fiat wokół nas

fwn

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 11 • NUMER 69 • **SIERPIEŃ 2007**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Magneti Marelli DLA 500

GIGANTYCZNE INWESTYCJE W ZAKŁADZIE TYCHY

DON'T TRY THIS ON THE ROAD

FIAT SEDICI

FIAT
FreestyleTeam

www.fiatfreestyle.pl

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 11
numer 69
sierpień 2007

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Aldona Górna

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

Dyrektor Artystyczny
Irena Nycz-Imielska

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 033/813 27 61
kolonko@satiz.pl

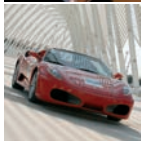
Opracowanie, łamanie i przygotowanie do druku
Satiz Poland, Bielsko-Biała

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
13 000 egz.

Oddano do druku:
3 sierpnia 2007 r.

GRUPA



4 Bardzo dobre wyniki Grupy Fiat za II kwartał
6 **O kluczach do sukcesu mówi S. Marchionne**
24 Magneti Marelli rośnie w siłę
30 Dostawcy: Ingest Facility Poland
34 Powrót spółki Abarth
38 **60 lat Ferrari**

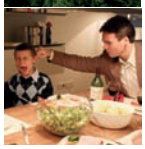
LUDZIE

47 **Michael Schumacher**
66 Fiat to my

PRODUKT

10 **Fiat Scudo Panorama**
14 Fiat Strada
16 Iveco Trakker
36 **Alfa Romeo 8c Competizione**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI



32 **Jak walczyć z efektem cieplarnianym?**
50 **Danie specjalne: Trudna rola rodzica**

CZAS WOLNY

42 **Kolonie letnie**
56 Nowości
58 **Kino i książki**
60 Osobliwości

18
Rozbudowa zakładu w Tychach

Kwartał rekordów

Wyniki Fiata są wręcz zaskakujące, w II kwartale tego roku były o wiele lepsze od przewidywanych przez analityków: zysk ze sprzedaży Grupy zwiększył się o 43,6% w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego.

W ostatnich trzech miesiącach obroty Grupy wzrosły o około 12%, osiągając rekordowy poziom 15,2 mld euro. Zysk ze sprzedaży zwiększył się w tym okresie o prawie 44%, do 946 mln euro, co jest także najlepszym wynikiem. Zysk netto (627 mln eur o) poprawił się o 90%. Zadłużenie spadło do 873 mln, a na koniec roku ulegnie dalszej obniżce do około 600 mln. Iveco i CNH, mogą poszczycić się najlepszymi r ezultatami handlowymi od początku swego istnienia na rynku. Wyniki te wskazują jednoznacznie, że zamknięty kwartał był r ekordowym w historii Grupy i że możliwe będzie osiągnięcie wszystkich założonych celów w roku 2007, na poziomie wyższym niż ten określony w listopadzie ubiegłego roku.

WZRASTAJĄ PRZYCHODY I ZYSKI

Do tych znaczących postępów przyczyniły się poszczególne sektory. P rzychody Iveco wzr osły o 25,2% (do 2,9 mld euro); CNH o 16,3% w dolarach i 8,5% w euro (do 3,3 mld euro), a w Fiat Group Automobiles o 12,1% (do 6,8 mld). Jednocześnie zysk ze sprzedaży wzrósł ponad dwukrotnie (193 mln eur o, 2,8% przychodów) w Fiat Group Automobiles; o 37,4% (224 mln euro, 7,8% przychodów) w Iveco; o 36,8% w dolarach i 27,5% w euro (348 mln euro, 10,6% przychodów) w CNH; i o 39% (146 mln eur o, 4,2% przychodów) w sektorze Komponentów i Systemów Produkcji.

SPRZEDAŻ I UDZIAŁY W GÓRĘ

Wyniki Grupy notują poprawę dzięki dobr ej koniunkturze handlowej. W II kwartale br. Fiat Group Automobiles sprzedał 578.700 samochodów (+12,2%), osiągając tym samym najwyższy poziom sprzedaży od r oku 2001. Jednocześnie znacząco zwiększył swą obecność zar ówno na rynku włoskim, uzyskując na nim 31,5-procentowy udział (wzrost o 0,9%), jak i europejskim, gdzie jego udziały sięgnęły 8,2% (+0,6%). Iveco z kolei sprzedało 56.600 pojazdów (+19,1%), bijąc swój dotychczasowy rekord. Rekordowy kwartał w zbycie ciągników rolniczych i kombajnów zbożowych odnotowało również CNH. Niezłe były także jego wyniki handlowe w sektorze maszyn budowlanych, zwłaszcza poza rynkiem północnoamerykańskim.

UZNANIE KRĘGÓW FINANSOWYCH

Doceniając szybkość, z jaką przeprowadzono trudny proces głębokich przemian Grupy, dwie liczące się agencje międzynar odowe podniosły w minionym kwartale rating dla długoterminowego zadłużenia Fiata.

Agencja Fitch podniosła go o dwa punkty, przywracając go – po raz pierwszy od 2003 r. – do poziomu „investment grade" (niski stopień ryzyka) ze stabilną perspektywą. Z kolei Standard&Poor's poprawiło swą ocenę z „BB" do „BB+".

W tym czasie Grupa k ontynuowała politykę zawierania strategicznych umów przemysłowych. W ostatnich miesiącach trzy sektory Grupy ratyfikowały poniższe porozumienia: Iveco (utworzy wraz z Samotlor – NN spółkę joint-venture produkującą Daily w Rosji), Fiat Powertrain Technologies (od 2009 r. będzie dostarczać 80 tysięcy silników wysokoprężnych do Mitsubishi Fuso, firmy należącej do Grupy Daimler Chrysler T ruck), a Magneti Marelli (utworzy wraz z Avtopribor spółkę joint-venture, która będzie pr ojektować i produkować w Rosji elektroniczne tablice wskaźników).

RACHUNEK EKONOMICZNY GRUPY FIAT

II kwartał		(w milionach euro)	I półrocze	
2007	Zmiana do 2006		**2007**	Zmiana do 2006
15.179	11,5%	Przychody netto	**28.855**	10,3%
946	287	Zysk ze sprzedaży	**1.541**	559
6,2%	4,8% w 2006	Marża ze sprzedaży	**5,3%**	3,8% w 2006
946	287	Zysk operacyjny	**1.541**	559
875	333	Zysk przed opodatkowaniem	**1.449**	675
627	297	Zysk netto	**1.003**	522

PLANY NA 2007 ROK POTWIERDZONE

Całkiem dobrze pr ezentują się także wyniki pierwszego półrocza: w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego obr oty Grupy wzr osły o 10,3%, do 28,9 mld euro, a zysk ze sprzedaży aż o 57%, do 1,5 mld euro (co stanowi 5,3% przychodów). W tym samym czasie zadłużenie przemysłowe netto zmniejszyło się o połowę, z 1,8 mld euro na koniec roku 2006 do obecnych 900 mln.

W podobnym kierunku zmierzają także poszczególne sektory, zwiększając zarówno swe przychody (Fiat Group Automobiles +11,2%, CNH +5,2%, Iveco +22,7%), jak i zysk ze sprzedaży: Fiat Group Automobiles +240 mln eur o, CNH +127 mln euro, Iveco +141 mln euro.

Wyniki są zatem całk owicie zbieżne z celami na rok 2007 i stanowią solidną podstawę dalszego podążania drogą rozwoju i wzrostu marż, wytyczoną planem przemysłowym na lata 2007-2010.

W związku z tym Fiat potwierdza, że spodziewa się realizacji wszystkich planów na rok 2007, i to na poziomie wyższym niż te deklar owane wcześniej. Oznacza to osiągnięcie: zysku ze sprzedaży Grupy na poziomie około 2,7 mld euro (marża ze sprzedaży w granicach 5%), zysku netto pomiędzy 1,6 a 1,8 mld euro i zysku z jednej akcji pomiędzy 1,25 a 1,40 euro. ■

UDANY DEBIUT

Lawina zamówień na 500

W pierwszych dniach czerwca zaczęto przyjmować zamówienia na Fiata 500, który zadebiutował na rynku europejskim 4 lipca (w Polsce dostępny będzie prawdopodobnie pod koniec roku). Dziś, po premierze modelu we Włoszech i we Francji, na listę oczekujących wpisało się już 57 tysięcy klientów, czyli innymi słowy znaczna część produkcji przewidziana w roku 2007 została już sprzedana. Nic dziwnego, że Grupa rozważa zwiększenie mocy wytwórczych w możliwie najkrótszym czasie.

Klucze do sukcesu: przedsiębiorczość i konkurencyjność

Na monitorach migają fragmenty najnowszych filmów reklamowych marek Grupy. Na ich tle Sergio Marchionne przypomina, że nowe metody komunikacji Fiata są najlepszym dowodem, jak głębokie zmiany zaszły w przedsiębiorstwie. Język reklamy jest świeży, bezpośredni, czasami ironiczny i, przede wszystkim, daleki od tradycyjnych schematów.

„Tak samo wygląda dzisiejszy Fiat – mówi Marchionne – to przedsiębiorstwo otwarte, pozbawione pompatyczności, przedsiębiorstwo, które nauczyło się podejmować ryzyko i sięgać szczytów".

Sukces wyrobów przełożył się na uzdrowienie przedsiębiorstwa, które od nowa zdefiniowało i wzmocniło swoją strukturę zarządzania, wyszczupliło organizację i odzyskało rentowność w każdym obszarze działalności. Dokonawszy pełnego zwrotu kursu, Grupa stanęła przed nową fazą: fazą wzrostu.

„Plan na lata 2007-2010 – kontynuuje Marchionne – jest dużo bardziej ambitny i wymagający niż sama restrukturyzacja, naznaczony bardzo rygorystycznymi celami handlowymi, ekonomicznymi i finansowymi. Dążymy do tego, by za cztery lata Grupa osiągnęła obroty w wysokości około 70 miliardów euro i wynik operacyjny zbliżony do pięciu miliardów – sto razy większy niż ten uzyskany w 2004 roku – a w kasie będziemy mieli ponad trzy miliardy euro. W roku 2010 Fiat Auto sprzeda na całym świecie 2 miliony 800 tysięcy samochodów, a jeśli

Sergio Marchionne, dyrektor pełnomocny Fiata, dokonuje przeglądu procesu uzdrawiania Fiata, dotykając jednocześnie zagadnień o bardziej ogólnym charakterze, takich jak kultura rynku i współzawodnictwo, ocena indywidualnych zasług oraz społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa. W ten sposób powstaje prawdziwy „manifest" na temat roli przemysłu w społeczeństwie i konieczności wychodzenia naprzeciw ludzkim potrzebom.

uwzględnić również spółki joint venture w Turcji, Rosji, Indiach i Chinach, liczba ta przekroczy trzy i pół miliona. Marża operacyjna dla tego sektora będzie pięciokrotnie wyższa od osiągniętej w zeszłym roku". Są to bardzo ambitne cyfry, ale nie świadczą bynajmniej o naszej arogancji, dodaje jeszcze dyrektor pełnomocny Fiata, bo chodzi o cele, których realizacji nikt w przedsiębiorstwie nie zakłada *a priori*.

Aby zapewnić sobie dalszy rozwój, a jednocześnie umocnić się na pozycji czołowej grupy międzynarodowej, Fiat będzie działał według ściśle określonych wytycznych. Mowa tu przede wszystkim o niemal obsesyjnej koncentracji na kliencie, który powraca dziś do epicentrum strategii biznesowej przedsiębiorstwa. Kolejna kwestia to poprawa procesu produkcyjnego i jakości wyrobów. W tym kierunku zmierzają, na przykład, programy typu World Class Manufacturing czy World Class Logistics, które stawiają za cel osiągnięcie standardów doskonałości na poziomie światowym, przypominając zarazem, że nowe wzorce produkcyjne, choć wciąż zorientowane na zysk, muszą brać pod uwagę również aspekty społeczne i środowiskowe. Niezależnie od stosowanej strategii, sama fabryka powinna ewoluować i rozwijać się w taki sposób, by przywiązywać wagę do środowiska naturalnego, uwzględniać zużycie energii elektrycznej i wody oraz ograniczać emisję substancji zanieczyszczających.

Trzecią wytyczną, do której będzie stosować się Fiat, jest wdrażanie innowacyjnych rozwiązań, co jest szczególnie istotne w sektorze zmuszonym do ciągłego unowocześniania swej oferty, wyznaczającym standard postępu przemysłowego w całym systemie gospodarczym. „Oto dlaczego – wyjaśnia Marchionne – misją Fiata jest generowanie nowych idei i pielęgnowanie posiadanych kompetencji, by idee stały się rzeczywistością. Osiągnięcie tego celu nie bazuje jedynie na podstawach technologicznych, ale wymaga przeprojektowania struktury organizacyjnej całego sektora motoryzacyjnego. I na tym polega prawdziwa rewolucja, jaką przechodzi dzisiejszy Fiat. Likwidując tradycyjne struktury hierarchiczne Grupy, chcieliśmy wyeliminować złożoną organizację, już z definicji bezproduktywną i szkodliwą, i zastąpić ją organizacją dającą moc decyzyjną pracownikom, którzy ją wykorzystają w sposób najlepszy z możliwych".

„Fiat to otwarta firma, która nauczyła się podejmować ryzyko"

Czwartym filarem, na którym budowana jest przyszłość Fiata, jest poprawa działalności handlowej, do której przedsiębiorstwo dąży poprzez reorganizację sieci terytorialnej, szkolenie personelu i poprawę struktur. Kolejny elementem umożliwiającym Grupie osiągnięcie założonych celów jest ekspansja międzynarodowa poprzez kontynuowanie strategii porozumień celowych, która już teraz stworzyła odpowiednią bazę do wykorzystywania ogromnych szans, jakie niosą ze sobą niektóre błyskawicznie rozwijające się rynki, jak Indie czy Rosja.

WYŻSZY RATING FIATA I CNH

Agencja Standard & Poor's podwyższyła z BB do BB+ ocenę wiarygodności Fiata i CNH w obszarze zadłużenia długoterminowego. Dla obu spółek przewidywania są pozytywne. Decyzja jest efektem obserwowanej od kilku kwartałów poprawy Fiata w kontekście dochodowości i generowania przepływów finansowych przy ciągłym zmniejszaniu zadłużenia.

Za wyrobami Grupy kryje się intensywna i wykonywana z pasją praca tysięcy osób

Jest też wreszcie wiarygodność, którą firma pozyskała osiągając – a w niektórych przypadkach nawet przekraczając – cele, jakie postawiła sobie po to, by wyjść z kryzysu. I tak samo zamierza postępować również z celami, które wyznaczyła sobie na każdy rok dzielący ją od granicznego 2010. Filarem, dzięki któr emu możliwe jest r ealizowanie celów wzrostu Fiata, są ludzie. „Musimy mieć świadomość – mówi Marchionne – że wyniki przedsiębiorstwa zależą w dużym stopniu od osób, ich życia zawodowego, od relacji ludzi, którzy ze sobą pracują. Wyszliśmy właśnie z takiego założenia, podejmując się transformacji Fiata”.

„Wyniki uzyskiwane przez przedsiębiorstwo zależą w dużym stopniu od ludzi”

Zrobiono wiele, by poprawić – również fizycznie – środowisko pracy: zainwestowano środki finansowe, wdrożono inicjatywy stymulujące pomysłowość poprzez ocenę indywidualnego wkładu wszystkich pracowników i nagradzaniu najbardziej kreatywnych. Dziś każda osoba w Fiacie wie, że pracuje w firmie, która wyznaje zasady merytokracji. Nawet wspomniany zwr ot kursu trudno byłoby wyjaśnić bez odwoływania się do głębokiej przemiany kulturowej, jaka się dokonała.

„To właśnie kultura – kontynuuje Marchionne – oraz respektowanie norm i wartości stanowiących podstawę działalności przedsiębiorstwa sprawiają, że osoby tworzą jednolitą grupę i są zmotywowane do osiągania wspólnych celów. W tym kontekście istotną rolę odgrywa leadership. Jest to sztuka prowadzenia ludzi w kierunku pełnej realizacji założonego wyniku, ale to r ównież zdolność do stymulowania rozwoju poszczególnych jednostek i zespołów tak, aby wszystkie bez wyjątku miały możliwość jak najlepszego zademonstrowania swojego potencjału”.

Fiat jest świadom tego, że zaplanowany nanajbliższe lata wzr ost będzie miał wpływ r ównież na świat zewnętrzny. Dyrektor pełnomocny Fiata mówi: „Jestem przekonany, że każde przedsiębiorstwo, a zwłaszcza międzynarodowe, ma obowiązek dbać o interesy nie tylko swoich akcjonariuszy, ale r ównież wszystkich osób, których jego działania dotyczą. Firmy, szczególnie duże, odchodzą powoli od modelu, który każe im rywalizować ze śr odowiskiem i społeczeństwem, zastępując go modelem, w którym przedsiębiorstwa i lokalna społeczność mają wspólne cele. P odejście, jakie zastosowaliśmy w Fiacie, umożliwiło nam w ostatnich trzech latach, zainicjowanie k onstruktywnego dialogu z różnymi instytucjami, związkami zawodowymi, z naszymi współpracownikami, partnerami i społeczeństwem w ogóle. I poprzez ten dialog osiągnęliśmy znaczące cele. T akie samo podejście – kontynuuje Marchionne – będzie nam przyświecać również w przyszłości, przy wdrażaniu planu wzrostu, który będzie wymagał jeszcze większej energii i wysiłku. Będziemy dążyć do naszych celów, szanując takie wartości jak uczciwość, integralność i odpowiedzialność, dzięki którym jesteśmy tam, gdzie jesteśmy. Możliwość mówienia o sobie Fiat, przynależność do jednego z największych przedsiębiorstw przemysłowych, daje nam przywilej uznawania siebie za punkt odniesienia, jeśli chodzi o rozwijanie uczciwości, integralności, poszanowania dla innych, znaczenia instytucji, ducha zespołu, poczucia obowiązku”.

A zatem Fiat żyje nowym życiem i myśli o przyszłości w sposób agresywny, ale jednocześnie pozytywny, co udowadnia między innymi sposób wprowadzenia na rynek nowego Fiata 500. „Samochodu – konkluduje Marchionne – niosącego ze sobą wartości, na których oparto nasze przedsiębiorstwo: kreatywność, zdolność do wytwarzania nowych wyrobów, potencjał wizjonerski, otwarcie na międzynarodowe rynki i pragnienie konkurowania z innymi firmami. Ale Fiat 500 to coś więcej niż tylko samochód. To punkt wyjścia do konstruowania Fiatów przyszłości. To nasz czterokołowy manifest”. ■

FIAT BANK

Czy to możliwe?

kredyt bez wpłaty własnej
kredyt bez odsetek
nowa gama samochodów
nowa oferta...

Fiat Bank **zawsze** po drodze

Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank 022 607 49 90, www.fiatbank.pl
Zapraszamy do Salonów

Elegancja coraz

TEKST
Francesco Novo

Nowe Scudo Panorama to ekskluzywny pojazd użytkowy przeznaczony do przewozu osób i/lub ładunków o znacznej objętości.

Pojazd użytkowy czy samochód osobowy? Furgon czy jednobryłowiec? Wątpliwości nurtują nas, gdy tylko wsiadamy do środka: kabina jest przestronna (jak w autach dostawczych), ale tak bogata w akcesoria i urządzenia podnoszące komfort jazdy (m. in. fotele nowej generacji, ustawione niczym w amfiteatrze, klimatyzacja z rozdziałem powietrza stosowanym w samolotach, odbiornik radiowy zintegrowany z nawigatorem satelitarnym, telefonem z poleceniami głosowymi), że nie powstydziłaby się jej nawet najbardziej luksusowa limuzyna. Linia nadwozia, wyróżniająca się dużą powierzchnią przeszkloną (prawie sześć metrów kwadratowych) oraz wyraźnie zaznaczonym przodem, dodaje Panoramie elegancji, a jednocześnie jest gwarantem jej nieza-

bardziej w modzie

Scudo Panorama to pojazd użytkowy o komforcie samochodu osobowego

Nowe Scudo Panorama na tle pięknej panoramy Portofino. Pojazd może przewozić, w zależności od ustawienia siedzeń, od dwóch do dziewięciu osób. Na stronie obok: wnętrze kabiny

wodności i bezpieczeństwa. Czy mamy zatem do czynienia z luksusowym pojazdem użytkowym czy też z wyjątkowo przestronnym jednobryłowcem? Wątpliwości nie znikają nawet wtedy, gdy nowym Scudo Panorama wyruszamy w malowniczą górzysto-morską drogę z Genui do Portofino przez miejscowości Nervi, Ruta i Santa Margherita. Samochód, jak wyjaśnia Franco Miniero, dyrektor pełnomocny Fiat Veicoli Commerciali Spa, został zaprojektowany z myślą o tych klientach, którzy oprócz odpowiedniej pojemności (od pięciu do dziewięciu miejsc) oczekują także elegancji, komfortu i osiągów dużej limuzyny. Innymi słowy szukają pojazdu przystosowanego zarówno do profesjonalnego świadczenia usług transportowych (na przykład transport wahadłowy zapewniany przez duże hotele lub limuzyny-taksówki do obsługi turystyki elitarnej), jak i do przewozu rodzin z dziećmi lub pasjo-

DYREKTOR PEŁNOMOCNY LCV

Miniero: „Dalszy wzrost”

Franco Miniero, od grudnia zeszłego roku dyrektor pełnomocny Fiat Veicoli Commerciali SpA, mówi nie tylko o nowym Scudo, ale i o rynku. „W ostatnich trzech latach Fiat Veicoli Commerciali zwiększył sprzedaż o 20 procent: z 310 tysięcy w roku 2004 do 369 tysięcy w 2006 roku. Mamy jedną trzecią rynku włoskiego, jedną trzecią pozostałych rynków europejskich, jesteśmy również obecni na innych rynkach na całym świecie. W Europie w ostatnich trzech latach rynek wzrósł o 9,2 procent, a nasz w nim udział o 10,9 procent. Jeżeli wreszcie porównamy wyniki pierwszego kwartału 2007 z analogicznym okresem roku ubiegłego, notujemy wzrost o kolejny punkt procentowy”.

