inwestycje, które sprawią, że życie w Tychach będzie przyjemniejsze. Wachlarz jest szeroki: od miejsc wypoczynku dla całych rodzin, jak ośrodek nad jeziorem Paprocany czy aquapark, którego otwarcie planujemy za dwa lata, poprzez nowy stadion, sieć ścieżek rowerowych i placów zabaw, aż po modelowe dla innych polskich miast rozwiązania w komunikacji publicznej, w tym połączenie kolejowe z Katowicami wraz z darmowymi parkingami wielopoziomowymi przy dworcu PKP i lodowisku.

**Czy tyszanie są dumni ze swego miasta?**

Prawdziwy rozwój miasta rozpoczął się w 1950 roku, gdy ówczesny rząd podjął decyzję o budowie tzw. nowych Tychów. Przed wojną mieszkało tu zaledwie 14 tys. osób. Znaczna część obecnych mieszkańców to przyjezdni. Pomimo tego identyfikacja z miastem jest nieprawdopodobnie silna. Z badań socjologów wynika, że utożsamia się z nim ponad 90 proc. tyszan. Widać to nawet w drobnych rzeczach, jak flagi z nazwą miasta na wielkich imprezach sportowych w różnych zakątkach świata. Tychy mają w sobie swoisty magnes. Patriotyzm lokalny jest bardzo silnie rozwinięty. Mieszkańcy są dumni z miasta, z działających w nim fantastycznych firm. Mamy też bardzo dużo terenów zielonych, co odróżnia nas od większości miejscowości Górnego Śląska. Media okrzyknęły nas „zielonym tygrysem Śląska". To atut, którego nie możemy zatracić.

Poniżej: przebudowana droga DK1 w Tychach. Na dole: budowa nowego stadionu

**Tychy to centrum przemysłowe, które chlubi się bardzo niskim bezrobociem.**

To prawda. Stopa bezrobocia wynosi 4,9 proc., mniej niż w Katowicach. Niebagatelną rolę odgrywa tu Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. Firmy w niej ulokowane dają pracę 12 tys. osób, a każde takie miejsce pracy generuje dwa, trzy kolejne w otoczeniu. Trzeba podkreślić, że znaczna część Tychów gospodarczo powiązana jest ze Strefą. Był czas, że nie mieliśmy już w niej miejsca, by przyjąć kolejnych inwestorów. Obecnie doprowadziliśmy jednak do wprowadzenia nowych terenów do Strefy.

**Symbolem przemysłowych Tychów jest Fiat Auto Poland. Jak się układa współpraca?**

Tychy są stolicą polskiej motoryzacji. Współpraca z Fiat Auto Poland jest wręcz modelowa i korzystna dla obu stron. Firma wspiera rocznie kilkanaście imprez kulturalnych i sportowych. Jest naszym stałym partnerem

przy organizacji Międzynarodowego Festiwalu „Śląska Jesień Gitarowa". To także sponsor drużyny hokejowej GKS Tychy. Firma wspiera imprezy biegowe, jak tyski półmaraton. Angażuje się w organizację jarmarku bożonarodzeniowego. Z drugiej strony miasto również potrafi pomóc, czego dowodem był niedawny kryzys w fabryce. Podeszliśmy do problemu bardzo poważnie. Stworzyliśmy szereg programów dla osób, które musiały odejść. Walczyliśmy o nich w ministerstwie pracy. Przyniosło to korzystny efekt: ten bardzo trudny okres pokonaliśmy w miarę możliwości łagodnie.

**Jak będą wyglądały Tychy za kilka lat?**

Procesy demograficzne są nieubłagane. Statystyczny mieszkaniec będzie nieco starszy niż obecnie i musimy to uwzględnić w planach. Zamierzamy zwiększyć nakłady na inwestycje w służbie zdrowia, by zapewnić lepszą opiekę. Z myślą o nestorach będziemy rozwijali uniwersytet III wieku, który cieszy się ogromnym powodzeniem; mieszkańcy dzięki niemu łączą naukę z aktywnym wypoczynkiem. Przybędzie miejsc do rekreacji; powstaną kolejne ścieżki rowerowe i siłownie na powietrzu. Będziemy rozwijali ekologiczny transport publiczny. Miasto kupuje obecnie kilkadziesiąt autobusów napędzanych gazem ziemnym. Wdrożymy na przystankach system dynamicznej informacji dla pasażerów, z której dowiedzą się, kiedy dokładnie przyjedzie trolejbus czy autobus. W najbliższych latach nie zabraknie też dużych inwestycji, głównie infrastrukturalnych i drogowych.

**Czy Tychy będą też areną ważnych wydarzeń?**

Tak, w przyszłym roku na otwarcie nowego stadionu chcemy zaprosić niemiecki zespół FC Koeln, z którym w 1976 roku w rozgrywkach Pucharu UEFA rywalizował nasz GKS Tychy, ówczesny wicemistrz Polski. W 2017 roku nasze miasto ma być też jednym z sześciu miast-gospodarzy, które przyjmie ekipy występujące w piłkarskich Mistrzostwach Europy do lat 21, o ile Polska uzyska prawo ich organizacji. Decyzja zapadnie 15 stycznia przyszłego roku.

## BIELSKO-BIAŁA: MIASTO SUKCESU

Bycie bielszczaninem zawsze było powodem do dumy. To miasto nowoczesnego przemysłu, zwłaszcza motoryzacyjnego, w którym wiodącą rolę odgrywają spółki Fiat Chrysler Automobiles. O Bielsku-Białej rozmawiamy z jego prezydentem, Jackiem Krywultem (fot. poniżej).

**Czym jest dla pana Bielsko-Biała?**

To przede wszystkim moje miasto, w którym spędziłem dzieciństwo i młodość. Z nim związałem całą karierę zawodową. To moje miejsce na ziemi. Jest mi bardzo bliskie, szanuję je i bardzo dobrze się w nim czuję. Zależy mi na jego rozwoju. Pamiętam, jak wyglądało kilkadziesiąt lat temu i jak jest teraz. Bielszczanie mogą być dumni, że żyją w pięknym mieście, które przeżyło prawdziwy skok cywilizacyjny.

**Jakie są najważniejsze dokonania?**

Trudno wskazać kilka najważniejszych, bo wszystkie zmiany, jakie zaszły w ostatnich latach, mają swoją wagę i znaczenie. Udało się zrealizować trzy duże inwestycje: skanalizować miasto, dzięki czemu 98,3 proc. bielszczan ma dostęp do sieci, a także zbudować Zakład Gospodarki Odpadami, który uporządkował system odbioru odpadów, i nową elektrociepłownię, zapewniającą ciepło na 40 lat. Ta ostatnia inwestycja została sfinansowana przez spółkę Tauron, ale była efektem trójstronnej umowy, której sygnatariuszami były Południowy Koncern Energetyczny, nasza spółka komunalna Therma oraz samorząd. Możemy pochwalić się też znakomitym układem drogowym, z dwoma obwodnicami, odnowionymi placówkami kultury i oświaty, wyremontowanymi szpitalami i nowymi obiektami sportowymi. Odnosimy sukcesy na innych polach: na naszym programie pomocy rodzinom wielodzietnym i zastępczym „Rodzina+" wzoruje się wiele miast.

**Czy Bielsko-Biała jest miastem sukcesu?**

Nie mam najmniejszych wątpliwości, że tak. Potwierdzają to rankingi, w których zajmujemy czołowe lokaty, bez względu na przyjęte kryteria. Od kilku lat znajdujemy się w pierwszej trój-

ce rankingu miast atrakcyjnych dla biznesu, przygotowywanego przez polską edycję magazynu „Forbes”. W klasyfikacji stworzonej przez niezależnych ekspertów oceniających rozwój miast w ostatnich czterech latach znaleźliśmy się na czwartym miejscu w Polsce pod względem tempa rozwoju infrastrukturalnego, na pierwszym, jeśli chodzi o poprawę jakości życia, i na drugim pod kątem zmian w poziomie rozwoju. Są zatem powody do satysfakcji. Na ten sukces złożyła się przedsiębiorczość i pracowitość bielszczan, dobrze wykorzystane szanse, w tym przede wszystkim pozyskane przez nas fundusze unijne, a także polityka dynamicznego, zrównoważonego rozwoju.

**Jakie są priorytety inwestycyjne?**

W najbliższych latach poza dokończeniem budowy stadionu miejskiego czeka nas m. in. rozbudowa Beskidzkiego Centrum Onkologii oraz przebudowa ulic: Międzyrzeckiej, Cieszyńskiej, Krakowskiej i Żywieckiej. Skoncentrujemy się też na mniejszych przedsięwzięciach: budowie przyszkolnych boisk wielofunkcyjnych i zagospodarowaniu terenów rekreacyjnych na Bulwarach Straceńskich i brzegach rzeki Białej. Zmodernizujemy lokalne drogi i dokończymy wymianę taboru MZK. Mieszkańcom zależy na mniejszych inwestycjach, co pokazało zainteresowanie ideą budżetu obywatelskiego. W te głosy będziemy się wsłuchiwali.

**Od góry: przebudowa stadionu miejskiego. Niżej: Krzysztof Penderecki i Henryk Mikołaj Górecki na Festiwalu Kompozytorów Polskich w 2005 r. Po lewej: niedawno otwarta obwodnica Bielska-Białej**

**Bielsko-Biała nazywane było niegdyś „miastem stu przemysłów”. Czy to nadal aktualne?**

Jest w nim sporo racji. W miejsce dawnych fabryk powstało wiele przedsiębiorstw różnych branż. Do tego doszły rodzinne, niewielkie firmy. Wytworzyła się prawdziwa mozaika gospodarcza. Mówienie o takiej mnogości przemysłów nie jest przesadą. W Bielsku-Białej stopa bezrobocia jest bardzo niska i nie obserwujemy emigracji mieszkańców „za pracą”. Myślę jednak też, że mimo upływu ponad stu lat wciąż aktualny jest jeszcze inny przydomek: „Mały Wiedeń”. Ostatnio wiele zabytkowych kamienic, projektowanych i budowanych przez wiedeńskich architektów, odzyskało dawny blask. Kolejne są odnawiane w ramach programu rewitalizacji Starówki.

**Jednym z symboli miasta jest motoryzacja i fabryki FCA. Jak obecnie wygląda współpraca z koncernem?**

Fiat to jedno z największych przedsiębiorstw w Bielsku-Białej. To bardzo poważny pracodawca i już sam ten fakt jest dla władz miasta i mieszkańców powodem do satysfakcji. Jeszcze bardziej jednak cieszy mnie to, że koncern od początku swojej działalności w naszym mieście bardzo aktywnie uczestniczy w życiu Bielska-Białej. Fiat to bardzo poważny mecenas kultury. Wspiera zarówno wydarzenia z zakresu tzw. kultury wysokiej, jak chociażby Festiwal Kompozytorów Polskich im. prof. Henryka Mikołaja Góreckiego czy Jazzową Jesień, jak i przedsięwzięcia skierowane do szerokiej publiczności, w tym doroczne Dni Bielska-Białej. Dzięki pomocy koncernu koncertowało w mieście wiele światowych gwiazd muzyki. Nie można zapominać, że Fiat to również mecenas sportu. Nie mogę zatem naszej dotychczasowej współpracy ocenić inaczej niż pozytywnie. Mam nadzieję, że w przyszłości nadal będzie ona układała się tak dobrze jak do tej pory. ■

# Kapitan *bezpieczeństwa*

**Krzysztof Bielski**

**Zdjęcia: Ireneusz Kaźmierczak**

*Poprawić bezpieczeństwo angażując w to pracowników. Taka idea przyświeca nowej inicjatywie realizowanej w Fiat Auto Poland.*

**Powyżej: Kapitan Bezpieczeństwa zapisuje na karcie S-TAG identyfikowane nieprawidłowości**

„Poprzez tę funkcję nauczyliśmy się nie tylko widzieć i zgłaszać niebezpieczne warunki pracy, ale staramy się także zmieniać mentalność i nastawienie pracowników tak, aby wyeliminować ryzykowne zachowania mogące prowadzić do niebezpiecznych sytuacji" – mówi specjalistka ds. BHP w Fiat Auto Poland Ewa Grudowska. Kierownik ds. BHP w tyskiej fabryce Katarzyna Knapczyk (na zdjęciu obok) podkreśla, że funkcja angażuje wszystkich pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych. W Fiat Auto Poland stanowią oni ponad 90 proc. załogi. Funkcja jest rotacyjna. Każdy pracownik, w tym liderzy Zespołów Technologicznych, pełni ją przez tydzień, wykonując jednocześnie swoje standardowe obowiązki. Po tym czasie przekazuje atrybuty „kapitańskiej

władzy” – identyfikator, opaską na ramię lub nadgarstek i notes, w którym zapisuje uwagi na temat niekorzystnych zjawisk i propozycje poprawy – kolejnej osobie wyznaczonej przez Team Leadera. W tyskim zakładzie każdy pracownik na stanowisku robotniczym pełnił tę funkcję przynajmniej już raz.

Bycie Kapitanem Bezpieczeństwa – jak uważa Marcin Kłus, Team Leader 14. Zespołu Technologicznego na Montażu – jest bardzo mobilizujące. „Nasz poziom świadomości w dziedzinie bezpieczeństwa systematycznie rośnie. Kiedyś ciężko było uzyskać od pracownika odpowiedź na pytanie o niebezpieczne zachowanie czy uwarunkowanie. Ta funkcja jest jakby przeprowadzanym wciąż na nowo szkoleniem na temat niebezpieczeństw, z jakimi można się zetknąć i na co należy zwracać uwagę” – podkreśla.

## NA STARCIE

Wprowadzenie funkcji poprzedziły trzymiesięczne przygotowania. Jak wspomina Katarzyna Knapczyk odwiedzano m. in. inne zakłady Fiata, który miały podobne pomysły, zwłaszcza Tofas w Turcji, gdzie wprowadzany równolegle projekt bazował na założeniach spójnych z tyskimi. „Kolejnym etapem były szkolenia oraz przygotowanie Team Leaderów do zarządzania funkcją w swoich zespołach. Wspólnie analizowaliśmy propozycje i uwagi, by funkcja była jak najbardziej przyjazna pracownikom” – dodaje.

Pierwsi Kapitanowie Bezpieczeństwa w zakładzie pojawili się w czerwcu ubiegłego roku. Początkowo projekt był sprawdzany w obszarach modelowych poszczególnych jednostek produkcyjnych. Z biegiem czasu i wraz z rosnącym doświadczeniem projekt rozprzestrzenił się na wszystkie ZT.

Obok:
Ewa Grudowska

## OD NOTESU PRZEZ S-TAG...

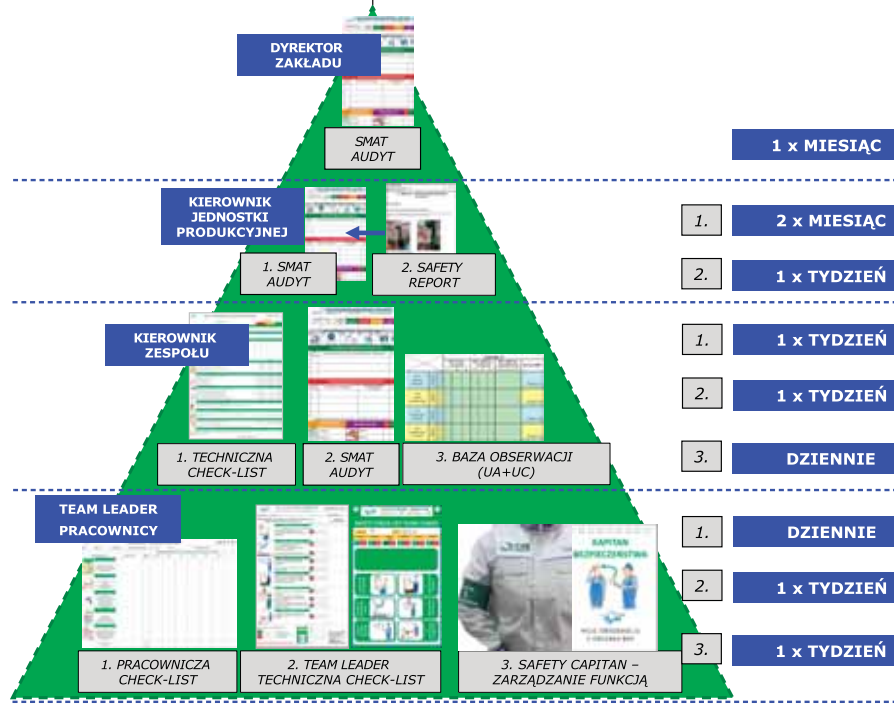
Jak podkreśla Katarzyna Knapczyk Kapitan Bezpieczeństwa swoim działaniem wspiera Team Leadera Zespołu Technologicznego w efektywnym zarządzaniu bezpieczeństwem. Promuje dobre praktyki w tej dziedzinie, identyfikuje niebezpieczne zachowania współpracowników oraz uwarunkowania na stanowisku pracy, które mogą doprowadzić do wypadku. Zbiera inicjatywy z zakresu poprawy BHP. W luźnej i koleżeńskiej – co jest bardzo istotne – atmosferze rozmawia ze współpracownikami o tworzeniu kultury bezpiecznej pracy. Jest też łącznikiem między pracownikami a liderem zespołu. Do dyspozycji ma trzy narzędzia: notes, druk S-TAG i audyt SMAT. Wdrażano je kolejno po sobie, by przyzwyczaić pracowników do coraz bardziej wymagających zadań.

