fiat wokół nas

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 12 • NUMER 72 • **MARZEC 2008**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Premiera w Genewie
Fiat 500 ABARTH

Fiat Fiorino
POLSKI DEBIUT

Sport
BIEGAJ Z FIATEM

WYNIKI GRUPY FIAT W 2007: ROK SUKCESÓW

WYGRAJ KSIĄŻKĘ Jerzego Skarżyńskiego str. 48

NIEKTÓRE MAŁE RZECZY BYWAJĄ NIEZASTĄPIONE

Oferta dla pracowników: rabat do 15%*.
Oferta jest dostępna w Centrum Sprzedaży FAP.

* Rabat nie dotyczy wersji Naked.
Kontakt: Marek Stroński, numer telefonu 033 813 44 40.

Fiat 500 - Samochód Roku 2008.
www.fiat500.pl

you are, we car.

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 12
numer 72
marzec 2008

Odpowiedzialny za edycj 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
Alicja Filowska

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
Maciej Feodorów

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:
11 marca 2008 r.

GRUPA

4 Wyniki Grupy za ubiegły rok
6 **Grupa Fiat w Polsce w 2007 roku**
38 Newsy

LUDZIE

41 **Ilona Felicjańska**
66 Fiat to my

PRODUKT

18 **Polska prezentacja Fiata Fiorino**
24 **Drzwi otwarte Fiat 500**
34 Idealny silnik Fiata Bravo

AKTUALNOŚCI

36 Druga edycja Fiat Yamaha Cup w Polsce
44 **Danie specjalne: Biegiem do marzeń**
52 **Zdrowie**

CZAS WOLNY

56 Nowości
58 **Kino i książki**
60 Osobliwości

28
Nowości Fiata na salonie w Genewie

Wszystkie ambitne cele Grupy zostały osiągnięte, a niektóre wręcz przekroczone. Przychody sięgnęły 59 miliardów euro, zysk netto wyniósł 2,1 miliarda, czyli o 78,5 procent więcej niż w roku 2006, wszystkie długi zostały spłacone. I uwaga: w tym roku Fiat mierzy jeszcze wyżej!

2007 Rok sukcesów

Ubiegły rok był nadzwyczajny, lepszy od najbardziej optymistycznych przewidywań. Dopiero co zakończyła się głęboka restrukturyzacja, zainicjowana w lipcu 2004 r., a Grupa jest już w stanie nie tylko osiągać, ale i przekroczyć wyznaczone cele, czego najlepszym dowodem są wyniki za rok 2007. Ich oficjalnego zatwierdzenia dokonał Zarząd Administracyjny Fiat S.p.A., który zebrał się w Turynie 24 stycznia br., a przewodniczył mu prezes Luca Cordero di Montezemolo. O tym, jak ważny był to dzień, świadczą choćby liczne relacje w międzynarodowej prasie.

W minionym roku przystąpiono również do realizacji nowego planu wzrostu i zwiększania marż w latach 2007-2010, który ma zmienić Fiata w wielkie międzynarodowe przedsiębiorstwo. Działalność przemysłowa Fiata Group, nareszcie wolna od balastu zadłużenia, w oczach agencji ratingowych ma odzyskać poziom „investment grade", a tym samym jeszcze bardziej odciąć się od swej nienajlepszej przeszłości.

Przyjrzyjmy się jednak konkretnym cyfrom: przychody sięgnęły 59 miliardów euro, wzrastając o 12,9% w stosunku do roku 2006, wynik z zarządzania zwyczajnego wyniósł 3,2 miliarda euro, poprawiając się o 66% w stosunku do uzyskanego rok wcześniej i znacznie przekraczając założone cele, a marża od przychodów wzrosła z 3,8 do 5,5%.

Wynik Grupy netto w wysokości 2,1 miliarda euro, wyższy od osiągniętego w 2006 r. aż o 78,5%, pozwoli na zaproponowanie wypłaty dywidend dla różnego rodzaju akcji o łącznej wartości 522 milionów euro. Decyzja w tej kwestii zostanie podjęta podczas Zgromadzenia Akcjonariuszy, które odbędzie się 31 marca.

W 2007 roku Grupa zmniejszyła do zera zadłużenie przemysłowe netto i zamknęła rok ze środkami pieniężnymi netto w wysokości 0,4 miliarda euro.

DOBRZE WE WSZYSTKICH SEKTORACH

Ze szczegółowej analizy poszczególnych sektorów wynika, że w 2007 roku Fiat Group Automobiles sprzedał 2.234.000 samochodów, co jest najlepszym rezultatem od roku 2000, i uzyskał przychody w wysokości 26,8 miliarda euro (wzrost o 13,1%). Wzrost odnotowano również w sektorze Maszyn Rolniczych i Budowlanych (CNH), którego przychody sięgnęły 11,8 miliarda euro i poprawiły się o 12,5% w euro i 22,8% w dolarach. W obszarze Pojazdów Użytkowych (Iveco) sprzedaż wyniosła 211.700 sztuk (+16,6%) i była najwyższa w historii; w efekcie przychody tego obszaru wzrosły o 22,5%, do poziomu 11,2 miliarda euro. Przychody sektora Komponentów i Systemów Produkcyjnych zamknęły się kwotą 13,4 miliarda euro (+8,2%), przy czym FPT Powertrain Technologies zwiększył swą sprzedaż o 15,1 procent, a Magneti Marelli o 12,2 procent. Spadek przychodów odnotowały natomiast spółki Teksid i Comau, pierwsza ze względu na zmiany w obszarze konsolidacji, a druga w związku z przedefiniowaniem swojej działalności.

Wszystkie Sektory wykazały się ponadto dobrymi wynikami z zarządzania zwyczajnego, który w przypadku Fiat Group Automobiles wzrósł w stosunku do roku 2006 aż trzykrotnie (o 512 milionów), osiągając kwotę 803 milionów euro. Znaczącą poprawę odnotowała również marża, która zwiększyła się z 1,2 do 3 procent przychodów. Do napawających optymizmem wyników sektora samochodowego przyczyniły się również marki Maserati i Ferrari z zyskiem w wysokości 290 milionów euro, dzięki którym łączny wynik z zarządzania zwyczajnego za rok 2007 wzrósł do poziomu 1,1 miliarda euro (3,8% przychodów). Lepsza sprzedaż i zoptymalizowana oferta produktowa pozwoliły spółce CNH na poprawienie wyniku z zarządzania zwyczajnego o 34,3% (46,7% w dolarach), do 990 milionów euro, i uzyskanie marży od przychodów w wysokości 8,4%. Zysk z zarządzania zwyczajnego Iveco wzrósł o prawie 50%, do 813 milionów euro, co stanowi 7,3% przychodów (wobec 6% w roku 2006).

Grupa jest w dobrej kondycji i z optymizmem patrzy w przyszłość

Sektory Komponentów i Systemów Produkcyjnych uzyskały zysk w wysokości 509 milionów euro i marżę od przychodów na poziomie 3,8% (w stosunku do 2,8% w roku 2006). Do łącznej poprawy o 161 milionów euro przyczyniły się nie tylko zwiększone zyski FPT Powertrain Technologies i Magneti Marelli, ale i mniejsze straty Comau, będące pierwszym pozytywnym efektem planu przedefiniowania działalności. Zysk Teksidu, który odnotował spadek o 9 milionów euro, jest lepszy o 16 milionów euro w stosunku do innych spółek w tym segmencie rynku.

RACHUNEK EKONOMICZNY

w milionach euro	2007	2006	zmiana	
			%	€
Przychody netto	58.529	51.832	12,9	
Wynik zarządzania zwyczajnego	3.233	1.951		1.282
Wynik zarządzania zwyczajnego (%)	5,5%	3,8%		
Wynik operacyjny	3.152	2.061		1.091
Wynik przed opodatkowaniem	2.773	1.641		1.132
Zysk netto (Grupy i spółek trzecich)	2.054	1.151		903

PRZYCHODY NETTO I WYNIK ZARZĄDZANIA ZWYCZAJNEGO

w milionach euro	Przychody netto		Wynik zarządzania zwyczajnego	
	2007	zmiana %	2007	zmiana
Samochody *(Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)*	29.015	13,4%	1.093	652
Maszyny rolnicze i budowlane *(CNH - Case New Holland)*	11.843	12,5%	990	253
Pojazdy użytkowe *(Iveco)*	11.196	22,5%	813	267
Komponenty i systemy produkcji *(FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)*	13.375	8,2%	509	161
Inna działalność *(Wydawnictwa i inne)*	1.378	-8,9%	172	-51
Spółki wydzielone	(8.278)	-		
Grupa ogółem	58.529	12,9%	3.233	1.282

Na stronie obok: Cinquecento, symbol nowego Fiata

W ROKU 2008 DALSZY WZROST

W bieżącym roku Fiat Group Automobiles chce poprawić swój udział w rynku we Włoszech i w Europie Zachodniej. Aby tego dokonać, zamierza oprzeć się na wyrobach wylansowanych w ostatnim czasie, nowych modelach, które zostaną zaprezentowane w 2008 r. (Alfa Romeo Junior i Lancia Delta HPE), oraz na nowych silnikach.

Także CNH przewiduje znaczący wzrost sprzedaży, któremu powinien towarzyszyć ciągły przyrost udziałów w rynku. Iveco tymczasem planuje pozyskanie nowych klientów dzięki nowym wyrobom (Daily 4x4, Massif i nowe Eurocargo) oraz zwiększenie przychodów poprzez ponowne pozycjonowanie cen i poprawę sprzedaży.

Jeżeli chodzi o Fiat Group, zostały potwierdzone cele już wyznaczone, które zakładają uzyskanie w roku 2008 wyniku z zarządzania zwyczajnego w granicach 3,4 - 3,6 mld netto, zysku netto 2,4 - 2,6 mld oraz skonsolidowanych przychodów netto na poziomie przekraczającym 60 mld. ■

2007 Rok zapisany złotymi zgłoskami

TEKST
Francesco Novo
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak, Satiz Poland

Grupa Fiat w Polsce

W roku 2007 przychody i stan zatrudnienia spółek Grupy w Polsce wzrosły o 20 procent. Enrico Pavoni, prezes Fiat Polska, podsumowuje ten rok pozytywny pod każdym względem.

Najważniejszym elementem planu rozwoju Grupy Fiat w Polsce jest ekspansja przemysłowa, napędzana sukcesami kolejnych modeli

Rok, który właśnie minął, zapisze się w kronikach Grupy Fiat w Polsce złotymi zgłoskami. Z wielu powodów: fantastycznych wyników finansowych i handlowych, ekspansji przemysłowej, ugruntowania doskonałej rynkowej pozycji produktów, ale przede wszystkim dzięki debiutowi Fiata 500, modelu, który od razu skupił na sobie uwagę. Spośród niezliczonych nagród, jakimi go obsypano, jedną z najcenniejszych jest tytuł „Car of the Year 2008", prestiżowe europejskie wyróżnienie, które kilka tygodni temu odebrał w Berlinie dyrektor pełnomocny Grupy Sergio Marchionne.

O tym nadzwyczajnym, 2007 roku, mówi Enrico Pavoni, prezes Fiat Polska, z którym spotykamy się w jego gabinecie na siódmym piętrze warszawskiego budynku będącego siedzibą przedstawicielstwa Grupy w naszym kraju. „Wszystkie spółki Grupy – mówi prezes – odnotowały dobre, a niektóre wręcz fantastyczne rezultaty. Łączne przychody, uwzględniając również joint-venture z GM (produkcja silników diesel), sięgnęły 20,6 miliardów złotych (z czego 14,4 mld z eksportu) i wzrosły o ponad 20 procent, a liczba pracowników przekroczyła 11 tysięcy i ciągle rośnie. Dane te w zupełności wystarczą do tego, żeby stwierdzić, iż miniony rok był bardzo, ale to bardzo pozytywny".

Najważniejszym elementem planu rozwoju Grupy Fiat w Polsce jest jednak ekspansja przemysłowa, napędzana sukcesami kolejnych modeli. „Prześledźmy, jak radziły sobie poszczególne Sektory – kontynuuje Pavoni. – Fiat Auto Poland wyprodukował prawie 362 tysiące samochodów, najwięcej w swej historii, uzyskując przychody w wysokości 11,6 miliardów złotych i zasilając polski eksport kwotą 9,9 miliardów złotych. Panda, choć mija piąty rok jej produkcji, w dalszym ciągu notuje wzrost sprzedaży, a mały Fiat 500 już dziś odnosi ogromny sukces: na rok 2007 przewidywano początkowo 27 tysięcy sztuk, zakład w Tychach zdołał wyprodukować 65 tysięcy, a liczba zamówień sięgnęła 140 tysięcy. Dorzucając do tego Fiata 600 i Forda Ka, którego produkcja ruszy niebawem w tyskim zakładzie, liczymy na to, że w roku 2008 uda nam się przekroczyć próg 500 tysięcy, co jest wynikiem doprawdy niewiarygodnym! Dosyć jednak o sektorze samochodowym, bo i inne, zwłaszcza ten związany z komponentami, odnotowały niemniej imponujące wyniki. Magneti Marelli zwiększyło produkcję na wszystkich liniach, od amortyzatorów po oświetlenie. Dzisiaj na polskim rynku zaopatruje się nie tylko Grupa Fiat, ale wszyscy czołowi producenci europejscy, a CNH i Teksid wytwarzają produkty eksportowane na cały świat. Za nadzwyczajne należy też uznać wyniki Iveco, które potrafiło należycie wykorzystać korzystną koniunkturę na rynku samochodów dostawczych, odnotowując przychody niemal dwukrotnie wyższe niż w 2006 roku".

Na froncie czysto handlowym, wyjaśnia dalej Pavoni, prawdziwym fenomenem okazała się marka Fiat Professional. „Nasze samochody dostawcze – mówi – całkowicie zdominowały ten rynek, z pewnym udziałem na poziomie 20 procent i prawie 30-procentowym wzrostem sprzedaży w 2007 roku, do którego w największym stopniu przyczyniły się udane modele Ducato, Dobló i Scudo. Warto jednak wspomnieć, że wzrost odnotowały także trzy pozostałe marki samochodowe: Fiat o 15 procent, Alfa o 13 procent, a Lancia o 57 procent".

A jaki będzie rok 2008? „Mamy nadzieję, że równie fantastyczny – przekonuje Pavoni. – W najbliższych miesiącach przyjmiemy około tysiąc młodych ludzi, żeby zwiększyć produkcję samochodów i komponentów. To chyba najlepszy dowód na to, jak prężnie się rozwijamy, nieprawdaż?" ■

TEKST
Filippo Gallino
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

Od uruchomienia produkcji Fiata 500 po autokarową podróż do Turynu na światową premierę modelu, od World Class Manufacturing po Polską Indywidualną Nagrodę Jakości. Tym, którzy są związani z tyskim zakładem od lat, ale również wszystkim, którzy już wkrótce do nich dołączą (liczną grupą), dyrektor Zakładu Tychy, Zdzisław Arlet, opowiada o najważniejszych wydarzeniach 2007 roku.

FIAT AUTO POLAND
Wyzwania i sukcesy

Pomówmy od razu o Fiacie 500, modelu z niecierpliwością wyczekiwanym przez rynek i miłośników motoryzacji.

„Uruchomienie nowego modelu porównałbym do skoku o tyczce Siergieja Bubki, kiedy jego poprzeczka podnoszona jest coraz wyżej i wyżej. A my jesteśmy w optymalnej formie, gotowi na pobicie rekordu z poprzedniego wieczora. Uruchomienie nowego modelu jest bardzo delikatnym momentem w życiu zakładu. A co dopiero, kiedy nagle zapada decyzja, by przyspieszyć premierę o dwa miesiące… Ale my nie załamaliśmy rąk: poprzeczkę ustawiliśmy wyżej i 13 czerwca dostaliśmy zwolnienie do produkcji. A kiedy spotykaliśmy się z entuzjastyczną reakcją rynku, postanowiliśmy zwiększyć produkcję w 2007 roku z 27 tysięcy do ponad 65 tysięcy samochodów… Znów stanęliśmy na rozbiegu, poprzeczka znów została podniesiona do góry i nawet nie drgnie, kiedy ją pokonujemy!”

Jakość była od zawsze znakiem firmowym Zakładu. Rok 2007 także obfitował w nagrody i wyróżnienia.

„Zakład w Tychach zawsze jako jeden z pierwszych w Grupie Fiat zdobywał certyfikaty i wdrażał międzynarodowe systemy. Brąz w WCM, przyznany nam w lutym 2007 roku, to tylko ostatni z wielu etapów długiej drogi, rozpoczętej w 1996 r. uzyskaniem ISO 9001, kiedy tylko nieliczni wierzyli w to, że uda się ją przebyć”.

Od tego momentu nie ustajecie w tych ambitnych dążeniach:

„Jakość nie powstaje w ciągu dnia, miesiąca, nawet w ciągu roku lub dwóch lat. Jakość to proces ciągły, składający się z dziesiątków drobnych kroków ku optymalizacji. W 1996 roku nie istniały modele tak rozpoznawalne jak dzisiaj. Trzeba było wykreować je od początku, w oparciu o doświadczenia innych (głównie Japończyków). My rozpoczęliśmy od „fabryki efektywnej”, a później był TPM i Autocertyfikacja. To dwa kamienie milowe naszego systemu.

Grupa Fiat w Polsce

Pierwszy gwarantuje posiadanie urządzeń „na wysoki połysk” bez licznej asysty pracowników utrzymania ruchu (którzy mogą zostać oddelegowani do znacznie ważniejszych zadań), a tym samym zmniejsza liczbę awarii i przestojów w produkcji. Drugi nie dość, że pozwolił na wyeliminowanie opóźnień i problemów z kontrolą jakości na linii, to jeszcze pobudził pracowników fizycznych do prawdziwego skoku mentalnego. Dziś nasi pracownicy są „profesorami” swojego odcinka linii. Kto lepiej niż oni wie czy praca została wykonana dobrze lub źle? Dzisiaj dział Kontroli Jakości może zajmować się innymi sprawami: metrologią, audytem dostawców, procesu. Nasz pracownik jest osobą lojalną i odważną: podnosi rękę, informuje, że zrobił coś źle i to certyfikuje. A my jesteśmy po to, żeby zapewnić mu wszystkie narzędzia oraz optymalne warunki do tego, by mógł pracować jak najlepiej”.

Pomówmy o autocertyfikacji. W jaki sposób rozwija się system?

„Do zarządzania tą problematyką Japończycy wprowadzili system genialny w swej prostocie, który nazywa się ANDON i funkcjonuje również u nas. Nowością jest sposób zastosowania. W miejscach pracy każdego teamu są zainstalowane przyciski z dwiema lampkami, czerwoną i zieloną. Kiedy pracownik zapali czerwoną, to oznacza, że pojawił się problem. Wówczas na stanowisku zjawia się team leader, wyłącza lampkę i rozmawia z pracownikiem. Zaraz potem powołuje grupę roboczą i uruchamia procedurę „problem solving”. Wszystko jest rejestrowane w trybie online i nawet ja mogę śledzić rozwój sytuacji w czasie rzeczywistym za pomocą komputera w moim biurze”.

Czemu służą te wszystkie działania? Czy dużo jest sygnałów o anomaliach?

„Powiedziałbym, że bardzo niewiele. Prowadzimy wszystkie te działania nie dlatego, że mamy jakieś szczególne problemy z jakością. Wręcz przeciwnie, jeśli porównamy się z innymi zakładami, możemy śmiało uznać się za jeden z najlepszych. 95 procent naszych samochodów trafia bezpośrednio na plac, z którego są wysyłane do koncesjonariuszy na całym świecie. Tylko 5 samochodów na 100 wymaga drobnych poprawek poza linią. Nasze wysiłki koncentrujemy na tym, by zredukować te pozostałe 5 procent. Czynimy tak, ponieważ jakości nie da się osiągnąć raz na zawsze, jakość „robi się” krok po kroku, nigdy nie zwalniając tempa”.

Jak wygląda analizowanie anomalii powstających w czasie produkcji?

„Wszystkie problemy, jakie rejestrujemy w samochodach, są analizowane w sposób bardzo szczegółowy. Organizowane są specjalne spotkania, podczas których zadaniem team leadera jest przedstawienie problemu oraz metody, za pomocą której go rozwiązał. Na koniec jego postępowanie zostaje poddane ocenie. Sesje te nazywane są „One Point Lesson”, a ich przydatność jest wręcz nieoceniona. Są specyficzną formą nieustającego szkolenia. Rocznie odbywa się ich około 1500”.

Ostatnio był Pan z wizytą w japońskich zakładach Toyoty. Jakie wrażenia?

„Wszyscy myślą, że są to fabryki supernowoczesne i naszpikowane technologią. Tymczasem japońskie zakłady pod tym względem pochodzą z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, a ich prawdziwą siłą jest mentalność pracownika fizycznego, naturalnie predysponowanego do pracy w grupie, w poczuciu jedności z innymi. I dotyczy to zarówno pracownika zatrudnionego w tym samym zakładzie od wielu lat, jak i tego przyjętego na kilka miesięcy, a nawet tygodni. To wspaniała lekcja dla nas, Europejczyków, którzy stawiamy jednostkę, z jej wszystkimi zaletami i wadami, w centrum zainteresowania. Siła Japończyków tkwi w stawianiu drobnych kroków, czasami nawet niezauważalnych, ale następują-

Naszym zadaniem jest tworzenie warunków do tego, by dziś pracować lepiej niż wczoraj, a jutro lepiej niż dzisiaj. Innymi słowy, żeby być coraz lepszymi

cych w sposób ciągły i nieubłagany. Jakość jest owocem lat pracy, dziesiątków lat. Dlatego nie da się skopiować ich systemu i zaimportować go takim, jakim jest, w nadziei, że rozwiąże wszystkie problemy".

Co dla Was oznaczają wszystkie te nagrody i wyróżnienia?

„Ostatnią w kolejności chronologicznej była Polska Indywidualna Nagroda Jakości imienia profesora Kindlarskiego. To prestiżowe wyróżnienie zostało mi przyznane przez Komitet Polskiej Nagrody Jakości przy Krajowej Izbie Gospodarczej, w skład którego wchodzi 80 najwybitniejszych przedstawicieli świata polskiej nauki i biznesu. Nagrodę odebrałem 11 listopada 2007 r. na Zamku Królewskim w Warszawie. Najbardziej satysfakcjonujące jest jednak to, że praca nas wszystkich została doceniona na poziomie ogólnokrajowym i staje się widoczna również poza obrębem naszego zakładu. To właśnie my jesteśmy punktem odniesienia na Śląsku i w Polsce dla wszystkich tych przedsiębiorstw, które chcą podążać naszą drogą do jakości. I to napawa nas dumą. Ale żeby było jasne: nie jesteśmy tu po to, żeby zdobywać medale, trofea i certyfikaty. Naszym zadaniem jest tworzenie warunków do tego, by dziś pracować lepiej niż wczoraj, a jutro lepiej niż dzisiaj, aby pozyskiwać coraz większą wiarę w to, co robimy. Innymi słowy, żeby być coraz lepszymi profesjonalistami. A wszystko, rzecz jasna, robimy po to, aby spełniać oczekiwania klienta".