Według Miniero jest to zasługa m.in. gamy produktów, która w ostatnich piętnastu latach została całkowicie odnowiona. Dyrektor pełnomocny Fiat Veicoli Commerciali mówi dalej: „Naszym asem w rękawie jest nowe Ducato, które w dziesięć miesięcy od swego debiutu zdołało zebrać 115 tysięcy zamówień, z czego 15.800 w samym tylko marcu. Ta rodzina pojazdów cieszy się powodzeniem od tak wielu lat, że w niektórych podręcznikach akademickich podaje się ją jako przykład do naśladowania. Teraz – konkluduje Miniero – naszym wyzwaniem jest utrzymanie tych poziomów. Mamy produkt, ludzi i sieć handlową: jestem przekonany, że będziemy umieli podążać drogą rozwoju”.

natów sportu wraz z ich, zazwyczaj pokaźnym gabarytowo, sprzętem. Potencjał tego segmentu rynku, przez ekspertów określanego kryptonimem 2P, szacuje się na 480 tysięcy sztuk.
Aby go podbić, nowe Scudo Panorama – zaprojektowane przez Fiata wspólnie ze swoim partnerem PSA i wyprodukowane we francuskich zakładach w Valenciennes – zapewnia, w porównaniu z wcześniejszymi modelami przeznaczonymi do przewozu osób, łatwość prowadzenia i komfort, sytuując się na samym szczycie swej kategorii, na poziomie porównywalnym z luksusowymi limuzynami.
„Krótko mówiąc – wyjaśnia Antonio Mannica, odpowiedzialny za Produkt Fiat Veicoli Commerciali – nowe Scudo Panorama zostało zaprojektowane w zgodzie z takimi wartościami jak: ludzie, przestrzeń i styl. Osoby mogą liczyć na komfort i wysoką jakość „życia w kabinie", która dzięki przytulnemu wystrojowi, idealnemu wygłuszeniu i dyskretnemu oświetleniu zapewni im pełną swobodę i relaks. Przestrzeń wewnętrzna sprawia wrażenie nieograniczonej: od dwóch do dziewięciu miejsc (w zależności od wersji i sposobu ustawienia foteli) i bagażnik o pojemności od 327 do prawie sześciu tysięcy litrów. Wreszcie styl jest wyrazem idealnego mariażu solidności i dynamiki".
Jednym z największych atutów nowego modelu jest jego gama, złożona aż z dwunastu wersji, będących kombinacjami dwóch osi, trzech napędów i dwóch rodzajów wyposażenia (Family i Executive). Warto też przyjrzeć się bliżej temu, co kryje się pod maską. Trzy silniki turbodiesel Multijet – jeden o pojemności 1.6 l i o mocy 90 koni, współpracujący ze skrzynią pięciobiegową, oraz dwa o pojemności 2.0 l i mocy 120 i 136 koni, współpracujące ze skrzynią sześciobiegową – oferują świetne osiągi i maksymalną przyjemność jazdy przy niskich kosztach eksploatacji.
Nowe Scudo Panorama wyróżnia się także zaskakującą dynamiką na drodze. Łatwość manewrowania i przyczepność do nawierzchni nie pogarszają się w żadnych warunkach, a wszystko dzięki przemyślanej strukturze nadwozia, subordynowanej kierownicy, dobrze dobranym oponom i przede wszystkim zawieszeniom (w tyle dostępne są również zawieszenia pneumatyczne z automatycznym poziomowaniem, które opisujemy w ramce obok).
W kwestii bezpieczeństwa nowe Scudo oferuje pasażerom maksymalną ochronę oraz wszystkie najnowsze systemy i urządzenia dostępne obecnie na rynku. Niemcy, którzy przyznali mu najwyższą klasę bezpieczeństwa w jego segmencie (z aż pięcioma punktami przewagi nad konkurencją), docenili go zwłaszcza za możliwość łatwej naprawy w przypadku drobnych stłuczek, co pozwala zaoszczędzić na polisie ubezpieczeniowej około 500 euro rocznie. ■

Debiut nowego logo

Wraz z nowym Scudo Panorama debiutuje nowe logo Fiat Professional, które od tego momentu jest znakiem firmowym marki. Nazwa marki – Light Commercial Vehicles – nie ulega zmianie, a ona sama w dalszym ciągu wchodzi wraz z Fiatem, Lancią, Alfą Romeo i Maserati w skład Fiat Group Automobiles. Nową markę będzie wyróżniać logo z napisem „Professional", które z jednej strony podkreśla przynależność do Grupy, a z drugiej jej wyraźną misję międzynarodową. Przede wszystkim jednak kładzie nacisk na zdolność marki do komunikowania się „jak profesjonalista z profesjonalistą", czego od ponad stu lat dowodzą bardzo udane produkty. Zdolność ta opiera się na czterech wartościach: kompetencjach, wydajności, relacjach i innowacjach.
Nowe logo, zaprojektowane przez RobilantAssociati, tworzy rubinowy napis „Professional" na środku szarego, metalizowanego paska, nawiązującego do znaku specjalistycznych koncesjonariuszy Fiata.

Łatwiejszy załadunek

W niektórych wersjach nowego Scudo Panorama na żądanie dostępne są pneumatyczne zawieszenia tylne z automatycznym poziomowaniem. Jest to urządzenie zapewniające doskonały komfort jazdy i stały prześwit w każdych warunkach, zarówno przy maksymalnym obciążeniu pojazdu (dziewięć osób plus bagaże), jak i podczas jazdy bez pasażerów i bagażu. Zewnętrzna wysokość samochodu nie przekracza 190 cm, gwarantując bezproblemowy wjazd do parkingów wielopoziomowych. W ofercie są również zawieszenia pneumatyczne z ręcznie regulowaną wysokością progu załadunkowego, co znacznie ułatwia załadunek i rozładunek bagaży i sprzętu sportowego.

Fiat STRADA

Prawdziwy profesjonalista w transporcie lekkim: solidny, bezpieczny i wszechstronny, doskonale spełnia swoją funkcję zarówno w pracy, jak i w czasie wolnym.

Kompletna gama samochodów dostawczych Fiata, ciesząca się coraz większą popularnością, została poszerzona o Fiata Stradę. Model, oferujący najlepsze rozwiązania ułatwiające pracę, to wszechstronny samochód dostawczy, który można wykorzystać również podczas spędzania wolnego czasu. To prawdziwy ekspert w transporcie lekkim: jest kompaktowy (4,4 m długości), zwrotny i zwinny (dzięki przedniemu napędowi), ale również solidny i elastyczny, gdy mowa o załadunku.

Fiat Strada dostępny jest w dwóch wersjach nadwozia: z krótką i przedłużoną kabiną. Uwagę przyciągają zewnętrzny design, bardzo atrakcyjny dzięki nowoczesnemu przodowi z nowatorsko rozplanowanym oświetleniem, masywny zderzak, a także klamki drzwi, szczególnie oryginalne dzięki wbudowanemu logo Fiata. Wnętrze jest komfortowe i funkcjonalne, oferuje wygodę i eleganckie wykończenie z przyjemnymi obiciami i nowoczesnym designem deski rozdzielczej i instrumentów pokładowych. Kabina kierowcy jest przestronna i jasna, z dużymi przeszklonymi powierzchniami, które zapewniają doskonałą widoczność.

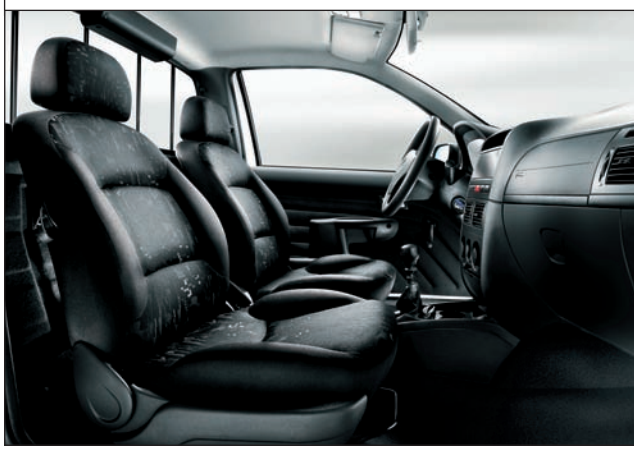
Strada, pomimo tego że jest samochodem przeznaczonym do pracy, oferuje komfort oraz poziom bezpieczeństwa typowy dla samochodów osobowych. Wszystko dzięki kierownicy o regulowanej wysokości, ergonomicznym siedzeniom oraz wspomaganiu kierownicy montowanemu seryjnie, a także dzięki jasnym, dobrze widocznym instrumentom pokładowym, pozwalającym na natychmiastowy odczyt parametrów zegara. Bezpieczeństwo czynne i bierne jest zapewnione przez wzmocnione nadwozie z zaprogramowanymi strefami zgniotu, FPS (Fire Prevention System odcinający dopływ paliwa w przypadku kolizji), dwuobwodowy, krzyżowy system hamulcowy oraz wspomaganie hamulców i korektor siły hamowania (ABS z EBD w wyposażeniu standardowym).

Fiat Strada to wszechstronny samochód dostawczy, który można wykorzystać również podczas spędzania wolnego czasu

SILNIK

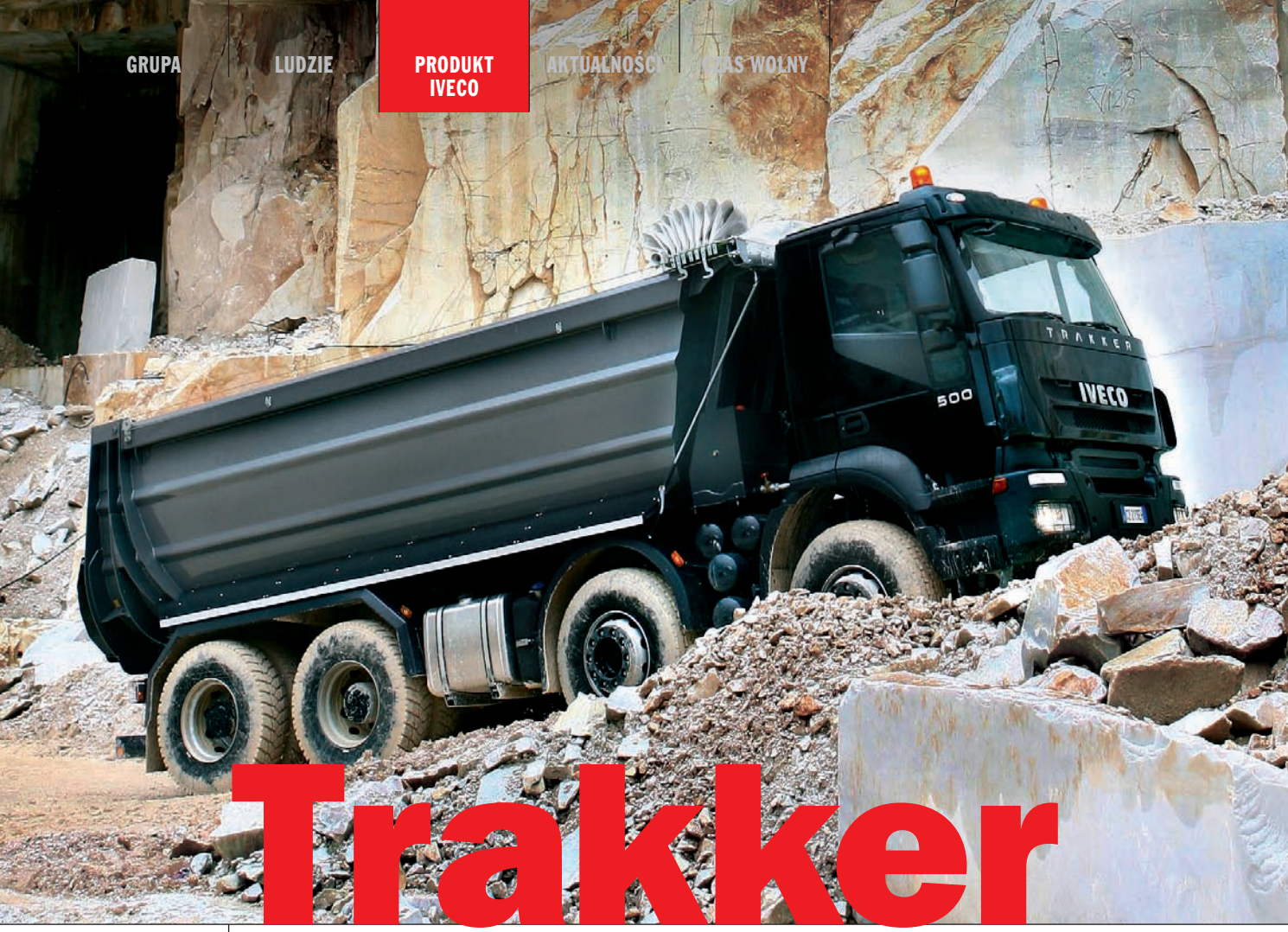
Fiat Strada 1.3 Multijet

Pojemność skokowa	**1248 cm³**
Moc maksymalna (przy 4000 obr/min)	**85 KM**
Maks. moment obrotowy (przy 1750 obr/min)	**20,4 kgm**
Prędkość maksymalna	**165 km/h**



Fiat Strada oferowany jest z silnikiem 1.3 16v Multijet, Euro 4 – najmniejszym i najbardziej rozwiniętym silnikiem diesel o wtrysku bezpośrednim „Common Rail" drugiej generacji. Wyposażony w turbosprężarkę o zmiennej geometrii z intercoolerem, osiąga 85 KM mocy maksymalnej i posiada moment obrotowy 200 Nm przy 1750 obr/min, gwarantując jednocześnie doskonałe osiągi. Zapewnia to najkorzystniejsze w tym segmencie pojazdów zużycie paliwa oraz ograniczone koszty eksploatacji.

Styl, pojemność ładunkowa oraz doskonałe osiągi sprawiają, że jest to pojazd gotowy podjąć każde wyzwanie. ■



Trakker

siłacz na placu budowy

TEKST
Stefania Castano

Iveco znowu atakuje: po modelalch Daily i Stralis czas na nową ciężarówkę budowlaną. Dzięki ergonomicznej kabinie pojazd jest przyjemniejszy w prowadzeniu oraz dużo ładniejszy, urzeka też wszechstronnością, solidnością i niższymi kosztami eksploatacji.

Mogą jeździć zarówno po drogach jak i po bezdrożach. Z powodzeniem stawiają czoła stromym pochyłościom, ostrym zakrętom i wszelkim możliwym nawierzchniom: od twardych jak skała i kamień, po miękkie i śliskie jak piasek czy błoto, w których zanurzają się aż po osie. To ciężarówki budowlane, od wielu lat cieszące się dużym zainteresowaniem, głównie za sprawą koniunktury w sektorach: budowlanym i przemysłowym. Budowa nowych ulic, autostrad, dróg szybkiego ruchu czy też budynków, wszystko to powoduje, że wciąż rośnie popyt na tego typu pojazdy. Ich gama jest wyjątkowo obszerna: lekkie lub w rozmiarze XXL, samochody ciężarowe lub cią-

gniki, wreszcie wersje przeznaczone do zadań specjalnych, jak na przykład betoniarki. Mogą mieć dwie, trzy lub cztery osie, napęd zintegrowany lub standardowy oraz silniki o najróżniejszej mocy. Tak samo scharakteryzować można nowego Trakkera Iveco, pojazd dostępny w wersjach o ładowności od 18 do 56 ton, zaprojektowany specjalnie po to, by spełniać wszelkie wymogi związane z transportem terenowym.

Nowa gama stanowi połączenie tradycyjnej solidności z komfortem jazdy i jakością „życia w kabinie", niemal taką jak w samochodach osobowych. Zaprezentowana po raz pierwszy na salonie Bauma w Monachium, oferuje dodatkowo dwa silniki – Cursor 8 i Cursor 13 – i dwie kabiny: Active Day (kabina krótka, wskazana do zastosowań dziennych) i Active Time (kabina długa, z dachem zwykłym lub podwyższanym, zapewniająca miejsce do spania). Obie wywodzą się z nowego modelu Stralis i opracowane zostały specjalnie pod kątem optymalizacji ergonomii. Inną nowością w ciężarówkach i ciągnikach są pneumatyczne zawieszenia o podwyższonej nośności.

Samochody ciężarowe Trakker są dostępne z napędami 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 i 8x8 oraz silnikami o mocy od 310 do 500 KM, gama ciągników obejmuje natomiast napędy 4x2, 4x4, 6x4 i 6x6 oraz silniki o mocy od 360 do 500 KM. Na placach budowy częściej wykorzystywane są te pierwsze, zwłaszcza wersje zwane potocznie wywrotkami. Producent przewidział również pojazdy do zastosowań specjalnych – betoniarki czy samochody z platformami dźwigowymi. Dzięki wielu możliwym kombinacjom napędów, potencjałów i układów elektrycznych kabiny i nadwozia wyposażenie nowego Trakkera jest bardzo urozmaicone. Niezależnie od podstawowego zastosowania – w ekstremalnych warunkach terenowych czy w ruchu ulicznym – nowa ciężarówka budowlana Iveco może zostać zaadaptowana tak, by optymalizować obciążenie użytkowe i redukować zużycie paliwa. Jest zatem idealnym współpracownikiem, również dlatego, że koszty jej utrzymania są wyjątkowo niskie: długie okresy pomiędzy kolejnymi wymianami oleju silnikowego (średnio raz na rok) i szybka diagnostyka pokładowa gwarantują jej nieprzerwaną operatywność. Silniki Cursor Euro 5, niezrównane nie tylko pod względem momentu obrotowego, wytrzymałości i niezawodności, ale także zużywające – w zależności od powierzonych zadań – od dwóch do pięciu procent paliwa mniej niż już ekonomiczne wersje Euro 3, zapewniają spore oszczędności. Nowe pojazdy sięgają wyżyn również w dziedzinie bezpieczeństwa. Osie przednie wyposażono w hamulce tarczowe, a tylne w bębnowe, aby zapewniać maksymalną ochronę na nawierzchniach wszelkiego typu.

W porównaniu z poprzednią wersją zużycie paliwa zmniejszyło się o dwa do pięciu procent

Po modelach Daily i Stralis nowy Trakker staje się trzecim asem w talii kart, którą Iveco gra i wygrywa na samochodowym rynku.

Podczas konferencji prasowej, która towarzyszyła prezentacji nowego Trakkera, Stefano Sterpone, Senior Vice President Sales and Marketing Iveco powiedział: „Z 19 tysiącami zamówień w samym tylko marcu i prawie 52 tysiącami w pierwszych trzech miesiącach tego roku, pobiliśmy zeszłoroczny rekord pierwszego kwartału o 3200 zamówień. Liczymy na to, że nowy Trakker wniesie w ten wzrost znaczący wkład. Naszym celem jest przekroczenie progu 17 tysięcy do końca bieżącego roku. Oznacza to, że łączna sprzedaż samochodów ciężarowych Iveco sięgnie 48 tysięcy i będzie większa od zeszłorocznej o 26 procent". ■

Iveco Trakker podczas pracy w toskańskiej kopalni marmuru. Trakker jest dostępny z silnikami o mocy od 310 do 500 KM

OPERACJA na żywym organizmie

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

Dla jednych wyzwanie, dla innych nadzieja, dla jeszcze innych „darmowy Harvard”. Zakład Fiat Auto Poland w Tychach w ciągu kilku miesięcy powiększy się dwukrotnie – pod względem wielkości produkcji i zatrudnienia. Do Seicento, Pandy i nowego Fiata 500 dołącza Ford Ka.

Nic nie dzieje się bez powodu. Wymogi rynku, a także umowa z Fordem powodują, że musimy zwiększać zdolności produkcyjne – a to z kolei skutkuje potrzebą rozbudowy zakładu – mówi Stanisław Huńka, kierownik Służby Technicznej. Nasza grupa, współpracując z Technologią Turyn, uczestniczy we wszystkich pracach inwestycyjnych, na każdym jej etapie. To praca ciekawa, urozmaicona, stawiająca ciągle nowe wyzwania, wymaga dużego doświadczenia, odpowiedzialności i determinacji. Dlatego sami siebie, na czas zarządzania procesem rozbudowy i modernizacji zakładu, nazwaliśmy „inwestycyjnym centrum dowodzenia". Chociażby z tego powodu, że to my zarządzamy budżetem, realizacją prac, odbiorami końcowymi delegowanych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Zaczynamy od Lakierni – to ona stanowi swoiste wąskie gardło i to jej możliwości determinują liczbę samochodów, jakie opuścić mogą Montaż. „Popyt na samochody produkowane przez nas wciąż rośnie, dlatego dotychczasowa zdolność Lakierni, 1250 samochodów na dobę, musi ulec podwojeniu – dodaje Stanisław Huńka. – Początek już za nami – w marcu, poprzez zmiany organizacyjne i techniczne podnieśliśmy limit do 1330 aut na obszarze obecnie funkcjonującego Wydziału. Następnym etapem będzie instalacja 12 nowych robotów, którą mamy zamiar zrealizować podczas sierpniowej przerwy remontowej. Dzięki ich wdrożeniu podniesiemy dobową wydajność do 1400 samochodów. Ponieważ docelowa zdolność ma być na poziomie 2120 egzemplarzy, a więc niemal dwukrotnie więcej, stanęliśmy przed

Na poprzedniej stronie: budowa nowej Lakierni. Wyżej: Centrum Metrologii. Tutaj dokonywane będą pomiary geometrii samochodu i elementów nadwozia. Obok: Dyrektor Zdzisław Arlet przy nowej 500-tce

WYWIAD

W Tychach wiele się zmieniło

Zdzisław Arlet, dyrektor FAP w Tychach: Jeśli ktoś pyta, jaki jest cel tej inwestycji, chyba najbliższe prawdy jest stwierdzenie, że to rozbudowa pod Forda Ka, a przy okazji także pod Fiata 500. Przyznam, że w związku z jej skalą mam pewne obawy – będziemy potrzebowali od 1700 do 2000 nowych pracowników. A wiem, że niektóre firmy, w innych rejonach Polski, mają problemy z zebraniem takiej liczby. Jak to się zaczęło? Kilka miesięcy temu dotarła do mnie informacja, że Ford szuka nowej lokalizacji dla produkcji modelu Ka. Później były kilkakrotne wizyty, m.in. najwyższych szefów Forda na Europę. Można powiedzieć, że zostaliśmy dokładnie prześwietleni, a w końcu pojawiła się konkluzja – Ford i zakład w Tychach mają wspólny język we wszystkich obszarach. Zresztą ja sam mogę powiedzieć, że wizytowałem zakład Forda w Kolonii i rzeczywiście nie mamy się czego wstydzić.

Całość inwestycji związanej z rozbudową to dla firmy koszt w wysokości 300 mln euro., ale ceny robocizny i materiałów budowlanych idą do góry. A czasem ich na rynku po prostu nie ma – brakuje cegieł, cementu. Sprowadzamy więc skąd się da, także z zagranicy – nie możemy sobie pozwolić na czekanie. To wielki, złożony proces – zadbać trzeba o najdrobniejsze szczegóły. Przykładowo – tuż przed tą rozmową z Fiatem Wokół Nas byłem na zewnątrz, by zaplanować drogę przejazdu TIRów do nowego magazynu. Takie szczegóły są bardzo istotne – dlatego włączam się w rzeczy, które można zaplanować wcześniej, zamiast później naprawiać piętrzące się problemy.
Zakład będzie większy nie tyle obszarowo, co pod względem wielkości produkcji. Zwracam uwagę – to będzie 2120 samochodów dziennie. Teraz z linii produkcyjnych co minutę schodzi nowe auto, docelowo – zjeżdżać będzie co 40 sekund.
Co dalej? Kolejnych inwestycji na większą skalę nie przewiduję. Będziemy musieli podjąć decyzję, co dalej z Fiatem Seicento. Na razie planujemy zakończenie produkcji na rok 2009 – ale jak będzie, zdecyduje rynek. Prawdę mówiąc takiego boomu na Pandę też się nie

Od góry: Stanisław Huńka i Tadeusz Przybylski

koniecznością budowy nowej lakierni z 32 robotami o zdolności produkcyjnej 720 nadwozi malowanych. Nie budujemy od zera, modyfikujemy wnętrza starego, niefunkcjonującego od kilkunastu lat wydziału lakierniczego, który pamięta jeszcze czasy Fiata 126. Pełny rozruch lakierni rozpocznie się w czwartym kwartale tego roku.

„Nowe linie lakiernicze to kolejny krok technologiczny do przodu – dodaje Tadeusz Przybylski, kierownik działu Energia, Ekologia, Sekretariat Techniczny. – Lakiery wodorozcieńczalne, zupełnie inna, proekologiczna i odpowiadająca dzisiejszym standardom technologia (np. zrobotyzowane malowanie wnętrza nadwozia) – trudno się dziwić, że w całym procesie rozbudowy inwestycje na wydziale lakierni kosztują najwięcej".

Równocześnie trwa rozbudowa Wydziału Spawalni – już w sierpniu 2007 oddana zostanie nowa część hali o pow. 7200 metrów kwadratowych. Będą na niej oraz na istniejącej już powierzchni (po

liniach modelu 600) zainstalowane nowe zrobotyzowane linie zgrzewania nadwozi dla modeli 500 oraz Forda. Nowością w stosunku do linii zgrzewania nadwozi Pandy są stacje 100 procentowej kontroli optoelektronicznej, czyli pomiary bezdotykowe za pomocą wiązki optycznej.

„Kolejną inwestycją, o której warto wspomnieć – podkreśla S. Huńka – jest budowa nowego centrum metrologii wraz z zapleczem magazynowym do elementów nowo uruchamianych modeli. Będzie

Budowa części nowego Wydziału Spawalni wymagała wyburzenia starego. Prace zostaną zakończone w sierpniu tego roku

spodziewaliśmy – 5 lat po premierze samochód sprzedawał się jeszcze lepiej niż na początku. Po prostu dobry samochód długo się sprzedaje. I z Seicento wciąż jest podobnie. Co się będzie działo potem – zobaczymy. Miejsce na pewno zostanie dobrze wykorzystane. Może to dobry moment na krótkie podsumowanie. Stoję na czele zakładu od wczesnych lat 90. – od roku 95 byłem dyrektorem zakładu w Bielsku-Białej, od '98 obu fabryk, w Bielsku i Tychach, a od 2000 Zakładu Tychy. Kiedy spoglądam wstecz wyraźnie widzę, jak wiele się zmieniło – począwszy od posadzek, które zmieniliśmy z drewnianych na betonowe, wystrój zewnętrzny zakładu, oszczędnościowe instalacje oświetleniowe, pomieszczenia socjalne. Co do tych ostatnich – są kąciki wypoczynku przy liniach, klimatyzacja wszędzie tam, gdzie się da, stołówki takie, że nie wstydzę się do nich zaprosić na obiad dyrektora Forda. W porównaniu z chwilą, gdy zaczynałem, już za kilka miesięcy zakład będzie dwukrotnie większy – zarówno w zatrudnieniu, jak i wielkości produkcji.