Wszystko zaczyna się od notesu. Ma on szczególne znaczenie: przyzwyczaja pracownika do bycia aktywnym obserwatorem. To w nim Kapitan zapisuje

PIRAMIDA BEZPIECZEŃSTWA

## 500 *bezpiecznych dni*

**Dbałość o bezpieczeństwo w Fiat Auto Poland to absolutny priorytet dla wszystkich – niezależnie od szczebla zarządzania. Piramida przedstawiona poniżej jasno charakteryzuje poszczególne odpowiedzialności w obszarze BHP. Poczynając od Dyrektora Zakładu i kończąc na pracowniku, każdy ma swój własny udział w poprawie bezpieczeństwa. Rezultatem tych działań jest ponad półtora roku bez wypadku absencyjnego.**



spostrzeżenia i uwagi współpracowników. „Najczęściej są to bardzo proste pomysły, jak choćby wykonanie uchwytu umożliwiającego łatwe i bezpieczne pobieranie i odkładanie narzędzi, tak aby nie przeszkadzały one pracownikowi, gdy z nich nie korzysta, albo przeniesienie zawadzającego regału. Ważna jest wymiana takich informacji między pracownikami. Chcemy, aby dzięki temu projektowi ludzie nauczyli się rozmawiać bez złych emocji o sprawach bezpieczeństwa w pracy" – podkreśla Ewa Grudowska.

Etap drugi polega na zdolności do identyfikacji niebezpiecznych warunków i pierwszych reakcjach. Pracownicy dostrzegają błędy i powinni przejść do ich eliminacji. Kapitanowie wyposażeni są w samokopiujące druki S-TAG. Na nich zaznaczają nieprawidłowość, jaka w danym miejscu wystąpiła. Może to być śliska podłoga, uszkodzona maszyna czy wystający drut. Jak mówi Ewa Grudowska oryginał druku zostaje umieszczony w pobliżu miejsca, gdzie wystąpiło zagrożenie. W ten sposób niekorzystne warunki znajdują się pod kontrolą i zostają usunięte. Kopie trafiają do działu Utrzymania Ruchu, gdzie kierownik tego działu wraz z Team Leaderem ZT określają kategorię problemu i ustalają czas jego likwidacji: od ośmiu godzin po termin do końca miesiąca.

## ...DO AUDYTU SMAT

W trzecim etapie Kapitanowie promują zasady bezpieczeństwa, a zarazem identyfikują i korygują niebezpieczne zachowania współpracowników. W obrębie Zespołu Technologicznego przeprowadzają audyt SMAT. To ważne, bo Kapitan obserwując działania kolegów jest w stanie dostrzec więcej niż oni. „To, co dla pracownika bywa niewidoczne, rutynowe czy utrwalone jako bezpieczne, audytor widzi z innej perspektywy. Pozwala to na partnerską wymianę doświadczeń i uwag, a w rezultacie na trwałą korektę i eliminację niebezpiecznych zachowań. Pracownik, który jest w prawidłowy sposób korygowany łatwiej przyjmuje i akceptuje zasady bezpieczeństwa, zwłaszcza gdy ich promotorem jest jego współpracownik" – podkreśla Ewa Grudowska.

Pracownik w trakcie „kapitańskiego tygodnia" ma 30 minut na SMAT audyt. Wówczas na stanowisku zastępuje go Team Leader ZT. Kapitan przez pół godziny obserwuje metody pracy, narzędzia, zachowania współpracowników, środowisko pracy, po czym wypełnia specjalny formularz. Opisuje w nim m. in. wszelkie stwierdzone bezpieczne i niebezpieczne zachowania współpracowników. Ważne jest, by podczas audytu chwalił i promował także każde dobre działanie. Nie krytykuje natomiast kolegów, jeśli dostrzeże niebezpieczne zachowania, przykładowo wyprzedzanie operacji czy niewłaściwe zastosowanie środków ochrony osobistej. Jak podkreśla Ewa Grudowska znacznie ważniejsze jest, by dzięki spokojnej i rzeczowej rozmowie każdy zrozumiał, jakie ryzyko niesie błędne zachowanie.

Idea Kapitana Bezpieczeństwa to też odpowiedni przepływ informacji. Wszelkie sugestie, pomysły, inicjatywy, a także zaobserwowane niebezpieczne warunki i zachowania Team Leaderzy Zespołów Technologicznych umieszczają w specjalnym rejestrze. Służą one później

**Po prawej: Marcin Kłus i Krzysztof Matuła. Na dole: Krzysztof Żłobiński na linii uszczelniania nadwozia, gdzie wprowadzono propozycję poprawy w zakresie bezpieczeństwa**

jako dane do stworzenia tzw. Piramidy Bezpieczeństwa (Piramidy Heinricha, ilustr. na str. 23), która obrazuje wzajemne zależności między nimi, przez co pozwala zrozumieć niewidoczne czasem przyczyny wypadków.
Realizacja przez pracowników funkcji Kapitana Bezpieczeństwa w przełożeniu na liczby prezentuje się w Fiat Auto Poland imponująco. Po pierwszym półroczu działania projektu zaobserwowano blisko 1,2 tys. przypadków negatywnych zachowań i ponad 2 tys. uwarunkowań, które mogły prowadzić do wypadku. Jak powiedział Operator Linii Automatycznych ze Spawalni Krzysztof Matuła około 30 proc. audytów SMAT ujawnia błędy. „Zwykle są to niebezpieczne uwarunkowania: przypadki zastawienia przejść czy złego składowania palet. Rzadziej zdarzają się złe zachowania. Wpisujemy je do arkusza, by zostały wyeliminowane. W naturalny sposób przynosi to efekty. Liczba niebezpiecznych sytuacji maleje" – mówi. Potwierdzają to liczby. Po kolejnych sześciu miesiącach stwierdzono ponad 130 mniej negatywnych zachowań. Rzadziej występowały także niekorzystne uwarunkowania. Ich liczba zmalała o blisko 700. „Bezpieczeństwo ulega poprawie. Wyeliminowane niekorzystne uwarunkowanie już się nie powtórzy. Podobnie jest w przypadku zachowań pracowników: jeśli utrwalimy dobre praktyki, będziemy przypominali o bezpieczeństwie, to liczba działań, które mogą doprowadzić do wypadku też będzie malała" – podkreśla Ewa Grudowska
Kapitańskie obserwacje owocują propozycjami poprawy w formie kaizenów. Lider 1. Zespołu Technologicznego z Jednostki Produkcyjnej Lakiernia, Krzysztof Żłobiński mówi, że każdy miesiąc w jego teamie przynosi

BEZPIECZEŃSTWO A WCM

# Kapitan *Gold*

**Kierownik ds. BHP w Fiat Auto Poland Katarzyna Knapczyk podkreśla, że dobrze działająca funkcja Kapitana Bezpieczeństwa niewątpliwie zaowocowała pozytywną oceną podczas audytu WCM, po którym Fiat Auto Poland osiągnął złoty poziom. „Była to jedna z kilku nowości, jakie zaprezentowaliśmy. Przekonała ona audytorów o ogromnym zaangażowaniu wszystkich pracowników produkcji bezpośredniej w poprawę bezpieczeństwa" – mówi.**

kilka propozycji poprawy. „Jednym z nich była sugestia poprawy bezpieczeństwa na stanowisku maskowania podwozia. Zidentyfikowano ryzyko uderzenia głową o elementy podwozia podczas korzystania z istniejącego wejścia na/zejścia ze stanowiska pracy. Przeanalizowano ten problem na stanowisku, skonsultowano z pracownikami ZTL1 i przeprowadzono modyfikację, która nie wymagała dużych nakładów finansowych. Wycięto barierki w sąsiedztwie starego wejścia, wstawiono stopnie, po których wchodzi się na stanowisko oraz oznakowano nowo powstałe wejście. Rozwiązanie to się sprawdziło, w związku z czym rozpowszechniono je na drugą linię" – relacjonuje lider.
Na Montażu z kolei usunięto prowadzone po podłodze i zabezpieczone tylko taśmą kable doprowadzające prąd do miejsc, w których ładowały się akumulatory wózków kittingowych. Pracownik mógł się o nie potknąć i upaść. „Wycięte zostały kanały, a przewody poprowadzono pod podłogą" – dodaje Marcin Kłus.
W ciągu roku wdrożono ponad 3,2 tys. kaizenów, a najbardziej aktywni pod tym względem pracownicy mogą liczyć na nagrody. Jak wyliczyła Katarzyna Knapczyk doceniono już w ten sposób ponad 140 osób.

## JEST SIĘ CZYM CHWALIĆ

Zdaniem Katarzyny Knapczyk wdrożenie funkcji Kapitana Bezpieczeństwa zapoczątkowało w Fiat Auto Poland proces tworzenia kultury bezpiecznej pracy. Warto się tym chwalić. Fiat Auto Poland zgłosił projekt „Kapitan bezpieczeństwa – pracownik, który widzi i reaguje" na Ogólnopolski Konkurs Poprawy Warunków Pracy organizowany przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy. „Uznaliśmy, że jest to ciekawe rozwiązanie, które może zostać wprowadzone w innych zakładach, nie tylko w przemyśle motoryzacyjnym, ale także w zakładach produkcyjnych innych branż" – dodaje Grudowska. ■

**Iwona Sporysz z Wydziału Montażu, ZTM 14 sprawdza zgodność ubioru roboczego z ustalonym standardem**

# *Stulecie* Maserati

**Giancarlo Riolfo**

*Obchody stulecia marki stały się okazją do otwarcia w Modenie wystawy modeli, które zapisały się na kartach historii tego producenta.*

Jaki jest najpiękniejszy samochód? Maserati 250F Formuły 1. Tak przynajmniej twierdził Stirling Moss, uważany za „największego kierowcę, który nigdy nie zdobył Mistrzostwa Świata". Brytyjczyk który ścigał się i wygrywał również samochodami marek Mercedes, Vanwall, Cooper, Lotus itp. nie miał wątpliwości, że: „Maserati prowadziło się najprzyjemniej ze wszystkich samochodów". Moss był honorowym gościem na inauguracji wystawy pod tytułem „Maserati 100", którą otwarto w Muzeum Enzo Ferrari w Modenie z okazji stulecia istnienia marki spod znaku trójzębu. A bolid 250F, w którym w 1956 roku wygrał Grand Prix Monako i Włoch, ustawiono na samym środku wielkiej sali, w której mieszczą się najbardziej reprezentacyjne modele marki.

Wystawa będzie czynna do końca stycznia 2015 roku, a otwarto ją z okazji obchodów rocznicowych jednego z najbardziej prestiżowych producentów samochodów. Producenta o sportowej historii, na którą składają się dwa z rzędu zwycięstwa

# **STO LAT** W SKRÓCIE

**1914** - 1 grudnia bracia Alfieri, Bindo, Carlo, Ettore i Ernesto Maserati zakładają w Bolonii firmę sygnowaną ich nazwiskiem. Jako logo wybrali trójząb Neptuna, symbol miasta, którego pomnik znajduje się na bolońskim Placu Większym.
**1926** - Alfieri Maserati wygrywa wyścig Targa Florio. Jest to początek niekończącej się serii sukcesów. W barwach Maserati ścigają się najsławniejsi kierowcy: Nuvolari, Borzacchini, Villoresi i wielu, wielu innych.
**1937** - Po śmierci Alfieriego pozostali bracia sprzedają swoją firmę modeńskiemu przedsiębiorstwu Adolfo Orsiego. Siedziba przenosi się z Bolonii do Modeny.
**1939** - Wilbur Shaw za kierownicą Maserati wygrywa wyścig na dystansie 500 mil w Indianapolis. Rok później amerykański kierowca powtarza swój sukces.
**1954** - Kierowca Juan Manuel Fangio, mimo podpisanego już kontraktu z firmą Mercedes, która nie zdołała na czas przygotować mu samochodu, wygrywa pierwsze wyścigi sezonu w samochodzie Maserati 250F. Zdobyta liczba punktów pozwala mu wygrać Mistrzostwa Świata Formuły 1.
**1957** - Fangio piąty raz z rzędu zostaje Mistrzem Świata za kierownicą Maserati 250F.
**1958** - Maserati wycofuje się z F1 i skupia na produkcji modeli GT.
**1968** - Rodzina Orsi przekazuje pałeczkę francuskiemu Citroënowi, który z kolei odsprzedaje Maserati firmie De Tomaso.
**1993** - Firmę przejmuje Fiat, który – by wzmocnić markę – odsprzedaje połowę jej akcji firmie Ferrari. Włączenie Maserati w strukturę Ferrari zapoczątkowało współpracę techniczną obu marek, która trwa do dziś.
**2005** - Maserati powraca do Fiata, gdzie wraz z marką Alfa Romeo będzie stanowić podwaliny przyszłego „bieguna luksusu”.
**2012** - Do zakładu w Modenie dołącza fabryka w Grugliasco, w której produkowane są modele Quattroporte i Ghibli.

Maserati 3500 GT Spyder Vignale (1959), a po prawej model A6G Zagato z 1956 roku

w wyścigu na 500 mil w Indianapolis, dwa Mistrzostwa Świata w Formule 1 z udziałem Juana Manuela Fangio (w 1954 i w 1957 roku), a także siedem zdominowanych przez tę markę mistrzostw FIA GT – od roku 2005 do roku 2011 – zdobytych za kierownicą modelu MC12. Ale Maserati to także producent posiadający długoletnią tradycję w dziedzinie luksusowych modeli GT, o czym świadczy wywodzący się „spoza serii" model 5000 GT, wykonany w 1959 roku dla ostatniego szachinszacha Iranu. Reza Pahlawi przyjechał wówczas do Modeny z jasno sprecyzowaną potrzebą: „Chcę mieć najszybszy samochód na świecie". Prośbę jego oczywiście spełniono.

Wystawa z okazji setnej rocznicy pokazuje jednak także aktualny obraz marki Maserati, który ma szansę stać się najważniejszą gwiazdą na firmamencie samochodów luksusowych.

„W pierwszych miesiącach 2014 wyprodukowaliśmy więcej samochodów niż przez cały ubiegły rok, który i tak był dla nas okresem rekordowym w całej historii marki", powiedział dyrektor pełnomocny Harald Wester. „Sprzedaż stale rośnie, i to nie ze względu na rozwój rynku, ale dla-

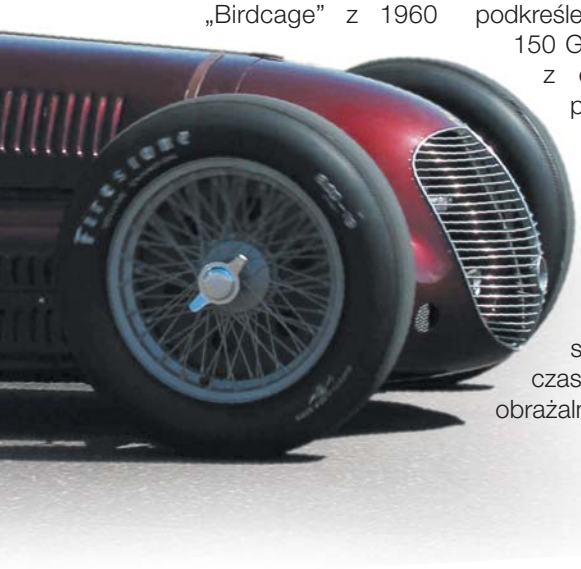
## TRIUMF W WYŚCIGU NA 500 MIL **W INDIANAPOLIS**

**W 1939 roku, 75 lat po historycznym zwycięstwie w Indianapolis, model Maserati 8CTF „Boyle Special" ponownie pojawił się na legendarnym torze przy okazji ostatniej edycji wyścigu na 500 mil. W ten sposób organizacja Historical Vehicle Association chciała upamiętnić producenta spod znaku trójzębu jako pierwszą zagraniczną firmę, której samochód zwyciężył w tych, odbywających się od 1911 roku, najbardziej prestiżowych zawodach motoryzacyjnych Ameryki. Na dodatek odniósł dwukrotnie zwycięstwo: ośmiocylindrowy bolid, również prowadzony przez amerykańskiego mistrza Wilbura Shawa, zwyciężył bowiem w słynnym wyścigu jeszcze rok później, czyli w 1940 roku.**

tego, że nasze samochody zyskują coraz większe uznanie szerokiej publiczności".

Na modeńskiej wystawie prezentowane są 22 samochody. Wśród nich Tipo 26B – pierwszy model, dzięki któremu marka Maserati znalazła się „na świeczniku"; „monoposto" 8CM Tazio Nuvolari z 1934 roku; wspomniany już 250F Formuły 1; sportowy model 450S z 1956 roku, ochrzczony przez Fangio mianem „bazuki"; 420M Eldorado z 1958 roku, który może jechać z prędkością przekraczającą 350 km/h; coupé A6G z 1953 roku; a także unikatowy „Birdcage" z 1960 roku, triumfator wyścigu 1000 km Nürburgring.

Trudno byłoby wymienić i opisać tutaj wszystkie prezentowane Maserati. Warto natomiast z pewnością podkreślić poziom techniki tamtych aut. Na uwagę zasługuje z pewnością V4 Sport Zagato z 1932 roku, czyli elegancki roadster napędzany 16-cylindrowym silnikiem w układzie V o czterech litrach pojemności i mocy 280 KM. Mógł on jechać z prędkością przekraczającą 250 km/h, niczym najszybsze samochody z tamtej epoki, które startowały w wyścigach Grand Prix. Inny model godny podkreślenia to niewielki model 150 GT spider z 1957 roku z czterema cylindrami przy pojemności zaledwie 1484 $cm^3$ i generujący moc 140 KM, dzięki której mógł poruszać się z prędkością nawet 220 km/h. Osiągi te dziś może nikogo nie zaskakują, ale w tamtych czasach były wręcz niewyobrażalne. ■



# STIRLING MOSS - WSPOMNIENIA MISTRZA

Przeszedł do historii jako „największy kierowca, który nigdy nie zdobył Mistrzostwa Świata Formuły 1". Stirling Moss może poszczycić się jednak niesamowitym rekordem. W Formule 1, podczas swoich 66 startów w Grand Prix, wygrał 16 razy, 24-krotnie stanął na podium, 16 razy startował z „pole position", ma na swoim koncie 19 najszybszych okrążeń. Zwyciężył również w wyścigu Mille Miglia w 1955 roku: 1600 kilometrów po ówczesnych drogach ze średnią prędkością przekraczającą 157 km/h to rekordowy wynik, którego nigdy nie pobito. Dzisiaj Moss ma 84 lata, ale nadal jest pełen wigoru i bojowego nastawienia.