Satysfakcjonujące jest to, że praca wszystkich pracowników Zakładu Tychy została doceniona na poziomie ogólnokrajowym

Powróćmy do 2007 roku. 13 czerwca przychodzi zwolnienie do produkcji 500-tki. Model natychmiast zachwyca swoją niebywale wysoką jakością.

„Jest naprawdę doskonały, lepszy od oczekiwań. Teraz możemy powiedzieć już głośno, że było to najlepsze uruchomienie w dziejach koncernu Fiata, potwierdzone bardzo dobrymi wynikami pierwszego „quality tracking" (badania zadowolenia klientów). Poziom jakościowy Fiata 500 w fazie uruchomienia jest porównywalny do poziomu Pandy (już bardzo wysokiego), który uzyskaliśmy po pięciu latach modyfikacji i udoskonaleń, przeprowadzanych krok po kroku. Powiedziałbym, że to poziom porównywalny do japońskiego".

Oczekiwania były ogromne, nie mieliście obaw, czy im sprostacie?

„4 lipca zostaliśmy zaproszeni do Turynu na światową premierę modelu. W siedemdziesiąt osób wsiedliśmy do autokarów, by wziąć udział w tej imprezie. Nie ukrywam, że nad brzegiem Padu nogi nam się trochę trzęsły. Emocje? Strach? Po trosze i jedno i drugie. Oddychaliśmy atmosferą zelektryzowaną oczekiwaniami Włochów, świadomi tego, że sukces zależał w dużej mierze od naszej pracy, od tego, co zdołaliśmy zdziałać w tych gorączkowych, przedpremierowych miesiącach. I teraz mamy potwierdzenie, że pracowaliśmy dobrze, a trema „pierwszego dnia w szkole" minęła już bezpowrotnie".

Rok 2008 rozpoczyna się tym, o czym mówiliśmy na początku: kolejnymi nagrodami i wyróżnieniami. Czy był Pan na uroczystościach „Car of the Year" w Berlinie?

„Tyski zakład jest chyba jedynym w Europie, który produkuje jednocześnie dwa „world car". Taka sytuacja nie miała najprawdopodobniej miejsca w historii motoryzacji. Kiedy w 2004 roku Panda zdobyła tytuł, nie mogłem być na uroczystości jego przyznania w Paryżu. W przypadku Fiata 500 sprawy ułożyły się lepiej. Pojechałem do Berlina. Ku mojemu zaskoczeniu, odbierając nagrodę Sergio Marchionne zaprosił mnie na scenę. Stanąłem na niej jako przedstawiciel całego zakładu w Tychach, a wtedy przypominały mi się wszystkie wysiłki i wyzwania, jakimi stawialiśmy czoła, by doprowadzić do premiery tego modelu. Czułem się zaszczycony, nie ze względu na moją osobistą dumę, ale dlatego, że mogłem reprezentować przed światem świetny polski zespół, ponad 4.600 osób. Ten moment pozostanie w mej pamięci na zawsze. Moment, dzięki któremu mogłem zapomnieć o trudnościach i obawach, jakimi żyliśmy w roku 2001, nie mając żadnej pewności, czy będziemy produkować Pandę. Samo Seicento nie gwarantowało nam przetrwania. W 2002 roku produkcja spadła aż do 158 tysięcy samochodów. Ale nigdy się nie poddaliśmy, nigdy nie ustaliśmy w dążeniach do ciągłej poprawy. I dlatego kiedy przyszła Panda byliśmy w pełni gotowi na przyjęcie nowego wyzwania".

Jeśli pomyśli się o sytuacji sprzed sześciu lat, dzisiejsze plany produkcyjne wydają się niewyobrażalne…

„W 2007 roku, pomimo tego, że byliśmy skoncentrowani na 500-tce, zdołaliśmy wyprodukować

około 362 tysięcy samochodów, bijąc historyczny rekord zakładu. W roku 2008 osiągniemy, a być może nawet przekroczymy, magiczny próg 500 tysięcy wyprodukowanych samochodów. Aby tego dokonać, przyjmujemy wielu nowych pracowników. Już wkrótce w samej tylko spółce Fiat Auto Poland będzie zatrudnionych 5, a może 6 tysięcy osób. I do każdego pracownika przyjętego przez nas dojdzie trzech lub czterech u naszych dostawców. To prawdziwa fala nowych ludzi, których będziemy musieli wyszkolić, którym będziemy musieli wyjaśnić, co oznacza praca w Fiat Auto Poland w kontekście jakości, systemów, procedur, mentalności, jak również identyfikowania się z naszymi wartościami i naszą kulturą. A to zadanie nie lada, jeśli wziąć pod uwagę, że nowe osoby będą stanowić aż 30 procent naszej załogi. Oprócz ludzi będą nam potrzebne także nowe roboty: już wkrótce rozpocznie pracę kolejnych 380 maszyn w nowych jednostkach spawalni, lakierni i montażu. Dzięki tym inwestycjom będziemy w stanie produkować 620 Fiatów 500 dziennie, choć już teraz mówi się o 700, a nawet 850. I nie należy zapominać, że równolegle produkujemy 900 Pand i Seicento".

IVECO POLAND
Mistrz na miarę **All Blacks**

„Z jednej strony sprzyjający rynek, z drugiej Grupa Iveco, zdolna do przekraczania nawet najbardziej optymistycznych planów i rejestrowania wzrostu sprzedaży większego niż wzrost samego rynku – mówi dyrektor generalny Iveco Poland **Marcello Filotico**. – W 2007 roku Iveco Poland sprzedało 4.600 samochodów wobec 2.700 w roku 2006. Tajemnica tego sukcesu kryje się w świeżości gamy (najmłodszej w sektorze), w ogromnym powodzeniu nowego Stralisa, zaprezentowanego w Monte Carlo w pierwszych miesiącach roku, oraz w konkurencyjności kompleksowej oferty, w której pojazd jest tylko jednym z elementów złożonej układanki, tworzonej również przez usługi finansowe, ubezpieczeniowe i serwisowe.

W sektorze pojazdów „lekkich" sprzedaż Iveco Daily (lidera rynku) odnotowała 40-procentowy skok, z 1.653 sztuk w roku 2006 do 2307 w roku 2007. Wzrost ten był tylko nieznacznie niższy od wzrostu całego segmentu. Należy jednak mieć na uwadze, że Daily jest pojazdem szczególnym, bo jako jedyny jest budowany na stalowej ramie, a tym samym pod względem walorów (w pierwszej kolejności niezawodności, wytrzymałości i nośności) bliżej mu do prawdziwych ciężarówek, a nie samochodów dostawczych.

W segmencie „średniaków", dzięki dobrym wynikom Eurocargo, wzrost sprzedaży znacznie przewyższył przyrost samego rynku (36% do nieco poniżej 11%), ale dopiero w sektorze pojazdów najcięższych można mówić o sukcesie na niewyobrażalną wręcz skalę. W 2007 r. Iveco Poland sprzedało 1614 egzemplarzy Iveco Stralis (i Iveco Trakker), co w zestawieniu z 651 sztukami sprzedanymi rok wcześniej stanowi wzrost aż o 148% (w tym samym czasie rynek zwiększył się o 69%).

Nowy Stralis gwarantuje klientom cały szereg korzyści, prezentując je w bardzo przejrzystej formie. I nie chodzi tu tylko o jego cenę. W naszym sektorze liczy się przede wszystkim „koszt na kilometr", liczony z uwzględnieniem wszystkich możliwych komponentów kosztowych: amortyzacji, kosztów finansowania, wartości rezydualnej, zużycia paliwa i płynów eksploatacyjnych, ubezpieczenia, utrzymania zwykłego i nadzwyczajnego. I właśnie w tym kontekście nowy Stralis jest mistrzem na miarę All Blacks. A jeżeli dodamy jeszcze optymalny komfort kabiny, bogatą gamę urządzeń służących bezpieczeństwu aktywnemu i pasywnemu, wyrafinowany design oraz tradycyjną dla marki niezawodność, to zrozumiemy, dlaczego pojazd ten jest po prostu skazany na sukces.

W roku 2008 spodziewamy się dalszego wzrostu, przewyższającego wyniki całego rynku. I mamy ku temu powody. Zakończymy budowanie już i tak

Według M. Filotico, dyr. generalnego Iveco Poland, tajemnica sukcesu firmy kryje się w odnowionej gamie pojazdów

WARTO WIEDZIEĆ

Cztery kluczowe wartości

Sukcesy Iveco w 2007 r. wynikały po części również z systematycznego stosowania czterech najważniejszych wartości Grupy, wywodzących się ze świata sportów zespołowych i rugby w szczególności, a mianowicie: commitment (odpowiedzialność za wszystko to, co się robi), reliability (zdolność do dotrzymywania obietnic), performance (zdolność do dodawania wartości do biznesu klientów) oraz team spirit (gotowość do budowania ducha zespołu z dostawcami, koncesjonariuszami i klientami). To właśnie te wartości zbliżają Iveco do All Blacks, najsłynniejszej drużyny rugby na świecie.

dobrze zorganizowanej sieci sprzedaży, a dzięki nowym inwestycjom w Warszawie, Szczecinie, Poznaniu, Bydgoszczy i Katowicach obejmiemy nią całe terytorium kraju. Ostatnie z wymienionych miast ma dla nas znaczenie szczególne, bo jest drugim najważniejszym ośrodkiem handlowym w Polsce, a do tej pory nie mieliśmy w nim swojego przedstawicielstwa. Poza tym inwestor, obecny w sektorze już od lat dzięki innej marce, to jeden z największych koncesjonariuszy w kraju, a w dodatku bardzo naciskał, żeby mieć u siebie Iveco…

W roku 2008 będziemy w dalszym ciągu poszerzać krąg naszych klientów. Dwóch z nich, Elmar i Pekaes (którzy już w minionym roku nabyli po 100 pojazdów), potwierdziło nam zamówienia na, odpowiednio, 120 i 100 egz. Stralisa w roku 2008.

Oprócz tego właśnie Stralisa w segmencie pojazdów ciężkich chcemy postawić również na model Trekker. To pojazd idealnie nadający się do pracy w terenie (na placach budowy, wyrobiskach itp.), a Polska, również w świetle mistrzostw Europy w 2012 r., będzie miała takiej pracy całkiem sporo. Nowości należy się również spodziewać w sektorze lekkich samochodów dostawczych z napędem zintegrowanym. Będą nimi Daily 4x4 oraz Iveco Massif, awangardowe rozwiązanie do zastosowań związanych z działalnością prowadzoną na przykład w rejonach górskich lub w parkach przyrody.

Skoncentrujemy się również na napędach zasilanych gazem ziemnym. Tu decydujące będą trzy czynniki: prężny rozwój gospodarczy Polski, konieczność redukowania poziomów emisji dwutlenku węgla, zwłaszcza w dużych miastach, oraz możliwość skorzystania z europejskich funduszy strukturalnych. Zastosowania, o których myślę, to zbiórka odpadów, miejski transport publiczny (zwłaszcza w zabytkowych śródmieściach) oraz usługi pocztowe i kurierskie. Na tym polu Iveco oferuje innowacyjne rozwiązania, zresztą wcale nie od dzisiaj. Potwierdzają to tak duże metropolie, jak na przykład Madryt, w którym zbieranie śmieci odbywa się za pomocą 445 pojazdów Iveco napędzanych gazem (dzięki czemu tylko w ciągu roku udało się obniżyć emisję dwutlenku węgla o ponad 2 miliony kg).

W roku 2008 Iveco spodziewa się dalszego wzrostu. I ma ku temu powody. Zakończy budowanie już i tak dobrze zorganizowanej sieci sprzedaży, a dzięki nowym inwestycjom obejmie nią cały kraj

Na koniec chciałbym przypomnieć, że za tym wszystkim stoi nasz ZESPÓŁ. W Polsce Iveco zapewnia pracę – czy to bezpośrednio czy u swoich dealerów – dla około tysiąca osób. Bez nich uzyskanie przez Iveco Poland takich wyników byłoby niemożliwe. Odwołując się do rugby: to poszczególni zawodnicy czynią drużynę All Blacks niepokonaną. Często przychodzą mi na myśl słowa naszego szefa sprzedaży Daniela Wolszczaka, wypowiedziane w maju 2007 r. podczas prezentacji nowego Stralisa: „Owalna piłka do rugby jest symbolem naszych samochodów i naszej organizacji. To zwycięska piłka, którą nasz zespół rzuca do naszych klientów, zaliczając perfekcyjną asystę". I tak jest: sukces nas samych i naszych klientów opiera się właśnie na tym „duchu zespołu".

Grupa Fiat w Polsce

CNH POLSKA

„Rok 2007 był kontynuacją strategii przyjętej dla CNH Polska przez Zarząd Koncernu – mówi **Zbigniew Pokorski**, dyrektor Operacji Przemysłowych CNH Polska. – Pod wieloma względami był to dobry rok dla firmy w Płocku. Rok wielu projektów związanych z uruchomieniami nowych wyrobów, jak również udoskonalaniem wyrobów będących w programie produkcji firmy. Według wstępnych kalkulacji można stwierdzić, że obroty firmy wzrosły o ok. 20% w stosunku do 2006 roku.

W Płocku produkowane są wyroby dostarczane do klientów znajdujących się na wszystkich kontynentach, jak również dla firm z grupy CNH w Europie, USA i Brazylii. Dostawy do firm siostrzanych koncernu CNH stanowią około 30% wielkości produkcji.

W 2007 roku zrealizowaliśmy wiele nowych projektów. Dużą ich grupę stanowi nowa rodzina kombajnów TC 5000 w wielu wersjach dostosowanych do wymagań każdego rynku, a także całkowicie nowe wyroby, jakim jest rodzina pras do zbioru i belowania siana, słomy (BR7070, BR 7060 – New Holland i RBX454, RBX464 – Case IH). Seria informacyjna tych urządzeń została uruchomiona w grudniu 2006 r., a produkcję rozpoczęto w styczniu br. Warto dodać, że wyroby te produkowane były do tej pory w naszej siostrzanej firmie New Holland Pensylwania (USA).

Kolejne ubiegłoroczne projekty dotyczyły uruchomienia produkcji podbieracza do zbioru zielonek z pokosów (jest to wyrób przeznaczony jako adapter do kombajnów do zbioru zielonek produkowanych w Zedelgem w Belgii), a także uruchomienia produkcji seryjnej headerów do zbioru kukurydzy na ziarno na rynek amerykański – ten wyrób to adapter montowany na wszystkich rodzajach kombajnów zbożowych marki New Holland i Case IH. Jego wdrożenie powoduje podwojenie wielkości produkcji tych wyrobów.

Od sierpnia 2007 staliśmy się także jedynym producentem headerów do zbioru zboża. Jest to główny zespół tnący zboże i transportujący do kombajnu. Od tej pory wszystkie kombajny New Holland i Case IH przeznaczone głównie na rynki Europy, Azji, wyposażane są w headery produkowane w Płocku. W ubiegłym roku uruchomiliśmy ponadto wiele innych, może trochę mniej istotnych, projektów związanych z wyrobami produkowanymi dla firm siostrzanych CNH znajdujących się w Europie jak również obu Amerykach. Uruchomienia nowych wyrobów, doskonalenie procesów wymagało znaczących nakładów inwestycyjnych w nowe technologie, jak również w zwiększenie mocy produkcyjnych. Wzrost nakładów na inwestycje był ponad 2 razy większy w porównaniu z rokiem 2006.

W 2007 roku przystąpiliśmy do wdrażania zasad, organizacji pracy, doskonalenia procesów WCM (World Class Manufacturing).

Wzrost produkcji miał bezpośrednie przełożenie na wielkość zatrudnienia. W 2007 roku średnioroczne zatrudnienie wzrosło w stosunku do grudnia 2006 r. o około 350 osób. Ponadto zwiększyliśmy zatrudnienie w grupie pracowników inżynieryjno- technicznych, głównie w działach konstrukcyjnym, technologicznym i na produkcji. Miało to niemałe znaczenie szczególnie dla regionu płockiego, gdzie bezrobocie jest bardzo wysokie.

W roku 2008 czekają nas kolejne wyzwania, wynikające ze zwiększonych zamówień na wyroby fabryki z Płocka, jak również kolejne wdrożenia nowych i udoskonalanie aktualnie produkowanych wyrobów. W tym roku koncentrować się będziemy głównie na doskonaleniu procesów produkcyjnych, optymalizacji kosztów, wdrażaniu zasad pracy oraz organizacji w oparciu o metody WCM. Celem tych działań jest osiągnięcie najwyższego poziomu odpowiadającego standardom Grupy Fiat.

Pod wieloma względami był to dobry rok dla firmy w Płocku. Rok wielu projektów związanych z uruchomieniem nowych wyrobów, jak również udoskonalaniem wyrobów będących w programie produkcji firmy – mówi Zb. Pokorski, dyr. Operacji przemysłowych CNH Polska

MAGNETI MARELLI

„Dla Magneti Marelli rok 2007 był kolejnym rokiem rozwoju i wzrostu wszystkich sektorów obecnych w Polsce – mówi **Adriano Fontana**, prezes spółek tej Grupy. – Jednym z motorów napędowych tego pozytywnego trendu było, rzecz jasna, uruchomienie produkcji oraz w pełni zasłużony sukces nowego Fiata 500.

Zdaniem A. Fontana, prezesa spółek Magneti Marelli, jednym z motorów rozwoju stał się sukces nowego Fiata 500

Łączne obroty sięgnęły blisko 2 miliardów złotych, z czego około 400 milionów pochodzi ze współpracy z firmami spoza grupy Fiat i 24% z eksportu. Średnie zatrudnienie wyniosło 1.900 osób.

Sytuacja poszczególnych spółek wygląda następująco: **Magneti Marelli Suspension System** powiększyło obszar produkcyjny o 10.000 m² w celu sprostania rosnącemu wolumenowi FAP oraz skonsolidowania produkcji dla PSA, Suzuki i Opla. Spółka wyprodukowała ponad 4.500.000 amortyzatorów do Fiatów Panda, Cinquecento, Grande Punto, Idea, Bravo i Ducato, Lancii Ypsilon i Musa oraz Opla Corsa.

Dla **Magneti Marelli Exhaust System** podstawowym zadaniem było oczywiście nadążenie za wzrostem produkcyjnym w Fiat Auto Poland i Fiat Powertrain, ale główny cel, do którego spółka dążyła ze szczególnym zaangażowaniem, było przystąpienie do budowy nowego zakładu, gwarantującego nie tylko optymalne warunki przyszłej produkcji, ale i zgodność z najnowszymi wymogami technologicznymi, jakich wymaga rynek.

Automotive Lightning w dalszym ciągu realizuje przyjęty przez siebie plan rozwoju, który doprowadzi do powiększenia obszaru przemysłowego spółki o 50%. W czerwcu ruszył magazyn wyrobów gotowych i wysyłek o powierzchni 5.000 m², a w sierpniu rozpoczęła się adaptacja kolejnych 15.000 m² pod kątem produkcji nowych wyrobów – tych już zakupionych i tych, które są w fazie uruchomienia – dla klientów spoza Fiata.

W lipcu została odkupiona spółka **Magneti Marelli Aftermarket Polska**, działająca na rynku części zamiennych nie tylko w Polsce, ale w takich krajach jak Litwa, Łotwa, Estonia, Ukraina, Białoruś, Rosja, Węgry, Rumunia, Bułgaria, Czechy i Słowacja.

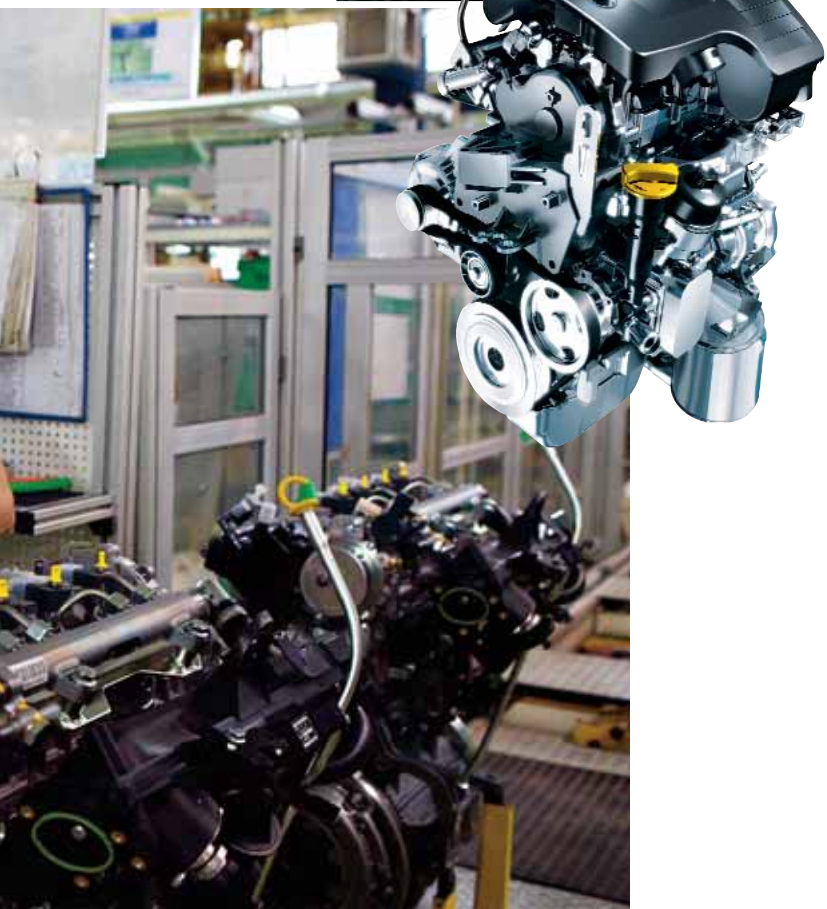
Rok 2008 będzie kolejnym krokiem naprzód na drodze prężnego rozwoju, o którym w kontekście rynku polskiego Grupa Magneti myślała od bardzo dawna. Będzie wyzwaniem do wyzwolenia w sobie konkurencyjności, by stawić czoła nowym rynkom i nowym ważnym Klientom. Rok ten upłynie nam także pod znakiem ukończenia budowy i uruchomienia nowego zakładu o powierzchni 12.000 m² w Magneti Marelli Exhaust System. Dokończymy przewidziane prace adaptacyjne w Automitive Lighting, które umożliwią uruchomienie produk-

cji 12 nowych wyrobów dla takich koncernów, jak Audi, VW, Skoda, Fiat, Peugeot i Toyota. Oczywiście to tylko niektóre z zaplanowanych działań, gdyż przewidujemy także całe mnóstwo innych i będziemy o nich informować w ciągu roku, który, miejmy nadzieję, przyniesie nam wszystkim satysfakcję i sukcesy".