Najważniejsze zadanie, które udało się zrealizować? Obecnie w zakładzie pracuje 7000 ludzi (łącznie z pracownikami innych firmy obecnych na terenie Zakładu Tychy). Poprzez te wszystkie lata trzeba było się troszczyć i dbać o to, by była dla nich praca. I jest. Chciałbym podkreślić, że tego wszystkiego nie udałoby się zrobić, gdyby nie pracujący tu ludzie – zaangażowani, pracowici i godni zaufania. Każdy ma ciut więcej obowiązków, ale zakład ma niezachwianą pozycję.

Jest jeszcze jedno, co chciałbym osiągnąć, zanim przejdę na emeryturę – moją ideą jest przybliżyć do nas dostawców, jak tylko to możliwe. Tak, żeby nie musieli dojeżdżać z bardzo daleka – a obecnie w niektórych przypadkach tak jest. Z pewnością jest to droga, na którą chciałbym pchnąć ten zakład.

Adam Gołuszka

ono wyposażone w nowoczesne maszyny do pomiarów geometrii podzespołów i nadwozia w klimatyzowanej hali".

„Jeśli by spojrzeć na layout zakładu po zmianach, uwagę przyciąga zupełnie nowa, nieregularna bryła budynku Montażu – mówi Adam Gołuszka, koordynator powiązań technologicznych. – Wszystko po to, by zapewnić logiczny przepływ materiałów, zasilających Montaż. Budujemy w sumie 30 000 m2 hali, która będzie „przyklejona" do starego wydziału montażu. W części tej zainstalowana zostanie nowa linia do montażu samochodów 500 i Ford o zdolności produkcyjnej 900 samochodów na dzień. Całość będzie gotowa w lutym 2008 roku. Zmian w stosunku do istniejących linii jest wiele. Z uwagi na zastosowanie nowych środków transportu (nowe przenośniki z zawieszkami samojezdnymi o zmiennej wysokości, przenośniki skidowe) będzie przede wszystkim dużo ciszej. Rozbudowana również zostanie znacznie kontrola wodna. Do tej pory tego typu próby przechodziło około 20% samochodów – teraz będą im poddawane wszystkie egzemplarze. Co jeszcze – na przykład próby funkcjonowania na rolkach dokonywane będą wraz z próbą ABS. Obecnie jest to rozbite na dwa etapy".

Obok: Linia montażowa nowej 500-tki

„O zmianach w obiektach związanych ściśle z procesem produkcyjnym można mówić długo – warto jednak dodać także o rozbudowie innych elementów związanych z funkcjonowaniem zakładu, które realizujemy – zauważa Tadeusz Przybylski. – 1700 nowych pracowników to konieczność zapewnienia im na przykład szatni, czy znacznego powiększenia parkingu na ich samochody".

„Pracuję w tym zakładzie 30 lat – takiej inwestycji, na tak wielką skalę, jeszcze tu nie było – podsumowuje S. Huńka. – Warto bowiem pamiętać, że to nie tylko rozbudowa, to wielka operacja na żywym organizmie. Przecież ten zakład nie tylko wciąż produkuje, ale na dodatek stale te swoje zdolności produkcyjne zwiększa. Z całą pewnością jest to największa i najtrudniejsza inwestycja w całej historii Zakładu Tychy". ■

OTWARCI NA WIEDZĘ

Harvard za darmo

W realizacji procesu inwestycji, doświadczonym kierownikom z „centrum dowodzenia" pomaga grupa sześciu nowych, młodych inżynierów. Ich przedstawiciel, Cyprian Gronkiewicz, technolog przyznaje, że wprowadzają inne spojrzenie na wiele spraw, pojawiają się dyskusje, uwagi, ale co najważniejsze – ich sugestie są brane pod uwagę. Ze strony ich „nauczycieli" jest duża otwartość na dzielenie się wiedzą, a dzięki temu o wiele łatwiej było im się wdrożyć. Starsi koledzy mówią, że szybkie wpuszczenie „nowych" na głęboką wodę to niestandardowe działanie – zwykle jest tak, że zadania się stopniuje. W tym przypadku po prostu nie było jednak na to czasu – a dzięki temu młodzi inżynierowie mają w zakładzie „Harvard za darmo".

Cyprian Gronkiewicz

By lepiej się pracowało

Grzegorz Domagalski

Grzegorz Domagalski, lider grupy, pracownik linii montażu: Choć człowiek cały czas zajęty jest pracą to wszyscy widzą, że teren zakładu stał się teraz jedną wielką budową. W toku są ogromne inwestycje. Dla nas, zwykłych pracowników, to dobry znak, widząc, że zakład się rozbudowuje i zatrudniani są nowi ludzie, wiemy, że praca znajdzie się i dla nas. Swoją pracę zaczynałem w 1992 więc uczestniczyłem w przygotowaniach zakładu do produkcji Pandy i jedno mogę powiedzieć – prace na pewno nie miały takich rozmiarów. Odkąd zaczęliśmy przygotowywać się do uruchomienia 500 i Forda Ka, zakład zmienia się nie do poznania i to w bardzo szybkim tempie. Naprzeciwko montażu powstaje nowy magazyn, codziennie wracając do domu mijam tłocznię i spawalnię – widzę, co tam się dzieje. W miejscu starego biurowca powstała hala, na łące buduje się metrologia. Ale zmiany to nie tylko nowe linie i hale, dużą wagę przywiązuje się do tego, aby wszystkim pracowało się lepiej. Zamontowano nam klimatyzator w mistrzówce, zastrzyk świeżego powietrza powoduje, że prace w upale nie są uciążliwe. Tak samo stołówka – rozbudowana i klimatyzowana, jedzenie gorącej zupy w gorącym pomieszczeniu wcześniej nie należało do przyjemności. Są kąciki wypoczynkowe z intranetem, napojami, pracownik ma teraz bardzo dobre warunki.

Budowa nowej części Montażu

TEKST
Filippo Gallino
FOTO
Satiz Poland

Magneti Marelli rośnie w siłę

Do końca bieżącego roku Magneti Marelli zakończy proces rozwoju i inwestycji, który pozwoli jego polskim spółkom na podwojenie zarówno zdolności produkcyjnych jak i obrotów. Mówi o tym Adriano Fontana, od roku 2000 odpowiedzialny za biznes Grupy Magneti Marelli w Polsce.

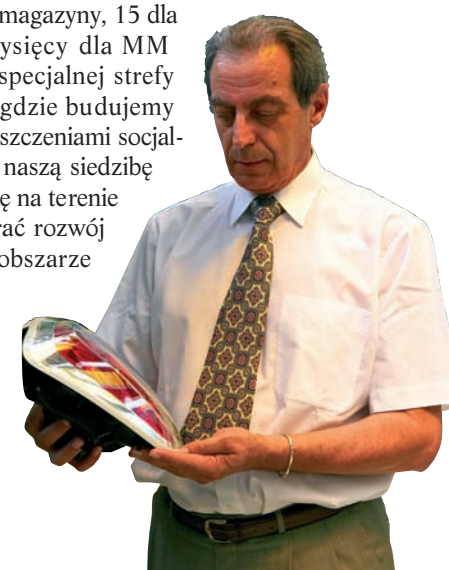
Magneti Marelli Suspension Systems w Bielsku-Białej

Rok 2004 był dla Ma gneti Marelli punktem zwrotnym. W 51. numerze „Fiata wokół nas" (wrzesień) napisaliśmy, że strategiczna pozycja spółki w ramach Grupy Fiat została wreszcie ostatecznie zdefiniowana i że spółka ma szansę ponownie wstąpić na drogę rozwoju, m.in. dzięki utworzeniu w Polsce europejskiego centrum komponentów motoryzacyjnych.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. „Wedle przewidywań na koniec bieżącego roku nasze obroty będą dwukrotnie większe niż w roku 2004, a zatem w przeciągu zaledwie trzech lat wartość naszego biznesu w Polsce wzrosła z jednego miliarda złotych rocznie do ponad dwóch miliardów – mówi Adriano Fontana, prezes Rady Nadzorczej spółek Grupy Magneti Marelli w Polsce, po czym dodaje – Potwierdzeniem tendencji wzrostowej jest również liczba naszych pracowników, która w roku 2004 oscylowała w granicach tysiąca, a do końca roku 2007 osiągnie, stopniowo, dwa tysiące".

Stopniowo, ponieważ sporo zostało już zrobione, ale sporo pozostaje nadal w fazie realizacji (choć zmierza ku końcowi): „Działalność produkcyjna idzie pełną parą, ale mamy jeszcze sporo miejsc, w których wciąż trwają prace budowlane – wyjaśnia Fontana. – Do końca roku, a najpóźniej w pierwszych miesiącach przyszłego, będziemy mieli do dyspozycji dalsze 32 tysiące metrów kwadratowych, z czego 5 tysięcy z przeznaczeniem na magazyny, 15 dla Automotive Lighting i 12 tysięcy dla MM Exhaust Systems na terenie specjalnej strefy ekonomicznej w Sosnowcu, gdzie budujemy nowy zakład z biurami i pomieszczeniami socjalnymi. Poza tym powiększamy naszą siedzibę w Bielsku-Białej, mieszczącą się na terenie Fiata Auto Poland, aby wspierać rozwój MM Suspension Systems w obszarze produkcji amortyzatorów i zawieszeń. Na potrzeby tej produkcji dysponujemy obecnie powierzchnią ponad 50 tysięcy metrów kwadratowych,

Adriano Fontana



Fiat jest najważniejszym klientem Magneti Marelli, ale spółka zawsze była otwarta na rynek. Dziś jej kontrahentami są największe koncerny samochodowe na świecie

w większości w Bielsku-Białej. To naprawdę milowy krok do przodu. Tak jak planowaliśmy, budujemy tu, w Polsce, wielkie europejskie centrum komponentów motoryzacyjnych".

Oczywiście głównie z myślą o Fiat Group Automobiles, ale nie tylko: „Fiat jest naszym najważniejszym klientem, ale Magneti Marelli zawsze było spółką otwartą na rynek. Dziś naszymi kontrahentami są największe koncerny samochodowe na świecie. W Polsce produkujemy na przykład dla marek Volkswagen, Opel, Mercedes, Ford, Toyota, Skoda, PSA, Suzuki, Renault. I dotyczy to nie tylko działalności związanej z lampami i reflektorami (bo od zawsze ponad 70 procent produkcji trafiało na eksport), ale i innych gałęzi biznesu, takich jak między innymi układy wydechowe i zawieszenia. Produkcja tychże jest ściśle związana z bliskością zakładów, w których montowane są produkty finalne, czyli samochody, stąd mniejszy udział procentowy eksportu i mniejsza liczba klientów. Mimo to, głównie za sprawą rozwoju produkcji amortyzatorów i elementów zawieszeń, Magneti Marelli Polska pozyskuje coraz więcej zamówień z zakładów włoskich, hiszpańskich, niemieckich i słowackich".

Jaki czynnik zadecydował o umieszczeniu w Polsce produkcji tak wielu komponentów?

„W dzisiejszych czasach technologie i surowce są powszechnie dostępne w każdym zakątku świata i nie stanowią już poważnej broni w walce z konkurencją. Czynnikiem, który faktycznie decyduje o wyborze lokalizacji, jest jakość personelu, rozumiana zarówno jako poziom wykształcenia oraz indywidualnej specjalizacji, jak i umiejętność pracy

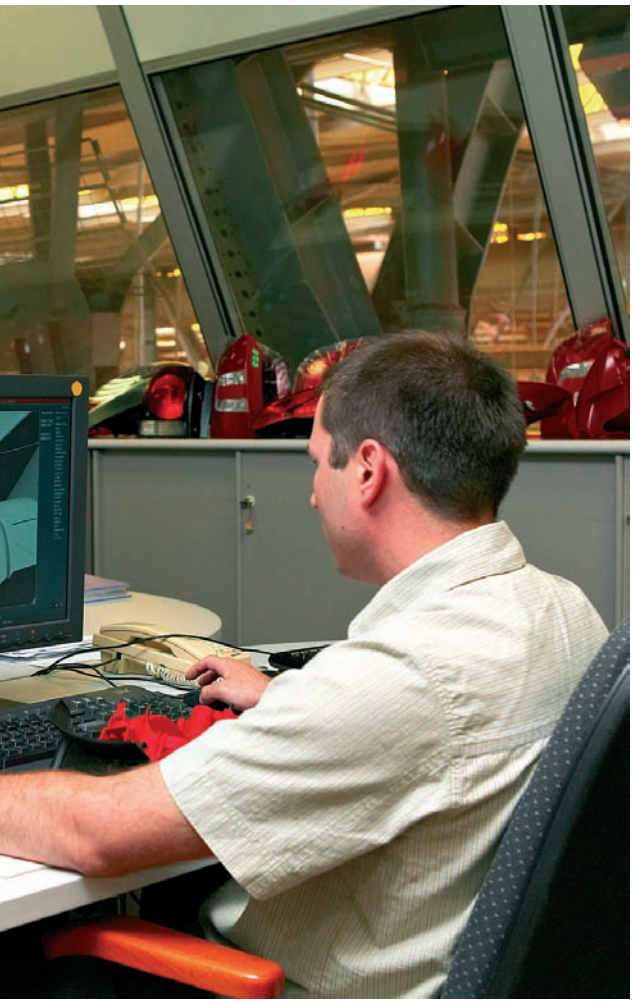
AMORTYZATORY I ZAWIESZENIA

Ekspansja w Bielsku-Białej

W Bielsku-Białej spółką należącą do Grupy Magneti Marelli jest MM Suspension Systems, która zajmuje się produkcją: amortyzatorów i zawieszeń. Pierwszą z nich kieruje Andrea Fazia, który od samego początku śledził nowe uruchomienia: „Decyzja o ulokowaniu produkcji amortyzatorów przednich w Bielsku-Białej zapadła pod koniec roku 2004. W roku 2005 zmodernizowaliśmy halę fabryczną, wydzierżawioną nam przez Fiat Auto Poland i zainstalowaliśmy tam nowe oprzyrządowanie. Na przełomie czerwca i lipca 2006 r. została uruchomiona produkcja amortyzatorów do dwóch modeli: nowego Opla Corsy i Fiata Grande Punto, łącznie około 6 tysięcy egzemplarzy dziennie. W grudniu tego samego roku doszła również produkcja tych podzespołów do Fiata Bravo. W obecnej chwili nasz zakład zatrudnia około 300 pracowników, wytwarza amortyzatory do kilkunastu modeli marek Fiat, Lancia i Opel, a w przyszłym roku dołączą do nich również Renault i Ford". Na skutek powiększania się portfela zamówień MM Suspension Systems rozrósł się aż trzykrotnie (dziś jego zadaszona powierzchnia wynosi ponad 27 tys. metrów kwadratowych), a dzienna produkcja sięga 11 tys. sztuk i wciąż rośnie. W przyszłym roku planuje się uruchomienie produkcji także amortyzatorów tylnych. Zakład wciąż znajduje się w fazie rozwoju, zainstalowane zostaną nowe maszyny, przyjęci nowi ludzie. Wszystko po to, by móc realizować coraz liczniejsze zamówienia.

Andrea Fazia

Za drugi obszar biznesu, jakim są zawieszenia, odpowiedzialny jest Zdzisław Sowiński. „Produkcja zawieszeń dotyczy zarówno kompletnych zespołów, jak i pojedynczych komponentów. W pierwszym przypadku produkcja wiąże się przede wszystkim z potrzebami wytwórczymi zakładu FAP w Tychach, w drugim natomiast produkujemy



w grupie. Polskie spółki przeżywają boom zamówieniowy właśnie dzięki jakości pracy, nadzwyczajnej zdolności do przyswajania sobie języków obcych, otwartości na zmiany, wreszcie akceptowania wyzwań, jakie niosą ze sobą nowe uruchomienia. To są czynniki decydujące w naszej pracy. I z tego względu w naszych zakładach inwestujemy również w obszary niezwiązane bezpośrednio z produkcją. Za przykład może posłużyć Automotive Lighting w Sosnowcu, gdzie przyjęliśmy i przeszkoliliśmy 20 inżynierów pod kątem projektowania w programie CAD reflektorów według określonego wzorca. I nie zamierzamy na tym poprzestać, albowiem do końca roku, kiedy tylko będziemy dysponować nowymi pomieszczeniami, zatrudnimy co najmniej dziesięciu kolejnych. Kto wie, być może w przyszłości zajmiemy się również optyką. Byłoby to wielkie, ale jakże motywujące wyzwanie". ■

Obok: w Automotive Lighting w Sosnowcu inżynierowie projektują w programie CAD reflektory według określonego wzorca. Poniżej: amortyzatory produkowane w MM Suspension Systems

również na eksport. Główna hala znajduje się w Bielsku-Białej (15 tys. m^2), ale część działalności prowadzona jest również w Tychach i choć fizycznie zajmuje stosunkowo niewielki obszar, to jednak dla naszego klienta jest bardzo istotna. W sumie zatrudniamy 500 osób i również notujemy tendencję wzrostową, ponieważ w przeciągu roku zdolność produkcyjna Zakładu Tychy zostanie prawie podwojona, a my musimy się na to przygotować. Naszymi podstawowymi klientami, oprócz Fiata (Polska, Włochy, Turcja), są Opel (Niemcy i Hiszpania), Suzuki (Węgry) i PSA (Słowacja); w przyszłym roku dołączy również Ford (Polska)". Oba zakłady, choć fizycznie odległe, mają wiele wspólnych elementów, takich jak rekrutacja personelu, szkolenia i kursy (szczególnie istotne w przypadku kluczowych stanowisk, takich jak zgrzewacz), wdrażanie młodych absolwentów w strukturę zakładu, współpraca z uczelniami wyższymi i wreszcie „pasja" do języków obcych. „Lingwistyczne predyspozycje Polaków są niewiarygodne. W każdym biurze mówi się płynnie po angielsku, a i znajomość włoskiego też jest dość powszechna. We Włoszech, niestety, wygląda to nieco inaczej" – podkreśla Andrea Fazia. Zdzisław Sowiński dodaje: „Praca w naszych zakładach jest bardzo motywująca dla absolwentów szkół. To samo dotyczy młodych stażystów z uniwersytetów, których często gościmy u siebie. Początkowo bezpośrednie spotkanie z fabryką może onieśmielać, ale możliwości pogłębienia wiedzy są ogromne, a poza tym pozostaje się w ciągłym kontakcie z różnymi środowiskami. W niektórych okresach na terenie zakładu można usłyszeć jednocześnie nawet cztery, pięć języków obcych, a mimo to zazwyczaj radzimy sobie bez tłumaczy".

Zdzisław Sowiński

Nowy Fiat 500, który od 4 lipca debiutuje w Europie, a na nasz rynek trafi prawdopodobnie pod koniec roku, nawiązuje do swojego poprzednika z 1957 r., dziedzicząc

Technologia Magneti Marelli DO NOWEGO FIATA 500

po nim nie tylko specyficzny charakter, ale i niepowtarzalne kształty. Z drugiej strony, ten zgrabny samochód może pochwalić się najbardziej awangardowymi rozwiązaniami technicznymi, będącymi owocami ścisłej współpracy Fiata z Magneti Marelli.

Tablica rozdzielcza Fiata 500 z nawigatorem Blue&Me Map 500

Najlepszym przykładem współpracy obu spółek są lampy zespolone, podkreślające unikalną linię modelu, a zarazem stanowiące najbardziej wyraźne odwołanie do starej 500-tki. Zaprojektowane i wyprodukowane przez Magneti Marelli Automotive Lighting, zasługują na wzmiankę nie tylko jako przykład mistrzowskiego wzornictwa, ale również ze względu na zastosowaną technologię – dysponują bowiem światłami dziennymi DRL (Day Running Light), włączającymi się automatycznie w momencie uruchamiania silnika. Są to światła przednie, mocniejsze od pozycyjnych, a słabsze od drogowych. Rozwiązanie to umożliwia stosowanie się do przepisów nakazujących jazdę z włączonymi światłami mijania, a jednocześnie zwalnia od konieczności włączania tylnych świateł pozycyjnych, co przynosi posiadaczowi pojazdu wymierne oszczędności.

Magneti Marelli Powertrain jest natomiast producentem systemu elektronicznej kontroli silników benzynowych Fire 1.2 oraz wysokoprężnych 1.3 16v Multijet, jednostek, które już dziś spełniają surowe normy Euro 5 (które wejdą w życie w 2009 r.) i szczycą się wyjątkowo niskimi poziomami emisji dwutlenku węgla, nieprzekraczającymi 120 gramów na kilometr, co zostało narzucone przez Komisję Europejską jako wielkość docelowa w roku 2012. Z Magneti Marelli pochodzi również układ wydechowy z katalizatorem, a w wersjach z silnikiem wysokoprężnym – również z filtrem cząstek stałych. Wydział Suspension Systems wyposaża nowego

Fiata 500 w układ zawieszeń: przednich typu McPherson i tylnych z osią skrętną. Konstrukcja auta jest zatem taka sama, jak u Fiata Pandy, całość wzbogacono jednak o kilka usprawnień zwiększających bezpieczeństwo, takich jak przednia belka zaprojektowana pod kątem absorpcji energii w razie zderzenia czołowego.

Port USB systemu Blue&Me

Nowa 500-tka za chwyca również całą serią nowości z cyklu tzw. „infotainment", zrealizowanych przez wydział Systemów Elektronicznych. W pierwszym rzędzie chodzi o zestaw Blue&Me, innowacyjną platformę, kompatybilną ze współczesnymi terminalami osobistymi i gwarantującą zgodność z urządzeniami stosowanymi w przyszłości. Dzięki technologii Bluetooth™ oraz portowi USB urządzenie to może współpracować z telefonami komórkowymi, odtwarzaczami MP3 itp. W nowym Fiacie 500 oferowany jest także system Blue&Me Nav, który łączy funkcję nawigatora satelitarnego z piktogramami i usługami dodatkowymi. Najbardziej nowatorskim rozwiązaniem jest jednak Blue&Me Map 500, najnowsze osiągnięcie na polu przenośnych systemów nawigacji, zintegrowane z pojazdem zarówno pod względem elektroniki, jak i zdolności połączeniowej, opartej na znanej z systemu Blue&Me technologii Bluetooth. Urządzenie to jest zwieńczeniem wieloletnich doświadczeń Magneti Marelli – największego dostawcy nowoczesnych systemów nawigacyjnych – w sektorze produktów dla motoryzacji. Nie sposób przecenić korzyści, jakie niesie ze sobą ten najnowszy system: dane pochodzące z sieci CAN są wykorzystywane do usprawnienia nawigacji, komunikaty głosowe są odtwarzane przez samochodowy system audio, na tablicy przyrządów powtarzane są piktogramy nawigacji, a informacje o celu podróży mogą być wprowadzane za pomocą przycisków, wbudowanych w kierownicę lub poleceń głosowych. Wszystko to gwarantuje wyższe standardy zarówno pod kątem komfortu jak i bezpieczeństwa. Blue&Me Map 500 proponuje, oprócz nawigacji satelitarnej, także liczne funkcje multimedialne, jak odtwarzanie utworów muzycznych czy wizualizacja filmów i obrazów.