**Jak wspomina pan swoje zwycięskie Maserati?**

„Bardzo przyjemnie się je prowadziło. Model 250F był idealnie wyważony i miał doskonałe hamulce".

**Czym powinien wyróżniać się kierowca?**

„Skupieniem".

**Wolał się pan ścigać po drogach czy na torze?**

„Nie miało to dla mnie znaczenia. Choć muszę przyznać, że lubiłem ścigać się na torach miejskich, jak Monte Carlo czy Pescara. Wtedy publiczność była naprawdę blisko nas".

**Czy w dalszym ciągu interesuje się pan wyścigami?**

„Oglądam w telewizji wyścigi Grand Prix. Dzisiaj wygląda to całkiem inaczej. Samochody są do siebie bardzo podobne, podobny zresztą jest także styl jazdy kierowców. Mimo to Formuła 1 nadal potrafi wzbudzać emocje".

**W latach 50. nie było wzmocnień karoserii ani pasów bezpieczeństwa. Jedyną ochronę stanowiły bele słomy. Czym dla pana jest strach?**

„Nie wiem. Za kierownicą nie odczuwałem strachu. Nie mogłem sobie na to pozwolić. Myślenie o tym, co mogłoby mi się stać w razie wypadku, nie pozwoliłoby mi się skupić, a to stanowiłoby prawdziwe niebezpieczeństwo".

**Najlepszy kierowca?**

„Fangio. On był prawdziwym mistrzem".

# Roboty do *paletyzacji i pakowania*

**Anna Borsukiewicz**

**zdjęcia Jerzy Kozierkiewicz**

*Na Międzynarodowych Targach Techniki Pakowania i Logistyki TAROPAK w Poznaniu na wspólnym stoisku prezentowały się firmy Comau Poland oraz Gema M. Maćko.*

Stoisko, które przygotowały obie firmy, przypominało rzeczywistą linię do paletyzacji towarów zapakowanych w kartony. Na rolkowym ciągu transportowym firmy Gema zainstalowane były dwa roboty Comau. Mniejszy pobierał kartonowe opakowania i precyzyjnie układał, tworząc z nich warstwy. Następnie przesuwały się one po rolkach do drugiego, znacznie większego robota, który umieszczał kartony na palecie. Ta z kolei przejeżdżała do automatycznej owijarki pierścieniowej, gdzie była pokrywana folią stretch. Cały proces paletyzowania trwał bardzo krótko i wyglądał bardzo efektownie: uformowane zestawy kartonów precyzyjnie przejeżdżały na kolejne stanowiska, a pierścień owijarki wirował wokół spaletyzowanych pudeł. Nic więc dziwnego, że ekspozycja usytuowana w targowym pawilonie 3 przyciągała wielu widzów.

## WSPÓLNE DZIEŁO

Na stoisku dyżurowali wspólnie pracownicy Comau Poland i Gemy. Razem udzielali też informacji o funkcjonowaniu stanowiska do paletyzowania i roli poszczególnych urządzeń. Jest ono przecież dziełem obu firm, rozszerzającym ofertę dla klientów. „Oczywiście jest to przykład działania takiej linii – wyjaśnia Grzegorz Karpiński, menedżer produktu w firmie Gema. – Ta zbudowana przez nas na targowej ekspozycji ma długość 10 metrów, ale transporter można dostosować do indywidualnych potrzeb klienta”.

„Roboty Comau zastosowane na prezentowanej linii to NJ 60-2.2 i PAL 470-3.1 – tłumaczy Marcin Gwóźdź z działu sprzedaży firmy Comau Poland. – Pierwszy z nich, ten układający kartony w warstwy za pomocą chwytaka podciśnieniowego polskiej firmy Manulift, ma udźwig 60 kg i zasięg ramienia 2,2 m. Jest to robot 6-osiowy, bardzo precyzyjny, pracujący z powtarzalnością 0,06 mm. Natomiast 4-osiowy robot PAL 470-3.1 został specjalnie przystosowany do procesów paletyzacji ładunków. Jego udźwig to aż 470 kg, zasięg ramienia 3,1 m, a powtarzalność – 0,2 mm”.

„Chwytak zainstalowany na ramieniu robota PAL 470 jest produktem firmy Gema – dodaje Grzegorz Karpiński. – Ma on konstrukcję stalowo-aluminiową i jest przeznaczony do ładunków, z którymi trzeba się obchodzić delikatnie, na przykład słoików. Do ich ochrony służy „roleta”, czyli rolki wolnobieżne z siłownikami pneumatycznymi, mające za zadanie uformowanie warstw. Nad precyzją całej operacji czuwa zestaw oczujnikowania”.

### Gema, M. Maćko. sp. j.

**Gema specjalizuje się w konstruowaniu maszyn do pakowania. Produkuje wiele rodzajów owijarek do palet – od najprostszych do w pełni automatycznych. W jej ofercie znajdują się również obkurczarki gazowe GPS do kapturów termokurczliwych, a także wszelkiego rodzaju folie strecz i kaptury foliowe. Firma dostarcza swoje produkty polskim klientom z branży spożywczej na rynek polski, belgijski i niemiecki.**

WARTO WIEDZIEĆ

## Rodzina robotów *Smart PAL*

Comau skonstruował całą „rodzinę” robotów Smart PAL wyposażonych w zaawansowane rozwiązania przeznaczone do paletyzacji – mówi Marcin Gwóźdź z działu sprzedaży Comau Poland. – Prezentowany na targach Taropak robot PAL 470-3.1 jest wśród nich największy, przeznaczony do najcięższych ładunków. Pozostałe roboty tej serii PAL 180-3.1 i PAL 260-3.1 mogą przenosić obciążenia o masach odpowiednio 180 kg i 260 kg z powtarzalnością 0,15 mm. Warto też dodać, że do sterowania robotem PAL 470-3.1 został zastosowany w Poznaniu kontroler C5G wraz z najnowszym programatorem TP5, który jest wyposażony w 7-calowy ekran dotykowy.

**Na sąsiedniej stronie: stoisko firm Gema i Comau Poland odtwarzające kompletną linię do paletyzacji. Obok: jeden z robotów Comau pobierający i układający kartony**

Drugi z prezentowanych na targach robotów Comau. Poniżej, od lewej: Grzegorz Karpiński, Ewa Kraszewska i Marcin Gwóźdź

„Ten chwytak jest naszą nową, tegoroczną konstrukcją – dodaje Ewa Kraszewska, koordynator ds. sprzedaży w firmie Gema. – Wcześniej były używane paletyzery sztywne, przeznaczone do określonej wysokości ładunku, a więc gdy się ona zmieniała, trzeba było również zmieniać chwytak".

Produktem firmy Gema jest również zastosowana na linii pakująco-paletyzującej automatyczna owijarka pierścieniowa GL Ring 2800 wyposażona w docisk od góry, pozwalający stabilizować ładunek, np. lekkie kartony. Jej wydajność jest imponująca – może owinąć folią stretch nawet 150 palet na godzinę.

*Targi były też okazją do nawiązania kontaktów*

## PLAN WCIELANY W ŻYCIE

O planach rozszerzenia działalności Comau Poland na systemy paletyzacji i pakowania z wykorzystaniem robotów mówił dyrektor firmy Roberto Rossi już przed dwoma laty na warszawskich targach Automaticon. Projekt ten jest wcielany w życie i wciąż rozwijany. Teraz na targach Taropak, gdzie Comau Poland wystąpił po raz pierwszy, pokazano zrobotyzowaną linię pakująco-paletyzującą, skonstruowaną we współpracy z Gema, firmą doświadczoną w technikach pakowania. Jest ona nie tylko certyfikowanym integratorem robotów Comau, ale przede wszystkim polskim producentem doskonałych maszyn do pakowania w folie stretch, maszyn do pakowania w kaptury termokurczliwe oraz w kaptury stretch. „Współpraca Gemy z Comau Poland zaczęła się przed dwoma laty od kupna w tej firmie robota i zastosowania go na linii paletyzująco-pakującej. Był to robot uniwersalny 6-osiowy ro-

bot Comau" – opowiada Ewa Kraszewska.
O wybraniu Comau zadecydowała największa liczba robotów przemysłowych zainstalowanych w Polsce, a także ich jakość oraz dostępność serwisu na terenie kraju. Teraz współpraca obu firm zacieśniła się. Jej efektem będzie Centrum Pakowania i Paletyzacji, powstające w Kielcach, gdzie ma siedzibę Gema. Centrum stanowi odpowiedź na potrzeby producentów wyrobów, które należy szybko pakować przed wysłaniem do odbiorców. Zastosowanie w tym procesie linii wykorzystujących roboty przemysłowe i automatyczne urządzenia do pakowania znacznie skraca czas takich operacji. „Centrum to nie tylko roboty, ale projektowane również przez naszych inżynierów specjalne chwytaki, analizy techniczne, koncepcje CAD rozwiązań opracowane w środowisku Inventor, SIM3D oraz w dodatkowych modułach wizualizacyjnych – mówi Marcin Gwóźdź. – Znajdą się tam również przykładowe linie paletyzująco-pakujące, podobne do tej pokazywanej na targach Taropak, z zamontowanymi robotami Comau (czterо- i sześcioosiowym), przenośnikami, chwytakami i owijarkami. Klienci będą mogli zobaczyć je w działaniu, co pomoże im sprecyzować zamówienie, np. określić układ opakowań na palecie, sposób ich owinięcia folią, a także oszacować korzyści z takiego sposobu pakowania. Będą też mogli skorzystać z fachowego doradztwa. Dzięki temu otrzymają kompleksowe linie paletyzująco-pakujące najlepiej dopasowane do swych potrzeb.

## TARGI WSTĘPEM DO KONTRAKTÓW

Wśród odwiedzających targową ekspozycję Comau Poland i Gemy było zarówno wielu zwykłych widzów, jak i przyszłych klientów zainteresowanych nawiązaniem kontaktów handlowych. Zatrzymywali się na stoisku na dłużej, zapoznawali z firmowymi folderami i materiałami informacyjnymi, zasiadali przy stolikach, by posłuchać wyjaśnień dyżurujących pracowników Comau i Gemy. „Finalizowanie kontraktów nastąpi już po targach, gdy klienci będą mogli skonkretyzować swoje potrzeby, a my przedstawimy im nasze propozycje" – dodaje Marcin Gwóźdź. ■

**Automatyczna owijarka pierścieniowa pokrywająca folią stretch paletę z opakowaniami**

TAROPAK

## Międzynarodowe Targi *Techniki Pakowania i Logistyki*

Odbywające się w Poznaniu są największymi targami branży opakowaniowo-logistycznej w Europie Środkowo-Wschodniej. Pozwalają się zapoznać z nowymi kierunkami w produkcji materiałów opakowaniowych, opakowań, najnowszymi technologiami pakowania oraz rozwiązaniami logistycznymi. Stanowią miejsce spotkań producentów opakowań i ich dostawców. Warto wiedzieć, że Polska jest jednym z największych rynków opakowań w Europie (nasz rynek opakowań stanowi 1,3 % światowego rynku w tej dziedzinie).
Trwające od 29 września do 2 października targi Taropak były już 29. edycją tej imprezy. W pięciu pawilonach na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich zaprezentowało się ponad 500 wystawców polskich i zagranicznych. Ich ekspozycje, a także prezentacje odbywających się równolegle targów Polagra Food, Polagra Gastro, Polagra Tech, InvestHotel oraz Targów Smaki Regionów obejrzało 60 tysięcy zwiedzających z całego świata.

*Okolice Varano de' Melegari na trzy dni zdominowane zostały przez samochody jednej marki, a słowo „Jeep" było tam odmieniane przez wszystkie przypadki.*

**Łukasz Rossienik, Top Gear Polska**

# Dywizja *Jeepa*

W tym malowniczym regionie Włoch można było spotkać wszędzie legendarne amerykańskie terenówki: Wranglery i Cherokee stały pod sklepami, restauracjami, hotelami, na stacjach i parkingach. Okazja była nie byle jaka – Monte Capuccio wybrane zostało jako miejsce organizacji Jeep Camp ITA 2014, zlotu inaugurującego działalność Jeep Owners Group, klubu powołanego do życia kilka miesięcy wcześniej. Wzorowany na strukturach Harley Owners Group, zrzeszającego posiadaczy motocykli zaprzyjaźnionej z Jeepen firmy, odwołuje się do podobnych wartości. Najważniejszą z nich jest wierność marce, przywiązanie do jej historii, tradycji, filozofii – coś, co jest elementem spajającym mocniej niż jakiekolwiek korzyści czy profity. Ideologię przyświecającą powołaniu JOG wyjaśnił na spotkaniu gość specjalny imprezy – Chris Ellis, szef marki Jeep. Podkreślił, że celem powołania oficjalnego klubu działającego pod auspicjami marki nie jest w żadnym wypadku podebranie członków innym tego typu organizacjom zrzeszającym miłośników i użytkowników, wręcz przeciwnie – chodzi o scalenie środowiska, wspieranie rozmaitych działań i budowanie jeszcze mocniejszych więzi. W przypadku Jeepa nie jest to trudne, ponieważ jego trwająca już ponad 70 lat historia wciąż nawiązuje do przeszłości.

Przykładem tej dbałości o tradycję była towarzysząca imprezie wystawa historycznych modeli Jeepa. Zaprezentowano na niej pięknie odrestaurowane klasyki, między innymi cywilnego Willysa, klasyczne modele Cherokee oraz specjalne wersje, jak Scrambler, Golden Eagle czy Laredo. Oglądając z bliska ten kawał jeżdżącej amerykańskiej historii człowiek od razu zaczyna się zastanawiać i kombinować,

*Celem klubu jest scalenie środowiska i wspieranie jego działań*

czy da radę upchnąć takiego gdzieś w kącie garażu.

Zabytkowe Jeepy były tylko jedną z wielu atrakcji, jakie czekały na uczestników Jeep Camp. Impreza miała klimat rodzinnego pikniku i przygotowano ją z myślą o wszystkich pokoleniach: najmłodsi mogli sprawdzić swoje umiejętności na mini torze testując granice wytrzymałości zdalnie sterowanych modeli, dorośli pouježdżać quady lub posiedzieć w którejś z knajp o dobrze brzmiących nazwach – STR Bar czy Trailhawk Grill – słuchając niezłej muzyki na żywo. Na zlocie stawiły się całe rodziny, bo często miłość do marki zaszczepia się w dzieciach od najmłodszych lat i widok ojca idącego za rękę z kilkuletnią córką nie był na Jeep Camp niczym specjalnym. To właśnie jest charakterystyczne dla „organizacji" skupionych wokół jednej marki: w przeciwieństwie do ogólnych imprez – off-roadowych, motocyklowych czy każdej innej – tego typu spotkania przyciągają całe rodziny.

Aby jeszcze bardziej podkreślić swoje przywiązanie do marki, można było zaopatrzyć się w gadżety Jeep Owners Group sygnowane przez Mopar, od drobiazgów jak, zawsze przydatne na wyjazdach multi-toole czy power-banki, po koszulki i czapki. Znalazło się też coś dla najbardziej zagorzałych fanów – na stoisku Zio Bancale ręcznie robione i sprzedawane były old-skulowe deskorolki wykonane ze starych palet, z wypalonym logo Jeepa. Limitowana kolekcja stworzona została specjalnie na tę okazję i nawet jeżeli ktoś nie ma zamiaru uczyć się sztuki, jaką jest jazda na desce, to drewniane dzieło sztuki genialnie wygląda zawieszone w ramie na ścianie. Na kilkunastu stoiskach wystawiono też to, co najbardziej interesuje dużych chłopców: dodatkowe wyposażenie i osprzęt do ich zabawek. Jeżeli ktoś chciał przerobić swojego Jeepa, mógł poczuć się jak w raju. Kupić można było praktycznie wszystko, co usprawni samochód w terenie: zawieszenia, zderzaki, wyciągarki, felgi i opony do każdego modelu Jeepa i w różnych konfiguracjach, od lekkiego podliftowania auta do ekstremalnych przebudów.

Zielona, żółta i czarna. Trzy kolory, trzy poziomy trudności. Nawet jeżeli na Jeep Camp pano-

**Teren, gdzie zorganizowano zlot, oferował idealne warunki na tego typu imprezę**

poważniejszych modyfikacji i seryjne samochody nie były na nią wpuszczane. Z drugiej strony dla wielu przygotowane odcinki mogły być zbyt łatwe czy nudne, ale w końcu to nie był rajd, tu jeździło się tylko i wyłącznie dla przyjemności. Jeep przygotował także jazdy testowe, podczas których można było wypróbować pełną gamę modeli, włącznie z najnowszym Renegadem. Oczywiście testy odbywały się

wała atmosfera rodzinnego pikniku, to powiedzmy otwarcie: tam, gdzie pada słowo „Jeep", musi pojawić się off-road. Monte Capuccio to idealny teren dla tego typu zabawy: 25 kilometrów tras oferujących wszystko: malownicze odcinki biegnące górskim grzbietem, wąskie leśne przeprawy, kamieniste przełaje schodzące stromo w dół. Droga miejscami prowadziła wśród wiejskich gospodarstw, których zabudowania wyglądały na opuszczone, ale to chyba zasługa leniwego włoskiego klimatu, chociaż wszechobecne Fiaty Campagnola w większym lub mniejszym stopniu rozkładu sprawiały nieco upiorne wrażenie. Swoją drogą, ten daleki krewny Jeepa jest u nas samo-

**Towarzysząca imprezie wystawa historycznych modeli Jeepa zaprezentowała pięknie odnowione klasyki**

chodem kompletnie nieznanym, tam natomiast można go było znaleźć za każdą stodołą. Pogoda okazała się łaskawa i deszcze nie zamieniły wytyczonych szlaków w potoki, dzięki czemu nawet nieprzerabiane samochody na seryjnym ogumieniu, jak nasze Wrangler i Grand Cherokee, pokonały trasy bez problemów. Za wyjątkiem czarnej, bo ta wymagała już nie na asfalcie, ale na wyznaczonych trasach terenowych.