FIAT-GM POWERTRAIN POLSKA

„Podobnie jak w innych spółkach Grupy Fiat w Polsce, także dla joint venture Fiat-GM Powertrain Polska miniony rok był bardzo pozytywny pod wieloma względami – mówi **Maurizio Emo**, dyrektor generalny spółki. – Nasz zakład, zatrudniający około 1.400 pracowników, wyprodukował łącznie 700.000 silników, osiągając w drugiej połowie roku dzienną produkcję na poziomie 3.000 sztuk. Najważniejszymi klientami firmy są Fiat Group Automobiles, General Motors i Suzuki, a w roku 2008 dołączą do nich Ford i Tata. Ci ostatni to klienci „pośredni",

Tym, co napawa nas szczególną dumą nie są suche cyfry, ale trzy ważne wydarzenia – mów i M. Emo, dyr. generalny Fiat GM- Powertrain Polska. Są to: wdrożenie World Class Manufacturing, wzrost wydajności i zdolność firmy do otwierania drzwi do kariery również ludziom młodym



czyli pozyskani dzięki strategicznym sojuszom zawartym przez FGA w Polsce i Indiach.

W roku 2008 zamierzamy przekroczyć próg 800.000 silników i produkować dziennie 3.100 sztuk. W międzyczasie mały turbodiesel 1.3 SDE doczeka się montowanego seryjnie filtra cząstek stałych (DPF), a tym samym stanie się zgodny z normą Euro 5. Zakończyliśmy już fazę preserii i szykujemy się do produkcji seryjnej.

Tym jednak, co napawa nas szczególną dumą nie są suche cyfry, ale trzy ważne wydarzenia, które pozwalają nam z optymizmem patrzeć w przyszłość. W pierwszej kolejności World Class Manufacturing. W roku 2007, podobnie jak wszystkie spółki FPT, uruchomiliśmy proces wdrażania tego systemu jakości i od razu odznaczyliśmy się jako jeden z najbardziej aktywnych i zaawansowanych zakładów Grupy. Liczymy na to, że już jesienią tego roku uda nam się uzyskać „Brąz". To bardzo ważne, bo po pierwsze dorównamy najlepszym zakładom europejskim (w tym zakładowi FAP w Tychach), a po drugie będzie to dla nas dodatkowy, stymulujący bodziec do tego, by nie ustawać w dążeniach do ciągłej poprawy naszych procesów i naszych produktów.

Kolejnym godnym podkreślenia wydarzeniem był wzrost wydajności, jaki udało nam się uzyskać w drugiej połowie 2007 r. (+11%). A to kwestia szczególnie bliska mojemu sercu, o którą będę walczył do upadłego. Koszt pracy i usług rośnie w Polsce szybciej niż w innych krajach Europy. Jest to zjawisko, powiedziałbym, naturalne i nieodwracalne, któremu zakłady produkcyjne mogą przeciwstawiać się tylko w jeden sposób: zwiększając wydajność. Tylko tak możemy utrzymać i wzmacniać swoją przemysłową konkurencyjność, dziś – w warunkach zaciekłej rywalizacji na linii Europa-Azja – liczącą się bardziej niż kiedykolwiek wcześniej. Osiągnięcie tego celu nie będzie łatwe, ale jak dowodzą wyniki drugiego półrocza 2007 r., mamy wszystkie karty w ręku, by tego dokonać.

Trzecim czynnikiem, nad którym chciałbym się na chwilę zatrzymać, jest wymiana pokoleniowa, albo raczej zdolność firmy do otwierania drzwi do kariery również ludziom młodym, powierzania nowym pokoleniom odpowiedzialnych stanowisk. Nasze przedsiębiorstwo wyróżnia się także na tym polu, czego najlepszym dowodem jest liczba przyjęć i awansów w 2007 roku. I co istotne, drogą tą będziemy podążać również w roku bieżącym i w kolejnych latach.

WCM, wzrost konkurencyjności i zdolność do tworzenia szans dla utalentowanej młodzieży. Oto, moim zdaniem, najważniejsze czynniki sukcesu na rynku tak dynamicznym jak motoryzacyjny. A my jesteśmy na ten sukces przygotowani".

TEKSID IRON POLAND
POZIOM ZAŁOŻONY W BUDŻECIE

„Rok 2007 był kolejnym, trzecim z rzędu, w którym zanotowano znaczny wzrost produkcji – mówi **Marek Kanafek** (fot. poniżej), wiceprezes zarządu. – Średnia produkcja w 2007 roku wyniosła 5.770 ton, co stanowi przyrost o 17% w stosunku do 2006 roku. Przy takim wzroście produkcji nastąpiło wyraźne zmniejszenie wskaźnika braków i ustabilizowanie jakości na poziomie zbliżonym do założonego w budżecie.

Zakłady Grupy Fiat umocniły się na pierwszym miejscu jako klienci kupujący najwięcej w Teksid Iron Poland – udział tej grupy przekroczył 60% sprzedaży. Teksid Iron Poland umocnił również swoją pozycję jako dostawca do ACI (grupa Renault) i BMW.

Kontynuowano porządkowanie portfela zamówień – łącznie ilość rodzajów wyprodukowanych detali nieznacznie przekroczyła 200, co wobec ponad 500 produkowanych w poprzednich latach, należy uznać za wielki sukces.

Kontynuowano sześciodniowy tydzień pracy zakładu przy pięciodniowym tygodniu roboczym pracowników. Pozwoliło to w lepszy sposób wykorzystać potencjał zainwestowany, choć utrudniło pracę służbom utrzymania ruchu. Budżet na 2008 rok przewiduje kontynuację takiego systemu pracy.

W roku 2007 uruchomiono piec przetrzymawczy GESCENZI (zaraz w pierwszych dniach stycznia), oraz zautomatyzowany system zalewania form na linii B. Pozwoliło to na znaczne zwiększenie prędkości linii i poprawiło parametry pracy – proces zalewania jest praktycznie powtarzalny przy każdej formie. Wymieniono również system odpylania bębna chłodzącego na linii B, a to z kolei poprawiło warunki środowiska pracy.

Wszystko to poprawiło sytuację ekonomiczną. Pomimo wzrostu cen materiałów wsadowych zanotowano pozytywny wynik operacyjny i poprawę płynności finansowej. Należy więc uznać 2007 rok za bardzo udany”.

COMAU POLAND
CZEKAMY NA WZROST ZAMÓWIEŃ

„W roku 2007 Comau Poland skupiła się na działalności związanej z uruchomieniem inwestycji Fiata Auto Poland w ramach projektu Fiata 500 i Forda Ka – mówi **Roberto Rossi** (fot. poniżej), dyrektor spółki. – Zespół Comau, przy współpracy z Fiatem Auto Poland przyczynił się do wykonania innowacyjnych urządzeń zgrzewalniczych, co łącznie z zainstalowaniem 400 nowych robotów, pozwoliło na wprowadzenie na rynek nowego modelu z 2 miesięcznym wyprzedzeniem w stosunku do początkowych planów.

Oprócz rozwoju Oddziału Service, spółka kontynuowała realizację usług dla innych klientów z Grupy Fiata i spoza niej, jak: FGP, Delfo, Maflow, Magneti Marelli, Avio, Emit, Celma, Karmann, Scania, Magna i inne. W minionym roku, dzięki poważnym inwestycjom w park maszynowy na wysokim poziomie technologicznym, znacznie rozwinęła się również działalność Oddziału Tłoczników i Form Wtryskowych, pozyskując nowych klientów i otwierając ciekawe perspektywy na przyszłość.

W 2007 r. w Teksid Iron i Comau Poland odnotowano znaczną poprawę sytuacji ekonomicznej. W tym roku obie spółki oczekują dalszego wzrostu

Pod koniec roku, równolegle z odejściem ze spółki p. Huberta Gerono, którego od 01.01.2008 zastępuję na stanowisku dyrektora, została uruchomiona również nowa działalność Comau Robotica, obejmująca sprzedaż i obsługę techniczną robotów na terytorium Polski, gdzie Comau jest liderem na rynku.
W najbliższych latach skupimy się na działalności wszystkich Oddziałów, kontynuując politykę inwestycyjną i rozwój zasobów ludzkich, ze szczególnym uwzględnieniem dostaw i uruchomienia gniazd zrobotyzowanych dla polskich klientów i ekspansji na rynku niemieckim w zakresie Oddziału Tłoczników. Dzięki poszerzeniu nowej działalności przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu usług, w 2008 roku oczekujemy dalszego wzrostu portfela zamówień i pozyskania nowych klientów".

Dobre wyniki ekonomiczne w 2007 r. uzyskały także spółki finansowe Grupy Fiat. Wynika to m.in. z ich nowych usług i atrakcyjnych ofert

FIAT BANK POLSKA
NIE SPOCZNIEMY NA LAURACH

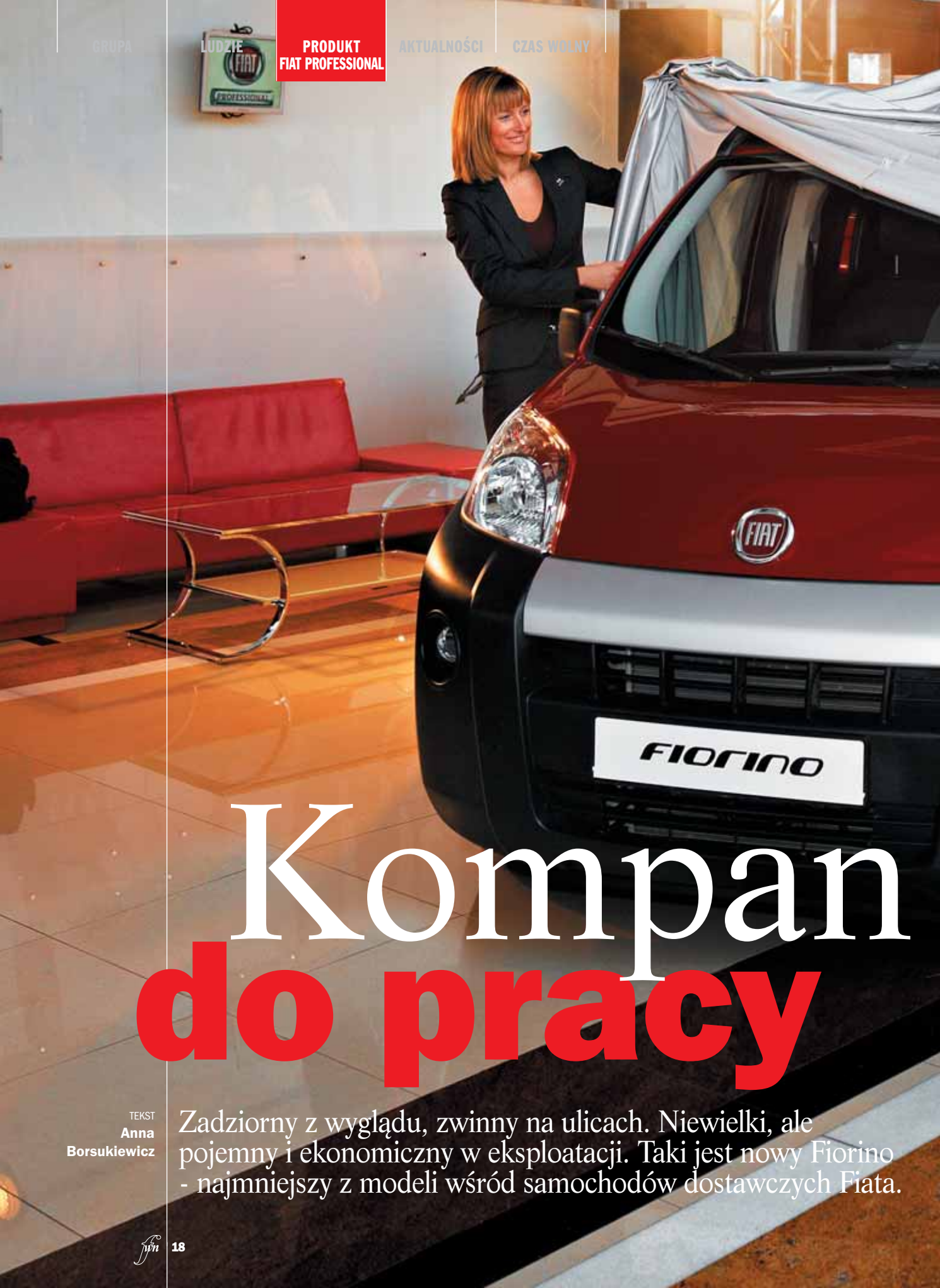
Rok 2007 przyniósł spółce 13.519 podpisanych umów kredytowych na zakup samochodów, o łącznej wartości 481 mln zł. Taki wynik już w pierwszym półroczu 2007 roku zapewnił Fiat Bankowi awans na drugie miejsce w rankingach banków samochodowych i pewną pozycję w czołówce banków uniwersalnych finansujących zakup samochodów. Fiat Bank został nie tylko uznany przez prasę branżową za najprężniej rozwijający się bank samochodowy, lecz zebrał laury także za najlepiej skonstruowaną i przystępną ofertę. Sukces jest wspólnym osiągnięciem całej Grupy Fiata, gdyż wpływ na wyniki miało wprowadzenie na rynek nowych modeli samochodów: Fiata Bravo, Linea, Scudo.
Powodzenie Fiat Bank Polska jest spowodowane przede wszystkim bogatą i zróżnicowaną gamą oferowanych produktów. Współpracując z Fiat Auto Poland, zaproponował klientom atrakcyjne możliwości finansowania zakupu nowych samochodów. Kredyt nawet do 5 lat bez odsetek przy zachowaniu minimalnej wpłaty własnej 0% zrewolucjonizował rynek usług finansowych, a atrakcyjna oferta Fiat Banku zjednała sobie klientów i przyczyniła się do sukcesu w sprzedaży samochodów Grupy Fiata..
Dużą zaletą propozycji Fiat Banku i kluczem do sukcesu niewątpliwie jest też elastyczność i dopasowanie do indywidualnych potrzeb klienta, co zdecydowanie dystansuje konkurencję Banku.
W 2008 roku Bank nie spocznie na laurach. Już od pierwszych miesięcy tego roku zamierza rozbudowywać swoją ofertę o nowe korzystne propozycje. Będzie to w dużym stopniu związane z obchodami 10 rocznicy powstania Fiat Banku (czerwiec 2008 r.) Jako pionier banków samochodowych w Polsce, Fiat Bank działa na rynku usług finansowych od 1998 r. W tym okresie wprowadził do swojej oferty nie tylko nowatorskie i wygodne rozwiązania, (m. in. kredyty gotówkowe dla stałych klientów), lecz także usługi zapewniające komfort i bezpieczeństwo związane z ich wykorzystaniem (ubezpieczenie kredytu).
Obecnie pracuje nad stworzeniem ciekawej oferty kredytowej dla dotychczasowych i nowych klientów. Fiat Bank nie zapomni także o pracownikach Grupy Fiat, którym zaproponuje udział w atrakcyjnej akcji promocyjnej.

FIDIS LEASING POLSKA

Rok 2007 przyniósł spółce 2020 podpisanych umów leasingowych o łącznej wartości około 100 mln zł. Wzrost ten spółka zawdzięcza przede wszystkim przystępnej i nieustannie rozbudowywanej ofercie leasingu samochodów osobowych i dostawczych. Nieskomplikowana i szybka procedura uzyskania finansowania połączona z korzystnymi warunkami cenowymi powodują, że oferta jest przyjazna i przystępna, a Fidis Leasing zyskuje coraz więcej klientów, zarówno wśród małych przedsiębiorców, jak i dużych firm posiadających rozbudowaną flotę samochodową. W 2008 roku Fidis Leasing zaproponuje swoim klientom kompleksową obsługę leasingu udoskonaloną o nowe rozwiązania. Jednym z innowacyjnych produktów będzie program Fiat Rental, łączący w sobie klasyczny leasing operacyjny z zarządzaniem obsługi samochodu. Jest to program powstały przy współpracy trzech spółek: Fiat Auto Poland, Fidis Leasing Polska oraz Fraikin Polska. Połączenie atrakcyjnych cen zakupu samochodów z korzystną ofertą finansową wzbogaconą o kompleksową obsługę samochodu, z pewnością uczyni z programu Fiat Rental atrakcyjną ofertę i umocni pozycję Fidis Leasing na rynku usług leasingowych.

FIAT SERVICES

Działalność wszystkich obszarów pozwoliła uzyskać Fiat Services w roku ubiegłym przychody w kwocie ponad 75 mln zł. Klientami spółki w 95.2% są przedsiębiorstwa należące do Grupy Fiat. W ubiegłym roku, dzięki rozwojowi swojej działalność usługowej w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, możliwe było pozyskanie nowych klientów oraz zwiększenie wolumenu usług.
W 2008 roku przewidziano skonsolidowanie działalności cyklu pasywnego w Polsce, co spowoduje powstanie nowych miejsc pracy. Spółka zapowiada również inwestycje mające na celu poprawę warunków środowiska pracy oraz automatyzację procesu cyklu pasywnego, aby docelowo udoskonalić jakość usług i zapewnić przynajmniej minimalne wyniki w przyszłości, mając na uwadze wzrost kosztu pracy. ■



Kompan do pracy

TEKST
Anna Borsukiewicz

Zadziorny z wyglądu, zwinny na ulicach. Niewielki, ale pojemny i ekonomiczny w eksploatacji. Taki jest nowy Fiorino - najmniejszy z modeli wśród samochodów dostawczych Fiata.

W szerokiej gamie pojazdów użytkowych oferowanych przez Fiat Professional brakowało samochodu mniejszego niż Doblò, a większego od vanów. Tę lukę wypełnił nowy Fiat Fiorino, niewielkie auto dostawcze przeznaczone głównie do miejskiego transportu towarów, ale także dla wszystkich tych, którzy używać go będą na długich trasach.

OSIĄGI GODNE MISTRZA

To prawdziwy „kompan" do pracy. Niewielki, bo mający zaledwie 3,86 m długości i 1,71 m szerokości, ma przestrzeń ładunkową o pojemności 2,5 m^3 (długość przedziału ładunkowego wynosi ponad 1,5 m, prawie tyle samo szerokość, a wysokość ok. 1,2 m), pozwalająca przewieźć 535 kg towarów. Jej wypełnienie ułatwia umieszczony bardzo nisko, bo na wysokości zaledwie 52,7 cm, próg załadunkowy, szeroko otwierane dwuskrzy-

OFERTA FIRMOWA

Pionierski Rental

Nowy, kompleksowy system obsługi klientów nazwany Fiat Rental zaprezentował Marat Nevretdinov – dyrektor marketingu i sprzedaży Fiat Bank Polska. Fiat Rental jest programem partnerskim, który powstał przy współpracy trzech spółek: Fiat Auto Poland (zajmuje się sprzedażą pojazdów, doradztwem, konfigurowaniem, zamówieniami, rejestracją), Fidis Leasing Polska (gwarantuje kompletną ofertę finansową) oraz Fraikin Polska (prowadzi kompleksową obsługę serwisowo-ubezpieczeniową).

Program jest skierowany do wszystkich branż, które potrzebują samochodów. Obejmuje firmy duże i małe, zarówno kupujące floty pojazdów jak i pojedyncze samochody oferowane przez Fiat Professional. Fidis Leasing zapewnia im dogodne finansowanie zakupu, przy czym raty, płacone w stałej wysokości, zawierają również koszty napraw i serwisów, koszty ubezpieczenia na cały okres trwania umowy leasingowej, opony letnie i zimowe oraz pomoc Assistance 24 godziny na dobę. Pozwala to klientom na stałe prognozowanie kosztów i wydatków związanych z utrzymaniem samochodów, a jednocześnie ogranicza operacje księgowe.

Obsługę samochodów zapewnia sieć serwisowa Fiat Professional. Dzięki usługom Fraikin Polska klient nie musi zarządzać samochodami, interesować się ich stanem technicznym, terminami przeglądów, wymianą opon czy płynów, a nawet stłuczkami czy awariami oraz sprzedażą pojazdów po okresie eksploatacji. Może ograniczyć koszty, np. likwidując w swej firmie dział transportu, a przede wszystkim zająć się podstawową działalnością swojego przedsiębiorstwa.

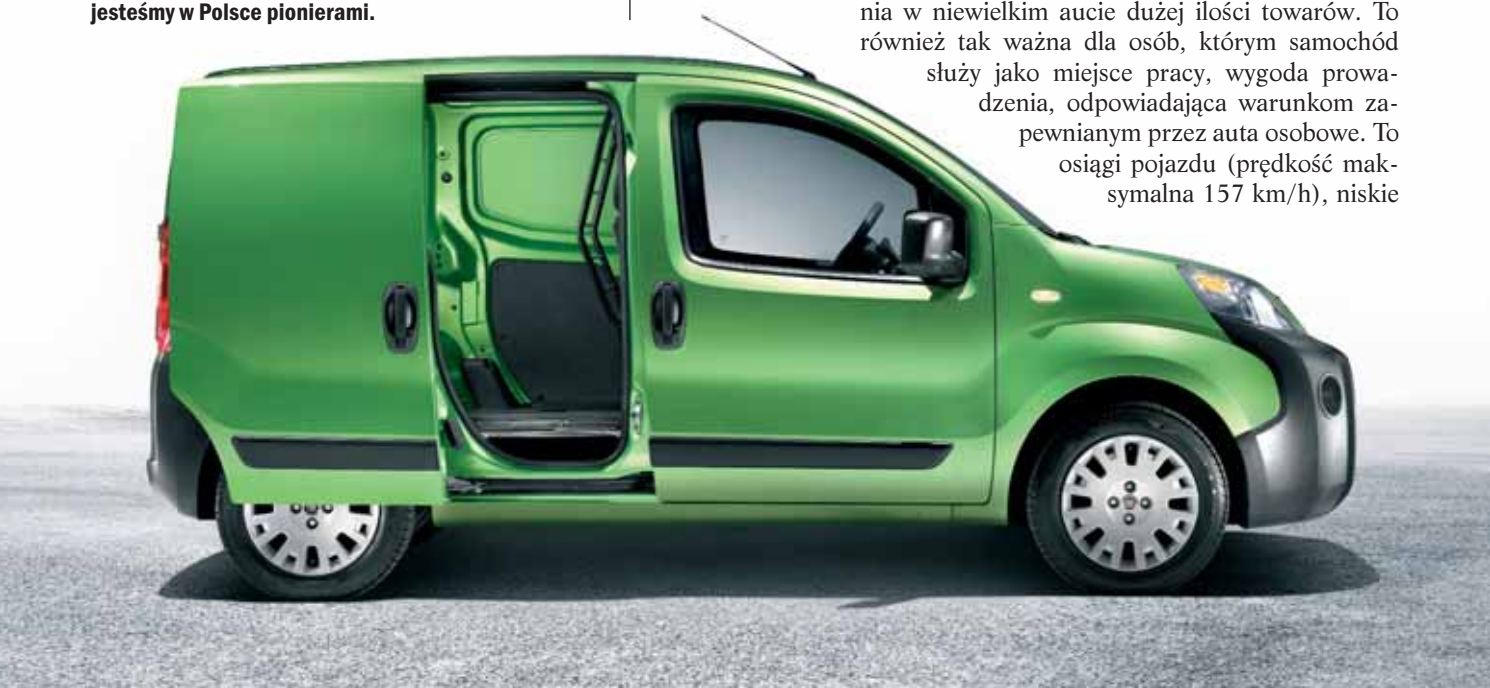
Kierunek, w którym zmierza rynek motoryzacyjny, to przejście od posiadania samochodów do korzystania z nich – mówi Marat Nevretdinov. – W takich usługach jesteśmy w Polsce pionierami.