Oddział Systemów Elektronicznych produkuje też oryginalne tablice rozdzielcze, będące idealnym połączeniem stylistyki retro – projekt naśladuje charakterystyczne okrągłe wskaźniki Fiata 500 z lat 50-tych – z nowoczesną technologią. Proponuje się je w dwóch wersjach: Komfort i Matrix, w zależności od wyposażenia samochodu. ■

Wkład Magneti Marelli w Fiata 500 stanowią m.in. zawieszenia oraz system elektronicznej kontroli silnika

WIZYTA

Zespół Magneti Marelli z wizytą w Tychach

Niemal w przeddzień premiery nowego Fiata 500 zakład w Tychach, w którym produkowany jest nowy model, odwiedził Eugenio Razelli, dyrektor pełnomocny Magneti Marelli, a towarzyszyła mu grupa szefów projektu, kierowników odpowiedzialnych za poszczególne komponenty do nowego samochodu oraz przełożonych polskich zakładów spółki. Spotkanie było dowodem doskonałej współpracy Fiat Group Automobiles z Magneti Marelli.

Fiat 500 z podpisami członków zespołu Magneti Marelli, którym na zdjęciu (powyżej) towarzyszą Eugenio Razelli i Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Tychy.
Od lewej: Kazimierz Ordon, Zdzisław Sowiński, Adriano Fontana, Andrea Ponzini, Paola Carrea, Eugenio Razelli, Andrea Fazia, Giamaria Timossi, Carlo Solbiati, Roberto Cunha Lima, Zdzisław Arlet, Stefania Iacoponi, Massimo Siccardi, Carlo Zoli, Jan Duraj, Giovanni Stara

1 marca 2007 r. koncern Pirelli przejął od Grupy Fiat spółkę Ingest Facility, także jej polską filię. Nowy właściciel to nie tylko nowe zlecenia, ale także większe wymagania. Jest więc szansa na rozwój firmy pod skrzydłami włoskiego leadera.

120 dowodów zaufania

TEKST
Alicja Filowska
FOTO
Satiz Poland

Jeżeli pewna grupa ludzi ma zbyt wiele na głowie to efektywność jej pracy maleje. Dlatego jeśli przedsiębiorstwo chce zajmować silną pozycję na rynku musi skupić się na tej działalności, która mu to zapewni. W myśl tego Fiat Auto Poland za swoje główne zadanie uznał produkowanie samochodów. P ostanowiono więc przekazać na zewnątrz, wyspecjalizowanym dostawcom zadania związane z zarządzaniem jego nieruchomościami i terenami zlokalizowanymi w Bielsku-Białej, Tychach, Twardogórze, Warszawie, Czechowicach, Częstochowie, Skoczowie, tj. 946 tys. m ^{2} powierzchni pod dachem, w sumie to 3700 tys. m ^{2} ziemi. W ten sposób 1 września 2000 roku doszło do utworzenia, w ramach Grupy Fiata, firmy Ingest Segim, która przekształciła się następnie w Ingest Facility Poland. Firma wykonuje remonty zwyczajne i nadzwyczajne (usuwa k orozje, nieszczelności, dba o instalacje świetlne itd.) wspomnianych obiektów, zajmuje się dystrybucją poczty wewnętrznej, ar chiwizuje dokumentację, or ganizuje wyjazdy służbowe, Family Day czy k olonie dla dzieci pracowników.

Ingest na samym początku wykonywał prace tylko dla Fiata, dopiero później zaczął współpracować także z innymi przedsiębiorstwami. Wejście Polski do Unii Europejskiej było zderzeniem się z firmami, szczególnie we Włoszech, któr e mają w tej branży silną pozycję. Zakr es działalności związanej z nieruchomościami jest na rynku europejskim stale poszerzany, gdyż pr oducenci nie chcąc się tym zajmować, zlecają pewne zadania wyspecjalizowanym firmom. W tej branży Pirelli Real Estate jest we Włoszech leader em, tworzy wielką grupę kapitałową, a wejście do niej dało możliwość pozyskania partnera, który dysponuje know how

i odpowiednią technologią, a także zajmuje się utrzymaniem obiektów zgodnie z nowoczesnymi wymaganiami rynku. Do przejęcia Ingest Facility doszło 1 marca 2007 roku. Nowy właściciel oprócz produkcji opon, z której słynie na całym świecie, zajmuje się teraz działalnością związaną z nieruchomościami, także w Polsce. W Warszawie powstają właśnie k ompleksy mieszkaniowe, którymi zarządzała będzie polska filia Ingestu. „Weszliśmy do grupy, która ma swój potencjał, w związku z tym, czekają nas spotkania i rozmowy na temat integracji i rozwoju firmy – zaznacza Bronisław Bartosik. – Obecnie trwają działania mające na celu ułatwienie nam wejścia w struktury Pirelli. Siedziby nie będziemy zmieniać – współpracujemy ze 120 zewnętrznymi firmami, z czego na miejscu, w Bielsku-Białej jest 60 z nich, w Tychach ok. 50, pozostałe rozrzucone są po całej Polsce”.

Obecnie firma zatrudnia 38 osób, które zgodnie z wymogami prawa muszą co r oku przechodzić szkolenia w temacie zarządzania nieruchomościami. Dwa lata temu zdobyła certyfikat ISO zarówno 9002 jak i 14000 z zakresu ochrony środowiska. Nowy właściciel to zawsze nowe oczekiwania. „Są cztery podstawowe wymagania, które musimy spełniać” – dodaje Bronisław Bartosik. – Po pierwsze być ciągle do dyspozycji klienta. Wszelkie jego problemy rozwiązywać w trybie natychmiastowym. Po drugie rozszerzać zakres swojego działania, wychodzić na zewnątrz. W 2000 roku 46% prac wykonywaliśmy dla polskich spółek Grupy Fiat, a dla dostawców trzecich (w tym także dostawców Fiata) 54%. W przyszłości chcemy zwiększyć procent prac wyk onywanych dla firm zewnętrznych. Kolejną rzeczą, jakiej oczekuje od nas nowy właściciel, to ciągłe r ozwijanie się pod względem technologii, jak ości, tych wszystkich reguł, które zarządzają rynkiem. I ostatnie – musimy umieć nawiązać z naszymi dostawcami, których mamy 150, relacje partnerskie. Nie możemy stawiać im tylk o wymagań, ale musimy umieć także zasiąść z nimi do stołu, by wspólnie szukać rozwiązań zaistniałych pr oblemów”. To, jak firma spełnia wymagania rynku i jakie ma oczekiwania wobec swoich partnerów, jest jej wizytówką. I tak, jak wizytówka, nie może nigdy być brudna i zniszczona, tak firma musi zr obić wszystko, aby na zewnątrz odbierano ją jak o solidną, poważną i godną zaufania. ■

Wejście w struktury Pirelli to dla polskiej filii Ingestu prawdziwa szansa na rozwój

Z lewej: plac budowy w Zakładzie Tychy nadzorowany przez Ingest Facility Poland

O WSPÓŁPRACY Z FIATEM

Bronisław Bartosik, dyr. Ingest Facility Poland

„Najlepszym przykładem naszej zasadniczej działalności jest trwająca właśnie rozbudowa zakładu w Tychach. Zanim w kwietniu rozpoczęły się prace, to jako zarządzający terenami i obiektami Fiata zajęliśmy się wszelkimi formalnościami, przygotowaliśmy całą dokumentację, aby uzyskać pozwolenie na rozbudowę. Następnie wybraliśmy podwykonawcę generalnego – polską firmę z kapitałem austriackim PORR (Polska). Według nas posiada ona duży potencjał, co mieliśmy okazję sprawdzić razem budując obiekt dla firmy Voestalpine w Tychach. Doświadczenie nauczyło nas, że podczas tego typu przedsięwzięć trzeba przezwyciężać różnego rodzaju problemy. Choćby obecna sytuacja w Polsce związana z brakiem fachowców i materiałów budowlanych, dla przykładu 50 ton cementu jest codziennie przywożone z Czech do tyskiej firmy produkującej dla nas beton. Takie sytuacje mogą opóźnić realizację inwestycji, na co nie możemy sobie pozwolić, mamy termin i musimy go dotrzymać. Każdego miesiąca, odnośnie tych prac, toczą się w Turynie rozmowy podsumowujące z Fiatem, gdyż wszystko musi być pod stałą kontrolą. Końcem ubiegłego roku, rozpoczęliśmy także rozbudowę o 4 tys. m² zakładu Denso Thermal Systems Polska, którą skończyliśmy w roku bieżącym praktycznie podwajając jego powierzchnię – powstały m.in. nowe szatnie, biura, wiaty rozładunkowe”.

TEKST
Giancarlo Riolfo

Nasza planeta gorączkuje. W ostatnich dziesięcioleciach odnotowano znaczny wzrost średnich temperatur. Głównym winowajcą jest dwutlenek węgla. Jak ograniczyć jego emisję?

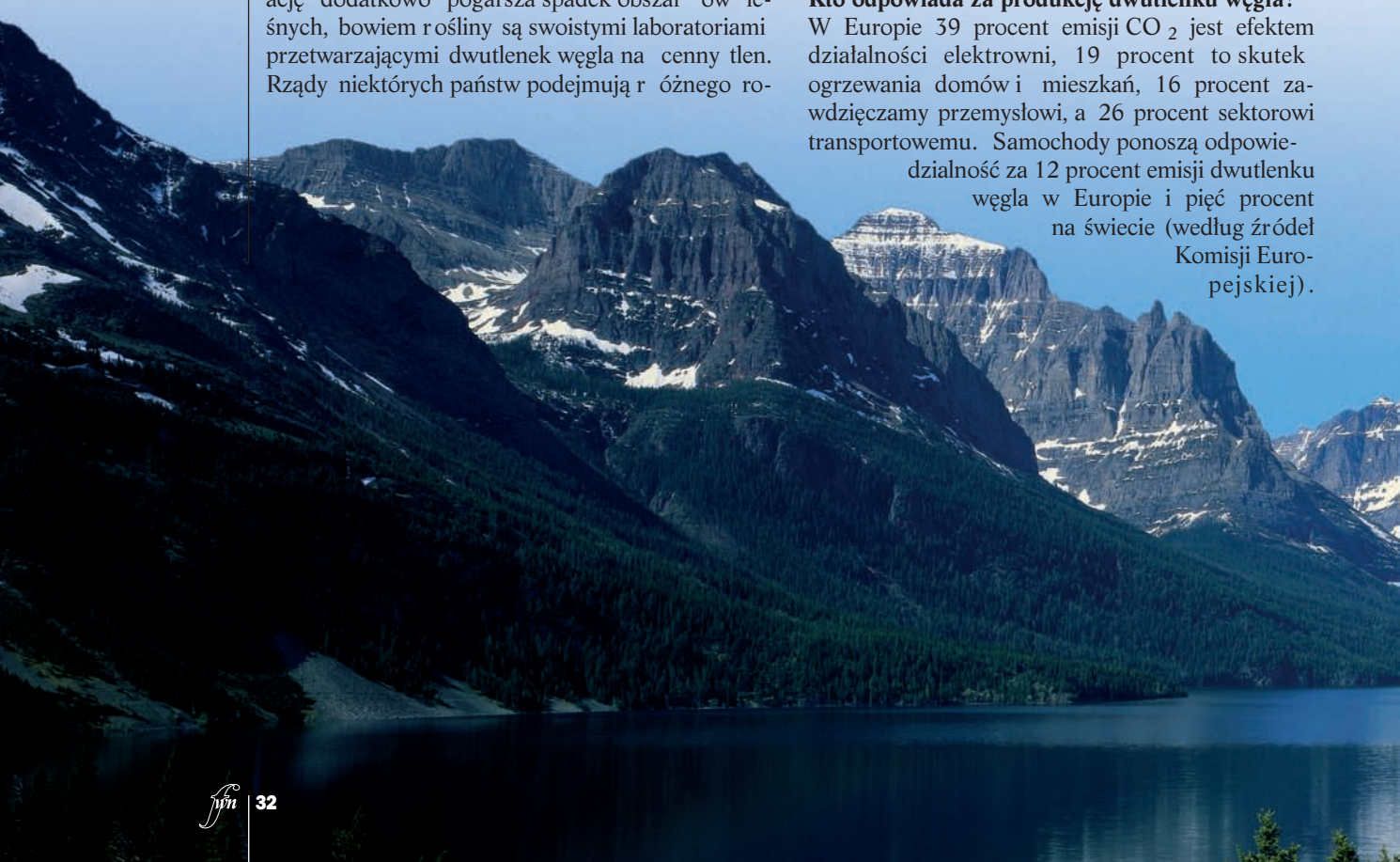
Jak walczyć z efektem cieplarnianym

Poziomy emisji, efekt cieplarniany, zmiany klimatu. Nagrzewanie się naszej planety jest bardzo złożonym zjawiskiem. W roli oskarżonego występuje przede wszystkim dwutlenek węgla, który choć nietoksyczny, sprzyja pogłębianiu się efektu cieplarnianego. Do atmosfery emitowany jest przez wulkany i wszystkie stworzenia posiadające układ oddechowy, jak r ównież podczas wszelkich procesów spalania: nie tylko pożarów, ale i działalności elektrowni (z wyjątkiem nuklearnych i korzystających z odnawialnych źródeł energii), urządzeń grzewczych i środków transportu. Sytuację dodatkowo pogarsza spadek obszar ów leśnych, bowiem r ośliny są swoistymi laboratoriami przetwarzającymi dwutlenek węgla na cenny tlen. Rządy niektórych państw podejmują r óżnego rodzaju działania zmierzające do ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Jeśli chodzi o samochody, Komisja Unii Europejskiej zadeklarowała, że w 2012 roku nowe samochody będą emitować najwyżej 120 gramów dwutlenku węgla na jeden kilometr.

Spróbujmy znaleźć odpowiedzi na niektóre z najczęściej zadawanych pytań i wyjaśnić czytelnikom, jakie efekty udało się uzyskać do tej pory oraz jakie rozwiązania techniczne pozwolą w przyszłości na dalszą redukcję wpływu ruchu komunikacyjnego na środowisko. Trzeba w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć: do osiągnięcia tych celów k onieczna jest ścisła współpraca przemysłu samochodowego, producentów paliw, rządów państw i obywateli.

Kto odpowiada za produkcję dwutlenku węgla?

W Europie 39 procent emisji CO_2 jest efektem działalności elektrowni, 19 procent to skutek ogrzewania domów i mieszkań, 16 procent zawdzięczamy przemysłowi, a 26 procent sektorowi transportowemu. Samochody ponoszą odpowiedzialność za 12 procent emisji dwutlenku węgla w Europie i pięć procent na świecie (według źródeł Komisji Europejskiej).



Dane te nie uwzględniają emisji naturalnych, występujących częściej niż te spowodowane przez człowieka, ale za to nieprzewidywalnych.

Ilości CO_2 wytwarzane przez samochody są związane ze zużyciem paliwa. Jakie efekty uzyskał przemysł motoryzacyjny?

Dzięki porozumieniu zawartemu przez pr oducentów w 1998 roku, tj. w rok po Protokole z Kioto, już w 2005 r. średnia emisja dwutlenku węgla przez nowe samochody spadła do poziomu 160 gramów na kilometr, niższego od średniej z roku 1995 o 13,5 procent. A wszystko to przy znaczącym wzroście ciężaru pojazdów (o 16 procent), co wynika z działań nastawionych na poprawę bezpieczeństwa pasywnego. F iaty znajdują się na czele klasyfikacji najczystszych samochodów: w zeszłym roku u 55 procent pojazdów sprzedanych przez naszą markę emisja CO_2 nie przekraczała 140 gramów, a u 13 procent nawet 120 gramów na kilometr.

Od czego zależy spadek poziomu zużycia i emisji?

Redukcja zużycia paliwa i emisji spalin wynika z ewolucji silników, tj. z wynalezienia jednostek wysokoprężnych z wtryskiem common rail i późniejszej technologii Multijet, jak r ównież umasowienie się jednostek napędowych tego typu. Dzięki lepszej wydajności silniki te zużywają do 30 procent mniej paliwa niż ich odpowiedniki benzynowe, a emisja dwutlenku węgla jest o 20 procent niższa.

W jaki sposób samochody będą mogły jeszcze bardziej zmniejszyć emisję CO_2?

Głównie przez dalszy postęp technologiczny w dziedzinie silników diesel i – przede wszystkim – benzynowych. Nowa generacja jednostek benzynowych z turbodoładowaniem, która znajdzie zastosowanie w samochodach Grupy Fiat, to pier wszy krok w tym kierunku. Cennym wkładem będzie również upowszechnienie się napędów na metan: gwarantując zbliżone osiągi, emitują one o jedną czwartą dwutlenku węgla mniej niż jednostki benzynowe. Kolejną redukcję o 10 gramów na kilometr uzyska się dzięki zastosowaniu wydajniejszych urządzeń klimatycznych, opon o niskim współczynniku tarcia i czujników sygnalizujących ich nieprawidłowe napompowanie.

120 gramów na kilometr do 2012 roku – czy to realne?

Cel jest nadzwyczaj ambitny, zwłaszcza w porównaniu ze strategiami innych państw, takich jak Stany Zjednoczone czy Japonia. Uzależnienie jego osiągnięcia jedynie od ewolucji pojazdów samochodowych może okazać się chybione, albowiem koszt samochodu mógłby wzr osnąć w tak dużym stopniu, że pr oces wymiany parku samochodowego uległby spowolnieniu. Konieczne jest natomiast zaangażowanie wszystkich podmiotów, nie tylk o z sektora samochodowego, ale również paliwowego i rządowego. Poprawa infrastruktury dzięki mniej zakorkowanym drogom (tu znaczący wkład może wnieść również telematyka), wpr owadzenie opodatkowania uzależnionego od emisji dwutlenku węgla, zwiększenie udziału biopaliw i metanu, wszystko to może mieć niezwykle istotny wpływ.

Co może zrobić przeciętny obywatel, żeby pomóc naszej planecie?

Bardzo dużo. Są tysiące drobnych czynności, które liczą się bar dziej niż niektór e działania zapobiegawcze, dyskutowane na poziomie międzynarodowym. Na przykład, unikanie nadmiernego nagrzewania mieszkań i biur w zimie, stosowanie żar ówek energooszczędnych zamiast żarowych czy całkowite wyłączanie odbiornik ów telewizyjnych bez pozostawiania ich w stanie gotowości (stand-by). Dziwne? W Stanach Zjednoczonych policzono, że sześć elektrowni działa przez 24 godziny na dobę tylko po to, by miliony Amerykanów mogły pozostawiać telewizory w pozycji stand-by. Kierowcom zaleca się r egularne kontrolowanie ciśnienia w oponach (jeśli jest zbyt niskie, zużycie paliwa wzrasta) i wyważony styl jazdy: bez gwałtownego przyspieszania i zbędnych zmian biegów oraz przestrzegania ograniczeń prędkości. Podróż autostradą z prędkością 130 km bywa monotonna, ale służy środowisku.

DZIĘKI DRZEWOM ODDYCHA SIĘ LEPIEJ

Przy okazji Światowego Dnia Ochrony Środowiska, obchodzonego 5 czerwca, Fiat Group Automobiles wystąpił z oryginalną inicjatywą, z jednej strony - symboliczną, z drugiej - bardzo konkretną. Na terenie Parku Fluviale del Po, tj. zielonych płuc Turynu, zasadzono sto wierzb, które, absorbując dwutlenek węgla i emitując tlen, przyczynią się do poprawy jakości powietrza. U góry: logo inicjatywy.

Dziesięć rekordów świata, 133 triumfy na arenach międzynarodowych, ponad dziesięć tysięcy zwycięstw. W latach 60. ubiegłego stulecia małe Fiaty spod znaku Skorpiona dominowały we wszelkiego typu zawodach, na drogach i na torach. Oto powód, dla którego po pięćdziesięciu latach Grupa Fiat przywraca do życia samochodową legendę.

Abarth tajemnica powrotu rozwiązana

TEKST
Stefania Castano

„Ludzie prosili nas o to już od jakiegoś czasu. Teraz nadeszła odpowiednia chwila, bo właśnie w tym momencie układ gwiazd jest najbardziej korzystny, by te prośby spełnić". Takimi słowami Luca de Meo, prezes nowo narodzonej spółki Abarth & C SpA, tłumaczył wskrzeszenie mitycznego Skorpiona. Jego znak widniał w latach 60. na małych samochodach, które po radykalnej transformacji przeprowadzonej pod czujnym okiem Carlo Abartha, wychodziły z turyńskiego warsztatu przy corso Marche. „Zdaliśmy sobie sprawę z tego, że dysponujemy marką wciąż jeszcze dobrze znaną, o jasno określonych, ciągle żywych i aktualnych walorach, stanowiącą część naszego dziedzictwa" – wyjaśnia Luca De Meo. To marka o szczególnej pozycji na rynku, będąca synonimem doskonałych osiągów, wysokiej jakości i nowoczesnych technologii, a jednocześnie dostępna dla szerokiego kręgu odbiorców. „Z tego względu – mówi dalej – podjęliśmy decyzję o opracowaniu całej serii sportowych wersji, które bazują na gamie kompaktowych modeli Fiata, a swymi walorami technicznymi i osiągami zasługują na historyczną markę Abarth. Jednocześnie powróciliśmy do świata sportowej rywalizacji. Poza tym widzimy dla siebie szansę w segmencie samochodów unikatowych i zindywidualizowanych. Chodzi o tak zwany sektor „tuningu". Popyt na tego typu samochody odnotowu-

je niewiarygodny wzrost, a my jesteśmy w stanie odpowiedzieć na to zapotrzebowanie rynku”.
Właśnie taka była geneza pomysłu nawiązania do chlubnej przeszłości. I nie trzeba było wymyślać niczego od nowa: wystarczyło przejść szlakiem wytyczonym przez austriackiego projektanta (naturalizowanego Włocha) w latach 1949-1971, którego zwieńczeniem było nabycie przez F iata marki Abarth i utworzenie działu wyścigowego.
Związek z tradycją nie ma wyłącznie charakteru symbolicznego. Jest jak najbardziej konkretny: jego pierwszym przejawem stało się ponowne otwarcie słynnych warsztatów na corso Marche. Dziś, podobnie jak przed laty, sercem spółki Abarth & C jest zespół wyścigowy, wyspecjalizowany w przygotowywaniu samochodów „racing”, gotowych do zwycięstw w zawodach danej marki, a jednocześnie skierowanych do kierowców prywatnych. Proces rozwoju i testowanie umożliwią przenoszenie technologii stosowanych dotąd w pojazdach wyścigowych na auta produkowane seryjnie, aby uczynić z nich prawdziwe „skorpiony”, kąsające tysiące kier owców jadem współzawodnictwa, szybkości i włoskiego stylu.
Drugim obszarem, na jakim skupia się nowa spółka, jest „tuning”, czyli tworzenie linii wysokiej jakości akcesoriów, certyfikowanych i objętych pełną gwarancją przez pr oducenta, służących do technicznej i estetycznej „obróbki” samochodów Fiata. Początkowo produkty ze znakiem spółki Abarth będą sprzedawane w 30-40 punktach na terenie Włoch, ale już wkr ótce będzie je można kupić również za granicą. „W tej chwili tr wa wybór warsztatów i punktów dystrybucyjnych specjalizujących się w „tuningu”, prowadzony w oparciu o ich możliwości techniczne – wyjaśnia De Meo. – Powinni oni zainwestować w infrastrukturę i szkolenia. Chcemy z nimi współpracować, by zbliżyć do siebie cały świat pasjonatów. Naszym celem jest pomnożenie potencjału tego biznesu i nakłonienie całego sektora do skoku jakościowego i ilościowego”.
Pierwszym modelem z serii Abarth będzie Grande Punto z silnikiem 1.4 turbo o mocy 155 KM, które wielu miłośników motoryzacji miało okazję podziwiać podczas salonu samochodowego w Genewie. W sprzedaży pojawi się we wrześniu, ale specjaliści spółki Abarth już teraz pracują nad jeszcze mocniejszą wersją, małym bolidem ze 180-konnym silnikiem, który – co warto podkreślić – będzie oznakowany podwójną literą „S”, jak najlepsze modele marki.
Na razie jednak oczekującym nań z ogromną niecierpliwością pasjonatom pozostaje jedynie Grande Punto Abarth S2000, już dziś odnoszące spektakularne sukcesy na torach wyścigowych. ■

RALLY

Pierwsze sukcesy marki

Zadanie wykonane: podczas pierwszego testu wyczynowego po prezentacji nowej marki, jakim był otwierający Intercontinental Rally Challenge Rajd Safari, Grande Punto Abarth zdobyło cenne punkty. To ogromny sukces całego zespołu oraz kierowcy Andrei Navarry, który prowadzi w klasyfikacji mistrzostw i który nie ukrywa chęci triumfowania w całym cyklu zawodów. Wśród pasjonatów motoryzacji Rajd Safari cieszy się niemal nabożnym szacunkiem, a to za sprawą wyjątkowo wymagającej trasy, biegnącej przez kenijskie bezdroża wokół stolicy Nairobi. W klasyfikacji generalnej Intercontinental Rally Challenge Navarra wyprzedza Japończyka Miyoshi i Kenijczyka Anwara, którzy zasiadają za kierownicą Mitsubishi Lancera.