Najbardziej egzotyczni goście przybyli na Jeep Camp ITA z zimnej Islandii. Mieli do pokonania najdłuższą i najtrudniejszą drogę, ale zdecydowali się podjąć wyzwanie. Warto było pokonać taki kawał świata? Miłośnicy Jeepa udowodnili, że nie ma zbyt długiej ani męczącej trasy, żeby spotkać innych, podobnych do nich pasjonatów. ■

Anna Szafrańska

zdjęcia Satiz Poland

*W raftingu, jak w pracy, sukces to efekt wysiłku całego zespołu.*

# Team na fali

Ich żywiołem są górskie rzeki. W ciągu roku potrafią przepłynąć dziesiątki kilometrów. Wspólne przeżycia i wzajemna odpowiedzialność czynią z nich ludzi, dla których zaufanie ma szczególne znaczenie.

## SIŁA Z GÓR

Przygodę z raftingiem zaczęli cztery lat temu. „Początkowo jeździliśmy na zorganizowane spływy, podczas których można było wynajmować kajaki. Z czasem doszliśmy jednak do wniosku, że lepiej się uniezależnić, by jechać tam, gdzie chcemy, kiedy chcemy i co najważniejsze – z własnym sprzętem" – opowiada Dariusz Heller, kierownik obszaru obróbki głowicy silnika TwinAir.

W połowie września grupa współpracujących ze sobą na co dzień pracowników wybrała się na spływ przełomem Białki, w okolice Nowego Targu. W skład teamu wchodzili Paweł Ziobro z Comau oraz Marcin Siemiński, Dariusz Heller i Sebastian Wołoszyn z Fiat Powertrain Technologies. Z Bielska-Białej wyjechali jeszcze przed świtem. Na miejscu byli o 7.00. Zgodnie z tradycją przygodę z górską rzeką rozpoczęli od mocnej kawy. „Ognisko, na nim kawiarka, a w niej woda prosto z rzeki. Taka kawa jest po prostu pyszna. Lepsza, niż kolejne, zrobione na wodzie mineralnej" – uśmiecha się Paweł, szef zespołu uruchomieniowego w Comau. Po kawie nadszedł czas na pompowanie sprzętu, ponieważ grupa od dwóch lat pływa na kajakach pneumatycznych. „Tym razem wzięliśmy ze sobą kanadyjkę Palavę i kajak Safari. Ten ostatni należy do grupy sprzętów wyczynowych i wymaga od raftera dużego profesjonalizmu" – wyjaśnia Marcin.

Ekipa zgodnie przyznaje, że za każdym razem sprzęt sprawuje się znakomicie, a wypróbowali go już kilkukrotnie i to w miejscach o różnym stopniu trudności. O zaletach kajaków pneumatycznych pierwszy raz przekonali się podczas spływu na rzece Moravica, gdzie dwa razy do roku spotykają się miłośnicy tego sportu. Przetestowali je także w Austrii. Tam spływ organizowany jest na alpejskiej rzece Salza, która nazywana jest królową dzikich rzek. Spływ odbywa się w maju, gdy z gór spływają tysiące ton pośniegowej wody. Trzeba wielkiej pasji i odwagi, by zmierzyć się z takim żywiołem. Pracownikom bielskich spółek Fiata nie brakuje ani jednego, ani drugiego. „W Austrii mamy grono znajomych, z którymi się spotykamy na imprezach. Salza to wymagająca rzeka i warto się na niej sprawdzić. Z reguły jednak wybieramy polskie klimaty" – tłumaczy Sebastian, na co dzień elektronik pracujący w utrzymaniu ruchu.

## EFEKTOWNY NAŁÓG

Każda wyprawa, bez względu na to czy trwa dzień, czy kilka, obfituje w przygody i zabawne sytuacje. Wszystko może się zdarzyć. Można zaliczyć przewrót, a czasem nawet obrót o 180 stopni. Kontakt z zimną wodą to zatem dla raftingowców przysłowiowa bułka z masłem. Trzeba być czujnym. „Ostatnio w trakcie zwijania sprzętu wpadłem do wody i musiałem się przebrać.

Oczywiście i na takie sytuacje jesteśmy przygotowani. Uśmialiśmy się przy tym wszyscy serdecznie" – wspomina Paweł.

Dzięki takim wyjazdom zacieśnia się więź między pracownikami. „Ćwiczymy zaufanie do siebie, które owocuje później w pracy. Kiedy siedzisz w kajaku i płyniesz po rwącej rzece, musisz błyskawicznie reagować. Odpowiadamy nie tylko za siebie, ale także za ludzi, z którymi płyniemy. Ryzyko jest wpisane w ten sport. Na spływie można wpaść do lodowatej wody, natomiast w pracy codziennie zmagamy się z wyzwaniami. Znacznie łatwiej znaleźć rozwiązanie, gdy się wie, że można polegać na współpracownikach, bo sprawdzili się już w ekstremalnych warunkach – przyznaje Paweł.

Relaks, zastrzyk adrenaliny i oderwanie od codzienności. Z doświadczeniem, które posiadają, są w stanie pokonać dziennie około 30 kilometrów. „Wyprawę potrafimy zorganizować w dwa dni. Żaden z nas nie jest w stanie oprzeć się tej przyjemności. Marcin pojechał z nami na spływ przełomem Białki, choć za trzy dni jego żona miała rodzić" – opowiada Darek.

## EXTRA JAZDA

Niewątpliwie dodatkową atrakcją tej wyprawy był test Fiata 500L Trekking. Okazało się, że ten model idealnie sprawdza się nie tylko na równej drodze, ale także w terenie. „Byliśmy pozytywnie zaskoczeni przestronnym i wygodnym wnętrzem samochodu, niesamowitą dynamiką silnika i niskim spalaniem, jak również dużym bagażnikiem – wylicza Paweł. – Zmieściły się w nim nie tylko nasze kajaki, które po spakowaniu wyglądają jak dwa sporej wielkości plecaki, ale także ogromny namiot, w którym przed deszczem mogli schronić się i członkowie wyprawy, i… samochód".

W opinii uczestników 500L Trekking to wygodne auto, którym swobodnie może podróżować na długich trasach czworo dorosłych osób. „Podwyższone nadwozie pozwala przejechać przez rzekę. Jazdę ułatwia również system kontroli trakcji i specjalnie dobrane do tego modelu wielosezonowe opony. Ten model spokojnie więc radził sobie z wyzwaniami, które przyniósł nam przełom Białki" – podkreśla Paweł.

Grupa pracowników z Bielska-Białej planuje już kolejne wyprawy. W trakcie nadchodzącej zimy kajaki i wiosła zamienią na narty, snowbordy, a może i snowkite. Latem przyszłego roku zamierzają na rowerach pokonać Transalpinę. To wyjątkowo urokliwa, położona na wysokości ponad 2000 m n.p.m., i pełna serpentyn droga w Transylwanii (Rumunia). „Już nie możemy doczekać się, by przetestować nowe modele samochodów prezentowanych przez FCA na salonie samochodowym w Paryżu" – podkreślają Darek, Marcin, Paweł i Sebastian. ■

**Rafting: miarą sukcesu w tym sporcie nie jest dotarcie do brzegu suchym, ale mokrym i szczęśliwym. Rafting to turystyczna odmiana spływu rzecznego, do której używa się różnych rodzajów tratw, łodzi, pontonów i kajaków**

# Spotkanie miłośników *włoskiej motoryzacji*

*Przeszło dwieście samochodów i tysiąc osób uczestniczyło w Festiwalu Miłośników Włoskiej Motoryzacji Forza Italia.*

**Arch. Fiat Auto Poland**

Czwarte już spotkanie miłośników włoskiej motoryzacji i kultury, a zarazem właścicieli włoskich aut, zrzeszonych w polskich klubach i na forach internetowych, odbyło się w sobotę, 13 września, w Zespole Pałacowo-Parkowym w Rozalinie pod Warszawą. Organizatorem imprezy był klub Forzaltalia.pl, a patronem Fiat Auto Poland, którego na zlocie reprezentowała firma Carserwis, warszawski dealer marek Grupy Fiat Chrysler Automobiles.

Coroczne spotkania przyzwyczaiły uczestników do wysokiego poziomu imprezy, słonecznej pogody, różnorodności atrakcji, a nade wszystko do obecności pięknych i unikalnych włoskich aut. Podobnie było w tym roku. Na terenie parku przylegającego do XIX-wiecznego pałacyku, zostały zgromadzone istne perełki motoryzacji pochodzące z Półwyspu Apenińskiego. Absolutnym unikatem okazała się Lancia Fulvia Sport Zagato z 1968 roku. Równie dużym zainteresowaniem cieszyła się Fulvia, wersja 1.3 Coupé Monte Carlo z 1972 roku, która wraz ze swoim właścicielem regularnie startuje w rajdach pojazdów zabytkowych. Jak zwykle silna była reprezentacja samochodów marki Alfa Romeo. Miłośnicy klasyki mogli zachwycić się wspaniałą Giulią Spider z 1964 roku oraz jej siostrzanymi wersjami z nadwoziem coupé – GT Bertone. Wśród nieco młodszych klasyków nie zabrakło modeli 164, w tym pierwszego na świe-

cie egzemplarza odmiany Q4 (prototyp zbudowany w zakładach Steyr-Puch). Dwa egzemplarze Alfy Romeo 4C (w tym jeden w wersji Launch Edition) wzbudzały większe zainteresowanie niż zaparkowane nieopodal Lamborghini Gallardo LP560-4. Na zlocie pojawił się także „przedstawiciel" marki z Maranello – Ferrari 328 GTS. Nie zawiedli również miłośnicy jednośladów. W Rozalinie licznie stawili się właściciele wyczynowych Ducati, Moto Guzzi, Aprillii oraz uroczych skuterów Vespa i Lambretta.

Organizatorzy zadbali o atrakcje, które nie pozwalały uczestnikom na nudę

W SKRÓCIE

## Forzaitalia.pl

**Inicjatywa powstała w celu integracji polskiego środowiska sympatyków włoskich pojazdów. Jej założyciele śledzą działania zagranicznych stowarzyszeń, a najciekawsze z nich promują w kraju. Od czterech lat organizują także regularne zloty, które dzięki wzorowej organizacji i unikatowej atmosferze urosły już do rangi prawdziwego święta włoskiej motoryzacji. Więcej informacji na stronie internetowej http://forzaitalia.pl/.**

Organizatorzy jak zawsze starali się urozmaicić program imprezy. Cześć załóg wzięła udział w rajdzie turystyczno-nawigacyjnym, podczas którego musiała zmierzyć się z podchwytliwymi pytaniami dotyczącymi różnych miejsc na trasie. Zorganizowano też konkursy wiedzy o Włoszech i włoskiej motoryzacji, warsztaty makaronowe pod okiem szefa kuchni włoskiej restauracji „Incanto", warsztaty tańca tarantella i inne. Zainteresowaniem cieszyły się wykłady z historii obchodzącego w tym roku swoje 60. urodziny modelu Alfa Romeo Giulietta oraz informacje o odbywającym się od 1929 roku konkursie elegancji Villa d'Este nad jeziorem Como. Największą atrakcją spotkania był jednak konkurs elegancji, podczas którego uczestnicy mogli zaprezentować swoje samochody i siebie. Jury wyłoniło „Pojazd Zlotu Forza Italia 2014", którym została Alfa Romeo Giulia Spider z 1964 roku. Wyróżnienia otrzymały Lancia Fulvia Sport Zagato z 1968 roku oraz skuter Lambretta. ■

# *Od segregatora* **do iPada**

*Popularne dziecięce hobby lat 90. – zbieranie karteczek – wraca do łask, ale w nowej odsłonie. Dzięki darmowej aplikacji na iPada można mieć np. kolekcję 460 kart z wizerunkami modeli Fiata.*

**Ettore Gregoriani, Jolanta Honkisz**

Wielu z nas pamięta z własnej młodości lub dzieciństwa pociech zbieranie karteczek. Emocji towarzyszącym negocjacjom, wymianom i tęsknym spojrzeniom, gdy sprawa nie mogła być zakończona po naszej myśli, było co niemiara. Obok zbierania karteczek głównym nurtem hobbystycznym ostatniej dekady XX wieku były naklejki. Ich tematyka była różnorodna – w wersji „chłopięcej" pojawiały się najczęściej naklejki z samochodami lub sportowcami. Później i one ewoluowały.

Okazuje się, że karty z obrazkami mają dość długą historię. Powstały bowiem we Francji w połowie XIX w. jako materiał reklamowy, by później od lat trzydziestych XX w. robić furorę. W Polsce prawdziwa mania na karteczki rozpoczęła się w latach 90., a dokładniej – jak się wydaje – po premierze kultowej animacji „Król Lew" (rok 1994). Dzieci zbierały początkowo karty właśnie z bohaterami tego filmu, stopniowo jednak obrazki stawały się bardziej różnorodne. Pojawiały się nie tylko postacie, ale też zwierzaki, osoby, samochody… W ostatnich latach dzieci (i nie tylko!) nabywają też specjalne albumy z miejscami na naklejki, popularne są albumy Panini – zwłaszcza z piłkarzami, np. „FIFA 2014" czy „Euro 2012".

XXI wiek to jednak czas szybkiego postępu technologicznego i zastępowania starych rozwiązań nowymi pomysłami. Dlatego wielu posiadaczy iPada zapewne zainteresuje wirtualny album z kartami w formie aplikacji. Jest to pomysł VISpro Video& Engineering i Dajko Comunicazione we współpracy z Centro Storico Fiat. Aplikacja nazywa się „Fiat Novecento od 1899 do 1999 roku". Można ją nabyć za darmo, a dostępna jest w kilku językach (ale bez polskiego). Kolekcja składa się z 463 obrazów (odpowiedników materialnych kart lub naklejek), pogrupowanych w „talie", które trzeba „rozpakować", wyjąć i umieścić w odpowiednim miejscu w albumie, a na końcu „przykleić". Kolejne karty przedstawiają historyczne zdjęcia modeli Fiata. Dołą-

czono też quizy dla fanów Fiata, które gwarantują otrzymywanie punktów kolekcjonerskich. Jako że wirtualny album obejmuje XX wiek z perspektywy Fiata, oglądając modele pojazdów, fundujemy sobie tak naprawdę lekcję historii motoryzacji. Obok niej rekonstruujemy etapy przemian firmy oraz rozwój muzeum Fiata.

Aplikacja jest rodzajem gry, w której pojawiają się specjalne karty, dzięki którym można m. in. podejrzeć zawartość paczki przed jej otwarciem, zastąpić brakujący obrazek lub poprawić niewłaściwie przyklejony. Fiat Novecento oferuje wiele wirtualnych rozwiązań znanych ze świata rzeczywistego. Mamy więc targ, na którym możemy wymieniać się duplikatami, czy sklep, w którym zgromadzone punkty kolekcjonerskie można zamienić na nowe talie.

Dyrektor Muzeum Historycznego Fiata, Maurizio Torchio podkreśla, że aplikacja „w nowatorski sposób łączy przeszłość z innowacyjną technologią i możliwościami, jakie oferują elektroniczne media. To sposób na rozpowszechnianie i podnoszenie wartości archiwum Fiata, które, jak mi się wydaje, nie zostało jeszcze w pełni wykorzystane". ■

**U góry: sposób, w jaki uzupełnia się strony w wirtualnym albumie z kartami**

# KRÓTKA HISTORIA ILUSTROWANEJ KARTKI POCZTOWEJ

**Kuzynkami kart z obrazkami są kartki pocztowe. Zostały wprowadzone po raz pierwszy w październiku 1869 r. w Poczcie Cesarstwa Austro-Węgierskiego. Mówiono na nie „korespondentki". Początkowo na kartkach nie było żadnych ilustracji, tylko samo miejsce na treść wiadomości. Jako pierwszy na pomysł uatrakcyjnienia obrazkiem karty wpadł prawdopodobnie Friedrich Sommer (zarządca schroniska na Śnieżce, gdzie znajdowała się agencja pocztowa). Kilka lat przed nim karty z korespondencją ozdabiali swoimi rysunkami wojacy z frontu prusko-francuskiego – o to było jego inspiracją. Obrazki zaczęły ewoluować – przybrały formę pieczątek, naklejek, litografii, drzeworytu czy stalorytu i na końcu fotografii.**

**Pierwsza Wystawa Ilustrowanych Kart Pocztowych odbyła się w 1899 r. w Krakowie, w kolejnym roku w Warszawie. Zorganizowano na niej konkurs na polską nazwę dla karty korespondencyjnej – wygrał go Henryk Sienkiewicz z propozycją „pocztówki", czyli nazwy używanej do dziś.**

**Kolejną przełomową datą był rok 1904, w którym wprowadzono do obiegu pocztówki z grafiką na**

**całą stronę (podczas gdy druga strona podzielona została na część adresową i korespondencyjną). Współczesne karty pocztowe wyglądają podobnie. Nie zmieniły się też najpopularniejsze tematy graficzne – są to popularne atrakcje danej miejscowości, ciekawe miejsca, krajobrazy.**

**Zbieranie pocztówek bywa wdzięcznym hobby. Zajmują się tym wprawdzie częściej dorośli niż dzieci, wszystkim jednak taką samą przyjemność sprawia zakup czy wysłanie pocztówki z odwiedzanych w wakacje miejsc.**

**Warto kontynuować ten miły, zwłaszcza dla adresata, zwyczaj!**

# **COMAU** NA MSV BRNO

Międzynarodowe Targi Maszynowe MSV, odbywające się co roku w Brnie (Czechy), należą do najważniejszych wystaw w Europie Środkowej z zakresu automatyzacji i robotyzacji. Tegoroczna, 56. edycja targów gościła ponad 1500 wystawców z całego świata, wśród których nie zabrakło Comau Czech s.r.o, nowej jednostki Comau otwartej w tym roku w Republice Czech. Na stanowisku firmy zaprezentowano szereg innowacyjnych rozwiązań z zakresu robotyki, w tym: robota paletyzującego z rodziny PAL 180 z chwytakiem, robota spawalniczego ARC4 z kompletnym pakietem spawalniczym, robota SMART5 NJ4 90 wraz z kleszczami zgrzewalniczymi, robota z rodziny NJ4 „Hollow wrist", w której Comau, jako jedyny producent na świecie, zintegrował przewody zgrzewalnicze wewnątrz ramienia. Gwiazdą stoiska był najnowszy robot RACER, najszybszy robot przemysłowy w swojej klasie.