Zalety Fiorino to nie tylko możliwość przewiezienia dużej ilości towarów. To również wygoda prowadzenia, odpowiadająca warunkom zapewnianym przez auta osobowe

dłowe drzwi tylne i przesuwne boczne. Dzięki kompaktowym wymiarom zewnętrznym samochód może łatwo poruszać się w centrum każdego miasta, co dodatkowo ułatwia średnica skrętu, wynosząca zaledwie 9,95 m. „To osiągi godne mistrza" – komentował możliwości transportowe Fiorino Tomasz Kozieł, brand manager Fiat Professional, podczas prasowej premiery auta.

Odbyła się ona 22 stycznia w Ożarowie Mazowieckim, na miesiąc przed wprowadzeniem nowego modelu do salonów sprzedaży Fiat Auto Poland. Fiorino stojący pod białą zasłoną w hallu hotelu Mazurkas wzbudzał duże zainteresowanie. Przed jej zdjęciem dziennikarze obejrzeli jednak i wysłuchali multimedialnej prezentacji samochodu.

Zalety Fiorino to nie tylko możliwość przewiezienia w niewielkim aucie dużej ilości towarów. To również tak ważna dla osób, którym samochód służy jako miejsce pracy, wygoda prowadzenia, odpowiadająca warunkom zapewnianym przez auta osobowe. To osiągi pojazdu (prędkość maksymalna 157 km/h), niskie



koszty eksploatacji (zużycie paliwa: 4,5 l/100 km w cyklu mieszanym w Fiorino z silnikiem 1.3 Multijet oraz 6,9 l w aucie z benzynowym silnikiem 1.4), odległe terminy przeglądów okresowych i niewysokie koszty naprawy. Warto przy tym dodać, że aby zmniejszyć ryzyko uszkodzeń podczas tak częstych w mieście drobnych kolizji, wyposażono Fiorino w duże zderzaki, pozbawione ostrych krawędzi i boczne osłony. Dla przedsiębiorców ważne jest również to, że gładkie boczne ściany auta w wersji furgon można wykorzystać jako powierzchnie reklamowe ich firm.
Nie bez znaczenia jest też styl Fiorino. Samochodzik zwraca na siebie uwagę „zadziornym" przodem, kolorami zewnętrznymi (10 kolorów nadwozia), występuje w dwóch poziomach wyposażenia. Może więc podnosić image firmy eksploatującej takie pojazdy.
Przyczyni się do tego również „twarz" kampanii reklamowej nowego Fiorino. Użyczył jej znakomity bramkarz Gigi Buffon.

DYKTUJEMY TRENDY

„Wprowadzamy Fiorino pod dwoma hasłami: «Najlepsi docierają tam, gdzie inni nie potrafią» oraz «My dyktujemy trendy, pokazujemy nowe potrzeby» – mówiła Lucyna Bogusz, Country Manager Fiat Professional. – Pamiętamy, że nasi klienci inaczej traktują samochody dostawcze niż osobowe. Są to dla nich przede wszystkim narzędzia pracy, które muszą być użyteczne i niezawodne, bo przecież generują zyski przedsiębiorstwa. Dlatego tak ważne są dla nich takie cechy samochodu jak ładowność, łatwość eksploatacji i niskie jej koszty, odporność na kolizje. W wychodzeniu naprzeciw tym potrzebom Fiat ma zresztą długą tradycję. Samochody dostawcze firma produkuje już od 100 lat i w ciągu tego czasu zawsze starała się wychodzić naprzeciw zapotrzebowaniu klientów, a nawet je wyprzedzać" – stwierdziła, pokazując na ekranie przedwojenne reklamy Polskiego Fiata.
Fiorino wchodzi na rynek w okresie szczególnym dla Fiata Professional. Fiat Professional zajmuje na nim od lat pozycję niekwestionowanego lidera. W 2007 roku, przy sprzedaży 10.482 pojazdów, Fiat znalazł się znowu na pierwszym miejscu, zajmując 19,6% rynku. Wyprzedził Renault (6978 samochodów i 13% udziału w rynku) oraz Volkswagena (6.714 samochodów i 12,5%). Nowy Fiorino dobrze wpisuje się też w kierunki zmian, jakie zachodzą na rynku lekkich samochodów użytkowych. Do niedawna w sprzedaży samochodów dostawczych Fiata królowały vany (w 2006 r. – 58% rynku), a w ubiegłym roku zostały wyprzedzone przez „ciężkie" pojazdy do-

PREZES FAP - ENRICO PAVONI

Fiat liderem polskiego rynku

„Odnieśliśmy olbrzymi sukces – powiedział Enrico Pavoni, prezes zarządu Fiat Auto Poland, przedstawiając ubiegłoroczne rynkowe wyniki firmy. – Marka Fiat stała się numerem 1 w Polsce".
W 2007 roku udział Fiata w polskim rynku samochodowym sięgnął 11%. Fiat Auto Poland sprzedał 38.299 pojazdów, wyprzedzając Toyotę, która osiągnęła wynik 10,3% rynku (35.710 pojazdów) oraz Skodę – 9,6% udziału w rynku (sprzedaż 33.210 pojazdów).
Również produkcja Fiat Auto Poland wzrosła w stosunku do roku 2006 o ponad 50 tys. sztuk samochodów. Wyniosła 361.787 aut, z których 96% trafiło na eksport do 60 państw na świecie. Wśród aut powstających w naszym Zakładzie Tychy fenomenem jest Panda. Kolejny już rok zapotrzebowanie na ten samochód na rynkach zagranicznych utrzymuje się na rekordowym poziomie, a produkcja modelu (w ub. r. – 260.695 samochodów) dorównała wynikom roku 2006 (262.178 szt.). Można powiedzieć, że jest to w tej chwili najlepszy produkt Made in Poland, a tyski zakład Fiat Group Automobiles w 2007 roku dołączył do prestiżowego grona przedsiębiorstw „Word Class Manufacturing", posiadających i stosujących najlepsze i najskuteczniejsze metody zarządzania systemem produkcyjnym w skali światowej.
Na wyniki Fiat Auto Poland wpłynęło też ogromne powodzenie najnowszej „pięćsetki" – w ubiegłym roku wyprodukowano 35.976 aut tego modelu.
W segmencie samochodów dostawczych marka Fiat od pięciu lat jest liderem rynku. Dzięki sprzedaży 10.484 samochodów (o 29,6% więcej niż w 2006 r.) marka osiągnęła w nim udział na poziomie 19,57%.
W gamie samochodów coraz większym powodzeniem wśród klientów cieszą się większe auta dostawcze (Ducato, Doblò Cargo, Scudo). Ducato był najlepiej sprzedawanym modelem na polskim rynku. Sprzedano aż 3.683 tych samochodów, co oznacza 124-procentowy wzrost w porównaniu z 2006 rokiem.
„Ten rok zapowiada się jeszcze pomyślniej – podkreśla Enrico Pavoni. – Planujemy produkcję 450 tys. samochodów, a po cichu liczymy, że może będzie ich jeszcze więcej. Przyczynią się do tego poważne inwestycje, które zostały poczynione w Zakładzie Tychy, przede wszystkim uruchomienie nowej lakierni i nowej części spawalniczej. Liczymy również na rozwój rynku nowych samochodów w Polsce. Według przewidywań specjalistów powinien on wzrosnąć o 10%. Może nareszcie Polacy zaczną kupować więcej samochodów nowych niż używanych, sprowadzanych z zagranicy".

Auto będzie mogło przewozić do 5 osób wraz z 270-kilogramowym ładunkiem. Po wyjęciu tylnego rzędu siedzeń przestrzeń bagażową można zwiększyć aż do 2.500 litrów

stawcze (Doblò cargo, Scudo, Ducato), zajmując 65,3% udziałów w rynku.
„Fiat postrzega rynek całościowo – mówiła Lucyna Bogusz. – Zajmujemy się projektowaniem i produkcją, dystrybucją, usługami, a także sprzedażą używanych aut, podchodząc profesjonalnie do każdego z tych etapów".
Wsłuchiwanie się w potrzeby rynku „zaowocuje" też osobowo-towarową wersją Fiorino Combi, która znajdzie się na rynku już w marcu. Auto będzie mogło przewozić do 5 osób wraz z 270-kilogramowym ładunkiem, umieszczonym w bagażniku o pojemności 356 litrów. Po wyjęciu tylnego rzędu siedzeń przestrzeń bagażową można zwiększyć aż do 2.500 litrów. Takie wielozadaniowe samochody są coraz popularniejsze, służą też jako auta rodzinne.

NA KAŻDĄ KIESZEŃ

Cena nowego Fiorino została skalkulowana tak, by na jego kupno mogli sobie pozwolić klienci o różnych możliwościach finansowych. Za podstawową wersję samochodu – Cargo STD z benzynowym silnikiem 1.4 o mocy 73 KM trzeba zapłacić brutto 42 100 zł, natomiast z wysokopręż-

ROZMOWA Z LUCYNĄ BOGUSZ, COUNTRY MANAGER FIAT PROFESSIONAL

Ciągle nowe wyzwania

Czy trudno jest sprzedawać samochody dostawcze?
Jest to przede wszystkim zadanie bardzo odpowiedzialne. Samochody dostawcze są jednym z głównych filarów Fiata, nie tylko w Polsce, ale i na świecie. W kraju jesteśmy liderami rynku i nie chcemy tej pozycji stracić. Sprzedaż samochodów dostawczych sprawia mi wielką przyjemność. Działamy na dużą skalę, obracając milionami euro, które trzeba rozsądnie wydawać i umiejętnie zarabiać. Oto przykład: jesteśmy drugim inwestorem w reklamę, a pierwszym w sprzedaż. Dobre decyzje handlowe są od razu widoczne na rynku, szybsza jest też reakcja klientów. Mamy u nich, wypracowaną przez lata, opinię solidnego dostawcy oferującego niezawodny produkt. A w biznesie jest to bardzo ważne, gdyż nasze samochody są przede wszystkim narzędziem pracy.

Samochodami LCV zajmuje się Pani dopiero od 2006 r. Ale nie jest to pierwsze wyzwanie podejmowane w Fiat Auto Poland?
Moje związki z FAP są już ponad dziesięcioletnie. Współpracę zaczęłam na początku 1996 r., jako asystentka i tłumacz dyrektora odpowiedzialnego za sprzedaż Thomasa Hajka w Bielsku-Białej, mając równocześnie kontakty z dyrektorem handlowym Carlo Poggim. Pracując po 12-14 godzin na dobę uczyłam się Fiata i biznesu. Nazywam to „swoim uniwersytetem". Wraz z przeprowadzką dyrekcji handlowej do Warszawy, dostałam propozycję pracy etatowej w dziale sprzedaży specjalnej pod kierownictwem Andrzeja Halarewicza.
Już wcześniej zwracałam uwagę na bardzo stary park samochodowy w szkołach nauki jazdy, gdzie królowały Fiaty 126p i Cinquecento. Podjęłam pionierski projekt przekonania właścicieli szkół i szkółek do wymiany aut na nowe. Po roku zmagań odniosłam sukces. Do szkół nauki jazdy sprzedaliśmy ponad 4,5 tys. Fiatów Punto. Byłam pełna dumy, gdy w całej Polsce widać było przyszłych mistrzów

nym, 75-konnym silnikiem 1.3 Multijet – 48.200 zł. W droższej wersji Elegant, wyposażonej w te same jednostki napędowe, ceny wynoszą odpowiednio 46 100 zł i 52 100 zł. Klienci mogą jednak skorzystać z korzystnej sprzedaży ratalnej lub leasingu samochodów. ■

kierownicy w Punto z literą „L". Zauważona przez kierownictwo, otrzymałam nowe zadanie – opracowanie programu lojalnościowego. Przy jego tworzeniu współpracowałam m. in. z dyrektorami Bertrandem Noguesem i Dario Fabbro. Zadanie wykonałam, ale program, ze względu na okres kryzysu w Fiacie, nie doczekał się pełnej realizacji. Później wysłano mnie na dwa lata do dyrekcji Fiata w Turynie. Pojechałam się uczyć i dalej zgłębiać wiedzę o firmie. Przez kolejne 2 lata zajmowałam się obsługą operacji handlowych, czyli sprzedaży, marketingu, zadań posprzedażnych, prowadzonych w 13 krajach rozrzuconych po całym świecie. Była to praca trudna, ale bardzo ciekawa. Gdy przychodziłam do pracy, dzwonili ci, którzy już szli spać, gdy wychodziłam z biura, odzywali się partnerzy, którzy dopiero wstali. Podnosząc słuchawkę dzwoniącego telefonu, nigdy nie wiedziałam, w jakim języku odezwie się rozmówca. Zajmując się przez jakiś czas m.in. rynkiem związanym z kulturą arabską zdawałam sobie sprawę z tego, że nie wszyscy kontrahenci są zachwyceni współpracą z kobietą. Praca w Turynie była bardzo dobrą szkołą biznesu.

Doceniono to po powrocie do kraju?

Tak, bo zostałam szefem Alfy Romeo, czyli byłam odpowiedzialna za wszystko co związane jest z zarządzaniem marką – marketing, sprzedaż, obsługę, sieć dealerską itd. Był to trudny okres, bo przy ogólnej recesji sprzedaży samochodów na naszym rynku i dyskryminujących dotychczasową sprzedaż zmianach podatkowych staraliśmy się jednocześnie budować nowy image marki, tworzyć placówki sprzedaży oddzielnie od salonów Fiata, promować Alfy nowej generacji. Jednak kierownictwo firmy co jakiś czas funduje mi nowe wyzwania i tak w 2006 r. zaproponowano mi stanowisko Country Manager Fiat Professional, czyli objęłam jeden ze strategicznych działów firmy.

Jaka jest różnica w sprzedaży Alf Romeo i samochodów dostawczych?

Taka sama, jak różnica pomiędzy tymi samochodami. Alfę Romeo stworzono, aby dać właścicielowi przyjemność jazdy, aby rozkoszował się designem. Samochody dostawcze zaś skonstruowano do pracy. Także muszą dać właścicielowi satysfakcję, ale z innych powodów. Pojazdy muszą być wytrzymałe, niezawodne, mieć odpowiednią ładowność, ekonomiczne silniki, itp. Rynek samochodów dostawczych od kilku lat rozwija się u nas bardzo dynamicznie. Nie jesteśmy też sami na rynku. Wyniki ekonomiczne i pozycja lidera świadczy, że cały, niezwykle zaangażowany zespół ludzi tworzących wraz ze mną Fiat Professional w Polsce, wie jak sprzedawać samochody oraz jak swoimi pomysłami wyprzedzać konkurencję.

Rozmawiał Jerzy Kozierkiewicz

TEKST **Anna Borsukiewicz, Jerzy Piekarczyk, Kazimierz Łuczak, Aldona Górna**
FOTO **Jan Zych, Jerzy Kozierkiewicz, Kazimierz Łuczak**

Drzwi Otwarte 500-tki

Podstawowym założeniem Drzwi Otwartych, organizowanych przez centra sprzedaży Fiata jest poinformowanie potencjalnych klientów o wprowadzeniu na rynek nowego modelu. Tym razem był to Fiat 500.

„PIĘĆSETKA” WYGRAŁA Z EMMĄ

Nawet silny wiatr i telewizyjne rady, by bez potrzeby nie wychodzić z domów, nie powstrzymały warszawiaków przed odwiedzinami salonów Fiata, gdzie podczas Drzwi Otwartych publicznie prezentowano nową „pięćsetkę”. Z huraganem Emma przegrał tylko wielki, nadmuchiwany model Fiata 500, który jeszcze w piątek stał przed salonem Carserwisu przy ul. 1 Sierpnia 10, a potem trzeba go było zwinąć w obawie, że zostanie zniszczony przez wicher. Wśród oglądających w salonie dwa nowe Fiaty 500 z silnikami 1.2 i 1.4 przeważali w piątek przed południem klienci starsi, nieobciążeni pracą zawodową.

„Specjalnie przyjechałem teraz, bo bez tłoku mogę się zapoznać z samochodem – mówił Marian Nowak. – Pamiętam dokładnie jego przodka sprzed półwiecza, wiec byłem ciekawy, jak prezentuje się następca i bardzo ucieszyło mnie, że mimo nowoczesności zachował swój charakter.”

„Auto jest nad podziw przestrzenne” – oceniali panowie Lech Wróbel i Henryk Donderewicz, właściciele Punto i Pandy, zaglądając we wszystkie zakamarki „pięćsetki”, sprawdzając widoczność z miejsca kierowcy. Zaimponowało im standardowe wyposażenie aut. „Przy tych cenach Fiat oferuje naprawdę dużo rozwiązań i urządzeń zapewniających bezpieczną jazdę” – mówili.

Po południu w piątek, a także w sobotę i niedzielę w salonie Carserwisu przeważali klienci młodsi, również rodziny z dziećmi, dla których przygotowano kącik z kredkami i papierem do rysowania, co pozwalało rodzicom spokojnie obejrzeć samochody, porozmawiać z dyżurującymi przy nich pracownikami salonu, zapoznać się z danymi technicznymi auta. Dla wielu dzieciaków większą atrakcją była jednak możliwość posiedzenia za kierownicą „pięćsetki”, niektóre próbowały nawet, czy zmieszczą się w bagażniku.

Ogromnym powodzeniem cieszyły się też jazdy próbne. Podczas Drzwi Otwartych w salonach można było również zawierać transakcje. Gdy w niedzielne popołudnie jeszcze raz odwiedziliśmy Carserwis, za szybą białej „pięćsetki” w wersji Pop widniała kartka z napisem „Sprzedano”.

BIELSKO-BIAŁA: AUTO Z DUSZĄ

„Dzisiaj poza podstawowym celem zamierzamy zrealizować też inny, polegający na poinformowaniu zwiedzających o naszej całościowej ofercie – mówi Marek Handzlik, dyrektor Centrum Sprzedaży w Bielsku-Białej. – Dzisiejsze Drzwi Otwarte zasadniczo różnią się od innych tego typu imprez, w których miałem okazję uczestniczyć. Związane jest to niewątpliwie również z samym modelem, który można bez wahania określić mianem „samochodu z duszą”. W przeciwieństwie np. do Fiata Pandy,

Sukces „pięćsetki” przekłada się na sukces całego Fiata

MAREK KISZ, DYREKTOR MARKETINGU FIAT AUTO POLAND

Sukces „Drzwi otwartych”

Podczas trzech dni Drzwi Otwartych salony Fiata w całej Polsce odwiedziło ponad 25 tysięcy osób. To najlepiej pokazuje, jak duże jest zainteresowanie Fiatami 500. Przeprowadzono nimi prawie 3 tysiące jazd próbnych. Sukces, jaki odniosła „pięćsetka” przekłada się na sukces całego Fiata. Drzwi Otwarte przyniosły też spory porfel zamówień na nową Cromę i Bravo z silnikiem 1.6 Multijet.

W Europie Fiat 500 bije wszelkie rankingi popularności. Polacy już wcześniej bardzo interesowali się tym modelem. Do końca lutego zamówiono około 900 tych samochodów, a przed Drzwiami Otwartymi sprzedaliśmy pierwsze 150 sztuk, głównie w najbogatszych kompletacjach Lounge i Sport. Nabywcami są ludzie młodzi, ambitni, kreatywni.

Polscy klienci mogą też zarezerwować sobie „pięćsetkę” w dowolnej wersji i z wybranym wyposażeniem na stronie internetowej www.fiat500.pl. Wybór możliwości jest ogromny: cztery wersje auta, do tego bogate pakiety wyposażenia dodatkowego dostępne we wszystkich wersjach. Ogromnym zainteresowaniem również w Polsce cieszy się program indywidualizacji pozwalający każdemu autu nadać odrębny charakter i własny styl.

Drzwi Otwarte to tylko część kampanii związanej z Fiatem 500. Auto „witało” z warszawiakami rok 2008 podczas Sylwestra przed Pałacem Kultury. Fiat przekazał „pięćsetkę” w unikatowej wersji Opening Edition Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy – na licytacji osiągnęła kwotę 70.100 zł, przeznaczoną na leczenie dzieci z chorobami laryngologicznymi. Nie zamierzamy schodzić z pierwszych stron gazet, słychać o nas w radiu, widać w telewizji i w Internecie. „Pięćsetka” już 50 lat temu stała się przebojem, a jej dzisiejsza wersja już dziś staje się legendą.”

który jako pierwszy 5-drzwiowy model z segmentu A, cieszył się zainteresowaniem szerokiego grona różnorodnych odbiorców, Fiat 500 wychodzi naprzeciw oczekiwaniom kobiet oraz ludzi młodych, którzy chcą się wyróżniać w tłumie".
Prawdą jest stwierdzenie, że we Włoszech samochód ten wzbudza niewątpliwie większe emocje niż w Polsce. „Myślę, że Włosi czują do tego modelu taki sam sentyment, jak Polacy do kultowego Fiata 126" – mówi Grzegorz Kowalski, który sobotni poranek postanowił spędzić w Centrum Sprzedaży FAP. „We mnie ten samochód wzbudza wiele pozytywnych emocji, kojarzy mi się z moim pierwszym, „ukochanym" Fiatem 126, dlatego też rozważam jego zakup".