Gorączka tuningu

Nadawanie samochodowi własnego charakteru jest dziś w modzie. W roku 2005 obroty w tym sektorze sięgnęły (tylko we Włoszech) miliarda dwustu milionów euro – 11 procent więcej niż rok wcześniej. W roku 2006 tylko w pierwszych trzech miesiącach sprzedaż sprzętu stereofonicznego i video do zainstalowania w samochodach zwiększyła się o 30 procent w stosunku do analogicznego okresu w roku 2005. Z badań Centro Studi Promotor wynika, że 48,2 procent klientów wzbogaca wersję podstawową o przynajmniej jedną opcję, a co najmniej 14 klientów na stu życzy sobie montażu akcesoriów w ogóle nieprzewidzianych przez producenta.

Po lewej: Andrea Navarra i Guido D'Amore w Grande Punto Abarth podczas 55. Rajdu Safari. Poniżej: Carlo Abarth na zdjęciu z 1965 r. Projektant miał niezawodną metodę na łagodzenie napięcia towarzyszącego wyścigom: uśmiechać się do wszystkich i podgryzać jabłko

Cudowny zawrót głowy

TEKST
Carlo Giari

Sportowa w każdym calu, wyprodukowana zaledwie w 500 egzemplarzach, Alfa Romeo 8C Competizione stała się obiektem pożądania kolekcjonerów i najbogatszych tego świata.

Ponad 1200 zamówień zebranych w dwa tygodnie. Jak na nowy model wynik niczego sobie, tym bardziej, że jego cenę trudno nazwać przystępną – 162.550 euro (przed opodatkowaniem). Od chwili, w której na ostatnim Salonie w Paryżu Alfa Romeo ogłosiła, że rozpoczyna przyjmowanie zamówień na 8C Competizione, wystarczyło kilka dni, by wszystkie 500 egzemplarzy z limitowanej serii znalazło nabywców (pierw-

sza zostanie dostar czona we wrześniu). Smakiem musiało obejść się aż 700 innych pasjonatów marki, gotowych wydać ostatnie pieniądze tylk o po to, by ten supersamochód zaparkował w ich garażu.
Powodzenie tego sportowego ośmiocylindr owego coupé przeszło najśmielsze oczekiwania i jest najlepszym dowodem, że samochody produkowane we Włoszech – rozumiane jako synteza pięknego designu, technologii i rękodzieła – wciąż mają oddanych wielbicieli w każdym zakątku naszego globu. „Otrzymaliśmy zamówienia z całego świata – mówi Sergio Cravero, dyrektor marketingu Alfy Romeo. – Nie tylko z naszych tradycyjnych rynk ów, ale również z krajów bardziej odległych, jak Chiny, Singapur czy Australia".
Zaprojektowana przez Centrum Stylu Alfy Romeo i wyraźnie nawiązująca do legendarnych modeli Giulia TZ i 33 Coupé Stradale z lat sześćdziesiątych. Alfa 8C Competizione jest ar cydziełem w dosłownym tego słowa znaczeniu, gdyż świadczy o wysokich umiejętnościach technologicznych zespołu projektowego Alfy Romeo, śmiało eksperymentującego z tak awangardowymi rozwiązaniami, jak nadwozie z włókna węglowego czy aerodynamika, dzięki któr ej uzyskuje się efekt unoszenia. Wszystko to łączy się z wyjątkową mechaniką: silnikiem 8V o pojemności 4,7 litra i mocy 450 KM oraz napędem na tył w układzie transaxle, czyli ze skrzynią biegów zintegr owaną z mechanizmem różnicowym dla optymalnego rozłożenia ciężaru. Jednym słowem to auto dla k oneserów, osób o wysokiej kulturze motoryzacyjnej i dysponujących odpowiednią zawartością konta bankowego.
„Tak specyficzny model, przeznaczony dla elitarnych odbiorców, wymagał specjalnego kanału sprzedaży – wyjaśnia Renzo Barbirato, pr oduct manager 8C. – Na każdym rynku wyznaczyliśmy tzw. „ambasadora marki", któr ego zadaniem było podtrzymywanie osobistego k ontaktu z klientem, od złożenia zamówienia po dostawę samochodu. Wszyscy ukończyli specjalny kurs, dotyczący nie tylko cech charakterystycznych modelu, ale r ównież metod postępowania z ekskluzywną klientelą".
Alfa 8C Competizione przyczyniła się do zmiany reguły sprzedaży. Nabywcy spieszyli zamawiać samochód – i wpłacać zaliczkę – tylko na podstawie zdjęć lub podczas salonów w Paryżu i Genewie.

Sergio Cravero (po lewej) i Renzo Barbirato z walizeczką zawierającą próbki kolorów i różne rodzaje skóry proponowane do wyposażenia wnętrz Alfy Romeo 8C Competizione. U góry: kabina supersportowej maszyny

Należało nawiązać z nimi kontakt, wysłać im kompletną dokumentację modelu i umówić się na jedno lub więcej spotkań dla zapr ezentowania walorów pojazdu i udzielenia pomocy przy podejmowaniu ostatecznych decyzji co do wyglądu wnętrza, aby nabrało indywidualnego charakteru. Są wprawdzie cztery podstawowe k olory, ale klient może zapr oponować dowolny odcień, nawet jeśli nie ma go w katalogu. Może tez decydować o sposobie wykończenia siedzeń – w skórze Frau, włącznie z rodzajem użytej do obszycia nici. No i oczywiście ma pełną dowolność przy wyborze skrzyni biegów (ręczna lub sekwencyjna), obręczy z lekkiego stopu itp. Całość przypomina nie tyle kupno samochodu, co raczej szycie ubrania na miarę na Seville Row, londyńskiej ulicy, przy której mają swe warsztaty najsłynniejsi krawcy świata.
I nie ma w tym nic dziwnego. 8C to samochód ekskluzywny dla niemniej ekskluzywnej klienteli, tak zwanych „happy few", czyli wielkich finansistów i przemysłowców, książąt i szejków. Barbirato mówi: „Jedno z pierwszych zamówień przyjęliśmy na Salonie w Paryżu od osoby, która przyszła na nasze stoisko z plikiem czeków w ręku i powiedziała: Chciałbym dwie, jedną dla mnie, a drugą jako prezent dla żony. Wielu innych nabywców to zapaleni kolekcjonerzy, ludzie, którzy mają w swych garażach dziesiątki zabytkowych pojazdów. Rekordzistą jest „szczęśliwiec" – nazwiska nie mogę wymienić – który zgromadził już 150 samochodów".
Ten, kto zakochał się w nowej Alfie 8C Competizione, jest zatem nie tylk o bogaczem, ale i pasjonatem? „Ogólnie rzecz ujmując tak – odpowiada Barbirato. – Naszymi klientami są także słynne osobistości, które postanowiły spełnić swą zachciank ę lub chcą, aby ich widziano za kierownicą samochodu innego niż wszystkie. Pasjonat to klient bardziej wymagający, który chce znać każdy szczegół techniczny, ale z drugiej strony potrafi docenić walory swego nowego nabytku". ■

60 lat FERRARI

TEKST
Filippo Gallino
FOTO
Arch. Ferrari

Sztafetą dookoła świata, z wielkim finałem na torze Fiorano, uczczono 60-lecie istnienia firmy Ferrari: 60 lat sukcesów, technologii i pasji.

Wśród wielu imprez, jakie towarzyszyły obchodom tej okrągłej rocznicy, najbardziej niekonwencjonalna była „Ferrari 60 Relay", sztafeta złożona ze 103 etapów i obejmująca swym zasięgiem 42 kraje na 5 kontynentach. Po 145 dniach triumfalnej parady po drogach całego świata, „pałeczka" (długa, wąska batuta, na której umieszczono sześćdziesiąt najbardziej znaczących wydarzeń w historii marki: od pierwszego zwycięstwa w 1947 r. w Grand Prix Rzymu po program badawczy FXX w 2006 roku) powróciła do Maranello, by wraz z ponad tysiącem samochodów Ferrari i jeszcze większym gronem ich pasjonatów wziąć udział w czterodniowym finale na torze Fiorano.
Defiladę 52 spiderów (symbolizujących rynki, na których obecna jest marka spod znaku wierzgającego czarnego konia) otworzyło, oczywiście Ferrari 125 S, pierwszy, historyczny samochód marki,

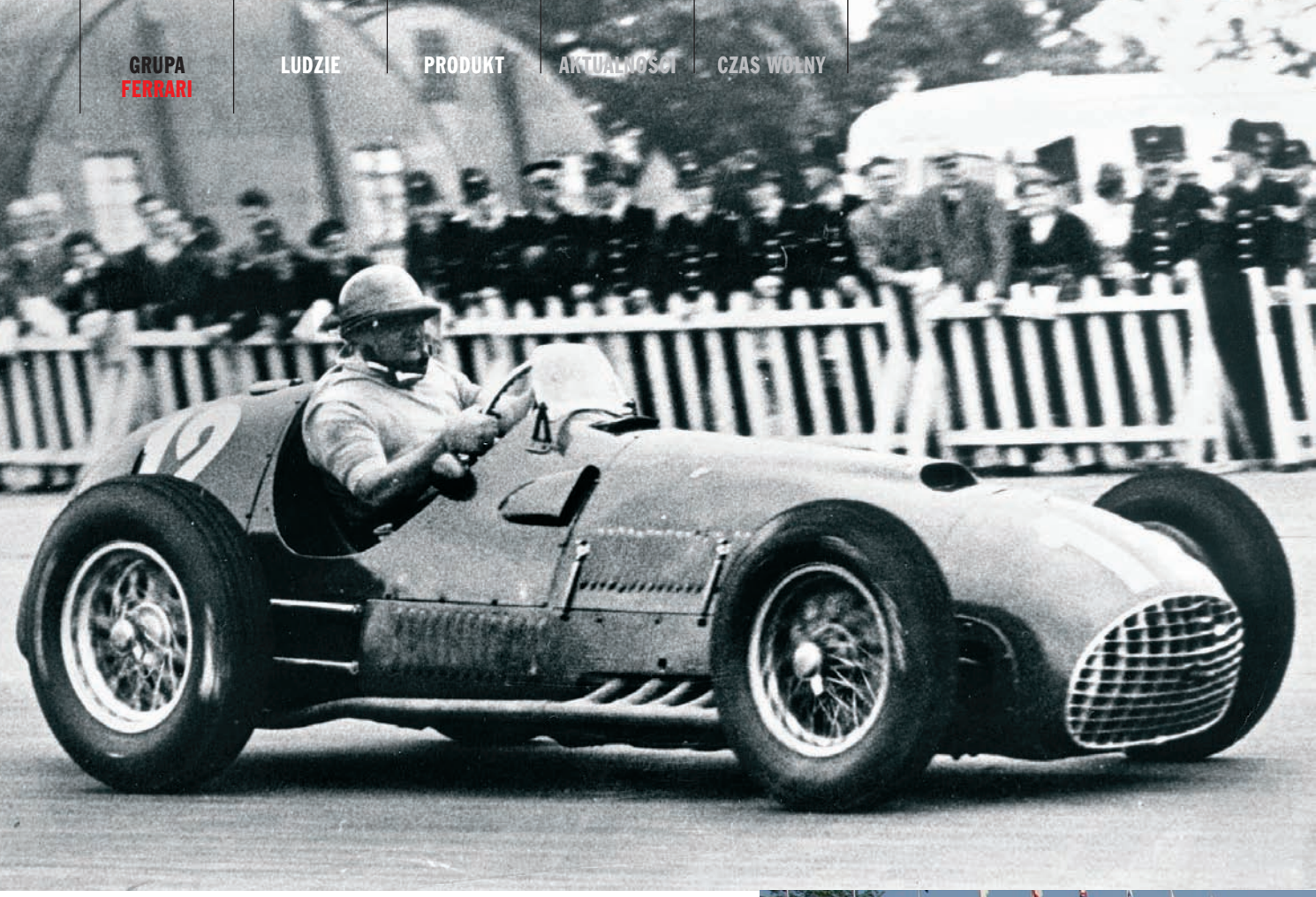
JUBILEUSZOWE FERRARI

60 samochodów na 60-lecie firmy

Sześćdziesiąte urodziny Ferrari uczczono wyprodukowaniem limitowanej serii 60 egzemplarzy modelu Scaglietti 612 Sessanta, z których każdy informuje o jednym z 60 najważniejszych momentów w historii marki, od triumfów w mistrzostwach świata Ascariego i Schumachera po debiuty modeli, które wyznaczały początek nowej epoki – takich jak GTO, F40 czy Enzo – oraz o sylwetkach najwybitniejszych osobistości, które przyczyniły się do pozycji firmy. Nadwozie Scaglietti 612 Sessanta nawiązuje do karoserii projektu Sergio Scagliettiego, jednego z najwierniejszych i najbardziej oddanych współpracowników Enzo Ferrari. Model ten, bez wątpienia najszybszy czterodrzwiowy pojazd na świecie, jest najbliższym ideału odzwierciedleniem koncepcji Granturismo Ferrari, i łączy doskonałe parametry techniczne z cechami czysto emocjonalnymi, elementami podnoszącymi komfort jazdy i ekskluzywność materiałów oraz akcesoriami dodatkowymi, takimi jak ogromny panoramiczny dach najnowszej generacji. Ten ostatni wnosi zresztą innowację: w zależności od kąta padania światła i kaprysu osób znajdujących się w pojeździe może przyjmować różne stopnie przezroczystości, podkreślające wystrój wnętrza. Ekskluzywność każdego egzemplarza podkreśla dodatkowo umieszczona na tunelu środkowym grafika, przypominająca o jednym z sześćdziesięciu kluczowych momentów w historii Ferrari. Jest to zatem samochód dla kolekcjonerów, najbardziej entuzjastycznych miłośników marki. Oczywiście wszystkie 60 egzemplarzy ma już swoich właścicieli. Ferrari świętuje swoje sześćdziesięciolecie zamykając także, po raz kolejny, pozytywnie rok obrachunkowy: obroty sięgają 1.447 milionów euro (+12,3 % w stosunku do roku 2005), wynik zarządzania zwyczajnego 183 milionów euro (+17 %), a sprzedaż do sieci zamyka się rekordową liczbą 5650 samochodów.

prowadzony przez kierowców Formuły 1 Kimi Raikkonena i Felipe Massę. Warto dodać, że podczas podróży dookoła świata, w której wzięło łącznie udział 10 300 pojazdów Ferrari, reprezentujących różne okresy historyczne i modele, sztafeta „Ferrari 60 Relay" gromadziła przedmioty dedykowane włoskiej marce przez poszczególne państwa, od szalika w narodowych barwach Brazylii z autografem Pelé, przez cenną figurkę konia z nefrytu sprezentowaną przez Chińczyków, po ceramiczny kask z podpisem Schumachera otrzymany w Berlinie. 58 zebranych w ten sposób eksponatów, do których dołączyła maska i podwozie F2004 (sprezentowane przez L ucę di Montezemolo i sprzedane za 50 tysięcy euro), zostało wystawionych na aukcję charytatywną, a uzyskana dzięki temu niebagatelna kwota 220 tysięcy euro trafi w całości do szpitali pediatrycznych w Modenie i Bolonii. Wielkim sukcesem okazał

60. urodziny Ferrari uczczono limitowaną serią 60 egzemplarzy modelu Scaglietti 612 Sessanta (powyżej). Na sąsiedniej stronie: Ferrari w Nowym Jorku, u góry strony: defilada w Maranello



Historyczne zdjęcie z Grand Prix w Wielkiej Brytanii w 1951 r. Za kierownicą bolidu 375 F1 Nino Vaccarella

się również pierwszy Konkurs Elegancji Ferrari. Na najwyższym stopniu podium, z tytułem „Best of Show", znalazło się Ferrari 375 MM z 1954 r., a nagrodę „wręczyli mu" Luca di Montezemolo oraz markiz Claudio Rangoni Machiavelli. Tytuł „Racing Best of Show" przypadł natomiast modelowi Ferrari 330 P4 z roku 1967, a w roli wręczających wystąpili Jean Todt i Alberto Viganó.

Zważywszy na bardzo wysoki poziom kandydatów, zarówno tych reprezentujących kategorię GT, jak i sportowych, jury nie miało łatwego zadania. Dwa wyróżnione samochody, same w sobie unikatowe, miały „w zanadrzu" dodatkowe atuty: 375 MM został zaprojektowany specjalnie dla Roberto Rosselliniego, który jeździł tym modelem przez 10 lat, natomiast 330 P4 przyczynił się do słynnego potrójnego zwycięstwa Ferrari w 24-godzinnym wyścigu Daytona w 1967 r.

Oprócz triumfatorów w konkursie wzięła udział blisko setka fantastycznych samochodów, podzielonych na dwie kategorie (drogowe i wyścigowe) i 15 klas (drogowe: pierwsze GT, GT klasyczne, 250 GT otwarte, Superamerica i specjalne, 275 GTB, 275 GTB4, 275/375 GTS i 365 California, ostatnie Berlinette z silnikiem z przodu oraz serie specjalne, a także kategoria wyścigowa: pierwsze samochody wyścigowe, Sport 12 cylindrów,

Sport 4 cylindry, 250 GT Berlinetta, Berlinette wyścigowe, Sport z silnikiem z tyłu).
Ogólnie rzecz ujmując, było to wielkie motoryzacyjne święto, podczas którego pasjonaci marki mogli cieszyć oczy akrobacjami powietrznymi, wykonywanymi przez zespół Frecce Tricolori oraz paradą zabytkowych bolidów F1, od 125 S z 1947 r. po 248 F1 z 2006 r., prowadzonych przez najsłynniejszych kierowców Ferrari, takich jak Ivan Capelli (Alfa Romeo P3 z 1932 r.), Luca Badoer (Auto Avio Costruzioni 815 z 1940 r.), Nino Vaccarella (375 F1), Gerhard Berger (500 F2), Andrea De Adamich (Dino 166 F2), Felipe Massa (312 T), Jody Scheckter (312 T4), René Arnoux (126 C4), Jean Alesi (F1-90), Michael Schumacher (F2004 i FXX) oraz Kimi Raikkonen (F2007).
Na koniec dobra wiadomość dla wszystkich tych, którzy z jakichś powodów nie mogli wziąć udziału w wielkim finale „Ferrari 60 Relay": specjalnie na tę okazję przygotowano pierwszą stronę „Web TV Ferrari" (www.ferrariworldtv.com), dzięki której można oglądać zdjęcia i filmy upamiętniające najpiękniejsze i najbardziej znaczące wydarzenia w 60-letniej historii Ferrari. ■

Konkurs Elegancji Ferrari. Tytuł „Best of Show" zdobył Ferrari 375 MM z 1954 roku

LEGENDARNA MARKA

Krótka historia

Ferrari kończy sześćdziesiąt lat. W 1947 r. Enzo Ferrari zakłada spółkę, która zawdzięcza mu swą nazwę. Włochy dotkliwie odczuwają zniszczenia wynikające z zakończonej dwa lata wcześniej wojny. Brakuje wszystkiego, z wyjątkiem woli do życia i do pracy. 49-letni Ferrari, spędziwszy sporą część życia wśród samochodów wyścigowych, najpierw jako kierowca, a później jako przedstawiciel prywatnej stajni (będącej w rzeczywistości sportowym zespołem Alfy Romeo), wręcz „pali się" do pracy. Już w 1940 r., kiedy Europa ogarnięta jest jeszcze wojenną pożogą, wpisuje się na listę uczestników rajdu Mille Miglia ze swą pierwszą wyścigówką: 815-stką, jeszcze wtedy produkcji Auto Avio Costruzioni. Rozwód z Alfą Romeo na kilka lat zamknął mu bowiem możliwość firmowania swoich produktów własnym nazwiskiem.
W 1947 r. Ferrari jest gotowy do podjęcia wyzwań. Nowy samochód, zaprojektowany przez Gioacchino Colombo, „ojca" legendarnej Alfetty 158, ma kryptonim 125, a pod jego maską kryje się niewiarygodny 12-cylindrowy silnik typu V o pojemności 1,5 litra. Pierwszą próbę w maju na torze w Piacenzy trudno uznać za udaną, bowiem kierowca Franco Cortesi wycofuje się z wyścigu na dwa okrążenia przed metą, ale już kolejna – Grand Prix Rzymu – zostaje zwieńczona zwycięstwem. Ferrari sam przyzna w swych wspomnieniach *Le mie gioie terribili* („Moje okropne radości"), że płakał wówczas jak dziecko.
Ów sukces to początek prawdziwej legendy, bo dossier producenta z Maranello jest doprawdy imponujące: 14 tytułów mistrza świata konstruktorów Formuły 1, 196 zwycięstw w zawodach Grand Prix, siedem triumfów w 24-godzinnym wyścigu Le Mans, 8 w rajdzie Mille Miglia, 7 w Targa Florio i setki innych, na drogach jak i na torach. Najbardziej pamiętne jest niewątpliwie zwycięstwo w 24-godzinnym wyścigu w Dayton w 1967 r., kiedy trzy Ferrari P4 nie dały najmniejszych szans Fordom GT40, pomimo ich znacznie mocniejszych silników.
Ale poza wyścigami, ważne miejsce w firmie Ferrari zajmuje także produkcja samochodów luksusowych. Dla innych producentów zawody sportowe są metodą nakręcania sprzedaży, dla Enzo Ferrari, przynajmniej początkowo, konstruowanie i sprzedaż samochodów służy finansowaniu stajni i wyścigów, i dopiero w miarę upływu czasu przeobraża się w działalność przemysłową z prawdziwego zdarzenia. Dziś zakład w Maranello jest instytucją, której zmarły w 1988 roku założyciel mógłby nawet nie rozpoznać. Pod dachami futurystycznych hal produkcyjnych, najnowocześniejsze technologie spotykają się z manualnymi zdolnościami pracowników, a owocem tego mariażu są samochody będące pięknymi obiektami pożądania. Bo Ferrari to nie samochód, to coś, co wzbudza podziw w każdym zakątku świata.

Coroczne wyjazdy dzieci i młodzieży na kolonie letnie i obozy to nie tylko wypoczynek nad Bałtykiem, Adriatykiem czy jeziorami, ale też możliwość poznania malowniczych miejsc i ciekawych zakątków.

Magiczne wakacje

TEKST I FOTO
Marek Kowalski

W Jastrzębiej Górze, słynącej z najatrakcyjniejszych nad polskim morzem plaż, głównym zajęciem wypoczywających dzieci jest opalanie się, zabawa na plaży i kąpiel w morzu. „Dzieciaki mają zaplanowany czas od godz. 8.30 aż do ciszy nocnej o 22.00 – mówi Łukasz Michał Musiałkowski, kierownik kolonii. – Są różnego rodzaju zajęcia, w zależności od pogody. Dzieci grają w piłkę nożną, siatkówkę, koszykówkę, co trzeci dzień bawią się na dyskotece. Mieliśmy też wycieczkę do Trójmiasta, do latarni morskiej na Rozewiu, a w planach jest jeszcze przejście do Lisiego Jaru".

W Łazach, położonych nad mierzeją odcinającą jezioro Jamno od morza, dzieciom przede wszystkim podobają się dyskoteki, zabawy i … dobre obiady, zwłaszcza zupa grzybowa, pomidorowa, ogórkowa, kalafiorowa i żurek, z drugich dań: kotlet, ziemniaczki i sałatka oraz ryba, a także lody, ciasteczka i pyszne smakołyki podawane na podwieczorek. Dzieci chętnie opowiadają jak lepią z piasku różne figurki i jak wieczorami ćwiczą mięśnie na siłowni. „Jeżeli pogoda dopisuje, kąpiemy się w morzu i plażujemy – mówi Agata Śmietana, kierownik kolonii. – Codziennie mamy zabawy ru-

chowe, a także sportowe. Czeka nas wycieczka do Darłówka, gdzie główną atrakcją będzie P ark Wodny i rejs po morzu, oraz do Darłowa. Mamy zaplanowane śluby kolonijne, chrzest, ognisko z pieczeniem kiełbasek, a także prezentację artystyczną każdej grupy, pokaz mody, konkurs piosenek".