# **NAGRODY DLA** FIATA PROFESSIONAL

W organizowanym w Wielkiej Brytanii konkursie „Fleet Van Awards 2014" marka Fiat Professional uzyskała tytuł „Van Fleet Manufacturer of the Year". Osiągnięcie to jest dowodem na docenienie wysiłku marki wkładanego w ciągłą poprawę zakresu i jakości usług dla klientów flotowych w Wielkiej Brytanii. Jury doceniło innowacje, takie jak polityka dostarczania części zamiennych Fiata Professional, dzięki której skrócił się czas postoju samochodu. Uznanie w branży zyskał również Fiat Fiorino, który trzeci rok z rzędu zdobył tytuł „City Van of the Year". Według jury: „Fiorino posiada idealną ładowność i konfigurację do eksploatacji w mieście i wsparty jest perfekcyjną obsługą ze strony dealerów i producenta. Dzięki doskonałym i oszczędnym silnikom, jak i niskim kosztom obsługi, przeglądów i napraw, plasuje się na pierwszym miejscu pod względem kosztów eksploatacji i jest idealnym miejskim vanem dla flot".

# **III TYSKI PÓŁMARATON** I XIX BIEG ULICZNY

W niedzielę, 21 września w Tychach odbyły się dwa biegi: III Tyski Półmaraton i XIX Międzynarodowy Bieg Uliczny. W pierwszej z imprez, w której udział wzięło 430 zawodników, zwyciężył Kenijczyk Justus Kipchirc, któremu pokonanie dystansu 21,0975 km zajęło 1 godz. 12 min i 12 sek. Bieg Uliczny o dystansie 10 km, w którym wystartowało 173 zawodników, najszybciej przebiegł natomiast Andrzej Lachowski z Krakowa. Imprezom towarzyszyły także biegi dla dzieci i młodzieży. Oba biegi, sponsorowane przez Fiat Auto Poland, zaliczane są do cyklu Grand Prix Śląskiego Związku Gmin i Powiatów w Biegach Masowych 2014.

# **TURNIEJ PIŁKARSKI** AUTOMOTIVE LIGHTING

13 września na terenie obiektów Stadionu Ludowego w Sosnowcu odbył się turniej piłkarski „AL Football Cup". W rywalizacji udział wzięły drużyny reprezentujące zakłady Automotive Lighting z Jihlavy (CZ),Tolmezzo (IT), Ryazan (RU) i Sosnowca, jak również reprezentacje pozostałych polskich spółek Magneti Marelli, tj.: Plastic Components and Modules, Plastic Components Fuel Systems, Exhaust Systems oraz bielskich zakładów zawieszeń i amortyzatorów. Turniej rozegrano systemem „każdy z każdym". Rywalizacja była zacięta i wyrównana. Zwyciężyła drużyna Magneti Marelli Poland, zakład Automotive Lighting z Sosnowca. Pozostałe zakłady uplasowały się w następującej kolejności: AL Czechy, AL Rumunia, MM/Shock Absorbers Bielsko-Biała, MM/PCFS Sosnowiec, MM/Suspension Systems Bielsko-Biała, MM/PCMP Sosnowiec, AL Italia, MMP/ Exhaust Systems Sosnowiec. Turniej zapewnił uczestnikom nie tylko miłe spędzenie czasu, ale przyczynił się również do zwiększenia integracji międzynarodowej rodziny Magneti Marelli.

# PO RAZ KOLEJNY **W RANKINGU DOW JONES**

Po raz kolejny Fiat został włączony do prestiżowego Dow Jones Sustainability Index World. Grupa otrzymała 87 punktów na 100, a średnia firm z sektora motoryzacyjnego wyniosła 58/100. Oceny dokonała firma RobecoSAM specjalizująca się w zrównoważonych inwestycjach. Wyniki uzyskane w obszarze ekonomicznym, środowiskowym i społecznym plasują Grupę wśród światowych liderów. Do wzięcia udziału i poddaniu się ocenie przez RobecoSAM zaproszono 32 firmy z branży motoryzacyjnej, ale tylko trzy zostały dopuszczone do DJSI World.

# **MUZEUM** MULTIMEDIALNE

Otwarte trzy lata temu po całkowitej restrukturyzacji Muzeum Motoryzacji w Turynie stało się multimedialne. Dzięki cyfrowej technologii i nowej sieci Wi-Fi teraz, poprzez smarfon i tablet można wejść do przewodnika multimedialnego, który pozwala na pogłębienie zawartych w bazie informacji. Chętni na czas zwiedzania mogą także wypożyczyć w kasie biletowej tablet i zwrócić go pod koniec wizyty. Na tym nie koniec nowości. Muzeum wzbogaciło się o nową sekcję poświęconą designowi, wykonaną we współpracy z Officina 83, czyli z Centrum Stylu Fiata. Ponadto otwarto dla publiczności garaż, w którym naprawiane są cenne samochody z kolekcji i w którym wkrótce będzie działać szkoła zajmująca się odrestaurowywaniem pojazdów.

# **FIAT I ALFA UMACNIAJĄ** SWOJĄ OBECNOŚĆ W EGIPCIE

„Egipski family car": tak przez lata określano w Egipcie Fiata, który odpowiadając na potrzeby lokalnych kierowców, uważany był tam za markę rodzimą. Teraz we współpracy z nowym dilerem Nile Engineering spółka Fiat Chrysler Automobiles zapowiedziała otwarcie nowych salonów i jednego z największych centrów serwisowych na całym Bliskim Wschodzie. W ofercie znalazły się: 500, 500L, Punto, Qubo i Doblò, a także Fiaty Fiorino i Ducato. Dostępna jest też kompletna gama marki Alfa Romeo: Giulietta, MiTo i 4C.

*Andrzej „Andi" Mancin to prawdziwy „człowiek orkiestra". Prościej zapytać go, czym się nie zajmował, niż co w życiu robił. Urodził się w Bielsku-Białej, od najmłodszych lat nie stronił od adrenaliny. Ma za sobą starty w wyścigach, rallycrossie, na skuterach śnieżnych, motocrossie czy nawet na snowboardzie. W każdej z tych dyscyplin odnosił sukcesy, choć najbardziej znane są chyba jednak jego występy w rajdach, gdzie w sezonie 2009 udało mu się sięgnąć po tytuł wicemistrza cyklu Rally America. Niestety kraksa i związane z tym problemy zdrowotne przyhamowały jego rajdową karierę. Andi jednak zbyt mocno kocha samochody, aby całkowicie o nich zapomnieć.*

# Osiągać to, co niemożliwe

**Wojciech Garbarz, Paweł Zając, zdjęcia: Project176**

Na rozmowę o swoich ekstremalnych dokonaniach oraz związkach z Grupą FCA Andi zaprosił nas do swojego domu. Tuż po przekroczeniu frontowych drzwi przywitała nas kolekcja pucharów zdobytych w różnych dyscyplinach. W takiej atmosferze trzeba było zacząć od pytania o jego nowy samochodowy projekt – rallycrossowego Fiata 500L. „Moim marzeniem zawsze był samochód, który zaprojektowałbym od podstaw. Dokładnie dwa lata temu porozumieliśmy się w tej sprawie z Fiatem Auto Serbia, gdzie produkowany jest Fiat 500L, model, który odpowiadał mojemu projektowi pod względem wymiarów karoserii. Od dyrektora tej firmy otrzymaliśmy specjalnie przygotowane dla nas dwa kompletne nadwozia, już „odchudzone", na bazie których mogliśmy przygotować nasze auto. Nadwozie mojej 500L wymagało jedynie drobnych modyfikacji, wystarczyło je poszerzyć o zaledwie 3 centymetry, aby osiągnąć jego maksymalną dopuszczoną regulaminem szerokość. A dlaczego wybór padł na markę Fiat? Z Fiatem jestem związany praktycznie od dziecka. Był to więc dla mnie logiczny krok. Przekonuje również bogata historia sukcesów marek Grupy FCA w rajdach i wyścigach takimi modelami, jak Alfa 155 i 156, Lancia Staratos i Delta, Fiat 131 Abarth czy ostatnio Abarth Punto S2000. Poza tym projekt bardzo wspierają Włosi, zainteresowani tą inicjatywą są zwłaszcza dziennikarze" – zaczyna swoją opowieść Andi Mancin.

## WYŚCIGOWY FIAT 500L

Początkowe plany zakładały, że Fiat 500L pojawi się na starcie w organizowanych w Stanach Zjednoczonych tzw. igrzyskach sportów ekstremalnych X-Games. Auto miało rywalizować oprócz tego w amerykańskim Global Rallycross Championship, jednak nie udało się przygotować samochodu na początek sezonu, a organizatorzy nie wyrazili zgody na dołączenie w czasie trwania imprezy. Trzeba było więc

*Moim marzeniem zawsze był samochód, który zaprojektowałbym od podstaw*

skorygować ambitny projekt i powziąć decyzję o starcie w innych wyścigach. „Nasz praktycznie już gotowy silnik 1.75 l z Alfy Romeo, który seryjnie ma 240 KM, zmodyfikowaliśmy początkowo na potrzeby startu do… 400 KM. Po problemach w Ameryce wybór padł na Mistrzostwa Świata w Rallycrossie. I wtedy niestety okazało się, że taka moc nie jest wystarczająca do wzięcia udziału w tych wyścigach. Skontaktowałem się z Petterem Solbergiem, który startuje tam od kilku lat. Dał mi do zrozumienia, że moje auto z takim silnikiem będzie niestety odstawać od reszty stawki, bo w światowym czempionacie ścigają się mocniejsze samochody. Niezbędne minimum to około 600 koni. Sporo czasu zabrało mi rozwiązanie tego problemu, jednak ostatecznie trafiliśmy na firmę, która zajmuje się rajdowymi silnikami Lancii Delty Integrale. Wraz z nią zaprojektowaliśmy solidny silnik, który stanowi dobrą bazę do przeróbek i unowocześniania. Pracą silnika będzie sterował komputer firmy MoTeC oraz wydajniejsze wtryskiwacze. W sumie całość jest gotowa i teraz skupiamy się na zgraniu go ze skrzynią biegów. Ponieważ jest to nowy projekt, dlatego wiele części musieliśmy zrobić sami, korzystając z usług np. tokarza. Mamy dobry kontakt z firmą, która się tym zajmuje, wiec praktycznie wszystko możemy dopasowywać sami” – dodaje sportowiec z Bielska-Białej.

*Na Mistrzostwa Świata w Rallycrossie niezbędne minimum to około 600 koni mechanicznych*

Projektowanie innych elementów samochodu od podstaw również nie było łatwe, Andi z nieukrywaną satysfakcją opowiadał jednak o rozwiązywaniu kolejnych przeszkód i dopieszczaniu innych obszarów Fiata 500L. „Nie pasowało nam sporo części, bardzo się więc tym martwiłem. Wtedy z pomocą w kwestiach technicznych przyszli nam Włosi. Elementy wyścigowego nadwozia z włókna węglowego przygotowaliśmy w Dytko Sport, co znacznie wpłynęło na zmniejszenie masy samochodu. Seryjna klapa bagażnika ze spoilerem waży ponad 35 kg, a ta z karbonu dziesięć razy mniej. Znacznie „odchudziliśmy" auto, a napęd na cztery koła zamówiliśmy w Anglii. Staramy się zrobić topowy samochód i nie iść na żadne kompromisy w kwestii jakości, jak to czasem się zdarza przy podobnych, praktycznie prywatnych projektach, gdyż obawiamy się, że auto mogłoby nie wytrzymać obciążeń związanych z wysoką mocą. Wolałem zainwestować w nie więcej pieniędzy, jak i czasu, żeby wszystko było dopięte na ostatni guzik" – podkreśla Mancin.

*Nie poszliśmy na żadne kompromisy w kwestii jakości*

Ostatnie prace nad Fiatem 500L trwają. Wstępny plan zakładał start w trzech rallycrossowych rundach tego sezonu. Mancin zdecydował się jednak popracować jeszcze nad samochodem i dlatego pierwszy oficjalny start zaplanowano podczas warszawskiego Rajdu Barbórka. „Tak, jak każdy nowy projekt, także ten zapewne będzie zmagał się z „chorobami wieku dziecięcego", więc większy nacisk chcemy położyć na testy i dopracowanie ustawień. Lepiej przygotujemy się do nowego sezonu i mam nadzieję, że od przyszłego roku włączymy się do walki. Cykl Rallycrossowych Mistrzostw Świata bardzo się rozwija, przyszły sezon zapowiada się więc jeszcze bardziej interesująco".

## SENTYMENT DO WŁOSKICH AUT

Rallycrossowe 500L nie jest pierwszym nietypowym Fiatem, z którym Mancin miał do czynienia. Wcześniej kierowcę z Bielska-Białej można było oglądać w rajdach terenowych za kierownicą Fiata 500 4x4, pieszczotliwie nazwanego Adela. Co prawda przygotowanie takiego samochodu nie było jego pomysłem, ale Andi szybko przywiązał się do Adeli i nadal się nią opiekuje. „Fiat 500 Adela (red. można go było oglądać podczas ubiegłorocznego Dnia Rodzinnego) nie jest moim samochodem. Po prostu jego właściciel zaproponował mi na zmianę start za jego kierownicą w 24-godzinnym rajdzie offroadowym. Bardzo mnie to zaciekawiło. Jechałem na pierwszej zmianie przez 3 godziny, z całkiem niezłym wynikiem. Później „zabrałem" Adelę na Rajd Baja Poland,

jednak nie poradziła sobie z tak trudnym terenem. Mimo to lubię ten samochód, także kibice reagują na niego pozytywnie. Właściciel pojazdu sporo jeździ po świecie w sprawach biznesowych i poprosił mnie o sprawowanie nad nim opieki. Dlatego Adela stoi u mnie, a chciałbym ją wyposażyć w ten 400-konny silnik z Alfy Romeo. Zresztą, auto ma już za sobą kilka przeróbek, tak aby mogło być klasyfikowane w mistrzostwach polski" – tłumaczy Mancin.

Andi startował wcześniej samochodami innych marek, mimo to jego związki z Fiatem nie ograniczają się tylko do Adeli i nowego rallycrossowego projektu. Życie zawodowe rodziny Mancinów od zawsze było bowiem związane z włoską marką, nie może więc dziwić, że Andi kroczy śladami ojca i dziadka. „Moja współpraca z Fiatem zaczęła się 17 lat temu. Wcześniej dziadek pracował dla Fiata w Turynie, ojciec cały czas współpracuje z Włochami, więc to jest pewnego rodzaju tradycja. Kiedy przeprowadziliśmy się do Polski, ojciec nie przerwał kontaktów z firmą i cały czas wykonuje odlewy do modeli Fiata. Ja zaś zająłem się kontrolą jakości. Obecnie współpracujemy z Fiatem Powertrain w Serbii, gdzie m. in. testujemy silniki. Dlatego czuję sentyment do włoskich samochodów. Najlepiej wspominam Fiata Tipo Gran Turismo oraz Uno Turbo. Oba miałem w wieku około 20 lat. Były to czasy, kiedy zacząłem interesować się motoryzacją. Uno Turbo zresztą nawet teraz robi wrażenie. Bardzo podobało mi się również Ferrari F430 GT3, zwłaszcza gdy porówna się je z Porsche. Auto z Maranello było komfortowe, jak na wyścigówkę, a dodatkowo pewnie i spokojnie się prowadziło. Nawiązane od najmłodszych lat kontakty i związek z włoskim producentem sprawiły, że widząc seryjne 500L pomyślałem sobie, iż skoro Mini może jeździć w WRC, to Fiat też może mieć takie auto".

## ROMANS ZE SPORTAMI EKSTREMALNYMI

Poza motoryzacją Mancin mocno zaangażował się w Project 176 zrzeszający ludzi lubiących sporty ekstremalne. Prywatne nagrania popisów bardzo się spodobały i zagościły na antenie Extreme Sports Channel. Mancin nie tylko doglądał projektu, ale sam brał w nim także czynny udział, korzystając z dawnych doświadczeń z motocrossu czy jazdy na snowboardzie. Nagrano już drugą serię projektu, która czeka na emisję.