KRAKÓW: NOWY WIZERUNEK RODZINY

„Nie ma klienta, któremu by ten samochód się nie podobał. Nie mówią, że jest drogi, raczej są zgodni, że cena odpowiada wysokiemu standardowi wyposażenia" – mówi Sylwia Góralik w trzecim dniu obserwacji odwiedzających, podczas Drzwi Otwartych w krakowskim salonie Viamotu przy ulicy Zakopiańskiej. W ciągu trzech dni zebrała trochę zamówień, mimo, że na ich realizację trzeba czekać nawet do trzech miesięcy. Żółta „pięćsetka" przyciąga uwagę. Starsze małżeństwo złożyło właśnie zamówienie na jej podstawową wersję. Jeździli do tej pory maluchem, i przez sentyment zdecydowali, że warto poczekać nawet pół roku na „pięćsetkę". Dużo klientów dokonuje wyboru kierując się tradycją

i sentymentem. Dorośli wsiadają do samochodu, przymierzają się do kierownicy, dzieci naśladują ojców, każdy chce poczuć komfort wnętrza tego, w końcu niewielkiego, samochodu. Z relacji personelu widać, że „pięćsetka" przyjmuje się bardo dobrze pomimo ceny (34 tys. standard). Wersja Pop, którą już można zamawiać, kosztuje 39 tysięcy.
Prezes Viamotu, Rafał Podolski, widzi Dni Otwarte w szerszym kontekście tworzenia wspólnego wizerunku Fiata. Zaczęto od Grande Punto, potem Bravo teraz „pięćsetka". Kiedy przed Drzwiami Otwartymi, Fiat zrobił kampanię w „onecie" i ludzie zobaczyli te nowe auta, nowa jakość rzuciła się w oczy.
„W stosunku do konkurencji europejskiej – mówi Podolski – Fiat zaprezentował spójny wizerunek jako ostatni, ale wydaje mi się, że robi to lepiej, niż inni. Od 1993 roku odkąd sprzedajemy Fiata nie było takiej sytuacji jak teraz. To jest najlepszy okres w ciągu tych lat. Widać, że przyszli ludzie, którzy wiedzą jak się robi biznes, jak się tworzy wizerunek marki."
Salon Viamotu przeszedł „face lifting", który ma upodabniać do siebie miejsca sprzedaży Fiata. Nowy wizerunek marki budzi zainteresowanie, które może być zapowiedzią sukcesu. Zdaniem prezesa Viamotu, w Polsce „pięćsetka" będzie autem podstawowym dla ludzi, którzy kierują się sentymentem i próbują szukać czegoś oryginalnego na rynku. Ponieważ większość polskich klientów była najmocniej związana z Fiatem, będą wybierali „pięćsetkę". Mniej będzie takich, którzy – jak na Zachodzie – kupują taki samochód jako drugi, trzeci, czy czwarty w rodzinie – jeszcze nie ten standard życia. „Na pewno „pięćsetka" będzie

Nowy model będzie ambasadorem marki, bowiem już wzbudza sympatię

Popatrz ojciec, dziecku chyba nie odmówisz!

ambasadorem marki, bowiem już wzbudza sympatię. Spośród aut kultowych, oferowanych przez różne marki, jest to auto najtańsze".
Zmienia się rynek i nabywcy. Zadowolenie klientów nie pokrywa się z dotychczasowym, obiegowym wizerunkiem marki. „Nowej generacji potrzebny jest nowy wizerunek marki. I właśnie tego rozpoznawalnego wizerunku odnowionej rodziny modeli Fiata, brakowało najbardziej".

WROCŁAW: JEST JAK CUKIERECZEK

Obliczono, że przez trzy dni salon ADF Auto we Wrocławiu odwiedziło 680 potencjalnych klientów. Większość stanowili mężczyźni w przedziale wieku 30-50 lat, ale nie brakowało ludzi starszych i bardzo młodych. Chociaż aura nie zachęcała, 83 gości odbyło jazdy testowe jednym z dwóch podstawionych samochodów: żółtą sportową pięćsetką z silnikiem 1,4 litra o mocy 100 KM i czerwoną launge z silnikiem 1,3 Multijet.
Małżeństwo Magdalena i Marcin Wielgos byli zachwyceni wyposażeniem i możliwościami trakcyjnymi tego małego samochodu. „Wspaniale przyspiesza, dobrze trzyma się drogi, jest łatwy w manewrowaniu" – mówili po zakończeniu jazdy. Pani Magdalena dodała: „Zaskoczona jestem też dobrymi materiałami, wspaniałymi detalami wykończenia i piękną stylistyką. Ten samochód jest słodki jak cukiereczek lub damska torebka od najlepszego kreatora mody".
Damian Nowacki, któremu samochód również przypadł do gustu, ubolewał, że na prezentacji nie było najtańszych modeli 500 Neked i Pop. Jego zdaniem takie właśnie modele, (gdyby jeszcze były wyposażone w klimatyzację!), miałyby największe powodzenie na rynku. Szkoda, że nikt nie potrafił powiedzieć, kiedy i czy w ogóle takie modele będą dostępne. Dominowała opinia, że prezentowane modele są zbyt drogie, a kredyt „500 za 500" mało atrakcyjny.
„Interesowałem się tym modelem Fiata od momentu, kiedy „pięćsetka" otrzymała tytuł Samochodu Roku 2008 – mówi Antoni Łukomski. Zamierzam kupić go córce jako prezent. Podzielam opinię, że wspaniale nawiązuje do tradycji Fiata, jest majstersztykiem stylistycznym. Szkoda tylko, że jego wejście na polski rynek nastąpiło tak późno po premierze." ■

BOGDAN ŻAK, PREZES ADF AUTO WROCŁAW

„Pięćsetka" na weekend

Magnesem przyciągającym potencjalnych klientów podczas Drzwi Otwartych był dotychczas konkurs z możliwością wygrania samochodu. Tym razem odstąpiono od tego pomysłu i zwiedzających było mniej, ale byli to klienci bardziej zdeklarowani. Cieszymy się, że nawiązaliśmy liczne nowe kontakty, które mogą zaowocować w niedalekiej przyszłości.
Aby uatrakcyjnić prezentację, we własnym zakresie zorganizowaliśmy konkurs „Pięćsetka na weekend". Samochody do jazd wylosowali: Piotr Kowalczyk z Wrocławia, Tomasz Zgajewski ze Strzelina i Janusz Góra z Oleśnicy Bystra.

Na początku marca rozpoczął się 78. Międzynarodowy Salon Samochodowy w Genewie, gdzie na powierzchni 82 tys. m² 260 wystawców przedstawiło ponad sto nowości. Wśród najbardziej oczekiwanych znalazły się także modele marek Fiata.

NOWOŚCI 78. salonu w Genewie

Dla marek Fiata Salon Samochodowy w Genewie był doskonałą okazją do zaprezentowania swoich modeli podczas prapremiery. Były wśród nich: Lancia Delta, przenosząca w przyszłość dziedzictwo prawdziwego mitu; Alfa 8C Spider, dwuosobowy samochód marzeń, będący wyrazem mocy, pięknego stylu i wyrafinowanej techniki napędowej; Fiorino, inteligentny i funkcjonalny samochód do przewozu osób. W Genewie zadebiutował także Fiat 500 Abarth mały i mocny samochód, stworzony do podejmowania wyzwań.
Wszystkie te modele wyrażają witalność marek, oraz tendencje do odświeżenia gamy firmy Fiat, która przeszła w ostatnim czasie dużą metamorfozę, i którą cechuje silny pęd do kreatywności, charakteryzujący wszystkie jej najnowsze produkty i projekty.
Skądinąd wyniki potwierdzają, że ta droga jest słuszna. W styczniu Fiat Group Automobiles utrzymała bowiem w Europie udział w rynku na poziomie 8,9% taki jak rok temu, co umożliwiło jej umocnienie się na piątej pozycji wśród największych producentów europejskich. Wszystko to nastąpiło pomimo spadku sprzedaży odnotowanego przez Alfę Romeo, spowodowanego postojem produkcyjnym, który wiązał się z restrukturyzacją Zakładu w Pomigliano d'Arco.

DEBIUT NOWEJ LANCII DELTA

Na 78. Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Genewie, Lancia zaprezentowała swój najnowszy model – Deltę.
Nowa Delta, nawiązująca nazwą do legendarnego modelu z końca lat 70., odwołuje się do jednego z najwspanialszych okresów w historii Lancii. Nowy samochód jest jednocześnie symbolem wejścia marki w drugie stulecie istnienia. Jest autem o przepięknej linii, która jest zarazem wierna innowacyjnemu duchowi marki.
Nowa Delta, zaprojektowana w Centro Stile Lancia, przywołuje tradycję „wielkich" modeli Lancia – od Aprilii po Appię, od Fulvii po Betę, od Prismy poprzez Dedrę, aż do Lybry – i podobnie jak poprzedniczka, znajdzie się na szczycie segmentu Premium aut klasy średniej.
Nowa Lancia Delta oferuje wyposażenie o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego, opracowane we współpracy z najlepszymi partnerami w poszczególnych sektorach. Dowodzi tego choćby system audio Hi-Fi firmowany przez Bose, z odtwarzaczem CD/MP3 i sterowaniem w kierownicy; system „Blue&Me®", który powstał we współpracy z Microsoft – również w wersji NAV; oraz, najnowszy system nawigacji satelitarnej opracowany wspólnie z Magneti Marelli.

Także silniki i rozwiązania mechaniczne nowej Lancii Delty są potwierdzeniem temperamentu i elegancji modelu. Są to jednostki napędowe wyposażone w turbosprężarki – zarówno wersje benzynowe, jak i diesel, o mocy od 120 KM aż do 200 KM. Wszystkie skrzynie biegów – ręczne, półautomatyczne i automatyczne – mają po sześć przełożeń. Osiągi silników uzupełnia mechanika o optymalnych ustawieniach, zapewniająca jednocześnie

Nowa Delta godzi tradycyjną elegancję Lancii z rozwiązaniami konstrukcyjnymi, które łączą sportowe osiągi z komfortem podróży typowym dla limuzyny

MÓWI WOJCIECH NOWAK, PRODUKT MANAGER LANCIA

Powrót do tradycji

Oficjalna premiera Nowej Lancii Delta jest zaplanowana na czerwiec br. Oczywiście, zainteresowanie modelem jest bardzo duże. O to nie musimy się martwić. Nazwa jest rozpoznawalna wśród klientów. W przeszłości Delta była popularnym, niezawodnym autem i cieszyła się dobrą opinią wśród użytkowników. Ukoronowaniem było wyróżnienie poprzedniczki tytułem Samochodu Roku (Car of the Year) w 1980 roku. Delta miała też przecież wiele sukcesów w rajdowych mistrzostwach świata (wszyscy pamiętamy Lancię Deltę Integrale) – które właściwie zdominowała na przełomie lat '80 i '90. Nowa Lancia Delta nawiązuje do tych sukcesów. Poprzednia generacja uzyskała status auta kultowego. To duże wyzwanie, ale możemy być pewni, że nowy model będzie kontynuatorem tej tradycji. O sprzedaż nie musimy się martwić, już w chwili obecnej autoryzowane salony sprzedaży Lancii odwiedzają klienci zainteresowani zakupem Nowej Delty.
Na razie przygotowujemy się do wielkiej premiery, która nastąpi podczas Targów Motoryzacyjnych w Genewie, już na początku marca. W Polsce, jak już wcześniej powiedziałem, oficjalna prezentacja i rozpoczęcie sprzedaży nastąpi w połowie roku. Chcemy, żeby wprowadzenie nowego modelu było prawdziwym przełomem i impulsem do dalszego rozwoju marki.

Fiat 500 Abarth wyposażono w benzynowy silnik 1,4 16v Turbo, który rozwija 135 KM (99 KW) przy 5.500 obr./min i maks. moment obrotowy 206 Nm przy 3.000 obrotów w trybie „Sport" (w trybie „Normal", moment wynosi 180 Nm przy 2.500 obrotów)

komfort i pewność prowadzenia dzięki zastosowaniu systemu ESC (Electronic Stability Control), czyli zaawansowanej kontroli stabilności toru jazdy. Warte podkreślenia jest także zastosowanie rozwiązań technicznych unikalnych w tym segmencie, jak np. zawieszenie SDC (elektroniczna kontrola pracy) gwarantujące maksymalną przyjemność jazdy.
Silniki diesla nowej Lancii Delty zostały zaprojektowane z myślą o dostosowaniu do przewidzianej dopiero w przyszłości normy emisji spalin Euro 5. To jeszcze jedna cecha wyróżniająca model jeśli porównać go z konkurencją.

DYNAMICZNY FIAT 500 ABARTH

Wielu pasjonatów samochodów ucieszyła wiadomość o odrodzeniu marki i firmy Abarth. Poprzez Grande Punto: Abarth S2000 i Abarth z zestawem „esseesse" (Super Sport). Potwierdzeniem, iż Fiat Group Automobiles podchodzi poważnie do powrotu sportowych zestawów spod znaku legendarnego Skorpiona jest debiut Fiata 500 Abarth. Mówiąc krótko: prawdziwa gratka, pomyślana w duchu tradycji „małych, ale niegrzecznych" aut, które w latach 60. zbudowały historię marki.

Wystarczy kilka danych, aby to wyjaśnić. Silnik 1.4 16v Turbo, zasilany benzyną, który rozwija 135 KM (99 KW) przy 5.500 obr./min i maksymalny moment obrotowy 206 Nm przy 3.000 obrotów w trybie „Sport" (w trybie „Normal", moment wynosi 180 Nm przy 2.500 obrotów). Ten niezwykle błyskotliwy i progresywny silnik (podobnie jak wszystkie pozostałe jednostki gamy zgodny z przyszłymi normami Euro 5), wyposażony jest w niezwykle interesującą nowość techniczną: „TTC" (Torque Transfer Control). Chodzi o urządzenie, które poprawia przeniesienie momentu silnika na koła i gwarantuje doskonałe zachowanie samochodu na zakręcie, zwiększające bezpieczeństwo i gwarantujące bardziej sportową jazdę.
Z tradycją harmonizuje również styl, który nie jest celem samym w sobie. Jego przeznaczeniem jest poprawa osiągów samochodu. Na przykład przednie wloty na zderzaku mają silny rys sportowy, lecz pełnią również rzeczywistą funkcję chłodzenia dwóch intercoolerów znajdujących się po bokach. Dwie rury wydechowe odpowiadają identycznym wyjściom jednego tłumika, który umieszczono poprzecznie i oznaczono logo Skorpiona, tak jak w autach z lat 60.
Boczne listwy progowe służą także do poprawy współczynnika Cx. I wreszcie maska silnika, która z boku wygląda na „przesuniętą do przodu", gdyż robi miejsce na turbosprężarkę, ale pod względem estetycznym nadaje modelowi nieporównywalny charakter. Przód, jak przystało na prawdziwą GT, z trzema wyraźnymi wlotami powietrza i logo niewpisanym w okrąg, lecz umieszczonym na żebrowanej powierzchni. Dostępne w wersjach 16" lub 17", obręcze kół mogą mieć różne formy, na przykład szprychowe lub z otworami na krawędziach.
W środku, kokpit 500 Abarth charakteryzuje się wskaźnikami, bazującymi na zestawie zastosowanym

w modelu Fiata, który wzbogacono o manometr analogowy do pomiaru ciśnienia w turbosprężarce. Co więcej, w środku tego ostatniego, znajduje się wskaźnik sygnalizujący optymalną zmianę biegu za pomocą włączającej się diody. Główny wskaźnik ma sportową grafikę. Kierownica jest trójramienna, z uchwytem dostosowanym do kształtu kciuków i jest „prosta" u podstawy, aby zagwarantować większą przestrzeń i lepszą możliwość regulacji. Wyraźnie wyścigowy jest również zestaw pedałów z aluminium z gumowymi nakładkami oraz gałka dźwigni zmiany biegów (pokryta skórą z bardziej ergonomicznym uchwytem do sportowej jazdy). Ten sam charakter odnajdujemy w fotelach z zagłówkiem zintegrowanym z oparciem oraz innych elementach pokrytych różnymi materiałami.
Tyle o samochodzie do codziennej jazdy, ale jeśli ktoś ma naprawdę dynamiczny charakter i nie umie oprzeć się wyzwaniom, proponowane jest wyposażenie sportowe – 500 Abarth SS Assetto Corsa – przeznaczone do wyścigów na torze.

Fiat Fiorino „Free Space" to samochód idealny nie tylko do przewozu towarów, ale i osób

FIORINO DO PRZEWOZU OSÓB „FREE SPACE" FIATA PROFESSIONAL

Wyobraźcie sobie MPV, ale posiadający kompaktowość oraz zwinność, które zapewniają mu dużą swobodę ruchu. Dodajcie wnętrza o obszernych rozmiarach i elastyczne w użytkowaniu. Dalej sympatyczny i nonkonformistyczny styl, z niezawodnymi i przyjaznymi dla środowiska silnikami. Na podstawie takiego opisu stworzycie Fiorino w wersji do przewozu osób, którego światowa premiera odbyła się w Genewie. Fiat Fiorino to samochód, który moglibyśmy określić jako „free space", przeznaczony dla klientów zainteresowanych produktem inteligentnym, funkcjonalnym, wielofunkcyjnym. Samochód solidny, niezawodny i o wyrafinowanej osobowości. Nowy Fiorino emanuje ideą solidności już w designie, dzięki przedniemu zderzakowi, opływowemu i pełniącemu funkcję ochronną oraz osłonom przeciwuderzeniowym, które umożliwiają manewrowanie z maksymalną lekkością również w miejscach wąskich i trudno dostępnych. Samochód posiada jednak dynamiczną linię, podkreśloną przez przetłoczenia na błotnikach oraz oryginalną formę bocznych szyb. Absolutnie charakterystyczne są wreszcie tylne drzwi, gdzie oprawa logo oraz stylistyczna gra szyb przypomina „kasę pancerną".
Nowy Fiorino jest piękny i sympatyczny na zewnątrz, a wyjątkowy w środku. To zasługa oryginalnej koncepcji, która łączy różne konfiguracje foteli z racjonalnością i regularnością dostępnej przestrzeni. W ten sposób uzyskano przestrzeń, którą można naprawdę wykorzystać ze względu na pojemność i elastyczność. Z fotelami w normalnej pozycji, na przykład bagażnik ma 330 litrów aż do wysokości tylnej półki i 650 litrów do dachu. Jeśli natomiast wyjmiemy fotele pasażera z przodu i siedzenia tylne, uzyskuje się bagażnik o pojemności 2.800 litrów, który może pomieścić przedmioty o długości 2,5 m (prawdziwy rekord, jeśli weźmiemy pod uwagę, że samochód ma długość 3,9 m).
Elastyczność Fiorino do przewozu osób uzupełniają tylne fotele, które można złożyć tak jak zamyka się książkę lub wyjąć oraz fotel pasażera, oferowany również w wersji „składanej", który zamyka się na płaszczyźnie bagażnika.
Nowy Fiorino jest wyposażony w dwa silniki benzynowe (błyskotliwy 1.3 Multijet o mocy 75 KM i niezawodny 1.4 o mocy 73 KM). Silniki, do których należy dodać najmniejszy i najbardziej zaawansowany wśród Diesli z wtryskiem bezpośrednim „Common Rail" drugiej generacji: 1.3 16v Multijet, produkowany przez Fiat Powertrain Technologies, który rozwija moc maksymalną 75 KM (55 kW przy 4000 obr./min) i moment obrotowy 19,4 kgm (190 Nm przy 1750 obr./min), gwarantując doskonałe osiągi i niskie zużycie paliwa w segmencie.

CONCEPT CAR W GENEWIE

Samochody z „zielonej” strefy

W tym roku na wystawie w Genewie Fiat postanowił przedstawić szerokiej publiczności także niektóre efekty swojej działalności w dziedzinie środowiska oraz zrównoważonej mobilności.
Wszystkie samochody pokazywane w „zielonej” strefie stanowiska Fiata cechuje wartość emisji CO_2 poniżej 120 g/km.
Np. najnowszy Concept car 500 Aria (kolejna światowa premiera), który kontynuuje badania nad nowymi granicami „ekologicznymi” w sektorze automotive. Stosuje bowiem urządzenia, które umożliwiają znaczącą redukcję zużycia paliwa oraz emisji. Dzięki nim rejestruje rekordową wartość CO_2 na poziomie 98 g/km. Oprócz tego samochodu pokazano prototyp Panda Aria, „samochód demonstracyjny”, który przedstawia najbardziej zaawansowaną granicę, jaką można pokonać pod względem emisji i zużycia paliwa. Ciekawość wzbudzały też samochody z seryjnej produkcji, które rejestrują emisję CO_2 poniżej 120 g/km. Jeden to Fiat 500 Sport, wyposażony w benzynowy silnik 1,2 l, połączony ze zrobotyzowaną skrzynią biegów Dualogic oraz Panda Panda Climbing, reprezentująca szeroką i rozbudowaną gamę samochodów Natural Power, wyposażonych w silniki z podwójnym zasilaniem metan/benzyna. Inne to modele Grande Punto i Bravo, wyposażone w silniki Multijet o pojemności 1,3 i 1,6 litra.

Badania nad ekologicznymi modelami stanowią jeden z głównych kierunków rozwoju

SERIA LIMITOWANA ALFA 8C, SPIDER MARZEŃ

Na rynek trafi tylko 500 egzemplarzy, ale każdy z tych samochodów przejmie pałeczkę po kilku najpiękniejszych spiderach w historii motoryzacji: od Giulietty po Duetto, czyli tych najsłynniejszych. Dwuosobowe auto ma ramę podwozia ze stali, zapewniającą maksymalną sztywność skrętną i lekkie nadwozie z włókna węglowego. Nowy silnik 8. cylindrowy w układzie V pod kątem 90° o pojemności 4691 cm^3, rozwija moc 450 KM i moment obrotowy 480 Nm. Do silnika dobrano zrobotyzowaną skrzynię biegów z 6 przełożeniami z komputerowym wybieraniem biegów i samoblokującym mechanizmem różnicowym. Mechanika jest typu Transaxle z legendarnych samochodów Formuły z lat 50., z silnikiem z przodu i skrzynią z tyłu, w bloku z mechanizmem różnicowym i z siłownikiem hydraulicznym. Model ma ogumienie z obręczami kół 20” i oponami 245/35 z przodu i 285/35 z tyłu oraz hamulce węglowo-ceramiczne Brembo 380 mm z przodu i 360 mm na tylnych kołach.
Linia karoserii jest dynamiczna dzięki poziomemu zagłębieniu „wyrzeźbionemu” przy przednim nadkolu w stronę boku. Osobowość podkreślają tylne muskularne błotniki. Przednie reflektory w kształcie kropli, wbudowane są w przednie błotniki a tylne światła są diodowe. Uwagę przyciąga oryginalna interpretacja klasycznych „wąsów” i tarczy z przodu, która przypomina historyczne dziedzictwo marki. Otwierany dach jest wykonany z tkaniny złożonej z dwóch nałożonych na siebie materiałów: jednego zewnętrznego, wielowarstwowego i drugiego, wewnętrznego wygłuszającego kabinę.
Na koniec dwie ciekawostki. Alfa 8C Spider posiada ujemny współczynnik siły nośnej (C_z). Właściwość ta wykorzystywana jest w samochodach wyścigowych, ponieważ wpływa na zwiększenie stabilności przy dużych prędkościach. Druga: fotele z włókna węglowego, które są anatomiczne i regulowane odpowiednio do cech fizycznych kierowcy. To rozwiązanie było dotąd zarezerwowane dla zawodowych kierowców. ■

BANK

Kredyt 0%
- oferta godna polecenia

Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank

022 607 49 90

www.fiatbank.pl

Zapraszamy do Salonów

Silnik idealny

TEKST
Giancarlo Riolfo

Na rynek wchodzi Fiat Bravo 1.6 Multijet, wyposażony w turbodiesel nowej generacji, który zarówno w wersji 105 jak i 120-konnej gwarantuje doskonałe osiągi, niskie zużycie paliwa oraz poziomy emisji spalin poniżej limitów normy Euro 5.