W Dąbkach, usytuowanych między Bałtykiem a jeziorem Bukowo, panuje wspaniały mikr oklimat, a rozległe obszary leśne gwarantują zdrowy wypoczynek. Przebywającym tu dzieciom można zaoferować mnóstwo atrakcji: poza nurkowaniem i kąpielą w bardzo ciepłym – jak twierdzą – morzu, są wycieczki rowerowe, ogniska, wycieczka statkiem spacer owym po jeziorze Bukowno, karaoke, dyskoteki itp. „Dzieci są wesołe i chętne do organizacji gier i zabaw, w których biorą aktywny udział – mówią wychowawcy: Bartłomiej Sadowski i Katarzyna Kubowicz. – Na plaży nad ich bezpieczeństwem czuwa czwórka ratownik ów, a dodatkowo jeden z wychowawców zawsze stoi z ratownikiem i obserwuje ich zachowanie".

We wsi Ramsowo niedaleko Olsztyna, nad jeziorami Dadaj i Dobrąg, otoczonymi dużymi kompleksami leśnymi, młodzież wypoczywa na obozie. Do ich dyspozycji są k orty tenisowe, bilar d, kręgielnia i stoły do ping ponga, a także kryty basen z ogrzewaną wodą. Or ganizowane są r ozgrywki grupowe, podczas których panuje niezwykła rywalizacja. W planach jest wycieczka do sanktuarium Maryjnego w Świętej Lipce. Na co dzień młodzież uprawia sporty, chodzi na dyskoteki i pływa na kajakach. „Uczestnikom obozu coraz rzadziej zdarza się wpływać w szuwary, bo opanowali już zakręcanie, wyhamowywanie i zawracanie kajaka – mówi Beata Pełka, kierownik grupy kolonijnej. – Dzieci bawią się wspaniale, ochlapują się wodą, co sprawia im frajdę. Im bar dziej mokrzy wracają z kajaków, tym bardziej są uradowani. Nad bezpieczeństwem dzieci czuwa ratownik klasy międzynarodowej z dużym doświadczeniem".

We Włoszech, w miejscowości Rimini, dzieci przebywające na obozie młodzieżowym, pr ócz kąpieli w Adriatyku i rozlicznych atrakcji zwiedziły Padwę i San Marino.

Wszystkie zgodnie zapewniały, że dobrze się bawią, sporo zobaczyły, miały też możliwość nagrania pozdrowień dla rodziców, którzy mogli ich wysłuchać podczas audycji Rozgłośni Zakładowej FAP. Jak co roku organizatorem koloni na zlecenie FAP i innych spółek był Ingest Facility Polska. ■

Powyżej: w Ramsowie największym zainteresowaniem cieszyły się kajaki. Obok: w Dąbkach korzystano w uroków morza. Poniżej: dzieci z Magneti Marelli w Rowach

Kolonie w liczbach

W tym roku dzieci pracowników FAP, spółek Grupy Fiat oraz firm współpracujących z Fiatem z Tych i Bielska-Białej wypoczywały w Jastrzębiej Górze, Łazach, Dąbkach, Ramsowie koło Olsztyna i Rimini we Włoszech. Na kolonie i obozy wyjechało w sumie 600 dzieci, w tym: z FAP – 282, Fiat-GM Powertrain – 61, spółki Grupy Fiat – 160, Fenice Poland – 16, Denso Thermal Systems – 8, inni dostawcy – 58. FAP ufundował też kolonie dla 10 podopiecznych z Domu Dziecka, natomiast Fiat-GM Powertrain dla 5.

Kolonie w innych spółkach

40 dzieci pracowników Teksid Iron Poland i 42 Automotive Lighting Poland i spółek Magneti Marelli z Sosnowca wypoczywało na koloniach w Rowach, gdzie zapewniono im bardzo urozmaicony pobyt, m.in.: wycieczki do Słupska i Ustki, rejs statkiem po morzu, zajęcia sportowe i kulturalne, naukę tańca lub aerobik, ogniska z pieczeniem kiełbasek, naukę pływania, plażowanie, dyskoteki itp. Automotive Lighting i Magneti Marelli zorganizowały także kolonie w Rimini: 28 dzieci zwiedziło m.in. Padwę i San Marino, CNH Polska, jak co roku, dofinansowała rodzicom letnie wyjazdy ich dzieci.

NEWSY

FIAT 500 NA POLITECHNICE TURYŃSKIEJ

18 lipca na Politechnice Turyńskiej odbyła się prezentacja nowego Fiata 500, w której wzięli udział rektor Francesco Profumo wraz z kadrą dydaktyczną uczelni oraz studenci, których czeka w tym roku obrona prac magisterskich. Podczas spotkania reprezentanci Fiat Group Automobiles – szef personelu Luciano Massone oraz polscy inżynierowie: Grzegorz Pawlikowski, Katarzyna Knapczyk i Tomasz Gębka z działu Manufacturing, zajmujący się wdrażaniem WCM w zakładach FGA – przedstawili charakterystykę samochodu oraz rozwiązania zastosowane w 500-tce, jak i podczas procesu jej wytwarzania, wszystko w kontekście wyników uzyskanych przy wdrażaniu World Class Manufacturing (brąz) w Zakładzie Tychy.
Luciano Massone podkreślił, że nowa 500-tka będzie prezentować jakość „world class" (światowej klasy) lepszą niż Panda, która już dziś – jak dowodzą statystyki – stanowi punkt odniesienia na rynku motoryzacyjnym.
Na zdjęciu od lewej: Luciano Massone i Francesco Profumo.

DUCATO PODBIJA AUSTRALIĘ

Australijskie czasopismo specjalistyczne Delivery przyznało nowemu Fiatowi Ducato tytuł „Van of the Year 2007" w kategorii pojazdów średnich. Chris Mullet, redaktor naczelny magazynu, powiedział, że „nagroda ta jest wyróżnieniem przede wszystkim za doskonały projekt oraz zdolność pojazdu do wykonywania wielorakich zadań przy umiarkowanych kosztach eksploatacji". Podczas swej 25-letniej obecności na rynku model sprzedał się w ponad 1 mln 700 tysiącach egzemplarzy.

WSPÓŁPRACA FIRM DAIMLERCHRYSLER TRUCK GROUP I FIAT POWERTRAIN TECHNOLOGIES

Grupa DaimlerChrysler Truck oraz Fiat Powertrain Technologies podpisały umowę o strategicznej współpracy w zakresie układów napędowych.
Porozumienie dotyczy długoterminowej dostawy lekkich silników Diesla produkowanych przez Fiat Powertrain Technologies dla Mitsubishi Fuso Bus & Truck Corporation. Jednostki te znajdą zastosowanie w lekkich pojazdach użytkowych Canter, sprzedawanych na najbardziej znaczących rynkach, w tym w Europie i Japonii.
Począwszy od roku 2009 FPT będzie dostarczać spółce Mitsubishi Fuso około 80.000 silników F1C rocznie.
W kolejnych latach liczba ta będzie sukcesywnie rosnąć.
Przedmiotem umowy jest 3-litrowy silnik wysokoprężny typu common rail o mocy 177 KM (przy 3500 obr./min) i maksymalnym momencie obrotowym 400 Nm (przy 1400 obr./min). Obecnie jednostka ta jest produkowana w miejscowości Foggia we Włoszech, ale wkrótce ruszy produkcja w innych zakładach FPT.

LANCIA YPSILON
SPORT MOMO DESIGN

Na rynku polskim debiutuje nowa wersja modelu Ypsilon, będąca efektem współpracy Lancii i Centrum Stylu Momo Design.
Nowa Ypsilon SPORT Momo Design to samochód kompaktowy o wrodzonej elegancji, dynamicznym wyglądzie i znakomitych osiągach, dostarczający kierowcy mocnych wrażeń, dzięki obniżonemu zawieszeniu oraz zastosowaniu hamulców tarczowych także na osi tylnej.
Model dostępny jest z dwoma silnikami. Pierwszy z nich to 1.3 Multijet 16v o mocy 105 KM, dzięki któremu samochód rozwija prędkość maksymalną 177 km/h, przyspiesza od 0 do 100 km/h w 10,3 sekundy i wyróżnia się niskim zużyciem paliwa i niską emisją spalin (4,7 l/100 km w cyklu mieszanym i 123 g/km). Osiągi te stawiają nową Lancię na czele najmocniejszych kompaktów w tej kategorii. Drugą jednostką napędową jest silnik benzynowy 1,4 16v o mocy 95 KM, który pozwala nowej Lancii na osiągnięcie maksymalnej prędkości 175 km/h., przyspieszenie od 0-100 km/h w 10,9 s i zużycie paliwa w cyklu mieszanym 6,6 l.
Lancia Ypsilon SPORT Momo Design oferuje wyjątkowo bogate wyposażenie, także opcjonalne, oraz zaawansowane systemy z dziedziny bezpieczeństwa.

TRASA WIŚLANA

150 osób przejechało rowerem dystans ponad 1.380 km wzdłuż Wisły, aby przekonać władze gmin, powiatów i województw do budowy Wiślanej Trasy Rowerowej, tj. wydzielonej i bezpiecznej drogi dla rowerzystów i pieszych. Uczestnicy rajdu, sponsorowani m.in. przez Fiat Auto Poland, wyruszyli 25 maja z Wisły, i przez Kraków, Sandomierz, Dęblin, Warszawę, Płock, Włocławek, Toruń i Bydgoszcz dotarli 8 czerwca do Gdyni, gdzie podpisano deklarację budowy WTR.
Więcej o tym ciekawym przedsięwzięciu na stronie www.rajdwisly.pl

IVECO NA SALONIE W TUNISIE

Międzynarodowy Salon Samochodowy w Tunisie był dla Iveco bardzo udaną imprezą. Stoisko marki – o wystroju inspirowanym nowym logo, opracowanym specjalnie dla rynków Bliskiego Wschodu i Afryki i zaprezentowanym po raz pierwszy w Hammamecie – odwiedziło ponad sto tysięcy osób. Największe zainteresowanie wzbudzał nowy Daily w wersji z podwoziem do zabudowy 65C15 oraz jako furgon 35C15V. Na ekspozycji prezentowały się również nowy Trakker, Eurocargo oraz Minibus, ten ostatni pochodzący z chińskich zakładów Iveco.

JOINT-VENTURE MAGNETI MARELLI W ROSJI

Magneti Marelli i Avtopribor podpisały list intencyjny w sprawie utworzenia w Rosji spółki joint-venture, która będzie projektować i wytwarzać tablice rozdzielcze do samochodów osobowych. Magneti Marelli będzie miało 51, a Avtopribor 49 procent udziałów w nowej spółce. Avtopribor to firma obecna w sektorze komponentów samochodowych od wielu lat, która współpracuje z największymi rosyjskimi producentami samochodów.

JUVENTUS I NEW HOLLAND RAZEM PO ZWYCIĘSTWO

Sloganem „La Signora cambia partner" (Dama zmienia partnera) oficjalnie zainicjowano kooperację pomiędzy New Holland i Juventusem. Nowe logo symbolizuje współpracę obu marek w sektorze maszyn rolniczych i budowlanych. Lorenzo Sistino, dyrektor pełnomocny New Holland Agriculture, powiedział: „Obecność na koszulkach Juventusu wprowadzi naszą markę do domów milionów kibiców". Franco Fenoglio, dyrektor pełnomocny New Holland Construction, dodał: „Porozumienie z klubem stanowi naturalne potwierdzenie wartości wyznawanych przez nasze przedsiębiorstwo oraz jeden z najbardziej znanych klubów piłkarskich na świecie".

POWRÓT DOSKONAŁOŚCI

Mając na uwadze naszą przeszłość jako dywizję TNT z dumą ogłaszamy początek jeszcze lepszej przyszłości. Powitajmy CEVA. CEVA jest nastawiona na ciągłą innowacyjność stanowiącą drogowskaz dla branży oraz koncentruje się na doskonaleniu łańcucha dostaw naszych klientów. Chcemy by nazwa CEVA w swoim nowym kształcie kojarzyła się z doskonałością działania i nowymi technologiami. To nasza obietnica. Nie zawiedziemy Was.

TNT logistics

CEVA

Ceva Automotive Logistics Poland Sp. z o.o.
ul. Konwojowa 51, 34-346 Bielsko-Biała
Tel . + 48 33 813 41 02
marketing@pl.cevalogistics.com • www.**cevalogistics**.com

MICHAEL SCHUMACHER

Cesarz odpoczywa

„Imperator", jak mówią o nim jego rodacy, zwyciężał w Formule 1 więcej razy, niż ktokolwiek inny. Mimo to, u szczytu kariery, podjął decyzję o porzuceniu torów wyścigowych. Dziś pełni funkcję superkonsultanta w Ferrari, firmie, w której znalazł całą masę przyjaciół. Po wielu latach życia w ciągłym pędzie, odkrywa uroki „niespiesznej" codzienności.

TEKST
Giancarlo Riolfo

To chyba najwybitniejszy kierowca sportowy wszech czasów, a z całą pewnością najbardziej utytułowany zawodnik w historii Formuły 1: siedem tytułów mistrzowskich (Fangio miał na swoim koncie pięć), 91 zwycięstw w 250 wyścigach z cyklu Grand Prix, 68 zdobytych pole positions. W wieku 38 lat ten absolutny rekordzista wiesza swój kask na kołku – decyzja ta wymaga nie lada odwagi, bo jego zawrotna kariera wciąż przecież kwitnie w najlepsze. Michael żałuje jedynie tego, że nie zdołał zwieńczyć jej ósmym tytułem, przegranym o przysłowiowy włos, ale nawet to nie wpływa na zmianę jego postanowienia. Kolejny dowód niezwykłego hartu ducha.

Tym samym, po wielu latach wielce udanej współpracy z firmą spod znaku czarnego konia, znaczonej długim i prawdopodobnie niemożliwym do powtórzenia pasmem zwycięstw, Schumacher znalazł się w godnej pozazdroszczenia sytuacji „emerytowanego młodzieniaszka", bez problemów natury finansowej (oszałamiająca kariera przełożyła się na pokaźną fortunę) i z ukochaną rodziną u boku: blondwłosą małżonką Corinną oraz dziećmi Giną Marią i Michaelem juniorem.

W wieku 38 lat Schumacher zrezygnował z walki na torach Formuły 1, ale nie stroni od rywalizacji na gokartach, rzecz jasna, dla czystej przyjemności

W rzeczywistości jednak ex-kierowca Formuły 1 nie może narzekać na nudę. Przede wszystkim zależało mu na tym, by podtrzymać wyjątkowe kontakty z producentem z Maranello, dlatego podjął się roli superkonsultanta, niekoniecznie zaangażowanego bezpośrednio w sportową rywalizację, ale dysponującego nieocenionym doświadczeniem technicznym. Dzięki temu może w dalszym ciągu spotykać się z zespołem, z którym jest tak bardzo związany.

W nieco ironicznej reklamie samochodów dostawczych Fiat Professional byłym arcymistrzem Michaelem Schumacherem targają wątpliwości co do jego przyszłości po porzuceniu wyścigowego bolidu. Uchylmy rąbka tajemnicy: Michaelu, co teraz robisz?

„To proste: jestem konsultantem Ferrari. Dzielę się opiniami i doświadczeniem z kolegami z zespołu, który kocham".

Na torach wygrałeś wszystko, co było do wygrania. Jakim nowym wyzwaniom zamierzasz stawiać czoła?

„Nawet nie myślę o podejmowaniu nowych wyzwań. Odkryłem, jak przyjemne jest życie w wolniejszym tempie i nie mam ochoty wyznaczać sobie nowych zadań. Jeśli mam być szczery, to teraz chciałbym robić wszystko to, na co wcześniej nie miałem czasu: pobawić się z dziećmi, pobyć z moją żoną, moim ojcem. I z przyjaciółmi".

Dla mistrza decyzja o zakończeniu kariery jest jedną z najtrudniejszych w życiu. Ty postanowiłeś uczynić to u jej szczytu. Dlaczego?

„Dlatego że wolę słyszeć to pytanie od dziennikarzy, niż być zmuszonym do pytania samego siebie, dlaczego nie wycofałem się wcześniej".

Dwa mistrzostwa Formuły 1 wygrane z Benettonem, pięć z Ferrari. Jakie są różnice pomiędzy tymi dwoma zespołami?

„Odkryłem, jak przyjemne jest życie w wolniejszym tempie i nie mam ochoty wyznaczać sobie nowych zadań"

„Hmm, dokonywanie porównań nie jest w moim stylu. Jedną rzecz mogę jednak powiedzieć z całą stanowczością: Ferrari jest wyjątkowe. A poza tym właśnie tu, w Maranello, znalazłem najlepszych w życiu przyjaciół".

Podobnie jak inni mistrzowie, zaczynałeś od gokartów, co dla Ciebie było akurat o tyle łatwiejsze, że twój ojciec był szefem tor u kartingowego. Nawet dziś nie stronisz od rywalizacji na gokartach. Skąd ta pasja do tak elementarnego w gruncie rzeczy pojazdu? Czyżby były dobrą szkołą jazdy wyczynowej?

„Tak po prawdzie, to ojciec nie był szefem toru, ale podnajmował mu gokarty. Moim zdaniem gokart jest niezbędny do tego, by nabyć fundamentalnych doświadczeń, przyswoić sobie zasady jazdy po torze. Uczy wszystkiego, co przyda się w przyszłości, pozwala na rozwijanie wrażliwości koniecznej do tego, by stawać do pojedynków i wpasować się w strategię współzawodnictwa. A poza tym, to jest niewiarygodnie zabawne. Spróbujcie, a uwierzycie!"

Kiedy byłeś chłopcem, jaki kierowca był T woim idolem?

„Nigdy nie miałem idoli, których chciałbym naśladować. Również dlatego, że kiedy byłem młodym chłopakiem, Formułę 1 dzieliły lata świetlne od tego, co mogłem sobie wyobrażać w najśmielszych marzeniach".

Michael Schumacher jako kierowca Formuły 1 i w mniej typowym dla niego stroju piłkarza

Który z twoich rywali dał Ci się najbardziej we znaki?

„Bez cienia wątpliwości: Mika Hakkinen. Uwielbiam wspominać pojedynki, jakie toczyliśmy na torze. U Miki podoba mi się szczególnie jedna cecha: na torze jest niezwykle waleczny, ale poza nim znika cała jego agr esja. Poza terenem wyścigów jest zupełnie inny i nigdy nie chowa urazy. Ja też jestem tak skonstruowany. Bardzo wiele mu zawdzięczam, bo często zmuszał mnie do toczenia widowiskowych bojów, niejednokrotnie bardzo zaciekłych. Myślę, że ja uczyniłem to samo dla niego".

Najpiękniejsze zwycięstwo?

„Na torze Suzuka w Japonii w 2000 roku. To był wyścig, dzięki któr emu zdobyłem pier wszy tytuł mistrzowski z Ferrari. To było doprawdy niewiarygodne, niezapomniane przeżycie". ■

Trudna rola rodzica

TEKST
Emanuela Chiappero

Najczęstsze błędy, jakie popełniamy wychowując swoje dzieci, wynikają zwykle z głębokiego przeświadczenia, że działamy „dla ich dobra”. Jak im przeciwdziałać? Pierwszy krok – umieć je rozpoznać, drugi – skorzystać ze wskazówek specjalistów, kierowanych do wszystkich, którzy podjęli się najtrudniejszej życiowej roli: roli matki lub ojca.

FOTOLIA

FOTOLIA

W rodzinie dorastać mają nie tylko dzieci, ale r ównież ich rodzice. Prosta, ale jakże prawdziwa zasada posłużyła za punkt wyjścia Johnowi i Lindzie Friel, parze psychologów, wychowawców i autorów książki *„Wszystko to, czego r odzic robić nie powinien”*, która pr owokuje ostatnio burzliwe dyskusje w wielu krajach Europy. Publikacja ta jest nie tylko podręcznikiem dobrego wychowania kapryśnych dzieci oraz nastolatków, to również zaproszenie dorosłych do dokonania rachunku sumienia, aby umieli zachować spokój w krytycznych momentach i potrafili zwalczyć „siedem grzechów głównych”, notorycznie przez siebie popełnianych. Jakie to grzechy?

Autorytet jest niezbędny, ale wybuchy gniewu niczemu nie służą

ROZPIESZCZANIE DZIECKA

Brzmi banalnie, prawda? Ale wcale banalne nie jest, jeżeli chcemy naprawdę zr ozumieć, w jaki sposób dawkować ochronę naszym milusińskim. Rozpieszczanie dzieci oznacza w rzeczywistości przyzwyczajanie ich do zależności od naszej aprobaty i naszych decyzji. Niektóre maluchy są świadomie „infantylizowane” przez matkę i ojca. Gdy wykonują jakieś ćwiczenie lub rysunek, co chwilę przerywają pracę i jej nie ponawiają, dopóki nie usłyszą „cudownie” itp. Są też nieśmiałe, bo mamusia sama dobiera im przyjaciół. A przecież dzieci muszą pielęgnować swoją autonomię, stawiać czoła nieskomplikowanym zadaniom typu wiązanie sznurowadeł, umieć czekać, kiedy nie mogą otrzymać czegoś natychmiast, umieć wykaraskać się z problemów w szkole i w gronie rówieśników. Oczywiście rodzicom uczenie dzieci takiej metody rozwiązywania problemów może się wydać czasochłonne, ale jest absolutnie k onieczne. W przeciwnym razie w przyszłości będą mieli do czynienia z trzydziestolatkiem, który zapomina o płaceniu rachunków.

BYĆ NAJLEPSZYM PRZYJACIELEM

Nie można. Rodzice, podobnie jak szefowie, muszą budzić respekt, w przeciwnym razie powstanie chaos. Dla dziecka i nastolatka istotne jest to, by miało punkt odniesienia, czuły, ale uważnie śledzący jego postępowanie.

MARKA/FOTEX

LAPRESSE/PROFIMEDIA

ZANIEDBYWANIE MAŁŻONKA

Kiedy po raz ostatni spędziliście week end poza domem albo wyszliście sami do restauracji? Dzieci nie powinny i nie mogą absorbować całej energii małżonków. W każdej rodzinie dorośli powinni znaleźć trochę czasu na codzienną rozmowę (służy temu m.in. wysyłanie malucha wcześnie do łóżka i zawsze o tej samej porze), jak również na okazjonalne kolacje czy krótkie wypady tylko we dwoje. To bardzo istotne, bo pozwala na podtrzymywanie pogodnych relacji rodzinnych. A poza tym szczęśliwi, zaspokajający swoje duchowe potrzeby rodzice, mogą służyć za doskonały przykład w uczuciowej edukacji dzieci. Owszem, z jednej strony widok elegancko ubranych mamy i taty w drzwiach wyjściowych, szykujących się na romantyczną kolację, może sprawić, że poczują się odrzucone, ale z drugiej, emanuje intrygującą magią.

POŚWIĘCANIE WŁASNYCH POTRZEB

Często rodzice zaniedbują lub rezygnują ze swoich przyjemności, bo praca nie pozostawia żadnego marginesu działania, bo dzieci proponują, by coś robić, bo w weekendy trzeba nadrobić całotygodniowe rodzinne zaległości. W rzeczywistości rodzic, który się rozwija, jest aktywny i kultywuje zainteresowania, wzbogaca swój majątek, jaki przekazuje dzieciom. Unikanie np. wystaw, na które mamy ochotę się wybrać, ale które mogłyby okazać się nużące dla naszych dzieci, albo wybieranie celu podróży wyłącznie w oparciu o ich potrzeby, jest dla wielu rodziców frustrujące. I dzieci, prędzej czy później, to zrozumieją. Wychowywanie ich w sztucznie stworzonym świecie „na dziecinną miarę", nie jest najlepszą strategią, konieczne jest respektowanie interesów wszystkich podmiotów otoczenia.