Czy jest jeszcze coś, czego Andi w swoim życiu nie robił? „Nie lubię latać, mam z tym problem, więc skoki spadochronowe z samolotu raczej nie wchodzą w grę. Chyba że pójdę z tym do psychologa – śmieje się Andi Mancin. – W 2009 roku byłem wicemistrzem Rally America, chciałbym więc zdobyć jeszcze jakiś tytuł w sportach samochodowych, w końcu latka lecą i czasu jest coraz mniej. I mam jeszcze jedno marzenie – chciałbym kiedyś zasiąść za kierownicą bolidu Formuły 1. Może jak 500L będzie wygrywać, poproszę kogoś z Turynu, żeby pozwoli mi wsiąść do Ferrari". ■

FIAT

BANK

# Kredyt miód malina

- Niska rata
- 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: zmienna stopa procentowa 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.fgacapital.pl**

# *Przeziębienie* leczy się przy sto

**Emanuela Chiappero**

*Wraz z jesienią zaczyna się sezon na przeziębienia. Czasami warto je leczyć w naturalny sposób, sięgając po herbatki i zupy na rozgrzanie. Skuteczne mogą się też okazać metody oparte na tradycyjnej medycynie chińskiej oraz aromaterapia.*

Gdy wokół nas krąży ponad 200 wirusów mogących wywołać przeziębienie lub grypę, przetrwanie jesieni i zimy bez kataru oraz kaszlu wydaje się niezwykle trudne. I pomyśleć, że aby uniknąć uciążliwych efektów zakażenia górnych dróg oddechowych, wystarczyłoby wzmocnić odporność, zażywając na przykład preparaty zawierające cynk. Prowadzone ostatnio w Indiach badania wykazały bowiem, że cząsteczki tego minerału wytwarzają wokół wirusa powłokę, która uniemożliwia mu wniknięcie do organizmu przez nabłonek w nosie, zapobiegając jednocześnie jego rozmnażaniu. Aby wykorzystać właściwości lecznicze cynku, konieczne jest jednak przeprowadzenie kolejnych badań, które pozwolą ustalić odpowiednią dawkę i skład leku zawierającego ten minerał oraz czas jego stosowania. Na razie z raportu dotyczącego testowania owych preparatów farmaceutycznych wynika, że cynk może skracać czas trwania objawów przeziębienia, zmniejszając o połowę okres wymagany na wyzdrowienie. Dobrze jest więc zapobiegać tej chorobie poprzez jedzenie wszelkich potraw zawierających ten minerał.

le

SHUTTERSTOCK

Bogatym jego źródłem są: wołowina i drób, ryby, owoce morza, a także orzechy, ziarna zbóż i rośliny strączkowe. Dietę warto dodatkowo wzbogacić o naturalne produkty zawierające cynk, jak kiełki pszenicy (można je kupić w supermarkecie lub samemu wyhodować i pod koniec gotowania dodać do zupy, sosu czy gulaszu) oraz syrop klonowy, który można stosować jako słodzik. W walce przeciwko zakażeniom dróg oddechowych najlepszym sprzymierzeńcem jest witamina C, która jest w stanie pomóc układowi odpornościowemu w zwalczaniu bakterii i wzmacnianiu układu odpornościowego. Jak wiadomo, można ją znaleźć we wszystkich owocach cytrusowych, od pomarańczy po grejpfrut czy mandarynkę, a także w natce pietruszki, papryce, brokułach itp.

Pomocne w walce z objawami przeziębienia i grypy mogą być również zioła, przyprawy czy nawet preparaty roślinne. Tak przynajmniej twierdzą specjaliści od tradycyjnej medycyny chińskiej, którzy polecają na przykład stosowanie olejku cynamonowego posiadającego właściwości antybakteryjne. Olejek można z powodzeniem dodawać do herbaty bądź przygotować z niego miksturę, rozcieńczając pięć – sześć jego kropli w szklance wrzątku. Tak przyrządzony napój najlepiej pić małymi łykami kilka razy w ciągu dnia.

FOTOLIA

## Ziołowe herbatki *na zimową porę*

Są gorące i często niezwykle aromatyczne. Posiadają dobroczynne właściwości, znane człowiekowi od zarania dziejów, które pomagają zwalczać wiele uciążliwych chorób. Filiżanka naturalnej herbatki ziołowej sprzyja poza tym poprawie samopoczucia, dzięki czemu wprowadzi każdego w dobry nastrój. Może również zapewnić relaksację, uwolnić od niepokojących myśli, codziennego stresu i trosk, zwłaszcza gdy delektujemy się podczas picia tego napoju. Wtedy każdy łyk jest ukojeniem dla kogoś, kto czuje się źle i jest zdołowany. A gdy chłód daje się we znaki, gorąca filiżanka herbaty sprawi, że rozgrzejemy zarówno dłonie, jak i cały organizm. Dalej przedstawiamy kilka ciekawych receptur.

SHUTTERSTOCK

## NA CHŁODNE DNI

Na chłodne jesienne i zimowe wieczory najlepszym remedium będzie herbatka rozgrzewająca. Można ją przygotować na przykład z: 30 gramów korzenia jeżówki, 30 gramów kwiatów czarnego bzu, tyle samo kwiatów lipy i 10 gramów liści mięty pieprzowej. Wywar przygotować z 1 łyżki ziół zalanych 1 i ½ szklanki wody lub z 4 łyżek zalanych jednym litrem wody. Gotować zioła przez 15 minut. Pić cztery szklanki dziennie między posiłkami.

## NA PRZYGNĘBIENIE

Według psychologów już samo przygotowanie herbaty odpręża i redukuje stres. Gdy więc czujemy się zestresowani oraz zdołowani i chcemy wyciszyć emocje, warto zaaplikować sobie herbatkę np. z: 40 gramów liści lepiężnika, 30 gramów kwiatów głogu, 20 gramów liści melisy. Przygotować wywar z dwóch łyżek wymieszanych ziół zalanych ½ litra wrzącej wody. Pozostawić na 8-10 minut do naciągnięcia. Przecedzić i pić kilka razy dziennie.

## NA KASZEL

W okresie jesienno-zimowym kaszel jest jednym z najczęściej występujących schorzeń. Podrażnione gardło, a także towarzyszące stanowi zapalnemu górnych dróg oddechowych problemy z odksztuszaniem oraz obecność wydzieliny na ścianie gardła potrafią być poza tym bardzo dokuczliwe. Zanim jednak udamy się do apteki, warto wypróbować domowe sposoby na kaszel, np. syrop z cebuli, ząbek czosnku, herbatę z cytryną, miodem lub imbirem. Świetną alternatywą może okazać się także herbatka z: 30 gramów kwiatów ślazu, 20 gramów kwiatów fiołka, 30 gramów kwiatów dziewanny, 20 gramów kwiatów podbiału pospolitego i kilka płatków maku. Łyżkę wymieszanych ziół zalać 250 ml zimnej wody, zagotować i zaparzać przez 5-7 minut. Przecedzić, pić cztery razy dziennie.

## GDY ŁAMIE NAS W KOŚCIACH

Zwykle ból mięśni i stawów kojarzony jest z grypą i przeziębieniem. Jeśli jednak łamaniu w kościach towarzyszy sztywnienie stawów, może to świadczyć o tym, że dopadły nas problemy reumatyczne. Także wtedy, poza korzystaniem z maści z apteki, warto sięgnąć do naturalnych sposobów leczenia, np. okładów z gorczycy, chrzanu bądź aloesu. Ulgę przyniosą również różnego rodzaju napary, jak choćby proponowana herbatka z: 40 gramów „czarciego pazura", 20 gramów kwiatów lipy, 10 gramów liści jesionu. Wsypać jedną łyżkę takiej mieszanki do 250 ml wody i zaparzać przez pięć minut. Odcedzić i pić w ciągu dnia.

# Ciepłe zupy *na spokój ducha*

Gdy za oknem spada temperatura, spożywanie ciepłych i gotowanych posiłków to podstawa, ponieważ w tym czasie zużywamy więcej energii na ogrzanie organizmu. Gdy do zupy dodamy także warzywa, w tym także czosnek i cebulę, dodatkowo wzmocnimy nasz układ odpornościowy, który będzie miał siłę do walki z przeziębieniem i grypą. Ale z tego typu posiłku korzysta nie tylko ciało: talerz gorącej zupy pobudzi emocje, które rozgrzewają nie tylko podniebienie. W takich chwilach na myśl przychodzą bowiem pozytywne

wspomnienia, w których zupa kojarzona jest najczęściej z kuchnią domową oraz z produktami pochodzącymi z przydomowego ogródka. Wykorzystując tę przyswajalność składników i smaków, tradycyjna medycyna chińska opracowała przepisy, które stymulują aktywność nerek, wątroby, jelita cienkiego i grubego, pęcherza oraz śledziony.

FOTOLIA

## NA DRESZCZE

**Zupa z ryżu i selera.** Rozgrzewa, oczyszcza wątrobę i poprawia metabolizm tłuszczów. Przygotowanie jej polega na gotowaniu przez 50 minut w dużej ilości wody 250 gramów pokrojonego selera i garści ryżu naturalnego. Na koniec należy dodać soli morskiej. wymieszać i podawać.

## BY DODAĆ SOBIE ENERGII

**Zupa z jęczmienia i grzybów.** Wzmacnia organizm, poprawia trawienie, obniża poziom cholesterolu. Gotować przez 20 minut we wrzącej osolonej wodzie 250 gramów pokrojonych w plastry pieczarek z dodatkiem filiżanki kaszy jęczmiennej. Przyprawić łyżeczką oliwy do smaku, dwoma łyżkami jogurtu w celu lepszego połączenia składników i szczyptą pieprzu dla zintensyfikowania smaku. Gotować zupę, dopóki kasza nie będzie miękka.

## BY LEPIEJ ODDYCHAĆ

**Krem z ryżu i cebuli.** Oczyszcza organizm i pomaga zapobiegać przeziębieniu, grypie oraz kaszlowi, jest moczopędna. 250 gramów białej cebuli

FOTOLIA

gotować przez 30 minut w osolonej wodzie. Dodać szklankę ryżu naturalnego i gotować przez kolejne 20 minut, dopóki ryż nie przybierze prawie konsystencji kremu. Zmiksować blenderem, do smaku dodać łyżeczkę oliwy oraz trochę tartego sera Gruyère.

## „ROZCIEŃCZANIE" GRYPY PŁYNAMI

Gdy przeziębienie złapało nas już na dobre, dopóki nie spadnie gorączka, najlepiej ograniczyć spożywanie pokarmów stałych, a w znacznym stopniu zwiększyć picie dużej ilości płynów (między innymi po to, by jak najszybciej pozbyć się toksyn). Jeśli więc infekcja jest poważna, najlepsza jest dieta oparta na płynach, która polega na spożywaniu wody, soków owocowych, koktajli warzywno-owocowych i zup warzywnych. Gdy gorączka ustanie, można spokojnie powrócić do normalnego odżywiania, chociaż w okresie rekonwalescencji przez pierwsze 2-3 dni najlepiej jeść pokarmy lekkostrawne: ryż, ziemniaki i gotowaną marchew, puree z warzyw z niewielką ilością przypraw. Poniżej jedna z wielu propozycji lekkostrawnego menu.

**Śniadanie:** 1 szklanka soku z pomarańczy i cytryny.

**Obiad:** zupa z płatków owsianych (płatki działają przeciwzapalnie i wzmacniająco, dodają energii), którą przygotowuje się poprzez gotowanie 1 kg płatków owsianych w 2 litrach wody, dopóki ilość płynu nie zmniejszy się o połowę. Zupę można przecedzić i podawać w filiżance bądź kubku lub zblendować. Dodać miodu.

**Kolacja:** zupa oczyszczająca. Ugotować 2 marchewki, 2 łodygi selera naciowego, 1 ząbek czosnku, 1 mały por, 1 cukinię, 1 pęczek pietruszki i kilka liści sałaty rzymskiej lub lodowej w 1 i ½ litrze wody. Po ugotowaniu dodać kilka kropli sosu sojowego – zrezygnować z dodatku soli, a nawet oliwy. Zupę można przecedzić i pić jako herbatkę, bądź zblendować na krem.

FOTOLIA

SHUTTERSTOCK

# Zapachy, *które leczą*

Również aromaterapia zwalcza objawy chorób sezonowych (i nie tylko), poprzez wykorzystanie olejków eterycznych. Wybór danego olejku zależy od jego jakości. By uzyskać pozytywne efekty, najważniejsza jest czystość produktu i jego składników. Olejki, które nie są odpowiednio przetworzone lub do których dodano niewłaściwe składniki, nie mogą być skuteczne. Istnieje wręcz ryzyko, że mogą być szkodliwe. Lepiej uważać więc na produkty, które niewiele kosztują lub sprzedawane są na straganach albo w niewyspecjalizowanych sklepach. Warto chyba jednak w tej sytuacji zakupić olejki w sklepach zielarskich, sklepach ze zdrową żywnością lub w aptekach.

## DLA KAŻDEGO INNY OLEJEK

**Zmęczenie:** cynamon, mięta, gałka muszkatołowa, grejpfrut lub rozmaryn.

**Lęk, niepokój:** bergamotka, cedr, lawenda i melisa.

**Zapalenie oskrzeli:** jodła, bazylia, kamfora, eukaliptus lub sosna.

**Bezsenność:** pomarańcza, cedr, rumianek rzymski, olejek neroli lub lawendy w dyfuzorze. Do naparu można dodać pomarańczę (trzy krople) oraz miód.

**Choroba lokomocyjna lub morska:** mięta, pachnący bodziszek lub lawenda. Rozprowadzić dwie lub trzy krople na chusteczkę i wdychać.

**Przeziębienie:** cynamon, czarny pieprz, sosna, tymianek, cytryna, eukaliptus. Większość z tych olejków można wlać do dyfuzora lub łączyć z miodem dodawanym do naparu.

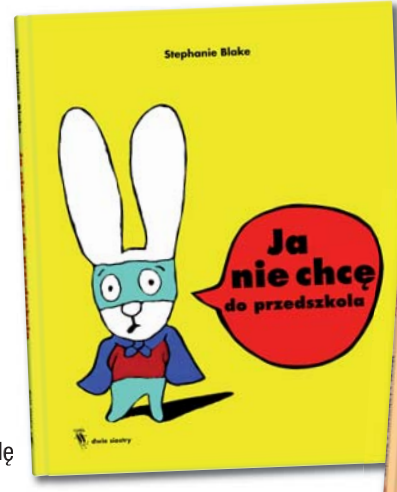
**Ostrzeżenie:** kobiety w ciąży powinny unikać tymianku. ■

Joanna Lasek

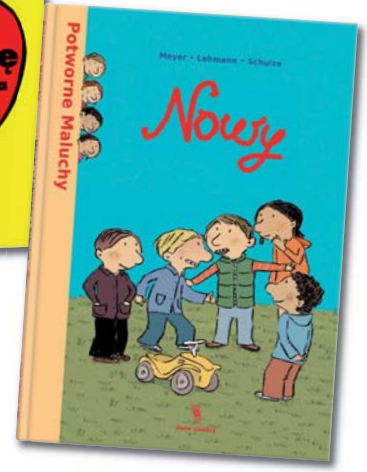
# Lektury
## *na jesienne chłody*

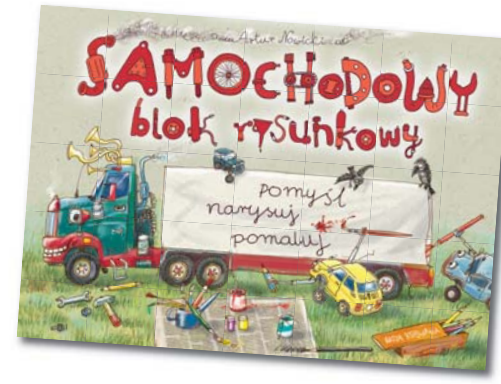
**„Fistaszki zebrane 1971-1972”**
Aż ciężko uwierzyć, że „Fistaszki” są już tak leciwe – przeglądając ten uroczy komiks, ma się wrażenie, że czas stanął w miejscu. Bohaterowie są całkiem współcześni – gadające psy nadal mają problemy egzystencjalne, a dzieciaki zastanawiają się nad sensem życia i jego hierarchią. Przekładu dokonał Michał Rusinek, natomiast wstęp napisał Wojciech Mann. W tym tomie Snoopy porzuca rolę asa lotnictwa z czasów wojny, Sally przeżywa szkolne udręki, Miętowa Patty, Snoopy i Charlie jadą na letni obóz, a ptaszek Woodstock pragnie zostać orłem (co może być naprawdę zabawne). Świetna i optymistyczna lektura dla dzieciaków i dorosłych.
**Charles M. Schulz: *Fistaszki zebrane 1971-1972.* Wydawnictwo Nasza Księgarnia. Warszawa 2014.**

**„Ja nie chcę do przedszkola”**
Jesienny temat na czasie, czyli udręka rodziców zaprowadzających dzieciaki do przedszkola – jak zachęcić dziecko, aby bez protestów pozostało w przedszkolu? Henio – mały bohater książki na szczęście przekonuje się, że nie jest tam tak strasznie. Stephanie Blake wykazuje się znajomością psychiki dziecka, ilustracje są proste, kolorowe i urocze. Mały króliczek Henio ma lęki jak każde dziecko, boi się nowej sytuacji, ale okazuje się, iż przedszkole nie jest tak przerażające, jak mu się wydawało, przeciwnie, może być całkiem fajnym i bezpiecznym miejscem.
**Stephanie Blake: *Ja nie chcę do przedszkola.* Wydawnictwo Dwie Siostry. Warszawa 2014.**



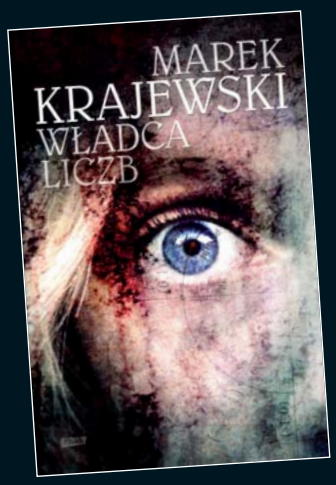

**„Nowy”**
Pozostając w temacie przedszkola, Dwie siostry właśnie wydały pierwszą z całej serii książeczek o przedszkolnej grupie maluchów. Hałasują, rozrabiają, awanturują się, a zarazem przyjaźnią się. Antek, Sylwia, Ryś i ich koledzy kombinują jak mogą… Świetnym pomysłem jest przedstawienie sytuacji „z życia wziętych”, dzieciaki przeżywają i zachowują się jak osoby z krwi i kości. „Nowy”, jak wskazuje tytuł, opowiada o pojawieniu się w przedszkolu nowego chłopczyka, który stara się jak najlepiej odnaleźć w grupie. Ryś nie jest zbyt grzeczny dla przybysza, ten jednak doskonale sobie radzi z agresorem…
**Meyer, Lehmann, Schulze: *Nowy.* Wydawnictwo Dwie Siostry. Warszawa 2014.**




**„Samochodowy blok rysunkowy”**
Blok rysunkowy, kolorowanka oraz zestaw łamigłówek i zadań logicznych w jednym. Ładne ilustracje, ciekawe rebusy z pewnością zainteresują brzdąca i zmuszą go do myślenia. Nauka przez zabawę to najlepsza forma przyswajania wiedzy, maluchy nauczą się więc, jak wygląda koparka, co kryje zakopane w piasku. Bloki rysunkowe z serii „Opowiem ci, mamo” to doskonały pomysł na prezent dla przedszkolaka, zadania są dobrze przemyślane i wykonane. Na odwrocie każdej strony znajduje się dużo miejsca na „radosną twórczość” dziecka.
**Artur Nowicki: *Samochodowy blok rysunkowy.* Wydawnictwo Nasza Księgarnia. Warszawa 2014.**

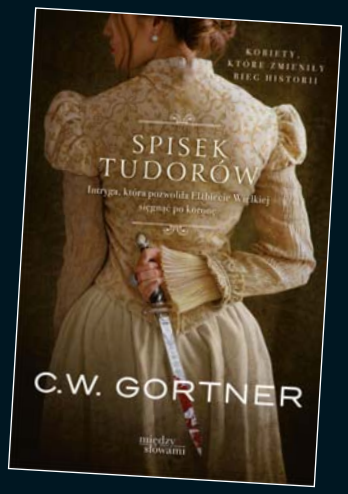
## Zagadka kryminalna
*w stylu retro*




Kolejna, długo wyczekiwana powieść z niepokornym Edwardem Popielskim w roli głównej. Popielski jest w niej zażywnym starszym panem po siedemdziesiątce i pracuje w kancelarii adwokackiej jako prywatny detektyw. Akcja, tradycyjnie, toczy się we Wrocławiu. Bohater prowadzi śledztwo w sprawie tajemniczych samobójstw, co prowadzi go w świat zupełnie dlań niezrozumiały – świat matematyki, liczb, mistyki i zbrodni. Marek Krajewski jest, jak zawsze, w świetniej formie. Wrocław tym razem przedstawiony jest jako przedsionek Piekła, gdzie trzeba grać według reguł wyznaczonych przez tajemniczego Władcę Liczb.