Fiat Bravo, chcąc ugruntować swą pozycję w segmencie pojazdów średnich, wyciąga kolejnego asa z rękawa. Model, zaprezentowany rok temu w Rzymie w wersjach wyposażonych w silniki benzynowe oraz Multijet 1.9 o mocy 120 i 150 koni, latem wzbogacił swą gamę o jednostkę 1.4 Tjet (benzynową z turbodoładowaniem), teraz zaś debiutuje z turbodieslem 1.6 Multijet. Warto przy tym podkreślić, że ów najmłodszy napęd, dostępny w wersji 105 lub 120-konnej, jest połączeniem najbardziej awangardowych technologii, dzięki którym zyskuje miano prawdziwego mistrza pod względem osiągów, poziomu zużycia i ochrony środowiska (bez trudu mieści się w limitach narzucanych przez przyszłą normę Euro 5). Fiat od dwudziestu lat uchodzi za lidera w dziedzinie rozwoju jednostek wysokoprężnych. Po wprowadzeniu w roku 1986 wtrysku bezpośredniego, a 11 lat później systemu Common Rail, zaadaptowanego wkrótce przez wszystkich producentów samochodowych, w 2003 roku zaprezentował coś, co do dziś nie ma sobie równych na polu silników diesla: układ

zasilania wtryskiem wielopunktowym. Dzięki temu innowacyjnemu rozwiązaniu mała jednostka 1.3 16v Multijet i większa 1.9 Multijet, w wersjach z ośmioma i szesnastoma zaworami, są od dłuższego już czasu punktami odniesienia dla silników wysokoprężnych. Nowy Multijet 1.6, produkowany w zakładzie Fiat Powertrain Technologies w Pratola Serra, teoretycznie sytuuje się pomiędzy wymienionymi wcześniej jednostkami. W rzeczywistości jednak, w wersji z szesnastoma zaworami przewyższa osiągami swego 8-zaworowego kuzyna 1.9, który pomimo identycznej mocy (120 koni) ustępuje mu zarówno momentem obrotowym (gorszym o 25%), jak i zużyciem paliwa (wyższym o 8%).

Fiat zdecydował się zatem na znaczne ograniczenie poziomów zużycia i emisji spalin w swoich zespołach napędowych bez uszczerbku dla osiągów jak i przyjemności jazdy. Metoda, jaką obrał w dążeniu do osiągnięcia tych pozornie przeciwstawnych celów, polega na projektowaniu silników o mniejszej pojemności, ale z doładowaniem, a także zastosowaniem innowacyjnych technologii. Dzięki temu mamy pierwsze efekty: najnowszą wersję układu zasilania Multijet z nowymi wtryskiwaczami, działającymi w warunkach bardzo wysokiego ciśnienia (1600 barów), turbosprężarkę z turbiną o zmiennej geometrii w silniku 120-konnym, i wreszcie nowatorski system kontroli emisji zwany „clone coupled DPF", który integruje katalizator z filtrem cząstek stałych (oferowanym w ramach wyposażenia seryjnego).

Nowa jednostka 1.6 jest dziś najbardziej zaawansowanym technologicznie napędem wysokoprężnym dostępnym na rynku, a próby drogowe potwierdzają słuszność kierunku obranego przez projektantów. Zasiadających za kierownicą Bravo czterocylindrowa jednostka zaskakuje nie tyle swoją mocą, co momentem obrotowym, sięgającym 290 Nm w wersji 105-konnej i 300 Nm w 120-konnej, lepszym o 45 Nm w stosunku do silnika 1.9 o mocy 120 KM. To wartości rekordowe, ale bardziej niż one zdumiewa wykres momentu obrotowego: 90 procent maksymalnego momentu obrotowego można uzyskać już na poziomie 1400 obrotów, a 100 procent przy 1500. W praktyce oznacza to, że Bravo rusza z impetem nawet przy niskich obrotach na szóstym biegu – a ta doprawdy niewiarygodna elastyczność napędu nawet w cyklu miejskim nie oznacza wcale zwiększonego zużycia paliwa.

Fiat Bravo ze 120-konnym silnikiem 1.6 Multijet osiąga maksymalną prędkość 195 km na godzinę i przyspiesza od zera do 100 km w 10,5 sekundy. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym wynosi 4,9 litrów na 100 km, a do atmosfery emitowanych jest zaledwie 129 gramów dwutlenku węgla na kilometr.

Mamy zatem do czynienia z silnikiem mocnym, ekologicznym i ekonomicznym, nie tylko ze względu na niskie zużycie paliwa, ale i na codzienne koszty eksploatacji: wymiana oleju i przeglądy okresowe zalecane są co 35 tysięcy kilometrów. Po swym debiucie w Bravo jednostka trafi również do innych modeli Grupy. A na tym nie koniec, bo Fiat Powertrain Technologies szykuje kolejne nowości, o których motoryzacyjny świat usłyszy już wkrótce. ■

Nowy turbodiesel 1.6 Multijet 16v jest produkowany w Pratola Serra

SPRZEDAŻ

Model skazany na sukces

Reprezentowany przez pojazdy średnie „segment C", jest najważniejszym, najtrudniejszym i najbardziej dynamicznym na europejskim rynku. Z tego względu wyniki handlowe uzyskane przez Fiata Bravo w pierwszym roku od premiery napawają szczególnym optymizmem. Plany na 2007 rok, zakładające sprzedaż 70 tysięcy samochodów, zostały wyraźnie przekroczone, albowiem ostateczne dane mówią o 95 tysiącach egzemplarzy Bravo zakupionych przez nabywców z całej Europy, również z krajów, w których Fiat nie zwykł cieszyć się dużym powodzeniem. Model podoba się głównie ludziom młodym, zauroczonym jego sportowymi liniami, charakterem, osiągami i jakością wykończenia. Dodatkowym atutem jest również pięć gwiazdek EuroNCAP, które model otrzymał za bezpieczeństwo gwarantowane m.in. przez siedem poduszek powietrznych oraz montowany seryjnie system dynamicznej kontroli toru jazdy ESP. Teraz, dzięki nowym silnikom, Fiat zamierza w 2008 roku sprzedać 120 tysięcy Bravo.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

	pojemność	moc	maks. moment obr.	maks. prędkość	przyspiesz. 0-100	zużycie paliwa*
Bravo 1.6 Multijet 105 KM	1598 cm^3	105 KM	290 Nm	187	11,3 s	4,9 l/100 km
Bravo 1.9 16v Multijet	1598 cm^3	120 KM	300 Nm	195	10,5 s	4,9 l/100 km

* zużycie w cyklu mieszanym

Druga edycja FIAT YAMAHA CUP

TEKST I FOTO **Biuro Prasowe FAP**

Po ogromnym sukcesie zeszłorocznej edycji Fiat Yamaha Cup wkracza w 2008 rok z jeszcze większym impetem. Trzy klasy, sześćdziesięciu zawodników i jeszcze więcej wyścigów od maja do sierpnia.

Puchar cały czas się rozwija, dlatego dla uczestników tegorocznej edycji przygotowaliśmy jeszcze więcej atrakcji" – zdradza Andrzej Pawelec, organizator i patron FYC, sześciokrotny mistrz Polski w wyścigach motocyklowych. I zaprasza na tor do Poznania. W tym roku w Fiat Yamaha Cup wezmą udział niemal wszyscy zawodnicy znani kibicom z poprzedniego sezonu. A co z dziesiątkami pozostałych motocyklistów zainteresowanych udziałem w wyścigu? Organizatorzy wyszli im naprzeciw, zwiększając limit uczestników z 20 do 25 w obu klasach. Trudno sobie wyobrazić, co się będzie działo, gdy razem spotka się już nie 40, ale 50 zapaleńców ostrej rywalizacji?!

Skąd takie zainteresowanie tą imprezą? Z pewnością do startów skłaniają bardzo atrakcyjne pakiety, które przygotowano dla zawodników. (Np. premierowy model Yamaha YZF-R6 2008 można kupić już za 39.900 zł, a YZF-R1 za 51.900 zł. Za R1 z zeszłego roku trzeba zapłacić jeszcze mniej, bo 47.900 zł). W ceny pakietów zostały wliczone nie tylko przygotowane do startów motocykle zaopatrzone w wyścigowe owiewki, opony

Bridgestone, konsole, crashpady i stojaki firmy Wallrav, zestawy napędowe i amortyzatory skrętu, ale też wart kilka tysięcy złotych profesjonalny kombinezon wyścigowy Yamaha Dainese. Można też wystartować na tym samym motocyklu co w poprzednim sezonie, wpisowe kosztuje wówczas 9.900 zł, a pakiet zawiera komplet owiewek, opony i kombinezon. Zresztą najlepszą zachętą dla młodych zawodników jest już sama możliwość jazdy na szóstej generacji R6, która bije wszystkie rekordy klasy Supersport.

To jednak nie koniec zmian na lepsze! Podczas każdej z czterech zaplanowanych na ten sezon rund zawodnicy Fiat Yamaha Cup wezmą udział w dwóch wyścigach, każdy po dziesięć okrążeń. W związku ze zwiększoną liczbą uczestników organizatorzy postanowili, iż kategorie R1 i R6 wystartują oddzielnie. Dzięki temu podczas każdej rundy zobaczymy aż cztery starcia motocyklistów FYC! Łącznie czeka nas zatem aż 16 pasjonujących wyścigów, których nie można przegapić!

Nagrody dla najlepszych w kategoriach R1 i R6 wciąż są jeszcze tajemnicą. Jednak organizatorzy Fiat Yamaha Cup uchylają jej rąbka, obiecując, że w tym roku będą one jeszcze atrakcyjniejsze od zeszłorocznej pary motocykli, skuterów i quadów Yamaha.

W tym sezonie Fiat Yamaha Cup powiększy się o zupełnie nową kategorię! Do grona uczestników cupu dołączy dziesiątka młodych miłośników prędkości, którzy wystartują na nowym modelu Yamaha – YZF R-125. Zmierzą się oni z zawodnikami startującymi na „125” innych marek. Potencjalnych uczestników zachęca atrakcyjna cena – 12.900 zł – oraz możliwość startu w wyrównanym gronie młodych adeptów sztuki wyścigowej. Dopuszczalny przedział wiekowy w tej kategorii wynosi bowiem 13-21 lat. „Klasa 125 przypomina pierwszy sezon pucharu R1 z 2006 roku – mówi Andrzej Pawelec. – Wówczas na starcie stanęło tylko 12 uczestników, a już rok później było ich 40. Mam nadzieję, że podobnie będzie z rozwojem kategorii 125!”.

KALENDARZ FIAT YAMAHA CUP 2008

Termin	Nazwa	Miejsce
16-18.05.2008	I runda II runda	Poznań
30.05-01.06.2008	III runda IV runda	Poznań
11-13.07.2008	V runda VI runda	Poznań
08-10.08.2008	VII runda VIII runda	Poznań

Trudno sobie wyobrazić, co się będzie działo, gdy razem spotka się 50 zapaleńców ostrej rywalizacji

Atrakcji nie zabraknie także za kulisami Fiat Yamaha Cup. W wyścigowym miasteczku przygotowanym dla uczestników i sympatyków FYC będzie można rozpoznać wiele znanych twarzy, w tym sportowców-przyjaciół Fiata i Yamaha. Zeszłoroczne spotkanie uczestników z Krzysztofem Hołowczycem i Ryszardem Mankiewiczem stanowi zaledwie przedsmak planowanych w tym sezonie imprez. Organizatorzy planują bowiem spotkania ze znanymi osobami podczas każdej z czterech rund. Oczywiście na profesjonalną opiekę mogą liczyć zawodnicy, którzy po raz kolejny dostaną do swojej dyspozycji całe zaplecze techniczne, włącznie z serwisem ogumienia Bridgestone oraz przepysznym cateringiem.

Zmagania zawodników FYC będzie można śledzić na żywo na torze w Poznaniu oraz on-line na oficjalnej stronie pucharu www.fiatyamahacup.pl. Znajdziecie na niej kalendarz, relacje z kolejnych tur, ciekawostki i bogaty materiał zdjęciowy. Nie zabraknie też filmów z miasteczka wyścigowego, wywiadów z zawodnikami i konkursów z bardzo cennymi nagrodami, m.in. zagraniczne wyjazdy w charakterze VIP na zawody MotoGP. Nawet jeśli nie jeździ się motocyklem, można wejść na stronę pucharu i zostać członkiem rodziny Fiat Yamaha Cup! ■

n NEWSY

Najlepsze samochody BEST CARS 2008
auto motor i sport

SUKCESY FIATA 500

242.757 tysięcy czytelników „Auto motor i sport" w Europie zgodnie uznało, że „najlepszym samochodem roku 2008" jest Fiat 500. Spośród 17 krajów gdzie przeprowadzono plebiscyt, Fiat 500 wygrał w swojej klasie w dwunastu, w pięciu zaś zajął drugie miejsce.
Pięćsetka okazała się w tym rankingu mistrzem, wyprzedzając: Forda S-Max, BMW 5, BMW X5, Audi Q7, Mini. Polscy czytelnicy Auto Motor i Sport w kategorii samochodów najmniejszych najwyżej ocenili Fiata 500 przed Mini i Suzuki Swift. Tymczasem 8 lutego br. w Warszawie miała miejsce uroczystość podsumowania plebiscytu na najlepsze samochody roku 2007 zdaniem czytelników tygodnika MOTOR i miesięcznika AUTO MOTO oraz miesięcznika TWÓJ STYL.
W najważniejszej dla producentów kategorii: Premiera Motoryzacyjna Roku 2007 tytuł AUTO LIDER 2007 zdobył Fiat 500, wyprzedzając Forda Mondeo i Audi A5. W plebiscycie wzięło udział 127.643 czytelników. Także miesięcznik kobiecy TWÓJ STYL ogłosił wyniki swojego plebiscyt na KOBIECY SAMOCHÓD ROKU 2007. Jurorki: Ilona Łupkowska, Agata Młynarska, Jolanta Pieńkowska, Agnieszka Litorowicz-Siegert i Agnieszka Dygant przyznały Fiatowi 500 tytuł AUTO z FANTAZJĄ.

OSKAR POLSKIEGO BIZNESU

W dniu 26 stycznia br. w Warszawie miała miejsce uroczystość nagradzania przedsiębiorców, firm i produktów wyróżniających się dążeniem do dorównywania najlepszym. Jednym z przyznawanych wtedy tytułów jest honorowa nagroda Oskar Polskiego Biznesu, przyznawana osobistościom, których działalność sprzyjała polskim interesom. Do grona tych wybitnych postaci Kapituła Polskiego Klubu Biznesu wpisała dyrektora pełnomocnego Sergio Marchionne. Koncern Fiat jest bowiem obecny w Polsce już ponad 85 lat i wniósł znaczący wkład w rozwój polskiej gospodarki. Stąd też kapituła postanowiła w roku jubileuszu 15-lecia Fiata w Polsce przyznać tę nagrodę dyrektorowi pełnomocnemu Fiat Group Automobiles. W imieniu Sergio Marchionne nagrodę odebrał Prezes Zarządu FAP Enrico Pavoni z rąk sekretarza stanu w ministerstwie gospodarki, Adama Szejnfelda i członka kapituły, Franciszka Gaika.

OTO NAJNOWSZA CZERWONA STRZAŁA

W styczniu Ferrari pokazało światu F2008, swój nowy bolid, za kierownicą którego aktualny mistrz świata Kimi Raikkonen i jego kolega z zespołu Felipe Massa będą w tym roku walczyć o kolejne tytuły. Nowa wyścigówka, w porównaniu z poprzedniczką, ma krótszy rozstaw osi (dokładnie o 4 cm), lepszą aerodynamikę i zawieszenia, zmieniony rozkład masy i wzmocnioną kabinę poprawiającą bezpieczeństwo pasywne. Całość została przeprojektowana pod kątem nowych przepisów, które zabraniają korzystania podczas jazdy z wszelkich pomocy elektronicznych i narzucają wszystkim zespołom identyczną centralkę, wyprodukowaną przez McLarena. Przedstawiając nowy bolid Formuły 1, prezes Ferrari Luca Cordero di Montezemolo przypomniał pokrótce historię aż siedmiu tytułów mistrzowskich zespołu z Maranello w ostatnich dziewięciu sezonach. „Naszym celem – powiedział – jest kolejne zwycięstwo. To trudne wyzwanie, bo po pierwsze nastąpiły zmiany w przepisach, a po drugie mamy silnych konkurentów, którzy będą robić wszystko, co w ich mocy, by zdetronizować Ferrari. I z tego też jesteśmy dumni".

WRĘCZONO NAGRODĘ **EUROCARBODY 2007**

Centro Stile Fiat Group Automobiles w Turynie było miejscem ceremonii wręczenia nagrody „EuroCarBody 2007", którą zdobyło nadwozie modelu Fiat 500. Nagroda przyznana została przez jury złożone z około 600 ekspertów z dziedziny projektowania, materiałoznawstwa i produkcji nadwozi. Jest to pierwsze wyróżnienie dla brandu Fiata, który po raz drugi brał udział w konkursie. Uzyskany wynik jest tym ważniejszy, ponieważ w żadnej z ośmiu dotychczasowych edycji konkursu nie zwyciężył samochód z segmentu A. Eksperci docenili zwłaszcza udział, jaki innowacyjne nadwozie miało w zdobyciu pięciu gwiazdek w testach Euro NCAP (ponad 35 punktów) oraz doskonałą klasyfikację w ocenie „Uderzenie asekuracyjne": to rekord, plasujący Fiata 500 na szczycie segmentu w zakresie bezpieczeństwa. Wyróżnienie odebrał Harald J. Wester, szef pionu technicznego Fiat Group, a wręczył je Mathias Woydt, wicerzewodniczący Automotive Circle International.

AUTOBEST 2008 DLA MODELU FIAT LINEA

20 lutego br. w Istambule (Turcja) odbyła się ceremonia wręczenia nagrody „AUTOBEST 2008" przyznana modelowi Fiat Linea. Nagrodę przyznało międzynarodowe jury złożone z 15 dziennikarzy motoryzacyjnych, reprezentujących tyle samo krajów europejskich, które razem liczą około 300 milionów mieszkańców: Bułgarię, Cypr, Chorwację, Grecję, Macedonię, Polskę, Czechy, Rumunię, Rosję, Serbię, Słowację, Słowenię, Turcję, Ukrainę i Węgry. Fiat Linea zajął w tym plebiscycie pierwsze miejsce uzyskując 850 punktów, wyprzedzając tym samym Kię Cee'd (784), Mazdę 2 (705), Skodę Fabię (679) oraz Toyotę Auris (583).

POROZUMIENIE MAGNETI MARELLI W INDIACH

Magneti Marelli i Sumi Motherson Group podpisały porozumienie o utworzeniu w Indiach parytetowej spółki joint-venture w sektorze systemów oświetleniowych i urządzeń kontroli silnika. Na mocy tej umowy wytwarzane będą reflektory, lampy i kolektory ssące dla producentów działających na terenie kraju. W Indiach panuje obecnie prawdziwy motoryzacyjny boom, a produkcja samochodów notuje ciągły wzrost.

KONWENCJA **DEALERÓW FAP**

Dnia 24 stycznia w Ożarowie Mazowieckim pod Warszawą odbyła się coroczna Konwencja Dealerów Fiat Auto Poland. Uczestniczyli w niej właściciele punktów dealerskich Fiata, Alfa Romeo oraz Lancii z całej Polski. Podczas konwencji dealerom przedstawiono plany marketingowe oraz cele sprzedażowe na rok 2008. Dealerzy mieli okazję zobaczyć po raz pierwszy nowego Fiata Fiorino oraz nowego Fiata Croma. Ekspozycję aut uzupełniła kolumna Fiatów 500 oraz samochodów dostawczych Fiata w różnych konfiguracjach zabudów specjalistycznych.
Po części oficjalnej czas gościom umilał m.in. zespół KOMBII.

CARLA BRUNI I LANCIA MUSA

Lancia po raz kolejny była głównym bohaterem odbywającego się pod koniec lutego Tygodnia Mody w Mediolanie, poświęconego ubiorom pret-a-porter. Imprezie, oprócz pokazów mody, towarzyszyły spektakle i wydarzenia kulturalne.
Już trzeci rok z rzędu modelki, biorące udział w wielu pokazach, przemieszczały się samochodami marki Lancia. W tym roku do ich dyspozycji oddano 100 modeli nowej Lancii Musa, wyposażonych w filtr cząstek stałych DPF, których emisja spalin jest zgodna z nowymi normami obowiązującymi w zabytkowych centrach miast.

CEVA Logistics
- globalna firma, świadcząca pełen zakres usług logistycznych.

Przedstawiamy Państwu **CEVA**

CEVA oferuje:

- usługi logistyczne, w tym transport morski i lotniczy,
- pełną kontrolę i przejrzystość łańcucha dostaw dla naszych klientów,
- światowej klasy jakość działania,
- globalny zasięg, czyli zarządzanie blisko klienta dzięki ogromnej liczbie miejscowych oddziałów,
- dostawy „just-in-time”,
- unikalny zakres wiedzy w największych sektorach:
  motoryzacyjnym,
  wyspecjalizowanej elektroniki,
  towarów detalicznych i konsumpcyjnych,
  wydawniczym,
  telekomunikacyjnym,
  przemysłowym,
  oponiarskim,
  energetycznym,
  opieki zdrowotnej.

Najważniejsza jest dla nas pełna satysfakcja Klienta

Korzyści dla naszych Klientów:
Osobiste zaangażowanie w sukces – kompetentni pracownicy na wszystkich szczeblach; Pełna kontrola i przejrzystość sieci dostaw – najnowocześniejsza technologia Matrix™; Dogłębna znajomość sektora i rozwiązań – standardowa oferta usług w kluczowych sektorach.

CEVA oferuje swoim Klientom ponad 600 magazynów o łącznej powierzchni około 8 mln m^2 oraz 400 biur operacyjnych na całym świecie.