Dzieci nie powinny ograniczać rodzicom ich przestrzeni

UWAGA NA ZAJĘCIA DODATKOWE

Dla wielu z nas czas wolny jest czasem straconym. Dlatego zajęcia pozaszkolne (nie tylko sportowe, ale również językowe, muzyczne itp.) wydają się wielu rodzicom świetną inwestycją w ich przyszłe curriculum vitae. Ale pod warunkiem, że dziecko ma świadectwo z paskiem, tylko kilka zajęć poza domem, nigdy nie choruje – co oznacza, że nie czuje się ani zestresowane, ani przygnębione, ani nadmiernie obciążone obowiązkami i ma czas na zabawę i nawiązywanie kontaktów z rówieśnikami. Jeśli choć jeden z tych warunków nie jest spełniony, należy zwolnić tempo. Dostosowanie zadań do możliwości naszego malucha (uzgadniając z nim sposób zagospodarowania czasu) jest jedyną gwarancją jego prawidłowego rozwoju intelektualnego.

FOTOLIA

Dzieciom i nastolatkom trzeba okazywać dużo czułości

LIQUIDLIBRARY

ZAMIENIAĆ INSTYNKTY W INTELIGENCJĘ

Jeśli do trzyletniego brzdąca kierujemy proste polecenia typu „nie przechodź przez ulicę, kiedy nie trzymasz za rękę osoby dorosłej” albo „po zabawie posprzątaj swoje zabawki”, to dostarczamy mu informacji, które będzie sobie powtarzać dopóty, dopóki nie staną się one automatyczne. W ten sposób pomagamy mu hamować impulsy i instynkty, które czasami mogą stać się dla niego niebezpieczne. Dziecko, które uczy się czekać (zamiast od razu przystępować do czynności, która wydaje mu się „fajna”), rozwija swoją inteligencję emocjonalną, a ta przyda się później, kiedy pójdzie do szkoły i będzie musiało zorganizować sobie czas i samodzielnie opracować optymalne metody pracy. Ile reguł należy narzucić maluchowi? Niewiele, ale precyzyjnych – ciągłe polecenia i reprymendy niczemu nie służą.

REALIZOWANIE WŁASNYCH MARZEŃ

Dotyczy to zwłaszcza rodziców nastolatków: pozwólcie im iść własną drogą i miejcie do nich zaufanie. W rodzinach takich najczęstszym problemem jest wybór szkoły: z jednej strony jest dziecko uzdolnione w pewnej dziedzinie, z drugiej rodzice z wyobrażeniem najlepszych kierunków kształcenia. Wszystko można przedyskutować. Jeżeli dziecko zostało wychowane z poszanowaniem podstawowych wartości rodziny i pieniądza, a przy tym udzielono mu pewnej autonomii (była o tym mowa wcześniej), jest mało prawdopodobne, że w przyszłości popełni błędy, których nie da się naprawić. ■

FOTOLIA

MARKA/LOGAN

Nie należy przesadzić z zajęciami pozaszkolnymi. Powyżej: czasami trzeba umieć powiedzieć „nie”

VADEMECUM

Pigułki mądrości

Jeśli musicie powiedzieć „nie”, zróbcie to bez wahania, a później nigdy nie wycofujcie się z podjętej decyzji. W przeciwnym razie dacie mimowolne przyzwolenie na wysuwanie kolejnych żądań. Słowa-klucze: upór i konsekwencja. Jeśli chcecie zmienić coś w zachowaniach waszych podopiecznych, musicie uzbroić się w cierpliwość. Nie liczcie na metamorfozę z dnia na dzień, ale z drugiej strony nie „odpuszczajcie”. Nie próbujcie przemawiać do rozsądku dziecku, które wpadło w histerię. Poczekajcie, aż mu przejdzie. I nie przejmujcie się, że wszyscy się na was gapią: to nie ich sprawa. Nigdy w obecności dziecka nie poddawajcie w wątpliwość decyzji współmałżonka, nawet jeśli nie była najlepsza. Pamiętajcie: gracie w jednym zespole. Formułujcie swoje wymagania jasno, precyzyjnie i starajcie się w podobny sposób hamować niewłaściwe zachowania dziecka: nie mówcie mu, że jest „źle wychowane”, skoro chcecie jedynie wyplenić jego skłonność do używania przekleństw. Obserwujcie zachowania, jakie wam się nie podobają, i dopiero po upływie kilku dni podejmujcie decyzje i obierajcie konkretne strategie działania. Opracujcie taki system gratyfikacji za uzyskiwane efekty, aby dziecko faktycznie chciało się starać. Po kary sięgajcie bardzo ostrożnie. Zawsze zadawajcie sobie pytanie, czy za niewłaściwym zachowaniem nie kryje się wasz brak uwagi.

TEKST
Joanna Lasek

Zielone dżinsy w ekologicznej torbie

Ekologia jest przedmiotem troski coraz większej liczby Polaków, co należy uznać za pożyteczne zjawisko. Tony plastikowych, jednorazowych toreb, zaśmiecają krajobraz, dlatego warto przekonać konsumentów do powrotu do starych dobrych toreb wielokrotnego użytku. Na świecie odchodzi się od jednorazówek, niektóre sklepy zupełnie z nich rezygnują. Dlatego cieszy, że toruńska firma Gam wprowadziła na polski rynek przyjazne środowisku torby ekologiczne produkowane pod marką **Greenbag**. Posiadanie torby Greenbag powinno stać się znakiem dla otoczenia, że jesteśmy wrażliwi na problemy ekologii. Można je nabyć w super i hiper marketach na terenie całego kraju, a zasięg ich dystrybucji stale się powiększa.

Firma Tefal wita lato nowym robotem kuchennym Vitacompact. Dzięki zastosowaniu nowatorskiego rozwiązania, polegającego na umieszczeniu napędu bezpośrednio pod misą, urządzenie wyróżnia się niewielkim rozmiarem i wyjątkową funkcjonalnością. Każdy robot posiada zintegrowaną szufladę do przechowywania dodatków, co oznacza, że nie będziemy musieli składować ich w szufladach (uniknie się powszechnych problemów z poszukiwaniem odpowiedniego dodatku). Seria zawiera dwa modele – lepiej wyposażony ma dodatkowo wyciskacz do cytrusów i blender.

Kensington, producent markowych akcesoriów do notebooków i komputerów stacjonarnych, poszerzył swą ofertę o bezprzewodowe transmitery radiowe. Dzięki tym urządzeniom, użytkownicy iPodów i MP3 mogą odtwarzać swoje pliki poprzez radia samochodowe. To idealne rozwiązanie dla kierowców i pasażerów, którzy nie lubią rozstawać się ze swoją ulubioną muzyką. Bateria iPoda ładuje się podczas odtwarzania, a nazwa wykonawcy jest widoczna na wyświetlaczu radioodbiornika. W transmiterach zastosowano technologię, która pozwala na maksymalne ograniczenie szumu i poprawienie separacji kanałów stereo. Sugerowana cena detaliczna wynosi 309 zł.

Moulinex przygotował na lato nową kolekcję urządzeń AGD. W jej skład wchodzi Home Bread XXL – wypiekacz do chleba z funkcją opóźnionego startu i toster Subito, który można łączyć w zestaw z czajnikiem Subito. Urządzenia do wypieku chleba są coraz popularniejsze i wychodzą naprzeciw modzie na domowe pieczywo bez polepszaczy i konserwantów. Nowy model różni się od poprzedniego znacznie większą pojemnością – pomieści do 1,5 kg przy jednoczesnym zachowaniu kompaktowych rozmiarów. Posiada 14 programów pieczenia, również dietetycznego. Cena katalogowa wynosi 449,99 zł. Klienci, którzy do 31 sierpnia zdecydują się na kupno urządzenia, w prezencie otrzymają zestaw mieszanek do wypieku oraz nóż do chleba. Przy zakupie warto zwrócić uwagę na elegancki toster Subito, wykonany ze stali nierdzewnej i dokupić do niego czajnik, utrzymany w takiej samej stylistyce.

Lifting Levi Straussa

Legendarny już producent jeansów – Levi Strauss zaprojektował na lato nową kolekcję unikatowych ubrań. Jeans został lekko zabarwiony na zielono, ręcznie uszkodzony, drapany i szczotkowany, tak, aby jak najbardziej przypominał vintage. Hasłem przewodnim kolekcji jest FREE TO MOVE, ubrania zostały tak pomyślane, aby w żadnym razie nie krępowały ruchów. Podobno w miarę noszenia, bawełniane włókna denimu skręcają się w naturalny sposób, stąd też lepiej nosi się spodnie, które zeszły z taśmy produkcyjnej już jakiś czas temu. Projektantom chodziło o uzyskanie podobnego efektu w przypadku nowej kolekcji, stąd też „męczenie" materiału. Hitem linii kobiecej jest model Pilar Shaped Jean – nosi się je nisko na biodrach, nadając sylwetce lekko niedbały wygląd. Linia męska również charakteryzuje się luźnym krojem. W kolekcji są dodatkowo dostępne bluzy, kangury, koszulki polo i T-shirty.

Klawiatura **Reclusa** wyprodukowana przez Microsoft została zaprojektowana specjalnie dla graczy. Pomyślano o wszystkim – klawiatura jest wyposażona w niebieskie diody, które umożliwiają korzystanie z niej w słabo oświetlonych pomieszczeniach, superczułe klawisze i dwa pozłacane porty USB. Sześć klawiszy jest dowolnie programowalnych, a dwa pokrętła Jog Dial obracają się o 360 stopni. Dwa podwójne przyciski szybkiego dostępu umieszczone są po obu stronach klawiatury. Urządzenie może zapamiętać ulubione ustawienia dla kilku wybranych gier. Wysoki komfort grania zapewnia również dołączona podkładka na nadgarstki. ■

TEKST **Joanna Lasek**

Rozrywka niezależna od metryki

Niejeden z nas obiecuje sobie, że podczas wolnych dni postara się nadrobić zaległości kinowe. Szczęśliwie się składa, że większość współczesnych filmów animowanych nadaje się dla każdego, niezależnie od metryki. Rodzice i dzieci oglądają te same tytuły, i bardzo dobrze, to niepowtarzalna okazja, aby pobyć z własnymi pociechami i dodatkowo mieć z tego zabawę.

„**Rodzinka Robinsonów**" opowiada historię chłopca, który trafił do sierocińca. Jako że mały Leon okazał się geniuszem, konstruuje maszynkę do „odgrzebywania" zapomnianych dawno wspomnień. Ma na celu zdobycie jak największej liczby informacji o swojej mamie. W tym momencie w jego życie wkrada się ekscentryczna, acz sympatyczna rodzinka Robinsonów.

Jednym z najmocniejszych stron filmu są portrety postaci drugoplanowych, między innymi wiecznie niewyspanego współlokatora małego Leona, a także groźnego Kolesia w Meloniku – czarnego charakteru. Nie wstydźmy się słabości do filmów animowanych, mają tak świetne scenariusze i są reżyserowane na tak doskonałym poziomie, że czas poświęcony na ich oglądanie z pewnością nie może zostać uznanym za stracony.

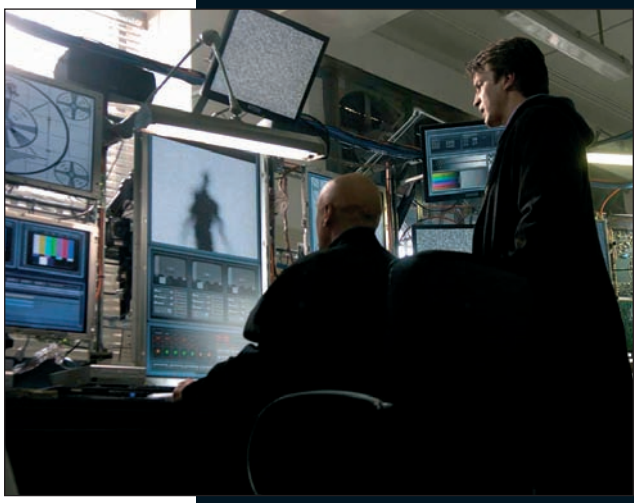
„**Piraci z Karaibów**" to kolejny tytuł przyciągający do kin widzów o przeróżnym wieku. Niespodziewanie dla wszystkich ta świeża historia o piratach wznieciła falę popularności i powrotu do tematyki awanturniczej. Nie da się ukryć, że nastąpiło to głównie za sprawą odtwórcy głównej roli – Johny'ego Deppa. Jego Jack Sparrow jest dowcipny, a do tego przystojny, nie sposób więc nie kibicować przygodom tego uroczego łotrzyka. Cieszy, że seria odniosła gigantyczny sukces zwłaszcza, że kiedy za tematykę piracką próbował się zabrać Roman Polański, poniósł sromotną porażkę.

Trzecia propozycja nadaje się jedynie dla widzów dorosłych. „**Śmiertelnie proste**" to był tytuł debiutu braci Ethana i Jola Coenów. Niestety, nic w tym filmie nie jest śmiertelnie proste, wręcz przeciwnie, akcja plącze się niemiłosiernie. W roli głównej wystąpiła świetna Frances McDormand, która parę lat po niniejszym filmie otrzymała Oskara za „Fargo" (również braci Coen). Film jest doskonały, jeśli jednak ktoś

Kiedy zmęczą nas tłumy zapełniające nadmorskie plaże powróćmy do starego i sprawdzonego sposobu odpoczynku – dajmy się porwać sztuce filmowej

oczekuje bardzo wartkiej akcji, zawiedzie się. Dominują długie, lecz świetnie uchwycone ujęcia, a atmosfera jest tak ciężka, że niemal czuje się duchotę wypływającą z ekranu. Coenowie zawsze wyprzedzali swoją epokę, „Śmiertelnie proste" zapowiadało mającą wkrótce nadejść erę Quentina Tarantino. Zdecydowanie warte obejrzenia, nawet kosztem wakacyjnego grilla!

PREMIERY KINOWE



W atmosferze grozy...

„Głosy 2" – Reż. Patrick Lussier (Dracula 2000); Wyst. Nathan Fillion (Kevin z serialu „Zagubieni", Szeregowiec Ryan), Katee Sackoff (The Grudge – Klątwa).

Sequel przebojowego horroru z Michalem Keatonem. Cała rodzina Abe'a zostaje zamordowana, a on sam cudem uratowany od śmierci przez lekarzy. Wkrótce bohater uświadamia sobie, że jest w stanie dostrzec, kto wkrótce umrze. Postanawia ocalić ich przed złym losem, ale niebawem przekona się, jak wysoką cenę trzeba zapłacić za igranie ze śmiercią.

...i okrucieństwa

„Sadysta” – Reż. Roland Joffe (Misja, Super Mario Bros, Szkarłatna litera, Vatel, Pola Śmierci); Wyst. Elisha Cuthbert (córka Jacka w serialu „24 godziny”, Dom woskowych ciał, Dziewczyna z sąsiedztwa), Daniel Gilles (Spider Man, Duma i uprzedzenie), Pruitt Taylor Vince (1900: Człowiek Legenda).
Podczas jednego z przyjęć znana modelka traci przytomność. Budzi się w piwnicy nieznanego domu, kompletnie nieświadoma tego, co się stało. Po pewnym czasie zdaje sobie sprawę, że najwyraźniej nie jest w piwnicy sama, za szybą spostrzega młodego mężczyznę i razem zaczynają planować ucieczkę. Jednak plan ucieczki zostaje zniweczony przez porywacza. Czy młodym uda się uciec?

W kręgu wybitnych

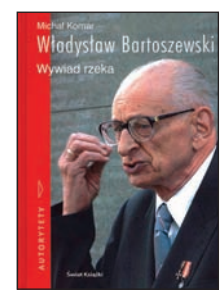
Te książki warto włożyć do walizki

Książka reklamowana jest jako najlepsza z dotychczasowych powieści hiszpańskiego pisarza. W pewnym sensie jest to prawda, tych jednak, którzy będą poszukiwać w „Bataliście” echa poprzednich tekstów, (choćby znakomitego „Cmentarzyska bezimiennych statków” czy „Fechmistrza”) od razu należy uprzedzić, że najnowsza powieść ma się nijak do dotychczas uprawianego gatunku, który można by nazwać sensacją z odrobiną szeroko pojętego egzystencjalizmu. „Batalista” to powieść przejmująca do szpiku kości. Ponieważ jej autor był przez długie lata fotoreporterem wojennym, swoje doświadczenia dotyczące okropieństw wojny postanowił przenieść na papier. Perez-Reverte nie pozostawia czytelnikowi ani krzty nadziei, że człowiek jest gatunkiem stojącym wyżej od zwierzęcia. Poruszająca i zdecydowanie warta przeczytania w czasie urlopu książka.
Arturo Perez-Reverte: Batalista. Muza, Warszawa 2007.

Bob Marley jest jedną z największych ikon współczesnej popkultury. Biografia autorstwa White’a to najbardziej drobiazgowa i najrzetelniejsza próba przedstawienia życia legendy. Kolosalny wpływ Marleya i jego zespołu „The Wailers” na muzykę reggae jest widoczny do dziś. Biedna Jamajka doczekała się swojego bóstwa, które do tej pory napędza koniunkturę turystyczną.

Chodzi tu jednak nie tylko o napływ pieniędzy na wyspę – Marley dał ludziom nadzieję i pokazał, jak z nizin społecznych dostać się na tzw. szczyt. Niestety, jak to często bywa w przypadku charyzmatycznych i genialnych twórców, umarł zbyt młodo. Biografia Boba Marleya to doskonała książka na wakacje, tym bardziej, że jest napisana w porozumieniu z rodziną i przyjaciółmi artysty, unika więc zbędnego plotkowania.
Timothy White: Catch a fire. Życie Boba Marleya. Wydawnictwo Axis Mundi, Warszawa 2007.

Profesora Bartoszewskiego nie trzeba na szczęście nikomu przedstawiać. Od lat cieszy się zasłużonym szacunkiem społecznym, jego postać ma w sobie tyle niespożytej, pozytywnej energii, że wstydem byłoby pominięcie tego, co ma do powiedzenia w wywiadzie rzece. Książka ukazała się we wszystko mówiącej serii zatytułowanej „autorytety” – nic dodać, nic ująć. W dzisiejszych czasach, kiedy honor i uczciwość zeszły na plan dalszy, pielęgnowanie szacunku dla osób pokroju Profesora jest obowiązkiem, zwłaszcza młodszego pokolenia. Niesamowita i obowiązkowa lektura.



Michał Komar, Władysław Bartoszewski: Wywiad rzeka. Świat Książki. Warszawa 2006.

TEKST **Jerzy Bąk**
RYS. **Janusz Stefaniak**

Latające machiny **starożytnych**

W tybetańskiej Lhasie Chińczycy odkryli sanskryckie manuskrypty, w których znajdują się instrukcje budowy statków międzygwiezdnych o napędzie antygrawitacyjnym. Starożytne pisma Indii obfitują w opisy latających pojazdów, tzw. wiman, a Ramajana zawiera m.in. szczegółowy opis podróży na Księżyc w wimanie i walki, do jakiej tam doszło z pojazdem powietrznym Aświnów (Atlantów). Na wizerunkach znalezionych na belce stropowej w świątyni Nowego Królestwa sprzed 3000 lat w Abydos, kilkaset mil na południe od Kairu, widać pojazdy przypominające współczesne latające maszyny. Najbardziej bodaj znanym latającym pojazdem opiewanym w hinduskich mitach jest Puszpaka, napowietrzny rydwan boga dostatku Kubery, który dostał się w ręce niegodziwego Rawany. W nim to Rawana uprowadził małżonkę awatara Ramy, przez co doprowadził do katastrofy całe swoje demoniczne plemię rakszasów z Lanki. Losy Ramy i zagłada rakszasów stanowią przewodni nurt słynnego eposu Ramajana, gdzie wimana została przedstawiona jako latający cylinder o dwóch pokładach z iluminatorami i kopułą. Poruszała się z prędkością wiatru wydając melodyjny odgłos. Oto fragment z tej epopeji: „Pojazd Puszpaka, przypominający Słońce i należący do mojego brata, został sprowadzony przez potężnego Rawanę; ten doskonały powietrzny pojazd mogący wszędzie polecieć na życzenie... ten pojazd podobny do jasnej chmury na niebie... I wtedy król Rama wsiadł do niego, a doskonały pojazd na polecenie Raghiry wzniósł się wysoko w niebo...” Z kolei w Mahawira of Bhawabhuti, tekście dżainistów z ósmego wieku, napisanym w oparciu o starsze materiały źródłowe, czytamy: „Napowietrzny rydwan Puszpaka wiezie wielu ludzi do stołecznej Ajodhji. Niebo jest pełne zdumiewających latających maszyn, ciemnych jak noc, lecz odróżniających się światłami o żółtawym blasku...” Inny wielki epos starohinduski Mahabharata podaje, że asura imieniem Maja posiadał wimanę mierzącą w obwodzie 12 łokci i wyposażoną w cztery mocne koła. W innym miejscu przedstawia ona Krisznę (następnego awatara po Ramie) goniącego po niebie swego wroga Salwę. Gdy wimana Salwy, Saubha, staje się niewidzialna, Kriszna natychmiast wysyła specjalny pocisk, który dosięga celu lecąc według głosu.

Starożytne teksty dotyczące wiman są podobno tak liczne, że można by zapełnić kilka tomów samymi opisami tych pojazdów. Co do autentyczności tych pism nie ma wątpliwości. Niestety, większość z nich nie została nawet przetłumaczona na angielski ze starego sanskrytu. Niedawno w tybetańskiej Lhasie Chińczycy odkryli pewne dokumenty sanskryckie, w których naukowcy natknęli się na instrukcje budowy statków międzygwiezdnych o napędzie antygrawitacyjnym. Ten napęd jest oparty na systemie analogicznym do laghimy, nieznanej mocy „ego" istniejącej w psychice człowieka – „sile odśrodkowej zdolnej do pokonania wszelkiego ciążenia grawitacyjnego". Według hinduskich joginów ta właśnie laghima umożliwia ludziom lewitację.

Równie fantastyczne wydają się informacje z chaldejskiej pracy Sifrala, w której znajduje się ponad sto stron technicznych szczegółów budowy latających maszyn. Są tam pojęcia, które tłumaczy się jako: pręt grafitowy, miedziana cewka, krystaliczny wskaźnik, wibrująca sfera itd. Hakata (Prawo Babilończyków) stwierdza zaś: „Zaprawdę wielki jest przywilej kierowania latającą maszyną. Wiedza o lataniu należy do najstarszych z naszych dziedzictw. Jest to dar od tych z góry. Otrzymaliśmy ją od nich w celu uratowania wielu istnień...".

Wydaje się pewne, że starożytni Hindusi latali na swych maszynach po całej Azji, prawdopodobnie też do Atlantydy, a nawet do Ameryki Południowej. Warto odnotować też historyczną informację o tym, że gdy ponad dwa tysiące lat temu Aleksander Wielki napadł na Indie, w pewnym momencie jego wojska zostały zaatakowane przez „latające ogniste tarcze". Te „latające talerze" nie użyły jednak żadnej groźnej broni i Aleksander mógł kontynuować podbój Indii. Wraz z katastroficznym zatonięciem Atlantydy i zniszczeniem imperium Ramy, być może za pomocą broni atomowej, świat pogrążył się w czymś w rodzaju epoki kamiennej, a współczesna historia zaczęła się dopiero kilka tysięcy lat po tamtych wydarzeniach.

Instrukcja budowy **statków kosmicznych**

O konstruowaniu wimany w sanskryckim tekście Samarangana Sutradhara napisano tak: „Korpus wimany musi być mocny i wytrzymały, niczym wielki ptak z lekkiego materiału. Wewnątrz należy umieścić silnik rtęciowy z żelaznym aparatem grzewczym pod spodem. Dzięki mocy uśpionej w rtęci, która wprawia napędowy wir powietrza w ruch, siedzący wewnątrz człowiek może przelatywać niebem wielkie odległości. Ruchy wimany są tego rodzaju, że może ona wznosić się pionowo i pionowo opadać, a pochylona może poruszać się do przodu i do tyłu. Dzięki tym maszynom ludzie mogą latać w powietrzu, a istoty niebiańskie mogą przybywać na ziemię...". W 230 strofach tego traktatu omówiono konstrukcje wiman, startowanie, lot na tysiące kilometrów, zwykłe i awaryjne lądowanie a nawet możliwe kolizje z ptakami.

Są tam informacje o pilotażu, zalecane środki ostrożności przy długich lotach, ochrona statków przed burzami i piorunami i instrukcje jak przejść na napęd „energią słoneczną" z energii typowej – antygrawitacyjnej.