**Marek Krajewski: *Władca Liczb.* Znak. Kraków 2014.**

## Opowieść o bezwzględnej
*walce dwóch sióstr o tron*




Fascynujący historyczny thriller, w którym przedstawione zostały kulisy władzy Krwawej Marii Tudor – jej siostra Elżbieta była przez przeciwników Marii wysuwana jako kandydatka do tronu, „Spisek Tudorów" opisuje epizod zaginięcia listów Elżbiety, co mogło się skończyć skazaniem księżniczki na śmierć. Maria – znienawidzona przez poddanych za próbę sojuszu z Hiszpanią, a tym samym narzucenie społeczeństwu katolicyzmu, czeka tylko na jeden fałszywy krok Elżbiety… Czas działał na niekorzyść Elżbiety, ale, jak pokazała historia, cierpliwość się opłaciła…

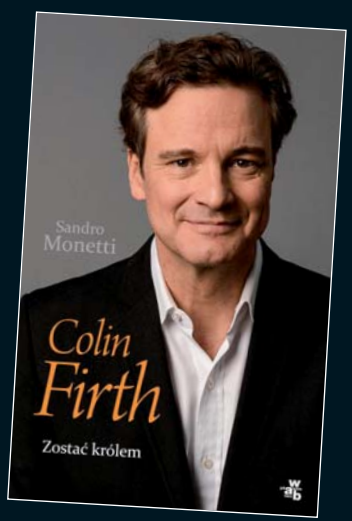
**C.W. Gortner: *Spisek Tudorów.* Znak. Kraków 2014.**

## Nieznane oblicze
*carycy Katarzyny Wielkiej*

Ewa Stachniak pokazuje czytelnikowi nieznane oblicze najsłynniejszej rosyjskiej monarchini. Kontrowersyjna postać była jednak kobietą z krwi i kości, miała swoje rozterki i namiętności, miała nawet odruchy serca, o czym starano się zapomnieć. Jako młoda dziewczyna przybyła na dwór carski, aby poślubić Piotra III, małżeństwo okazało się katastrofą, lecz sama Katarzyna po latach nauczyła się grać według dworskich reguł – sama snuła intrygi i prowadziła twardą politykę zagraniczną. Nigdy nie dowiemy się, czy była szczęśliwa i spełniona, niemniej jednak warto bliżej poznać tę fascynującą kobietę.

**Ewa Stachniak: *Cesarzowa nocy. Historia Katarzyny Wielkiej.* Znak. Kraków 2014.**

## Obszerna biografia jednego
*z najlepszych brytyjskich aktorów*




Colin Firth to jeden z najbardziej znanych brytyjskich aktorów. Drogę do prawdziwej międzynarodowej kariery otworzył mu uroczy film o królu Jerzym – „Zostać królem", za którą to rolę otrzymał Oscara. Wcześniej zdążył stać się bożyszczem kobiet dzięki roli w ekranizacji „Dumy i uprzedzenia" – serial BBC do dziś ma fanów (głównie płci żeńskiej) na całym świecie. Również rola Darcy'ego (i jego sweter w renifery) w „Pamiętnikach Bridget Jones" na długo zostanie zapamiętana przez widzów. Sandro Moretti subtelnie i bez plotkarstwa przeprowadza czytelnika przez meandry życia osobistego i zawodowego Colina Firtha.

**Sandro Monetti. *Colin Firth. Zostać królem.* Wydawnictwo WAB. Warszawa 2014.**

**Agnieszka Kudłacik, Romagna Mia**
**zdjęcia Satiz Poland**

# Dania *z grzybami*

**Jesień to czas grzybobrania. Wprawdzie obecnie grzyby, zwłaszcza leśne, są dostępne cały rok, ale nic nie zastąpi przyjemności samodzielnego ich zbierania. Do tego dochodzi oczywiście zadowolenie z możliwości przebywania na łonie natury. Wiem, że brzmi to banalnie, ale tak po prostu jest. Grzyby są naturalnie obecne również w kuchni włoskiej. I to nie tylko, jakby się wydawało, wyłącznie na północy kraju. Dania wykorzystujące owe dary lasu pojawiają się także na południu, gdzie bardzo często łączone z owocami morza czy rybami. To tak zwane *piatti mare e monti*, czyli dania łączące morze i góry. Proponuje zatem kilka przepisów, które mam nadzieję spodobają się Państwu i sprawią, że wybiorą się Państwo po grzyby do lasu, a nie tylko do supermaketu...**
**A więc do dzieła! Wszystkie porcje są na 4 osoby.**

**SCALOPPINE DI VITELLO CON FUNGHI TRIFOLATI MISTI E POLENTA FRITTA**
(skalopki z cielęciny w sosie z duszonych mieszanych grzybów ze smażoną polentą)
*Składniki:*
*ugotowana wg przepisu podanego na opakowaniu polenta, czyli mąka kukurydziana lub ewentualnie kaszka kukurydziana,*
*8 plastrów cielęciny lub schabu,*
*ok. pół kg mieszanych grzybów: borowików, kozaków, podgrzybków, kurek i małych pieczarek,*
*ząbek czosnku, pół cebuli, 200 ml śmietanki, białe wino,*
*mąka, bułka tarta, jajka do opanierowania polenty,*
*sól, pieprz, zielona pietruszka, olej do smażenia.*
Przygotowujemy grzyby: czyścimy i kroimy na kawałki w zależności od preferencji. Ja osobiście wolę, kiedy nie są za małe, natomiast pieczarki zostawiamy w całości. Rozgrzewamy oliwę z odrobiną masła, podsmażamy pokrojoną cebulę i rozgnieciony ząbek czosnku. Wkładamy grzyby, podlewamy winem i dusimy 10-15 minut do miękkości, soląc i pieprząc do smaku. Jednocześnie na maśle obsmażamy plastry mięsa obtoczone wcześniej w mące, solimy. Po chwili, kiedy mięso jest gotowe, dodajemy do grzybów i podlewamy śmietanką. Gdy zacznie się gotować posypujemy zieloną pietruszką. Wcześniej polentę kroimy w kostkę, panierujemy jak kotlety schabowe i smażymy. Polentę podajemy zamiast ziemniaków. Jako przystawkę możemy zaserwować również puree z ziemniaków lub czerwone zasmażane buraczki.

**↘ TAGLIATELLE PAGLIA E FIENO CON RAGÙ DI SPECK E FINFERLI**
(DWUKOLOROWE TAGLIATELLE, TZW. *SŁOMA I SIANO* W DOSŁOWNYM TŁUMACZENIU, Z *RAGÙ* ZE *SPECKIEM* I KURKAMI)
Jest to, wbrew pozorom, bardzo proste i szybkie do przygotowania danie. Oczywiście możemy kupić gotowe tagliatelle, ale, jak wielokrotnie podkreślałam, domowy makaron bije na głowę kupny. Poświęćmy więc trochę czasu na przygotowanie własnej pasty. Możemy przygotować go więcej i po prostu zamrozić.

**MAKARON ŻÓŁTY:**
*2 jajka, 200 g mąki typ 650, sól.*
Zagniatamy makaron pamiętając, że nie dodajemy wody i odstawiamy na przynajmniej 30 min. do lodówki. Rozwałkowujemy i kroimy na *tagliatelle*.

**MAKARON ZIELONY:**
*1 duże jajko, garść ugotowanego i zmiksowanego, dobrze odciśniętego szpinaku – używam szpinaku mrożonego, który tylko rozmrażam i odciskam, 200 g mąki typ 650, sól.*
Przygotowanie zielonego makaronu wymaga więcej czasu, ponieważ szpinak chłonie sporo mąki. Dlatego wykorzystujemy tylko jedno jajo. Makaron należy szybko zarobić, a jeśli ciasto będzie rzadkie dodajemy mąkę, następnie postępujemy jak w przypadku żółtego makaronu.
Teraz przygotowujemy *ragù*, czyli sos.
*Składniki:*
*pół cebuli,*
*1 ząbek czosnku,*
*300-400 g kurek,*
*20 g masła,*
*3 łyżki oliwy,*
*pół szklanki białego, wytrawnego wina,*
*80-100 g specku, czyli rodzaj podwędzanej surowej szynki, którą można dostać we włoskich delikatesach,*
*200 ml śmietanki,*
*sól, pieprz, zielona pietruszka do posypania.*
Drobno pokrojoną cebulkę dusimy kilka minut na maśle razem z rozgniecionym ząbkiem czosnku, w razie potrzeby dodając odrobinę wody. Wkładamy wyczyszczone kurki (ja nie kroję ich zbyt drobno) i podlewamy białym winem. Dusimy około 15 minut, aż wyparuje wino. *Speck* kroimy w kostkę, połowę miksujemy i dodajemy do kurek. Pozostały speck przesmażamy na oliwie przez chwilę i również dodajemy do sosu. W międzyczasie gotujemy *tagliatelle* pamiętając, że tzw. *pasta fresca* nie wymaga długiego gotowania. Po wypłynięciu makaronu wystarczą 2-3 minuty. Makaron dodajemy do sosu i mieszamy, doprawiając do smaku przyprawami. W razie potrzeby podlewamy odrobiną wody z makaronu i posypujemy natką pietruszki. Gotowe!

**Możliwości wykorzystania grzybów są oczywiście nieograniczone. Bardzo często łączy się je np. z krewetkami lub innymi owocami morza i serwuje z makaronem *tagliolini*. Mam nadzieję, że podane przeze mnie przepisy będą dla Państwa inspiracją. Proszę jednak nie bać się eksperymentować w kuchni i próbować tworzyć własne receptury. *BUON APPETITO!!!***

# CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

## Oferta dotyczy samochodów z roku produkcji 2014

## Nowa Panda

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.2 EASY | 33.320 | 1242 | 69 | 164 | 5,2 | 4/5 |
| 1.2 EASY + PACK | 37.570 | 1242 | 69 | 164 | 5,2 | 4/5 |
| 1.3 Multijet 16v EASY + PACK | 46.920 | 1248 | 75 | 168 | 3,9 | 4/5 |
| 1.2 LOUNGE | 37.570 | 1242 | 69 | 164 | 5,2 | 4/5 |
| 0.9 TwinAir S&S LOUNGE | 44.370 | 875 | 85 | 177 | 4,2 | 4/5 |
| 1.3 Multijet 16v 4x4 S&S DPF | 57.120 | 1248 | 75 | 159 | 4,7 | 4/5 |

## 500 seria 3▪

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.2 LOUNGE | 45.560 | 1242 | 69 | 160 | 5,1 | 4 |
| 1.2 LOUNGE + TFT | 46.410 | 1242 | 69 | 160 | 5,1 | 4 |
| 0.9 SGE S&S LOUNGE | 50.660 | 875 | 85 | 173 | 4,1 | 4 |
| 0.9 SGE S&S LOUNGE + TFT | 51.510 | 875 | 85 | 173 | 4,1 | 4 |
| 0.9 SGE S&S LOUNGE | 52.360 | 875 | 105 | 188 | 4,2 | 4 |
| 0.9 SGE S&S LOUNGE + TFT | 53.210 | 875 | 105 | 188 | 4,2 | 4 |
| 1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE | 56.610 | 1248 | 75 | 180 | 3,7 | 4 |
| 1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE + TFT | 57.460 | 1248 | 75 | 180 | 3,7 | 4 |
| 1.2 SPORT | 46.410 | 1242 | 69 | 160 | 5,1 | 4 |
| 0.9 SGE S&S SPORT | 51.510 | 875 | 85 | 173 | 4,1 | 4 |
| 0.9 SGE S&S SPORT | 53.210 | 875 | 105 | 188 | 4,2 | 4 |
| 1.2 CULT | 52.360 | 1242 | 69 | 160 | 5,1 | 4 |
| 0.9 SGE S&S CULT | 59.160 | 875 | 105 | 188 | 4,2 | 4 |

▪ – Zobacz ofertę specjalną

## 500L Living

WYMIARY (cm) 435/178/145 | BAGAŻNIK 168/638 L

| RABAT 15% | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.6 Multijet II 16v POP STAR | 69.105 | 1598 | 105 | 181 | 4,5 | 5/7 |
| 1.6 Multijet II 16v POP STAR | 70.805 | 1598 | 120 | 189 | 4,8 | 5/7 |
| 0.9 8v TwinAir LOUNGE | 64.855 | 858 | 105 | 180 | 4,8 | 5/7 |
| 1.6 Multijet II 16v LOUNGE | 75.055 | 1598 | 105 | 181 | 4,5 | 5/7 |
| 1.6 Multijet II 16v LOUNGE | 76.755 | 1598 | 120 | 189 | 4,8 | 5/7 |

## 500L seria 1

WYMIARY (cm) 415/178/167 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

| RABAT 15% | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4 16v POP STAR | 53.550 | 1368 | 95 | 178 | 6,2 | 5 |
| 1.4 16v T-JET POP STAR | 60.350 | 1368 | 120 | 189 | 6,9 | 5 |
| 0.9 8v TwinAir POP STAR | 56.950 | 875 | 105 | 180 | 4,8 | 5 |
| 1.3 Multijet II 16v POP STAR | 62.050 | 1248 | 85 | 165 | 4,2 | 5 |
| 1.3 Multijet II 16v POP STAR DUALOGIC | 65.450 | 1248 | 85 | 164 | 4,0 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v POP STAR | 67.150 | 1598 | 105 | 181 | 4,5 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v POP STAR | 68.850 | 1598 | 120 | 189 | 4,5 | 5 |
| 1.4 16v LOUNGE | 59.500 | 1368 | 95 | 178 | 6,2 | 5 |
| 1.4 16v T-JET LOUNGE | 66.300 | 1368 | 120 | 189 | 6,9 | 5 |
| 0.9 8v TwinAir LOUNGE | 62.900 | 875 | 105 | 180 | 4,8 | 5 |
| 1.3 Multijet II 16v LOUNGE | 68.000 | 1248 | 85 | 165 | 4,2 | 5 |
| 1.3 Multijet II 16v LOUNGE DUALOGIC | 71.400 | 1248 | 85 | 164 | 4,0 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v LOUNGE | 73.100 | 1598 | 105 | 181 | 4,5 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v LOUNGE | 74.800 | 1598 | 120 | 189 | 4,5 | 5 |

## 500L Trekking seria 1

WYMIARY (cm) 427/180/167 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

| RABAT 15% | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4 16v LIGHT | 56.950 | 1368 | 95 | 165 | 6,4 | 5 |
| 1.4 16v | 60.350 | 1368 | 95 | 165 | 6,4 | 5 |
| 1.4 16v T-JET | 67.150 | 1368 | 120 | 183 | 7,0 | 5 |
| 0.9 8v TwinAir | 63.750 | 875 | 105 | 173 | 5,1 | 5 |
| 1.3 Multijet II 16v | 68.850 | 1248 | 85 | 160 | 4,3 | 5 |
| 1.3 Multijet II 16v DUALOGIC | 72.250 | 1248 | 85 | 158 | 4,2 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v | 73.950 | 1598 | 105 | 175 | 4,7 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v | 75.650 | 1598 | 120 | 183 | 4,8 | 5 |
| 1.4 16v T-JET BEATS | 72.250 | 1368 | 120 | 183 | 7,0 | 5 |
| 1.6 Multijet II 16v BEATS | 80.750 | 1598 | 120 | 183 | 4,8 | 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.