ILONA FELICJAŃSKA

Gdzieś mnie gnało...

Z Iloną Felicjańską, modelką, prezesem Fundacji Niezapominajka o sukcesie, rodzinie i samochodach rozmawia Anna Lubertowicz-Sztorc.

TEKST
Anna Lubertowicz -Sztorc

Od zawsze marzyła Pani o sukcesach?

„Nigdy nie śmiałam marzyć o sukcesie. Może wynikało to stąd, że urodziłam się na wsi, wychowałam w Bełchatowie, a w mojej rodzinie nigdy nie było pędu do sławy. Ale czułam, że to miasto jest dla mnie za małe, mój charakter domagał się czegoś więcej, chciałam się sprawdzać. Gdzieś mnie gnało… Chciałam tańczyć, chciałam być modelką, chciałam brać udział w konkursach…"

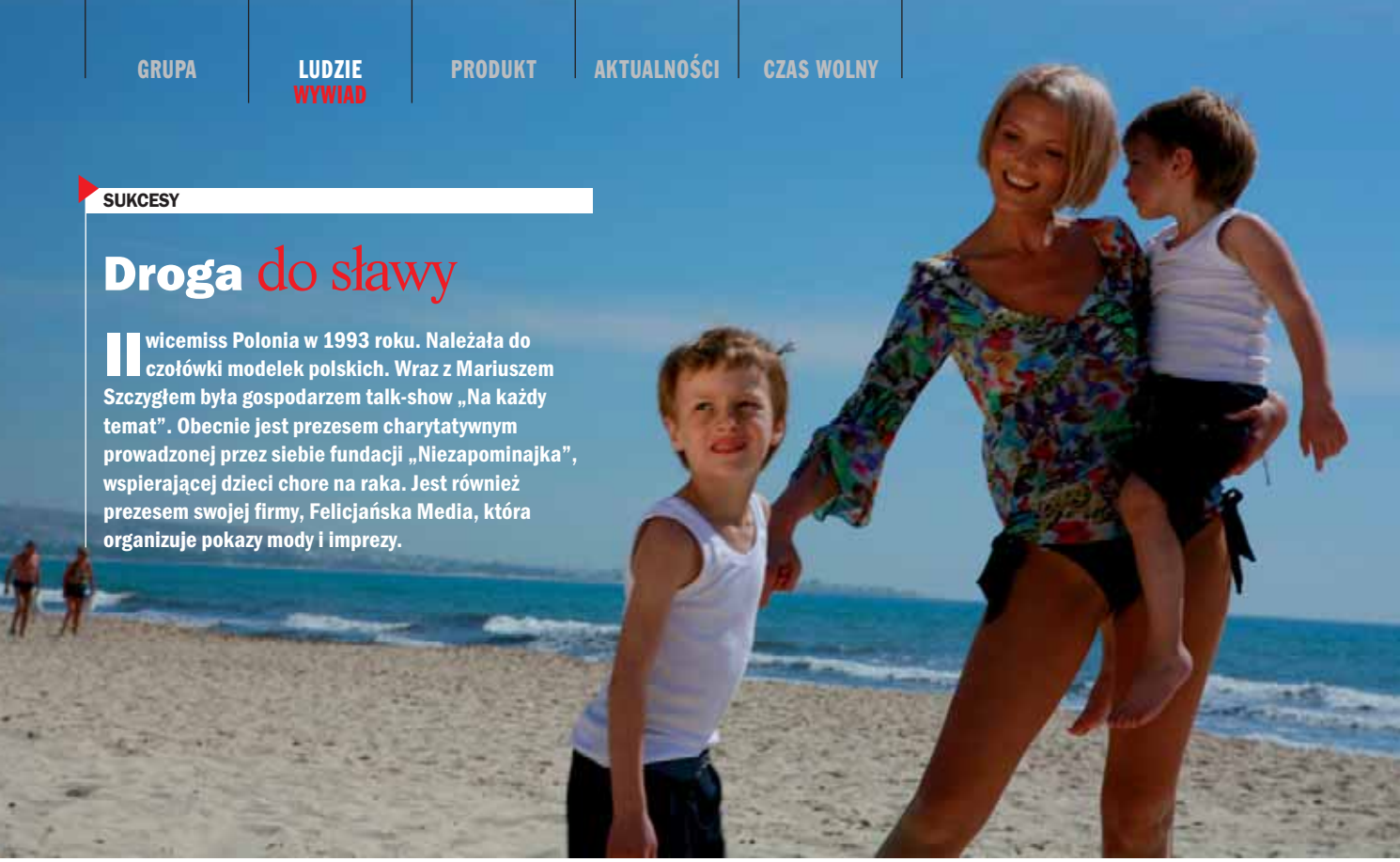
Potem był start w konkursie Miss Polonia, Model Look - z sukcesami…

„Tak, na eliminacjach wypadałam dobrze, choć nigdy nie było to pierwsze miejsce. Zaczęłam podejmować różne zawodowe działania, mimo strachu, kompleksów, zagubienia. Słuchałam uwag, z pokorą przyjmowałam słowa krytyki, a tych było zdecydowanie więcej, niż pochwał. Udział w tych konkursach dał mi pewność siebie. To, co osiągnęłam, jest moim ogromnym sukcesem, ale włożyłam w to wiele pracy i mogę teraz mówić, że sobie samej zawdzięczam karierę".

Jako modelka wiele Pani podróżowała…

„Dzięki pracy modelki byłam na każdym kontynencie oprócz Australii. Regularnie jeździłam do Berlina i Paryża. Mile wspominam pokazy

„To, co osiągnęłam, jest moim ogromnym sukcesem, ale włożyłam w to wiele pracy i mogę teraz mówić, że sobie samej zawdzięczam karierę"



SUKCESY

Droga do sławy

Iwicemiss Polonia w 1993 roku. Należała do czołówki modelek polskich. Wraz z Mariuszem Szczygłem była gospodarzem talk-show „Na każdy temat". Obecnie jest prezesem charytatywnym prowadzonej przez siebie fundacji „Niezapominajka", wspierającej dzieci chore na raka. Jest również prezesem swojej firmy, Felicjańska Media, która organizuje pokazy mody i imprezy.

w Santiago de Chile. Ten wyjazd pamiętam jak przez mgłę, ale poczułam wtedy, że choć świat jest wielki – nie ma barier. Zrozumiałam, że nie ma się czego bać, że nie wolno się zamykać. Miejscem, które najbardziej utkwiło mi w pamięci, gdzie mogłabym zamieszkać, jest Kapsztad".

Program „Na każdy temat" też przysporzył sławy…

„Tak, byłam drugą asystentką i uczestniczyłam w nim wiele lat. Dużo nauczyłam się dzięki temu programowi – wiele cennych wskazówek dała mi wiedza ekspertów z tego programu, którzy analizowali pewne zachowania, stawiali diagnozy".

Potem Pani zniknęła i dopiero kilka lat temu wzięła sprawy w swoje ręce… Skąd pomysł stworzenia Fundacji Niezapominajka?

„Po urodzeniu pierwszego dziecka, a przed urodzeniem drugiego, pomyślałam sobie, że jako modelka już niewiele zdziałam (przytyłam 22 kg), że chcę mieć coś swojego. Założyłam Fundację Niezapominajka. Natomiast jako firma Felicjańska Media organizuję między innymi charytatywne pokazy mody, z których dochód przeznaczamy na pomoc dla dzieci chorych na raka. Pomysł narodził się już dawno, ale brakowało mi wiary w siebie, by go zrealizować. Dopiero Andrzej (mąż) przekonał mnie, że powinnam podążać za swoimi marzeniami, realizować plany, że mi się uda. Miał rację".

Czas wolny to plaża, słońce, ciepło i spacery z dziećmi

Mąż jest z Pani dumny?

„Tak, bardzo mnie chwali, czasem zastanawiam się, czy mówi prawdę. Mój mąż dał mi to, co najważniejsze – wiarę w siebie. Dzięki niemu robię to, co robię. Będąc ładną kobietą, modelką, jestem widoczna, znana. Czuję potrzebę wykorzystania mojej twarzy, by zbierać pieniądze na chore dzieci. Znalazłam w tym cel swojego życia".

Skuteczne są Pani działania. To stwierdzenie faktu, nie pytanie…

„Urodziłam się z genem przedsiębiorczości, trochę się nauczyłam".

Czy uroda pomaga w robieniu interesów?

„Ja urodę i swoją twarz wykorzystuję z premedytacją. Chcę również robić użytek ze swojej popularności, aby zebrać jak najwięcej pieniędzy dla chorych dzieci. Ta działalność i rodzina nadają teraz sens mojemu życiu".

Nie chciała Pani uczestniczyć w jakimś programie typu: gwiazdy tańczą, śpiewają itp.?

„Chciałam. To, że nie dostałam się do drugiej edycji „Tańca z gwiazdami", było dla mnie ogromną porażką i bardzo ją przeżyłam. Zawsze chciałam być tancerką i myślałam,

że spełnię swoje marzenie. Później była propozycja do tańca na lodzie, ale to przedsięwzięcie okazało się zbyt czasochłonne, miałam inne plany, zakontraktowane pokazy".

Nie lubi Pani stabilizacji?

„Ależ teraz jest moment absolutnej stabilizacji. Oczywiście zawsze chce się więcej. Ja mam nadzieję, że moje firmy doczekają jeszcze lepszych czasów, bo to dopiero początki. Teraz dopiero zarabiam jako modelka, dawniej to były bardzo niewielkie pieniądze. Ale jak jest duża kumulacja w totolotka, to gram".

Jak Pani spędza wolny czas?

„Ja nie mam wolnego czasu. Jeżeli jednak mam chwilę, to tylko wyłącznie plaża, słońce i ciepło. Mogłabym się opalać całymi dniami… W Warszawie prowadzę czynny tryb życia, więc wypoczywam bardzo biernie, na tyle, na ile można biernie wypoczywać z dwójką maluchów. Maciek idzie do zerówki, Adam do ostatniej grupy w przedszkolu".

Czy da się pogodzić bycie z dziećmi z tak intensywną działalnością? Wszędzie Pani pełno…

„Tak. W czasie wakacji – na przykład – nie miałam prawie wcale pracy i byłam z rodziną cały czas. Oni jeszcze bardzo potrzebują mojej obecności. Poza tym czas spędzony wspólnie z nimi staram się maksymalnie wykorzystać. Chciałabym gdzieś wyjechać tylko z mężem. Jeszcze nigdy nie byliśmy sami na wakacjach, czasem uda nam się wyrwać na dwa, trzy dni. Jedziemy wtedy do Grand Hotelu w Sopocie, bo to dla mnie piękne miejsce".

Czym można Pani zaimponować?

„Chyba spokojem… Tym, co znalazłam w mężu: nie ma kompleksów, ale nie jest zarozumiały. I to mi się podoba u ludzi – znają swoją wartość, osiągają sukcesy, ale mają w sobie dużo pokory. A poza tym? Nie wiem, nigdy się nad tym nie zastanawiałam".

Jakieś upodobania do luksusu?

„Luksus wciąga, to nie ulega wątpliwości. Gdy nie miałam pieniędzy, uważałam, że samochód to rzecz zbędna, są przecież taksówki, można podczas jazdy załatwić 1000 telefonów. Ale jak mnie przedstawiciele Alfy Romeo „zarazili" swoimi samochodami, to już nie wyobrażam sobie życia bez auta, a czasem myślę, że może by zamienić moją Alfę 147 na Spidera lub Brerę. Poza tym kocham zegarki, mam po kilka jednej marki, lubię też rzeczy markowe. Lepsze rzeczy uzależniają – fajnie jest mieć drogie rzeczy… Może kiedyś stworzę własną kolekcję?"

„Już nie wyobrażam sobie życia bez auta, a czasem myślę, że może by zamienić moją Alfę 147 na Spidera lub Brerę"

„Alfa Romeo związana jest z modą, ma ogromnie dużo wyrazu"

W Alfie Romeo jest coś magicznego. Zgodzi się Pani ze mną?

„Alfa Romeo związana jest z modą, ma ogromnie dużo wyrazu, charakter, wyróżnia się. Owszem, są inne piękne samochody, ale… urzeka sportowa elegancja tego auta. I nawet kolor czerwony mi nie przeszkadza. Bardzo lubię jeździć, mam wiele spraw do załatwienia w różnych miejscach w Warszawie i dzięki temu samochodowi uzyskałam wolność".

Co Pani ma napisane na wizytówce?

„Śmieję się, że jestem podwójnym prezesem: zarządu Fundacji Niezapominajka i zarządu firmy Felicjańska Media, która organizuje pokazy mody, imprezy. Tak, teraz najbardziej czuję się panią prezes, bo ta działalność zajmuje mi bardzo dużo czasu. Ale najważniejszy jest dom, rodzina, dzieci i nie chcę o tym zapominać. ■

Biegiem do marzeń

TEKST
Jerzy Skarżyński

FOTOLIA

Amerykanie wymyślili hamburgery i chipsy, ale kiedy spostrzegli, że zwiększają swoją objętość, zaczęli myśleć, jak się pozbyć tego, co w nadmiarze. Tak powstał bieg po zdrowie, czyli jogging, którym zaczęli zwalczać nadmiar kalorii i własne obżarstwo. Bieganie zrobiło światową karierę, i chociaż nie jest to bezwysiłkowa metoda pracy nad własną sylwetką, lepiej ją stosować wyciskając ostatnie poty, niż męczyć się dźwigając własne kilogramy, które pogarszają nasze samopoczucie i zdrowie.

Kobiety, wino i śpiew przez wieki były wyznacznikami męskich pragnień, synonimem życia pełną piersią. Czy dziś powiemy: kobiety, samochody i… bieganie? Jazda pięknym samochodem z piękną kobietą u boku – to teraz marzenie prawdziwych mężczyzn? Prawie. Młodzi są zwykle za młodzi, by patrzeć na świat w dalszej perspektywie niż dziś czy jutro, ale czterdziestolatki patrzą trochę dalej zwykle z niepokojem myśląc o swoim zdrowiu, a ściślej – o długim życiu w zdrowiu, bez którego szczęścia nigdy nie było i nie będzie. Na szczęście w połowie ub. wieku Amerykanie wynaleźli bieg po zdrowie – jogging. Miał on być – i zawsze będzie – najprostszym, najłatwiej dostępnym lekiem na całe zło współczesnej cywilizacji, która niesie z sobą także moc zagrożeń. Koparki, automaty, samochody (tak, tak!), windy, telewizory, komputery ułatwiają nam życie, minimalizując czy wręcz eliminując z naszej codzienności wysiłek fizyczny. A przecież pot jest nam tak samo potrzebny do życia, jak powietrze czy codzienne posiłki! Gdy dłużej brakuje go na naszej skórze, kończą się żarty – zaczynają się problemy. Konsekwencje fizycznego lenistwa są zwykle tłuste. Już co trzeci człowiek na tym świecie jest otyły, a właśnie choroby będące pochodnymi otyłości (np. nadciśnienie, miażdżyca, cukrzyca) są obecnie przyczyną większości zgonów często młodych jeszcze ludzi, ale z niewydolnym, gdyż mało trenowanym sercem.

Jogging to najprostszy lek na całe zło współczesnej cywilizacji

Miejcież serce dla swojego serca – dajcie mu popracować na wyższych obrotach. Inaczej się nagle zbuntuje i … wysiądzie!

Rada jest mało odkrywcza – trzeba serce zagonić do roboty! Miejcież serce dla swojego serca – dajcie mu popracować na wyższych obrotach. Inaczej się nagle zbuntuje i … wysiądzie! Dajmy mu czasami wycisk na treningu. Opróżnimy przy okazji nasze komórki tłuszczowe, gromadzone w atawistycznym ludzkim odruchu na gorsze czasy. Może nawet… 40-50 miliardów. Taka jest zwykle miara nadwyżki przy obfitym odżywianiu i małej aktywności fizycznej! Ale to nie oznacza, że trzeba zrezygnować z pracy koparek, nie montować wind, nie wsiadać do samochodów…? Spokojnie, spokojnie – nie wylewajmy dziecka z kąpielą. Pocić się trzeba po pracy, na biegowej trasie, na przykład. Bo pot to zdrowie! Zaczynasz?

POKONAĆ LENIA W SOBIE

Trudno jest wytrwać na biegowej trasie biegając bez celu. Gdy coś ci przeszkodzi, np. pogoda będzie pod psem, albo gdy w telewizji będzie akurat ciekawy program, zawsze złamie cię logiczna myśl: „A na cholerę mi to bieganie?" Znasz powiedzenie, że „ochota zna tysiąc metod, brak ochoty zna tysiąc przeszkód"? Gdy będziesz miał cel i gdy będziesz wiedział jak go zrealizować, wtedy zawsze wygrasz w rywalizacji ze swoim lenistwem. i … głupimi myślami. Nie myśl, że nachodzą one tylko ciebie. Wszyscy mają z tym problemy – nawet wyczynowcy! Mi one od zawsze towarzyszyły. I nadal towarzyszą. Tyle, że ja z nimi, po krótkiej wewnętrznej walce – wygrywam. Bo mam swój cel!

Jaki cel wybierzesz? Każdy musi znaleźć taki, który będzie napędzał systematyczne działanie, dążenie do jego osiągnięcia. Na początkowym etapie biego-

wego wtajemniczenia najtrudniejsze będzie wyjście na trening, a nie realizacja planu. Bo na biegowej trasie diabeł wcale nie bywa taki straszny. Ale gwarantuję, że zawsze po powrocie z treningu poczujesz smak euforycznej radości. Będą ją wytwarzały endorfiny – hormony szczęścia wydzielające się podczas biegu, ale dopełni je ogromna wewnętrzna frajda, że jednak się nie poddałeś, że pokonałeś w sobie lenia. I gdy już dobiegniesz do domu powiesz sobie: Warto było! To są takie sukcesiki, które odnoszone co jakiś czas, budują charakter człowieka!

BIEG WEDŁUG PLANU

Niewielu biegaczy zdaje sobie sprawę z faktu, że bieganie, mozolne zaliczanie kolejnych kilometrów, zwykle skrupulatnie podliczanych i z dumą zapisywanych w notatkach, to jednak nie trening biegowy. Choćby było ich powyżej 100 w tygodniu (mój rekord wynosi… 252). Trzeba biegać planowo, bo lepiej realizować plan zły – chociaż taki odradzam – niż żaden. Plan wprowadzi pewne stałe zadania, których wykonanie doprowadzi nas w dłuższej perspektywie do celu.

Tylko laicy mówią o monotonii treningowej biegaczy, a zwłaszcza maratończyków. „Klapki na oczach i kilometr za kilometrem" – tak widzą nasz trening. Nie znają się na tym! Przecież można biegać wolno lub szybko, długie lub krótkie odcinki, po terenie płaskim lub pofałdowanym… O monotonii nie ma mowy, gdyż w różnym okresie wykorzys-

FOTOLIA

WARTO KUPIĆ

Wyposażenie biegacza

OBUWIE

Koniecznie z amortyzacją! Nowoczesne buty mają w podeszwach wmontowane systemy, które chronią mięśnie i stawy przed przeciążeniami. Dzięki nim bieganie nawet po twardym podłożu nie niesie ze sobą problemów natury ortopedycznej. Są trochę droższe, ale to się opłaci. Zaoszczędzisz na kosztach… leczenia kontuzji! Jeżeli masz problemy ze stopami (np. pronacja, supinacja) wybierz model, który je ochroni. Jesteś początkującym biegaczem, z nadwagą? Wybierz model treningowy – mocny, stabilny, a nie delikatny model startowy, przeznaczony dla wyczynowców.

ODZIEŻ

Początek XXI wieku przyniósł rewolucję technologiczną w produkcji materiałów na odzież dla biegaczy. Wszechobecną wcześniej bawełnę – wchłaniającą i magazynującą pot, przez co koszulka bardzo nieprzyjemnie kleiła się do ciała – zastąpiły funkcjonalne tworzywa sztuczne. Zbierają one pojawiający się na skórze pot, ale transportują go na zewnątrz koszulki, przekazując go kolejnej warstwie

FOTOLIA

tuje się różne środki biegowe. Do tego dochodzą jeszcze elementy, których nie mierzy się w kilometrach. Trzeba być przecież sprawnym fizycznie – porozciąganym i silnym, by wytrzymać trudy zadań treningowych. Godziny zajęć rozciągających i wzmacniających, to mało lubiane, ale niezbędne elementy prawidłowego planu. Bez nich treningi często będą przeplatane okresami leczenia kontuzji. Na to szkoda przecież czasu i pieniędzy.

GWIAZDY WSKAŻĄ CI DROGĘ

Wyznaczyłeś już sobie cel biegania? Masz plan jak go osiągnąć? Masz więc to, co najważniejsze! Czas w drogę! Uprzedzam – nie jest to droga łatwa. Czy jednak ambitne zadania realizuje się bez wysiłku? Pot to zdrowie, rozwój zawsze związany jest z wysiłkiem. Moja rada – nie bądź nigdy nadgorliwy, nie męcz się nadmiernie, bo twój rozwój stanie pod znakiem zapytania, a cel stanie się nieosiągalny.

Wyznaczyłeś już sobie cel biegania? Masz plan jak go osiągnąć? Masz więc to, co najważniejsze!

W prawidłowej orientacji w terenie żeglarzom i wędrownikom pomaga Gwiazda Polarna, wskazująca kierunek północny. Tobie podczas treningów kierunek rozwoju i drogę do bardzo oddalonego sukcesu, wskazywać będą aż 4 Gwiazdy Polarne Biegaczy. Szukaj ich w Gwiazdozbiorze Sukcesu, w konstelacji 4WRCS-S. Oto one:

WIEDZA: zapewniam – szkoda czasu i sił na naukę na własnych błędach. Po co błądzić w oparach niewiedzy, eksperymentować, gdy (prawie) wszystko już wynaleziono, sprawdzono, policzono i oszaco-

odzieży – np. drugiej koszulce (zima) lub bluzie, skąd odparowują. Są przy tym tak zmyślnie skonstruowane, że wypuszczają na zewnątrz nadmiar ciepła produkowanego przez nasz organizm, blokując skutecznie dostęp zimna z zewnątrz. Stwarza to biegaczowi niesamowity komfort cieplny podczas treningu, gdyż organizm nie gotuje się nawet podczas intensywnego biegu.

Koszulka (z długim i krótkim rękawem), spodenki, bluza, biegowe rajstopy (zamiast używanych kiedyś luźnych spodni dresowych), skarpety oraz czapka i rękawiczki – to standardowa odzież nowoczesnego biegacza. Do komfortowego biegania. I na zdrowie!