Śastra Wajmanika (Vymaanika-Shaastra) zawiera osiem rozdziałów ze szkicami opisujących trzy typy samolotów. Wspomina też 31 podstawowych części składowych tych wehikułów oraz 16 materiałów, z których są zbudowane, a mających właściwości pochłaniania światła i ciepła.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

600

WYMIARY 334/151/141 | BAGAŻNIK 170 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 38 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
600 ACTUAL	21.080	1108	40	150	6,0	143	4
600 50th - wers. jubileusz.	22.015	1108	40	150	6,0	143	4

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 35 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.1 ACTUAL	25.330	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.1 ACTIVE	28.305	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.2 DYNAMIC	30.940	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-JET 16v ACTUAL	33.065	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-JET 16v DYNAMIC	36.040	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.4 16v 100 HP	41.990	1368	74	160	6,5	154	4/5
1.2 4X4	37.315	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.2 4X4 CLIMBING	39.015	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.3 MULTIJET 16v 4X4	42.415	1248	51	150	5,3	135	4/5
1.3 M-JET 16v 4X4 CLIMBING	44.115	1248	51	150	5,3	135	4/5
CROSS	52.275	1248	51	150	5,3	141	4/5

Albea

WYMIARY 419/170/149 | BAGAŻNIK 515 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE 4D	30.515	1368	57	162	6,9	145	4/5
1.4 77KM DYNAMIC 4D	33.915	1368	57	162	6,9	145	4/5

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 ACTIVE	37.392	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM ACTIVE	45.892	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 DYNAMIC	42.492	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM DYNAMIC	50.992	1248	66	170	4,9	129	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOTION	55.667	1248	66	170	4,9	129	5

Grande Punto

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 65KM ACTIVE 3D	33.660	1242	48	155	6,1	145	4/5
1.2 65KM ACTIVE 5D	34.935	1242	48	155	6,1	145	5
1.2 65KM DYNAMIC 3D	36.295	1242	48	155	6,1	145	4/5
1.2 65KM DYNAMIC 5D	37.570	1242	48	155	6,1	145	5
1.4 77KM ACTIVE 3D	34.510	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM ACTIVE 5D	35.785	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 77KM DYNAMIC 3D	37.145	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM DYNAMIC 5D	38.420	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 77KM EMOTION 3D	44.285	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM EMOTION 5D	45.560	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM ACTIVE 3D	38.505	1368	70	155	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM ACTIVE 5D	39.780	1368	70	155	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 3D	41.140	1368	70	155	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 5D	42.415	1368	70	155	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM EMOT. 3D	48.280	1368	70	165	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM EMOT. 5D	49.555	1368	70	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM SPORT 3D	48.280	1368	70	165	6,1	145	4/5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 3D	40.885	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 5D	42.160	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 75KM DYN. 3D	44.625	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM DYN. 5D	45.900	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 75KM EMOT. 3D	51.510	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM EMOT. 5D	52.785	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 3D	45.985	1248	66	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 5D	47.260	1248	66	175	4,6	122	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. 3D	52.870	1248	66	175	4,6	122	4/5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. 5D	54.145	1248	66	175	4,6	122	5
1.3 MJT 16v 90KM SPORT 3D	52.870	1248	66	175	4,6	122	4/5
1.9 MJT 120KM EMOTION 3D	55.420	1910	88	190	5,6	149	4/5
1.9 MJT 120KM EMOTION 5D	56.695	1910	88	190	5,6	149	5
1.9 MJT 130KM SPORT 3D	55.420	1910	95	200	5,8	150	4/5

Opcje: Centralny zamek z pilotem w kluczyku 382,5 zł – Kolumna kierownicy z regulacją w dwóch płaszczyznach 425 zł – Elektrycznie sterowane szyby tylne 680 zł – Klimatyzacja manualna dla wersji Fresh i Active 3400 zł – Klimatyzacja manualna dla wersji Dynamic 2550 zł – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa 4675 zł – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa (wersja EMOTION, SPORT) 850 zł – Elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne, lakierowane, czujnik temp. zewnętrznej 425 zł – Przyciemniane szyby boczne i tylna 340 zł – Przystosowanie do montażu radia (okablowanie + antena + 6 głośników) 467,5 zł – Światła przeciwmgielne 510 zł – Spryskiwacze reflektorów 680 zł – Dzielona tylna kanapa 40/60 510 zł – Lakier metalizowany 1232,5 zł – Skórzana kierownica i gałka zmiany biegów 382,5 zł – Czujnik deszczu 510 zł – ESP+ASR/MSR, HBA i Hill Holder 2125 zł – Szklany dach otwierany elektrycznie Sky Dome 3400 zł – Automatyczna skrzynia biegów MTA 4250 zł – Skrzynia 6-biegowa manualna 1955 zł – Blue&Me – Bluetooth + USB 807,5 zł – Radioodtwarzacz CD zintegrowany ze ste rowaniem z koła kierownicy 1275 zł – Radioodtwarzacz CD/MP3 zintegrowany ze sterowaniem na kierownicy 1700 zł

Croma

WYMIARY 475/177/160 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 62 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 MJT 16v 150KM ACTIVE	78.617	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM AUT.ACT.	84.142	1910	110	210	6,1	161	5
1.8 16v 140KM DYNAMIC	71.315	1796	103	200	8,5	200	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	77.605	1910	88	195	6,1	160	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	83.895	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM AUT. DYN.	89.420	1910	110	210	6,1	161	5
2.2 16v 147KM EMOTION	88.060	2198	108	210	8,6	204	5
2.2 16v 147KM AUT. EMOTION	92.310	2198	108	210	8,6	204	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	88.145	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM AUT. EMOT.	93.670	1910	110	210	6,1	161	5
2.4 MJT 20v 200KM AUT. EMOT.	112.115	2387	147	216	8,0	212	5

Opcje: Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa 2550 zł – Lakier metalizowany 1530 zł – Alarm z czujnikiem grawitacyjnym 1105 zł – Sterowanie radiem z koła kierownicy 425 zł – Czujnik deszczu 425 zł – ESP+ASR i Hill Holder 2465 zł – Szklany dach otwierany elektrycznie 5865 zł – System CONNECT NAV+ z wyświetlaczem kolorowym 8075 zł

Stilo Multi W.

WYMIARY 452/176/157 | BAGAŻNIK 510 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 58 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 95KM ACTIVE	51.340	1368	70	176	6,8	181	5
1.6 16v 105KM ACTIVE	53.975	1598	77	183	7,6	181	5
1.9 MJT 120KM ACTIVE	60.775	1910	88	190	5,6	149	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	64.685	1910	88	190	5,6	149	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	70.465	1910	110	207	5,6	154	5

Opcje: Elektrycznie sterowane szyby tylne 850 zł – Klimatyzacja automatyczna dwustrefowa 5950 zł – Lakier metalizowany 1445 zł – ESP+ASR/MSR, HBA 2465 zł – Szklany dach otwierany elektrycznie Sky Window 4250 zł – System CONNECT NAV+ z wyświetlaczem kolorowym 7225 zł

Sedici

WYMIARY 411/175/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 50 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 MTJ DYNAMIC 4X4*	61.965						5
1.6 16v EMOTION 4X4*	53.465						5
1.9 MTJ EMOTION 4X4*	66.215	1910	88	180	6,6	174	5

Opcje: Lakier metalizowany 1360 zł – Radioodtwarzacz CD/MP3 zintegrowany 425 zł – Podgrzewane siedzenia przednie 680 zł

*oferta ważna do 31.08.2007 r.

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 58 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 90KM ACTIVE	45.892	1368	66	179	6,7	158	5
1.9 MJT 120KM ACTIVE	53.542	1910	88	194	5,3	139	5
1.4 16v 90KM DYNAMIC	50.142	1368	66	179	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 150KM DYN.	56.942	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	57.792	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	62.042	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 150KM EMOT.	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 120KM EMOTION	64.592	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	67.142	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 150KM SPORT	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 16v 150KM SPORT	67.142	1910	110	209	5,6	149	5

Opcje: Klimatyzacja manualna z filtrem przeciwpyłkowym 3315 zł – Światła przeciwmgielne z funkcją doświetlania zakrętów 595 zł – Klimatyzacja automatyczna dwusterfowa + tylne nawiewy powietrza i filtr przeciwpyłkowy 1700 zł – Lakier metalizowany 1445 zł – Lakier perłowy 1785 zł – Skórzana tapicerka 5100 zł – Kierownica z 6 przyciskami sterującymi radioodtwarzaczem 340 zł – Kierownica i gałka dźwigni zmiany begów pokryte skórą 425 zł – Czujniki ciśnienia w oponach 1275 zł – ESP +ASR / MSR / HBA i Hill Holder 2295 zł – Skydome: panoramiczny szklany dach otwierany elektrycznie 3825 zł – Czujnik zmierzchu wraz z czujnikiem deszczu 765 zł – Fotele przednie podgrzewane 850 zł – Gniazdko 12V w bagażniku 68 zł – Blue&Me™ 1020 zł – Pakiet Sport 2805 zł – Radioodtwarzacz CD z MP3, system nagłośnienia Hi-Fi 40W, 6 głośników 1487,5 zł – Radioodtwarzacz CD, system nagłośnienia Hi-Fi 40W, 6 głośników 1105 zł – System nagłośnienia Hi-Fi z 5-kanałowym wzmacniaczem, 260W subwoofer typu bass-reflex, 6 głośników 1530 zł – Kurtyny powietrzne 1020 zł – DPF – filtr cząstek stałych dla silników diesla 2295 zł

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 60 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	39.270	1368	57	148	7,4	174	5
1.4 77KM DYNAMIC	42.840	1368	57	148	7,4	174	5
1.6 16v NATURAL POWER/ CNG (gaz ziemny) ACTIVE	55.420	1596	76/68	163	9,2	171	5
1.3 M-JET 16v 85KM ACTIVE	47.770	1248	62	156	5,5	145	5
1.3 M-JET 16v 85KM FAMILY	52.785	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 105KM ACTIVE	49.470	1910	77	164	5,8	153	5
1.9 M-JET 105KM DYNAMIC	53.040	1910	77	164	5,8	153	5
1.9 M-JET 120KM FAMILY	57.290	1910	88	174	6,1	160	7

Opcje: Centralny zamek z pilotem w kluczyku 510 zł – Kolumna kierownicy z regulacją wysokości 340 zł – Klimatyzacja manualna 3400 zł – Elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne 467,5 zł – Światła przeciwmgielne 552,5 zł – Lakier metalizowany 1232,5 zł – Zderzaki w kolorze nadwozia 510 zł – System CONNECT NAV 6630 zł

147

WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 60 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
3D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	60.350	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	62.900	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	68.850	1910	88	195	6,0	155	5
3D 1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	73.950	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	67.490	1598	88	195	8,2	194	5
3D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	73.440	1970	110	208	8,9	211	5
3D 2.0 TS 150KM SELESPEED DIST.	85.765	1970	110	208	8,9	211	5
3D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	78.540	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.6 TS 120KM BLACK LINE	70.125	1598	88	195	8,2	194	5
3D 2.0 TS 150KM BLACK LINE	76.075	1970	110	208	8,9	211	5
3D 2.0 TS SELESP. 150KM BLACK L.	88.315	1970	110	208	8,9	211	5
3D 1.9 JTDM 150KM BLACK LINE	81.175	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.9 JTDM 150KM Q2	81.175	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	62.050	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	64.600	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.9 JTDM 120KM PROG.	70.550	1910	88	195	6,0	155	5
5D 1.9 JTDM 150KM PROG.	75.650	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	69.190	1598	88	195	8,2	194	5
5D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	75.140	1970	110	208	8,9	211	5
5D 2.0 TS SELESPEED 150KM DIST.	87.465	1970	110	208	8,9	211	5
5D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	80.240	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 120KM BLACK LINE	71.825	1598	88	195	8,2	194	5
5D 2.0 TS 150KM BLACK LINE	77.775	1970	110	208	8,9	211	5
5D 2.0 TS SELES. 150KM BLACK L.	90.015	1970	110	208	8,9	211	5
5D 1.9 JTDM 150KM BLACK LINE	82.875	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.9 JTDM 150KM Q2	82.875	1910	110	208	5,9	157	5

GT

WYMIARY 449/176/136 | BAGAŻNIK 320 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 63 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 JTS 165KM PROGRESSION	95.200	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	98.600	1910	110	209	6,7	178	5
2.0 JTS 165KM DISTINCTIVE	100.300	1970	122	216	8,7	208	5
2.0 JTS 165KM SELESPEED DIST.	106.250	1970	122	216	8,7	208	5
3.2 V6 240KM DISTINCTIVE	120.700	3179	176	243	12,4	295	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	103.700	1910	110	209	6,7	178	5
2.0 JTS 165KM BLACK LINE	103.700	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150 KM BLACK LINE	107.100	1910	110	209	6,7	178	5
1.9 JTDM 150KM Q2	107.100	1910	110	209	6,7	178	5

159

WYMIARY 466/182/141 | BAGAŻNIK 405 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	95.710	1859	118	212	8,7	205	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	111.435	2198	136	222	9,4	221	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	93.500	1910	88	191	5,9	157	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	101.150	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 JTDM 150KM PROG. Q-TRONIC	107.100	1910	110	210	6,0	157	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION	134.725	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-TRONIC	140.675	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTD 200KM PROGRESSION Q4	141.525	2387	147	228	6,8	179	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	119.510	2198	136	222	9,4	221	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	127.415	2198	136	222	9,4	221	5
1.9 JTDM 150 KM DISTINCTIVE	109.225	1910	110	210	6,0	159	5
1.9 JTDM 150 KM DIST. Q-TRONIC	115.175	1910	110	210	6,0	159	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE	142.800	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	148.750	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q4	149.600	2387	147	228	6,8	179	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DISTINCTIVE	156.315	3195	191	240	11,5	270	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DIST. Q-TRONIC	162.265	3195	191	240	11,5	270	5

159 Sportwagon

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	101.660	1859	118	210	8,8	209	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	117.385	2198	136	220	9,5	224	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	99.450	1910	88	190	6,0	159	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	107.100	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM PROG. Q-TRONIC	113.050	1910	110	208	6,1	162	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION	140.675	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-TRONIC	146.625	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-4	147.475	2387	147	226	7,0	184	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	125.460	2198	136	220	9,5	224	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	133.365	2198	136	220	9,5	224	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	115.175	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM DIST. Q-TRONIC	121.125	1910	110	208	6,1	162	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE	148.750	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	154.700	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCT. Q-4	155.550	2387	147	226	7,0	184	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DISTINCTIVE	162.265	3195	191	237	11,6	275	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DIST. Q-TRONIC	168.215	3195	191	237	11,6	275	5

Brera

WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.2 JTS 185KM	118.915	2198	136	222	9,4	221	2+2
2.4 JTDM 200KM	133.025	2387	147	230	7,0	180	2+2
2.2 JTS 185KM SKY VIEW	124.865	2198	136	222	9,4	221	2+2
2.4 JTDM 200KM SKY VIEW	138.975	2387	147	230	7,0	180	2+2
3.2 JTS V6 Q4 260KM SKY VIEW	159.800	3195	191	240	11,5	273	2+2
3.2 V6 Q4 260KM SKY VIEW Q-TRONIC	165.750	3195	191	240	11,5	273	2+2

Spider

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.2 JTS 185KM	125.715	2198	136	217	9,4	221	2
2.4 JTDM 200KM	139.825	2387	147	228	6,8	179	2
2.2 JTS 185KM EXCLUSIVE	131.665	2198	136	217	9,4	221	2
2.4 JTDM 200KM EXCLUSIVE	145.775	2387	147	228	6,8	179	2
3.2 JTS V6 Q4 260KM EXCLUSIVE	166.600	3195	191	235	11,5	273	2
3.2 V6 Q4 260KM SKY VIEW Q-TRONIC	172.550	3195	191	235	11,5	273	2

Ypsilon

WYMIARY 378/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 8v 77KM ORO	41.565	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 16v 95KM ORO	44.115	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 90KM ORO	50.065	1248	66	173	4,9	123	4
1.4 8v 77KM PLATINO	45.815	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 DFN 16v 95KM PLATINO	48.365	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 75KM PLATINO	53.465	1248	55	167	4,5	119	4
1.4 16v 95KM SPORT MOMO ED.	50.915	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v SPORT MOMO ED.	56.865	1368	77	177	4,7	123	4

Musa

WYMIARY 378/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 95KM CLASS	53.465	1368	70	175	6,	157	5
1.4 DFN 16v 95KM CLASS	57.460	1368	70	175	6,6	153	5
1.3 M-JET 16v 90KM CLASS	58.225	1248	66	173	4,9	130	5
1.4 BI-COLORE 16v 95KM ELEG.	60.010	1368	70	175	6,6	157	5

Thesis

WYMIARY 489/183/147 | BAGAŻNIK 480 LITRÓW

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 TB 20v EXECUTIVE	149.515	1998	136	224	11,1	264	5
2.4 JTD AUT. 20v SPORTIVA	216.920	2387	136	220	8,8	234	5

Ceny z 15% rabatem dla pracowników Grupy Fiat zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia. Pracownicy spółek Grupy Fiat mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% rabatu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. W cenniku zamieszczono tylko wybrane opcje i akcesoria. Kompletny wykaz można otrzymać w salonach sprzedaży.

Oferta jest dostępna w Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, ul. Katowicka 24, Bielsko-Biała.

Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland • tel. 033 813 44 40

POCZTA

ŁAMY DLA PRACOWNIKÓW

Rubrykę „Fiat to my" redagują pracownicy Grupy Fiat w Polsce. Właśnie na tej stronie możecie wyrazić swoje opinie, dzielić się radościami, opowiedzieć o swoich problemach, spostrzeżeniach itp. Gdy egzemplarz tego pisma trafi do waszych skrzynek pocztowych, wrócicie z urlopów. Zachęcamy do podzielenia się swoimi wrażeniami, może w ten sposób podpowiecie innym, by w przyszłości podążyli waszymi śladami i… zobaczyli nieznane im miejsca. Piszcie do nas!

Nasz adres:

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

e-mail: redakcja@satiz.pl

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

STRATEGIA MARKETINGU BEZPOŚREDNIEGO

Koleżanka, która pracowała w naszym dziale, po reorganizacji trafiła do firmy kooperującej ze spółkami Fiata. Często służbowo wyjeżdża za granicę, nawet do dalekich Chin, skąd przywozi ciekawe zdjęcia i nowinki. Ostatnio podzieliła się z nami informacjami na temat rykszy, która na Dalekim Wschodzie służy jako główny środek transportu.
Z koleżanką zawsze wspominamy chwile spędzone razem w pracy, gdyż nadal jest ona związana emocjonalnie ze swoim pierwszym zakładem. Żeby dowiedzieć się, „co w trawie piszczy" prosi mnie o materiały drukowane na temat zakładu, jego rozwoju itp., a przy okazji czasopismo nasze oglądają także jej obecne koleżanki i koledzy.
W ten sposób zostaje uruchamiany tzw. marketing bezpośredni.

Antoni Hendzel, Fiat-GM Powertrain

OTWARTY DZIEŃ RODZINNY

Proponuję, żeby oprócz dnia rodzinnego uruchomić dzień otwarty dla wszystkich. Dlaczego? Zakłady Fiata bardzo się rozwijają, dlatego poza Bielskiem, gdzie pracuję, chętnie podczas takiego dnia obejrzałbym inne zakłady spółki, gdzie mógłbym się zapoznać z nowinkami technicznymi. Jeżeli jest to możliwe, to prosiłbym żeby za rok każdy chętny pracownik mógł otrzymać „wejściówkę" na teren zakładu w Tychach i zobaczyć nowoczesne taśmy produkcyjne. Pracownicy z Tych też może chcieliby obejrzeć produkcję jednego z najnowocześniejszych silników – 1.3 Multijet. Wielu z nas uczyło się w kierunku mechaniki samochodowej i na terenie zakładów odbywało praktyki. Dawni uczniowie (autor na foto wyżej), a dzisiaj pracownicy pamiętają z tamtego okresu jak były produkowane samochody, a chcieliby zobaczyć jak to się odbywa obecnie.

Antoni Hendzel
Fiat-GM Powertrain

INSPIRUJĄCE GRAFFITI

Codziennie wchodząc do zakładu pracy patrzymy na puste ściany budynków i hal, które można by ozdobić kolorowymi rysunkami. Ich treść mogłaby na przykład przestawiać rozwinięcie skrótów nazw własnych poszczególnych spółek.

stały czytelnik (imię i nazwisko do wiadomości redakcji)

NA SPACERZE Z PSEM

Chciałabym ostrzec spacerowiczów przed bezmyślnością innych. Środek lipca, piękna pogoda, wraz z kolegą postanowiłam wybrać się na długi spacer w góry. Zabraliśmy ze sobą dwa pieski. Było pięknie dopóki nie spotkaliśmy ludzi, podobnych do nas, ale tylko pod jednym względem – byli na spacerze ze swoimi czworonogami – i na tym podobieństwo się kończyło. Na całej trasie kilka razy psy wybiegły nam na spotkanie i wcale nie były do nas przyjaźnie nastawione. Ich właściciele tymczasem nie ukrywali zdziwienia, że ktoś inny (czyli my) mógł również wpaść na pomysł, aby wybrać się z pieskiem do lasu. Tyle tylko, że my prowadziliśmy nasze pupile na smyczy. Dlatego musieliśmy ustępować z drogi, czy też widząc biegnącego ku nam Azora zatrzymać się, oczekując na jego właściciela. Ta wyprawa uświadomiła nam, że nie wszyscy obdarzeni zostali wyobraźnią. **Felicja Dudek**

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 20 lipca 2007 r.

1.	**Fiat Polska Sp. z o.o.**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2.	**Fiat Auto Poland SA**	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132100, Fax (0-33) 8132036 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3.	**Teksid Iron Poland Sp. z o.o.**	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4.	**CNH Polska Sp. z o.o.**	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrekcja Generalna	produkcja maszyn rolniczych
5.	**Magneti Marelli Poland SA**	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	koordynacja działalności Magneti Marelli w Polsce
6.	**Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.**	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie
7.	**Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.**	ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 295 79 22, Fax (0-32) 2957958 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
8.	**Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.**	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132199, Fax (0-33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
9.	**Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.**	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960296, Fax (0-32) 2936618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
10.	**Comau Poland Sp. z o.o.**	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11.	**Iveco Poland Sp. z o.o.**	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Dyrektor Generalny: Marcello Filotico	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
12.	**Fiat Services Polska Sp. z o.o.**	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
13.	**Fiat Purchasing Poland Sp. z o.o.**	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
14.	**Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.**	ul. Konwojowa 57, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
15.	**Sirio Polska Sp. z o.o.**	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport

Joint Ventures

1.	**Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.**	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Dyrekcja Generalna	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2.	**Fiat Bank Polska SA**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
3.	**Fidis Leasing Polska Sp. z o.o.**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Saverio Cacopardo	leasing samochodów
4.	**Fidis Finance Polska Sp. z o.o.**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074821, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Saverio Cacopardo	usługi finansowe i leasingowe

FIAT LINEA. TA LINIA MÓWI ZA SIEBIE.

GWARANCJA NA 1 000 000 KM PRZEZ 3 LATA.

Oto kolejny model Fiata, który wykracza poza swoją kategorię. Nowy Fiat Linea – najdłuższy sedan w swojej klasie, mierzy aż 4,56 m. Zaopatrzony w olbrzymi bagażnik o pojemności 500 l i wyposażony w unikalny system Blue&Me™, pozwalający m.in. odtwarzać pliki MP3 i głosowo odczytywać SMS-y.

Najbardziej jednak Fiat Linea wyróżnia się swoją piękną, niepowtarzalną linią.

- KREDYT 0% PRZEZ 3 LATA
- CENA JUŻ OD 39 990 ZŁ

JAZDA PRÓBNA – wyślij SMS-a o treści LINEA pod numer 7190 (koszt 1 zł + 22% VAT). Oddzwonimy, pojeździmy.
Infolinia: 0 801 19 19 19, koszt 1 jedn. operatora **www.fiatlinea.pl** **Szczegóły oferty w salonach.**

Zużycie paliwa (cykl mieszany) i emisja CO_2: 6,3 l/100 km, 148 g/km dla silnika 1.4 77 KM.