W sprzedaży wciąż znajdują się samochody z rocznika 2013

## Punto

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.2 EASY 5D | 36.295 | 1242 | 69 | 156 | 5,4 | 5 |
| 1.2 EASY + PACK 5D | 39.440 | 1242 | 69 | 156 | 5,4 | 5 |
| 1.4 EASY 5D | 37.995 | 1368 | 77 | 165 | 5,7 | 5 |
| 1.4 EASY + PACK 5D | 41.140 | 1368 | 77 | 165 | 5,7 | 5 |
| 1.3 Multijet 16v EASY 5D | 45.220 | 1248 | 75 | 165 | 4,2 | 5 |
| 1.3 Multijet 16v EASY + PACK 5D | 48.365 | 1248 | 75 | 165 | 4,2 | 5 |

## Bravo

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.6 Multijet 16v EASY | 61.192 | 1598 | 105 | 187 | 4,3 | 5 |
| 1.6 Multijet 16v EASY | 62.042 | 1598 | 120 | 194 | 4,5 | 5 |

## Qubo

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4 ACTIVE | 41.650 | 1368 | 77 | 155 | 6,9 | 5 |
| 1.4 DYNAMIC | 46.750 | 1368 | 77 | 155 | 6,9 | 5 |
| 1.3 Multijet 16v DYNAMIC | 55.250 | 1248 | 75 | 155 | 4,5 | 5 |

## Doblò

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4 16v ACTIVE | 51.425 | 1368 | 95 | 164 | 7,2 | 5 |
| 1.4 16v DYNAMIC | 54.825 | 1368 | 95 | 164 | 7,2 | 5 |
| 1.4 T-JET 16v DYNAMIC | 59.925 | 1368 | 120 | 172 | 7,4 | 5 |
| 1.6 Multijet 16v DYNAMIC | 65.875 | 1598 | 105 | 164 | 5,2 | 5 |
| 1.6 Multijet 16v DYNAMIC | 64.218 | 1598 | 90 | 158 | 5,2 | 5 |
| 1.4 T-JET 16v EMOTION | 64.175 | 1368 | 120 | 172 | 7,4 | 5 |
| 1.6 Multijet 16v EMOTION | 69.318 | 1598 | 105 | 164 | 5,2 | 5 |
| 2.0 Multijet 16v EMOTION | 74.375 | 1956 | 135 | 179 | 5,7 | 5 |

## Sedici

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.6 16v DYNAMIC 4x4 | 54.613 | 1586 | 120 | 175 | 6,5 | 5 |
| 1.6 16v EMOTION 4x2 | 53.763 | 1586 | 120 | 185 | 6,2 | 5 |
| 1.6 16v EMOTION 4x4 | 61.413 | 1586 | 120 | 175 | 6,5 | 5 |

## Freemont

WYMIARY (cm) 489/188/169 | BAGAŻNIK 540 LITRÓW

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.0 Multijet II 16v 4x2 URBAN | 105.825 | 1956 | 170 | 195 | 6,4 | 5/7 |
| 2.0 Multijet II 16v 4x4 AUT URBAN | 116.025 | 1956 | 170 | 184 | 7,3 | 5/7 |
| 3.6 V6 24v 4x4 AUT URBAN | 111.775 | 3605 | 280 | 206 | 11,3 | 5/7 |
| 2.0 Multijet II 16v 4x2 LOUNGE | 111.775 | 1956 | 170 | 195 | 6,4 | 5/7 |
| 3.6 V6 24v 4x4 AUT LOUNGE | 117.725 | 3605 | 280 | 206 | 11,3 | 5/7 |
| 2.0 Multijet II 16v 4x4 AUT LOUNGE | 121.975 | 1956 | 170 | 184 | 7,3 | 5/7 |
| 3.6 V6 24v 4x4 AUT BLACK CODE | 121.550 | 3605 | 280 | 206 | 11,3 | 5/7 |
| 2.0 Multijet II 16v 4x4 AUT BLACK CODE | 125.800 | 1956 | 170 | 184 | 7,3 | 5/7 |

* 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.

**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 i CNH Industrial 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 i CNH Industrial 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.**

# CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

## Oferta dotyczy samochodów z roku produkcji 2014

## Ypsilon ▪

WYMIARY (cm) 384/167/151 | BAGAŻNIK 248 LITRÓW

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.2 8v START&STOP MOMO EURO 6 | 42.084 | 1242 | 69 | 163 | 4,2 | 5 |
| 0.9 START&STOP MOMO EURO 6 | 46.334 | 875 | 85 | 176 | 4,2 | 5 |
| 1.2 8v START&STOP GOLD EURO 6 | 42.084 | 1242 | 69 | 163 | 5,1 | 5 |
| 0.9 START&STOP GOLD EURO 6 | 46.334 | 875 | 85 | 176 | 4,2 | 5 |
| 1.3 JTD START&STOP GOLD EURO 5+ | 51.434 | 1248 | 95 | 183 | 3,8 | 5 |
| 0.9 START&STOP MTA GOLD EURO 6 | 49.734 | 875 | 85 | 176 | 4,2 | 5 |
| 1.2 8v START&STOP PLATINUM EURO 6 | 47.184 | 1242 | 69 | 163 | 5,1 | 5 |

▪ – Zobacz ofertę specjalną

## Delta

WYMIARY (cm) 452/179/150 | BAGAŻNIK 380/465 L

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.6 Multijet 16v SILVER EURO 5+ | 75.387 | 1598 | 120 | 194 | 5,6 | 5 |
| 1.6 Multijet 16v GOLD EURO 5+ | 80.487 | 1598 | 120 | 194 | 5,6 | 5 |
| 1.6 Multijet 16v S BY MOMO EURO 5+ | 79.212 | 1598 | 120 | 194 | 5,6 | 5 |

## Thema

WYMIARY (cm) 506/190/150 | BAGAŻNIK 462 LITRY

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.6 AT8 AWD EXECUTIVE EURO 6 | 193.970 | 3604 | 286 | 240 | 9,8 | 5 |
| 3.0 AT5 EXECUTIVE EURO 5+ | 192.865 | 2987 | 239 | 230 | 7,2 | 5 |

## Voyager

WYMIARY (cm) 521/199/175 | BAGAŻNIK 934 LITRY

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.8 AT6 SILVER EURO 5+ | 144.415 | 2768 | 178 | 193 | 7,9 | 7 |
| 3.6 AT6 SILVER EURO 6 | 132.515 | 3604 | 283 | 209 | 10,8 | 7 |
| 2.8 AT6 GOLD EURO 5+ | 155.465 | 2768 | 178 | 193 | 7,9 | 7 |
| 3.6 AT6 GOLD EURO 6 | 143.565 | 3604 | 283 | 209 | 10,8 | 7 |
| S 2.8 AT6 EURO 5+ | 157.590 | 2768 | 178 | 193 | 7,9 | 7 |
| PLATINUM 2.8 AT6 EURO 5+ | 169.915 | 2768 | 178 | 193 | 7,9 | 7 |
| PLATINUM 3.6 AT6 EURO 6 | 158.015 | 3604 | 283 | 209 | 10,8 | 7 |

* 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.

IVECO

## Nowy Daily EURO5+ FURGON

| RABAT 13% | PLN | poj. | KM | skrzynia biegów | zawieszenie | rozstaw osi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 35S11 V | 100.000 | 2,3l | 106 | 6M-350 | MECC | 3000 |
| 35C11 V | 106.500 | 2,3l | 106 | 6M-350 | MECC | 3520 |
| 50C15 V | 124.500 | 3,0l | 146 | 6M-400 | MECC | 3520 |

**Oferta dostępna u dealerów Iveco. Ceny z rabatem dla pracowników Grupy Fiat i CNH Industrial zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży. Oferta nie łączy się z innymi promocjami.**

## Nowy Daily EURO5+ PODWOZIE

| RABAT 13% | PLN | poj. | KM | skrzynia biegów | zawieszenie | rozstaw osi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 35S11 | 91.100 | 2,3l | 106 | 6M-350 | MECC | 3450 |
| 35C11 | 97.600 | 2,3l | 106 | 6M-350 | MECC | 3450 |
| 50C15 | 115.000 | 3,0l | 146 | 6M-400 | MECC | 3450 |
| 60C15 | 120.300 | 3,0l | 146 | 6M-400 | MECC | 3450 |
| 65C15 | 122.900 | 3,0l | 146 | 6M-400 | MECC | 3450 |
| 70C15 | 130.400 | 3,0l | 146 | 6M-400 | MECC | 3750 |

W sprzedaży wciąż znajdują się samochody z rocznika 2013

## MiTo PY2014

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4 8v DISTINCTIVE EURO 5 | 53.465 | 1368 | 78 | 165 | 5,6 | 4/5 |
| 0.9 TwinAir DISTINCTIVE EURO 5 | 59.415 | 875 | 105 | 184 | 4,2 | 4/5 |
| 1.3 Multijet 16v DISTINCTIVE EURO 5+ | 63.665 | 1368 | 85 | 174 | 3,5 | 4/5 |

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
TCT - automatyczna skrzynia biegów Alfa TCT

## Giulietta PY2014

WYMIARY (cm) 435/180/147 | BAGAŻNIK 350 LITRÓW

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4 TB 16v DISTINCTIVE EURO 6 | 70.125 | 1368 | 120 | 195 | 6,4 | 5 |
| 1.4 TB MultiAir 16v DISTINCTIVE EURO 6 | 75.310 | 1368 | 170 | 218 | 5,7 | 5 |
| 1.4 TB MultiAir 16v DISTINCTIVE TCT EURO 6 | 82.280 | 1368 | 170 | 218 | 5,1 | 5 |
| 2.0 JTDM 16v DISTINCTIVE EURO 5+ | 83.980 | 1956 | 150 | 210 | 4,2 | 5 |
| 1.4 TB MultiAir 16v EXCLUSIVE EURO 6 | 79.645 | 1368 | 170 | 218 | 5,7 | 5 |
| 1.4 TB MultiAir 16v TCT EXCLUSIVE EURO 6 | 86.615 | 1368 | 170 | 218 | 5,1 | 5 |
| 2.0 JTDM 16v EXCLUSIVE EURO 5+ | 88.315 | 1956 | 150 | 210 | 4,2 | 5 |
| 2.0 JTDM 16v TCT EXCLUSIVE EURO 6 | 95.285 | 1368 | 175 | 220 | 4,4 | 5 |

# Jeep

## Wrangler Unlimited MY2014

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SPORT 2.8 CRD A5 | 134.640 | 2777 | 200 | 169 | 8,8 | 5 |
| SAHARA 2.8 CRD A5 | 147.305 | 2777 | 200 | 169 | 8,8 | 5 |
| RUBICON 2.8 CRD A5 | 159.885 | 2777 | 200 | 169 | 8,8 | 5 |

## Wrangler MY2014

WYMIARY (cm) 422/187/183 | BAGAŻNIK 142 LITRY

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RUBICON 2.8 CRD A5 | 146.285 | 2777 | 200 | 169 | 8,6 | 4 |

## Compass MY2014

WYMIARY (cm) 445/181/172 | BAGAŻNIK 328 LITRÓW

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SPORT 2.0L M5 4x2 | 73.865 | 1998 | 156 | 185 | 8,3 | 5 |
| NORTH 2.0L M5 4x2 | 78.115 | 1998 | 156 | 185 | 8,3 | 5 |

## Cherokee MY2014

WYMIARY (cm) 462/185/166 | BAGAŻNIK 412 LITRÓW

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Longitude 2.0 MJD M6 FWD | 118.915 | 1956 | 140 | 187 | 5,3 | 5 |
| Longitude 2.0 MJD M6 4X4 | 130.815 | 1956 | 140 | 189 | 5,6 | 5 |
| Longitude 2.0 MJD A9 4X4 | 144.415 | 1956 | 170 | 192 | 5,8 | 5 |
| Limited 2.0 MJD M6 4X4 | 150.365 | 1956 | 140 | 189 | 5,6 | 5 |
| Limited 2.0 MJD A9 4X4 | 163.965 | 1956 | 170 | 192 | 5,8 | 5 |
| Limited 2.0 MJD A9 4X4 | 169.915 | 1956 | 170 | 192 | 5,8 | 5 |
| Limited V6 3.2L Pentastar A9 4X4 | 169.915 | 3239 | 272 | 206 | 10 | 5 |
| Trailhawk V6 3.2L Pentastar A9 4X4 | 164.815 | 3239 | 272 | 180 | 10 | 5 |

## Grand Cherokee

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

| RABAT 15%* | PLN | poj. | KM | km/h | l/100km | miejsca |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LIMITED V6 3.0 CRD A8 DIESEL | 197.625 | 2987 | 250 | 202 | 7,5 | 5 |
| OVERLAND V6 3.0 CRD A8 DIESEL | 232.475 | 2987 | 250 | 202 | 7,5 | 5 |
| OVERLAND SUMMIT V6 3.0 CRD A8 DIESEL | 246.415 | 2987 | 250 | 202 | 7,5 | 5 |
| SRT8 V8 6.4 A8 BENZ. | 287.725 | 6424 | 468 | 255 | 14,1 | 5 |

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

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

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. Sempołowskiej 19**

***e-mail: redakcja@satiz.pl***

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

# **ŁAMY** DLA PRACOWNIKÓW

## **Rowerem** *do pracy*

Na parkingach przy naszym zakładzie jest coraz więcej rowerów, co świadczy o tym, że pracownicy pragną prowadzić zdrowy tryb życia. Rower musi być jednak wyposażony w to, co nakazuje kodeks drogowy. Dobrze, gdy rowerzyści mają jeszcze kask ochronny, okulary, taśmy odblaskowe czy kamizelkę.

Zdarza się niestety jednak, że nie posiadają ani jednego światła odblaskowego, a na dodatek ubrani są w kolory szare. Często wykazują także brak wyobraźni oraz znajomości podstawowych zasad ruchu drogowego. Można zaobserwować np. niebezpiecznie poruszających się rowerzystów, którzy narażają siebie i innych na niebezpieczeństwo. Dobrze, że istnieją też cykliści, którzy mają świadomość, jak poważne mogą być konsekwencje kolizji z samochodem i przekładają to na swoją ostrożność podczas jazdy.

**Krzysztof Chmielniak,**
**Fiat Powertain**
**Technologies**

## **Symulacja awarii** *środowiskowej*

Słyszymy syreny i widzimy samochód specjalistyczny Straży pożarnej, który jedzie na akcję. Tym razem jest upozorowany wyciek substancji chemicznej z pojemnika przy magazynie olejowym. Strażacy uruchamiają wszystkie procedury dotyczące zabezpieczenia miejsca, na którym doszło do zdarzenia, oraz uszczelniają wszystkie studzienki wód burzowych korkami, które są napełniane powietrzem. Następnie zbierają rozlaną substancję, a rozlewisko zostaje zneutralizowane przy pomocy środków, które po akcji zostaną przekazane do unieszkodliwiania. Ćwiczenia są nadzorowane przez specjalistów z ramienia Straży pożarnej, pracowników Fenice oraz pracowników magazynu i środowiska z FPTP. Ćwiczenia mają za zadanie sprawdzenie warunków i prawidłowości prowadzenia akcji ratowniczej oraz umiejętności reagowania w przypadku prawdziwej awarii środowiskowej.

**Magdalena Gołuch**
**Fiat Powertrain**

stan na 15 października 2014 r.

## Spółki koncernu Fiat Chrysler Automobiles

| | | |
|---|---|---|
| **1. Fiat Polska Sp. z o.o.** | ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa<br>Tel. (22) 6074350, Fax (22) 6074352<br>Prezes Zarządu: Alfredo Altavilla | reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce |
| **2. Fiat Auto Poland SA** | ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (33) 8132100, Fax (33) 8132036<br>Prezes Zarządu: Luigi Galante | produkcja samochodów osobowych |
| **3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.** | ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów<br>Tel. (33) 8538200, Fax (33) 8532964<br>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<br>Tel. (32) 2960111, Fax (32) 2960333<br>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<br>Tel. (33) 8132199, Fax (33) 8132955<br>Prezes Zarządu: Adriano Fontana | produkcja części samochodowych – zawieszenia |
| **6. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.** | Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice<br>Tel. (32) 6036107, Fax (32) 6036108 | handel częściami zamiennymi |
| **7. Plastic Components and Modules Poland SA** | ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec<br>Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839<br>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<br>Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839<br>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<br>Tel. (32) 2179404, Fax (32) 2179440<br>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<br>Tel. (33) 8132182, Fax (33) 8134108<br>Wiceprezes Zarządu: Luc Nauwynck | administracja księgowa, personalna i płace |
| **11. Fiat Group Purchasing Poland Sp. z o.o.** | ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (33) 8132549, Fax (33) 8126988<br>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<br>Tel. (33) 8135323, Fax (33) 8134113<br>Wiceprezes Zarządu: Luc Nauwynck | usługi celne |
| **13. Sirio Polska Sp. z o.o.** | ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (33) 8132485, Fax: (33) 813 5333<br>Prezes Zarządu: Filippo Ricciarelli | ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport |
| **14. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.** | ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (33) 8132452, Fax (33) 8132451<br>Prezes Zarządu: Angelo Sallustio | produkcja silników do samochodów |
| **15. Gestin Polska Sp. z o.o.** | ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała<br>Tel. (33) 8132660, Fax: (33) 813 5444<br>Prezes Zarządu: Jan Maślorz | zarządzanie i utrzymanie nieruchomości |

## Spółki joint venture

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

## Spółki koncernu CNH Industrial

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

Fiat z

EXPO MILANO 2015

# FIAT FREEMONT

## BLACK CODE

**7-MIEJSCOWY SUV**

**NAPĘD NA 4 KOŁA**

**TERAZ FIAT FREEMONT BLACK CODE W LEASINGU**

**JUŻ ZA 890 ZŁ NETTO MIESIĘCZNIE**

FIAT

po prostu (a)more

Leasing Freemont oferowany przez FGA Leasing Polska Sp. z o.o. dla modelu Fiat Freemont Black Code 2.0 16v 170 KM. Rata 890,03 zł netto dla warunków: cena samochodu 139 370 zł brutto, czynsz inicjalny 51 880 zł netto, liczba miesięcznych czynszów leasingowych 59, wykup 20%. Oferta skierowana do przedsiębiorców. Szczegóły w salonach Fiata. Fiat Freemont – zużycie paliwa w cyklu mieszanym 7,3 l/100 km, emisja $CO_2$: 194 g/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.