AKCESORIA

Jeśli ktoś myśli, że biegacz potrzebuje tylko butów i odzieży, ten jest w błędzie. Potrzeby milionów biegaczy spowodowały, że na rynku dostępne są teraz, dla każdego, takie urządzenia, które 20 lat temu były marzeniem elity biegaczy.

• **pulsometr:** powinien być podstawowym wyposażeniem biegaczy – zwłaszcza początkujących. Dzięki niemu nie tylko zmierzymy czas biegu, ale – przede wszystkim – mamy wgląd w pracę naszego serca. Pulsometr pokazuje wartość tętna podczas biegu, umożliwiając kontrolę intensywności wysiłku. A nazbyt duży wysiłek doprowadzić może do nadmiernego przemęczenia, a potem do bardzo niebezpiecznego przetrenowania. Stąd do rezygnacji z biegania krok już tylko jeden.

• **GPS:** do niedawna był na wyposażeniu amerykańskich marines, dzisiaj służy także biegaczom. Utrzymuje kontakt z satelitami, a dzięki wbudowanemu procesorowi umożliwia precyzyjną kontrolę naszego położenia. Zagubienie się w nieznanym nam terenie jest z nim wykluczone. Przy tym skrupulatnie zlicza i informuje o pokonanym dystansie, pokazuje wysokość nad poziomem morza... Ba – funkcji ma mnóstwo, gdyż jest to naręczny kombajn na naszych usługach. Zapis całego treningu można potem zrzucić do komputera i poddać szczegółowej analizie.

Od nadmiaru informacji i wiedzy głowa nie boli, a i cena GPS-a nie przyprawia już o ból głowy – polecam go wszystkim biegowym maniakom.

• **czołówka:** bieganie nawet nocną porą po lesie to teraz nie problem. Umożliwia to czołówka, niewielka lampka halogenowa, dająca na tyle jasne światło, by skutecznie rozpraszać ciemności. Mała rzecz, a cieszy tych biegaczy, którzy są zmuszeni do biegania przed lub po zachodzie słońca. Oświetlone ulice to nie to samo, co leśne dukty.

wano. Wykorzystaj wiedzę i doświadczenie innych. Oni przetestowali różne warianty na sobie, a ty masz to wszystko podane. Zapewniam, że po przeczytaniu kilku książek przekonasz się, jak mało wiedziałeś na temat biegania. Nie, nie zawsze musisz zgadzać się z autorami, podzielać ich opinie, ale poznaj to, co oni mają do powiedzenia na ten temat, przeanalizuj ich rady i wskazówki. Sam nie uwierzysz, jak różne można robić rzeczy – w twoim dotychczasowym mniemaniu – bardzo proste, by z tej prostoty wydobyć pomocną ci w zamierzonym rozwoju skuteczność działań. Pomimo że bieganie jest najprostszą formą rekreacji fizycznej, zostać biegaczem wcale nie jest łatwo. Potrafisz biec bez problemu przez godzinę? A to jest właśnie przepustka do świata biegaczy.

Dzisiaj – w dobie Internetu – ogromnym powodzeniem cieszą się też portale dla biegaczy. Tam, na przeróżnych forach, możesz konsultować się z innymi biegaczami. I w głowie z dnia na dzień będzie coraz jaśniej;

ROZSĄDEK: Masz już Wiedzę? Nie gub jej z oczu, zawsze korzystaj z jej migotliwego światła! Wiedza nakieruje cię na Rozsądek, bez którego pobłądzić na biegowym treningu jest bardzo łatwo. Ba – mało, że zbłądzisz, to się jeszcze urobisz po pachy. Wysiłku dużo – efektów zero. Bez ambicji źle – z nadmiarem ambicji tragicznie! Właśnie Rozsądek pomoże ci wiedzę optymalnie wyważyć, skonfrontować twoje wirtualne marzenia z realnymi w danym momencie możliwościami? Przed każdym trudnym zadaniem musisz na szalach wagi porównać ze sobą CHCIEĆ z MÓC. Nie ryzykuj realizacji treningu, gdy wygrało CHCIEĆ! Bo w treningu sportowym CHCIEĆ = MÓC +

KONKURS

Zapraszamy do udziału w konkursie!

Chcesz wygrać książkę Jerzego Skarżyńskiego „Biegiem przez życie", która w przystępny sposób przybliża problemy biegaczy i mówi m.in. jak realizować ćwiczenia rozciągające i wzmacniające? Przyślij do nas prawidłowe odpowiedzi na poniższe pytania:

1. Rozgrywany w Bielsku-Białej Bieg Fiata, to zawody na dystansie:
10 km, półmaratonu, maratonu?

2. Która edycja Biegu Fiata obędzie się w czerwcu tego roku: XV, XVI, XVII

3. Dystans biegu maratońskiego wynosi: 21,0975 km, 32,195 km, 42,195 km

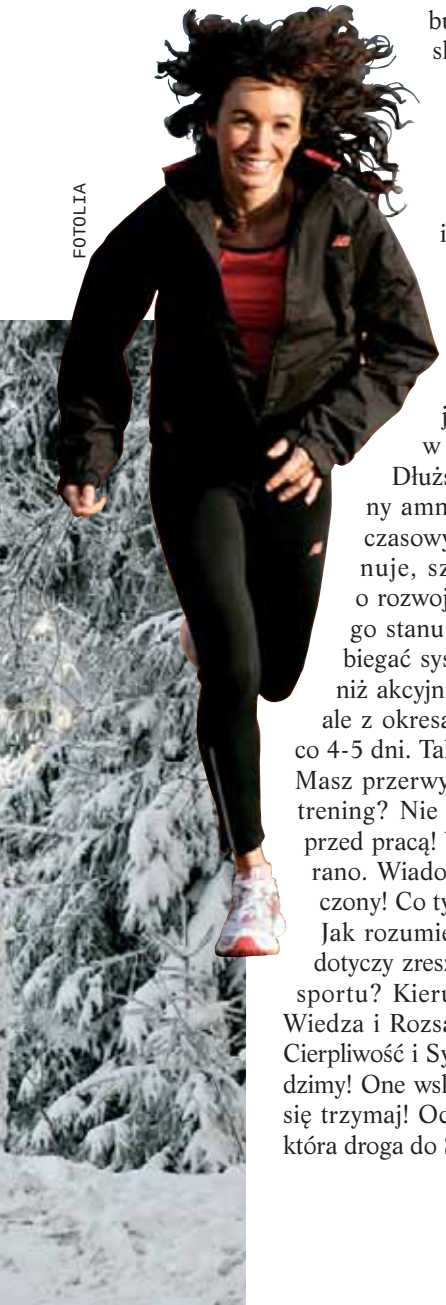
Wśród prawidłowych odpowiedzi rozlosujemy 3 egzemplarze limitowanej edycji książki „Biegiem przez życie" w twardej okładce.
Konkurs przeznaczony jest dla pracowników spółek: Grupy Fiat, joint-venture oraz Fenice Poland, Denso Thermal Systems Polska i Ingest Facility Polska, które także nabywają nasze czasopismo, oraz ich dzieci.
Odpowiedzi wraz z imieniem i nazwiskiem, adresem, telefonem kontaktowym oraz miejscem pracy (w przypadku dzieci pracowników, poza w.w. informacjami należy podać także miejsce pracy rodzica) powinny być nadesłane w nieprzekraczalnym terminie do 31 maja br. na adres:
Redakcja FWN, Satiz Poland,
ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała,
(można skorzystać także z poczty wewnętrznej FAP).
Odpowiedzi można przesłać również drogą mailową na adres: **redakcja@satiz.pl**
Rozstrzygnięcie konkursu przewidziano w czerwcowym numerze FWN.

FOTOLIA

KONTUZJA! Wielu adeptom biegania odechciało się już biegać, bo ich ambitny plan zniweczyły choroby i kontuzje, wywołane brakiem rozsądku. Nie można robić tego, co się chce – można robić tylko to, na co nas stać w danym momencie. Kredytu na biegowe zachcianki nie ma w żadnym banku! Trzeba sobie na nie mądrze zapracować z pomocą Rozsądku.

CIERPLIWOŚĆ: Nie licz na szybkie efekty swoich działań. Zwykle dopiero kilka miesięcy systematycznej pracy daje pierwsze widoczne i radosne efekty. Osiągnięcie wysokiego poziomu sportowego, to już praca liczona w latach, nie w miesiącach. Młodzi zwykle są niecierpliwi, ale w tym wypadku bardziej niecierpliwi są ludzie starsi. Najczęściej – w przypływie emocji – szybko chcą nadrobić czasami wieloletnie zaległości. A tak nie da rady! Lat lenistwa i zaniedbań nie odbuduje się w kilka miesięcy za żadne skarby. Najgorsze, co może nas wtedy spotkać, to całkowita rezygnacja z biegania, gdy postępy – w naszej ocenie – będą zbyt mało widoczne. Zapewniam – cierpliwość jest cnotą bardzo pożądaną i zwykle bywa sowicie wynagrodzona. Tyle, że nagroda jest… odroczona w czasie.

W bieganiu ważna jest systematyczność. Przerwy spowodują zmarnowanie naszego wysiłku



FOTOLIA

SYSTEMATYCZNOŚĆ: Trzy treningi w tygodniu to bezwzględne minimum. Organizm zapamiętuje bodźce aplikowane mu regularnie w odstępach najwyżej 2-3 dniowych. Dłuższe przerwy powodują u niego stany amnezji – zapomina o swoim dotychczasowym dorobku. Tyle wysiłku się marnuje, szkoda pracy. Zapomnij nie tylko o rozwoju, ale nawet o utrzymaniu obecnego stanu posiadania! Pamiętaj też, że lepiej biegać systematycznie 3-4 razy tygodniowo, niż akcyjnie robić 5-6 treningów w tygodniu, ale z okresami dłuższych przerw lub biegania co 4-5 dni. Takie bieganie jest bez sensu.

Masz przerwy, bo po pracy brakuje ci czasu na trening? Nie masz czasu po pracy? – to biegaj przed pracą! Wielu wychodzi pobiegać już o 5-6 rano. Wiadomo, trening zrobiony – dzień zaliczony! Co ty na to?

Jak rozumieć to „gwiezdne" przesłanie, które dotyczy zresztą nie tylko sukcesów w dziedzinie sportu? Kierunek drogi do Sukcesu wyznacza Wiedza i Rozsądek. Jeśli przy tym mamy na oku Cierpliwość i Systematyczność na pewno nie pobłądzimy! One wskażą nam właściwą drogę. I tej drogi się trzymaj! Oczywiście – nie będzie łatwo, ale… która droga do Sukcesu bywa usłana różami? ■

WARTO WIEDZIEĆ

Sprawdź swoje BMI

Body Mass Index, czyli współczynnik masy ciała określa stosunek masy ciała do wzrostu wg wzoru:

$$BMI = \frac{\text{waga [kg]}}{(\text{wzrost [m]})^2}$$

np. przy wadze 80 kg i wzroście 1,75 m
BMI wynosi 26,1, bo 80: $1{,}75^2 = 26{,}1$

Policzyłeś swoje BMI? Teraz sprawdź w poniższej tabeli, w jakim jesteś obszarze wagowym, czy masz zielone światło do podjęcia regularnego treningu biegowego? Oczywiście tylko wtedy, gdy lekarz nie stwierdzi u ciebie żadnych przeciwwskazań zdrowotnych.

kobiety			
Obszar wagowy	do 35 lat	|	pow. 35 lat
Niedowaga	poniżej 19		
Waga prawidłowa	19-24	|	19-26
Nadwaga	24-30	|	26-30
Otyłość	30-35		
Nadwaga olbrzymia	powyżej 35		

mężczyźni			
Obszar wagowy	do 35 lat	|	pow. 35 lat
Niedowaga	poniżej 19		
Waga prawidłowa	19-25	|	19-27
Nadwaga	25-30	|	27-30
Otyłość	30-35		
Nadwaga olbrzymia	powyżej 35		

Jeżeli jesteś w strefie pomarańczowej, a twemu BMI bliżej jest do 35 niż do 30, wtedy bieganie powinien poprzedzić przynajmniej kilkutygodniowy okres aktywnych marszów (nie, nie spacerków!) lub – gdy BMI ma wartość bliską 30 – marszobiegów, czyli krótkich odcinków biegu przeplatanych żywym marszem – dla złapania oddechu. Dopiero gdy waga spadnie o kilka kg można zacząć realizować plan biegowy.
Gdy masz BMI w strefie czerwonej, zanim wciągniesz na nogi biegowe buty musisz zrzucić część nadwagi aktywnie maszerując, pływając lub jeżdżąc np. rowerem (ale nie samochodem!). To uchroni twoje ścięgna, mięśnie i stawy (zwłaszcza kolana i kręgosłup) przed niebezpiecznymi przeciążeniami. Głodówki? Tylko nie to! Trzeba jeść! W każdym przypadku podczas jedzenia ogromnego znaczenia nabiera jednak słowo UMIAR. Przebudowana musi też być struktura posiłków – przynajmniej połowę ich stanowić powinny owoce i warzywa.

Wystartuj w Biegu Fiata!

16 BIEG FIATA BIELSKO-BIAŁA 1.06.2008 r.

1 czerwca w Bielsku-Białej odbędzie się XVI już edycja Biegu Fiata. To nie tylko okazja do zmierzenia się z własnymi słabościami, ale i możliwość udowodnienia sobie (i innym), że leniwy, mało aktywny tryb życia, nie jest naszą specjalnością.
Zamieszczony na stronie 12-tygodniowy plan przygotowań ułatwi początkującym biegaczom w optymalny sposób zbudowanie sportowej dyspozycji do tego biegu. Zapewniam, że po jego zrealizowaniu, niewiadomą na linii startu nie będzie pytanie, czy dam radę to przebiec, ale jak szybko pokonam cały dystans? Takie przygotowania zagwarantują, że nie tylko dobiegniesz do linii mety w dobrej formie, nie na ostatnich nogach (w około 50 minut), ale – jeśli dasz radę biegać 4 razy w tygodniu – poczujesz nawet smak rywalizacji z innymi uczestnikami biegu. A to już „wyższa szkoła jazdy" – poniżej 45 minut. Spoglądaj uważnie na gwiezdną konstelację 4WRCS-S i... do pracy! Powodzenia!

PLAN PRZYGOTOWAŃ DO BIEGU FIATA – TYDZIEŃ 1-6

	10-16.03.	17-23.03.	24-30.03.	31.03.-6.04.	7-13.04.	14-20.04.
Trening 1. (WT)	**OWB1** 30-45' + **GR** + **GS**	**OWB1** 40-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 40-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**
Trening 2. (CZW)	**OWB1** 30-45' + **GR** + **GS**	**KROS P.** 30-40' + **GR**	**KROS P.** 30-40' + **GR**	**KROS P.** 35-40' + **GR**	**KROS P.** 40-45' + **GR**	**KROS P.** 40-45' + **GR**
Trening 4. (SOB)	**OWB1** 40-50' + **GR** + **GS**	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**
Trening 3. (SOB lub N)	**OWB1** 40-60' + **GR** + **GS**	**OWB1** 50-70' + **GR** + **GS**	**WB** 75-80' + **GR** + **GS**	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**

UWAGA: biegający 3 razy w tygodniu realizują treningi w kolejności 1-2-3, a 4 razy w tygodniu – w kolejności 1-2-4-3. Biegając 3 razy w tygodniu można wybrać również inny wariant dni, np. ŚR-PT-N, PON-ŚR-PT (lub SOB) albo PON-ŚR (lub CZW)-SOB. Odradzam w tym wariancie biegać dzień po dniu!

FOTOLIA

FOTOLIA

PLAN PRZYGOTOWAŃ DO BIEGU FIATA – TYDZIEŃ 7-12

	21-27.04.	28.04.-4.05.	5-11.05.	12-18.05.	19-25.05.	26.05.-1.06.
Trening 1. (WT)	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**KROS A.** 30-35'
Trening 2. (CZW)	**KROS A.** 35-40'	**KROS A.** 35-40'	**KROS A.** 35-40'	**KROS A.** 35-40'	**KROS A.** 35-40'	**OWB1** 40-45' + **GR** + 8-10 **prz.**
Trening 4. (SOB)	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 40-45' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 45-50' + **GR** + 10 **prz.** + **GS**	**OWB1** 20-30' + **GR** + 5-6 **prz.**
Trening 3. (SOB lub N)	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**	**WB** 75-90' + **GR** + **GS**	**WB** 70-75' + **GR** + **GS**	**START** **XVI Bieg Fiata**

OPIS ZASTOSOWANYCH ŚRODKÓW TRENINGOWYCH:

OWB1 = spokojny bieg w tzw. 1. zakresie intensywności biegowej, realizowany na łatwej – płaskiej lub prawie płaskiej – trasie. Tempo biegu powinno umożliwiać swobodną rozmowę. Pośpiech jest zakazany, nie wolno doprowadzić do zadyszki, a gdyby się pojawiła, należy zwolnić, albo nawet przejść do marszu, żeby złapać oddech i uspokoić rozkołatane serce.

GR = gimnastyka rozciągająca. Obejmuje różnorodne ćwiczenia delikatnie rozciągające nasze mięśnie (10-20' krążeń, skłonów, opadów, wymachów, skrętów, itp.). Są to tak samo ważne w sportowym planie, jak zaliczane kilometry, gdyż stanowią zabezpieczenie przed kontuzjami. Nie radzę robić ich przed treningiem, gdyż zimne mięśnie są podatne na mikrourazy! Rozgrzewa je dopiero przynajmniej 10-15-minutowy lekki bieg.

GS = gimnastyka siłowa. Ćwiczenia wszechstronnie wzmacniające nasze mięśnie, wykonywane zaraz po zakończeniu treningu. 10-15 minut wystarczy, by wykonać podstawowe ćwiczenia. Bez wysiłku jednak się nie obejdzie. GS stopniowo wprowadzi nasz organizm na wyższy pułap możliwości, gdyż z treningu na trening będziemy coraz silniejsi. Byle cierpliwości starczyło. Zapewniam, że ta siła przyda się nie tylko na biegowej trasie. I jeszcze jedno: GS to istny pożeracz kalorii, więc można sporo ich spalić z naszych niechcianych rezerw. Byle systematyczności starczyło.

KROS P. = kros pasywny. Łagodny bieg w terenie pofałdowanym, z licznymi zbiegami i podbiegami o różnej długości i różnym stopniu nachylenia. Taka konfiguracja wymusi zmęczenie, ale rozpędzone na podbiegu serce trzeba uspokoić na zbiegu, gdzie trzeba dojść do siebie. KROS najlepiej realizować na pętli o takiej długości, by pokonywać każdą z nich po ok. 8-12 minut. Przed rozpoczęciem części zasadniczej obowiązuje ok. 10-15' biegu rozgrzewkowego (po płaskim) oraz tyle samo dla schłodzenia organizmu po zakończeniu biegu (po kilkuminutowym odpoczynku). Podany czas dotyczy tylko biegu po pętli. Nie radzę wychodzić przed szereg i robić go dłużej niż sugeruję. Wystarczy tyle, a będzie coraz lepiej.

WB = wycieczka biegowa. To OWB1, ale w wersji dłuższej. Bardzo przydaje się do budowania psychiki oraz... zrzucania nadwagi. Podczas takiego biegu organizm zmuszony jest sięgać do swoich rezerw energetycznych, wypalając zbędny tłuszcz. Otyli ostrożnie! – wycieczki biegowej nie można robić codziennie, ale najwyżej raz w tygodniu.

prz. = przebieżki. Łagodnie biegane przyśpieszenia na odcinku 80-120 m, przedzielane takim samym odcinkiem truchtu. To nie sprinterskie przymiarki – żywo, ale z rezerwą. Przed nimi trzeba zrobić koniecznie GR, a po ich zakończeniu wystarczy kilkaset metrów truchtu.

Ostrzegam już teraz – po rozpoczęciu realizacji planu będziecie tak obolali, że odechce się wam dalszego biegania! Organizm bólem powie stanowczo: NIE dla biegania, NIE dla ćwiczeń! Wszystko będzie was bolało, ale... Jeśli wytrwacie w swoim postanowieniu organizm podda się i treningi będą już sprawiały ogromną radość, mimo zmęczenia i włożonego w nie wysiłku. To właśnie przyciągnęło do biegania na całym świecie miliony zafascynowanych nim maniaków. Także mnie! A ciebie?

KROS A. = kros aktywny. Bieg w terenie pofałdowanym z zaangażowaniem podczas podbiegów i zbiegów. Po zaliczeniu połowy dystansu w tempie pasywnym trzeba wziąć się do roboty – zacząć rozsądnie walczyć na podbiegach i aktywnie zbiegać, puszczając luźno nogi. Im bliżej końca, tym aktywniej. Na końcu nie żyjesz? O to właśnie chodzi! To jest walka o rozwój, o poprawę wydolności naszego serca, płuc, nóg i motywowania... głowy, w której ciągle kłębią się myśli, żeby zrezygnować. Przestrzegałem, że nie zawsze będzie łatwo! Podczas KROSU AKTYWNEGO musi być ciężko. Taka jego uroda. Poddasz się, zrezygnujesz? Nie wierzę!

START – warunkiem dobrej dyspozycji na trasie będzie spokojny początek biegu. Zwykle zaraz po strzale startera wszyscy ruszają zbyt szybko, dają się ponieść nogom. W efekcie około półmetka zaczyna brakować sił. Ostatnie kilometry bywają w takich przypadkach dramatem, gdyż nogi odmawiają tym ambitnym posłuszeństwa i zamiast biegiem przekraczają oni linię mety maszerując. Tylko zachowanie zimnej krwi na początkowym odcinku pozwala cieszyć się biegiem i rywalizacją do samego końca. Sił w końcówce doda ci widok tych maszerujących, którzy zapomnieli na starcie o rozsądnej taktyce.

Do biegu zawsze warto być przygotowanym. Dlatego nie żałuj czasu na zdobywanie wiedzy na ten temat

WARTO PRZECZYTAĆ

Biegiem po wiedzę

KSIĄŻKI

„Biegiem przez życie" – napisana przez Jerzego Skarżyńskiego, byłego reprezentanta Polski. Książka zawładnęła umysłami, sercami i... nogami polskich biegaczy. Jest kompletna – w bardzo przystępny sposób przybliża wszystkie problemy, z którymi spotykają się biegacze: młodzi i starsi, początkujący i zaawansowani.

MAGAZYNY

„Bieganie" – miesięcznik dla tych, którzy szukają porad z każdej biegowej kuchni.

„Runner's World" – polskojęzyczna edycja najpopularniejszego magazynu dla biegaczy.

PORTALE INTERNETOWE

www.biegajznami.pl, **www.bieganie.pl**, **www.maratonypolskie.pl**, **www.maratonczyk.pl**

Pomogą dotrzeć do najświeższej wiedzy na temat imprez biegowych – zapowiedzi, wyników, opinii, recenzji. Dla każdego jest tam coś interesującego.

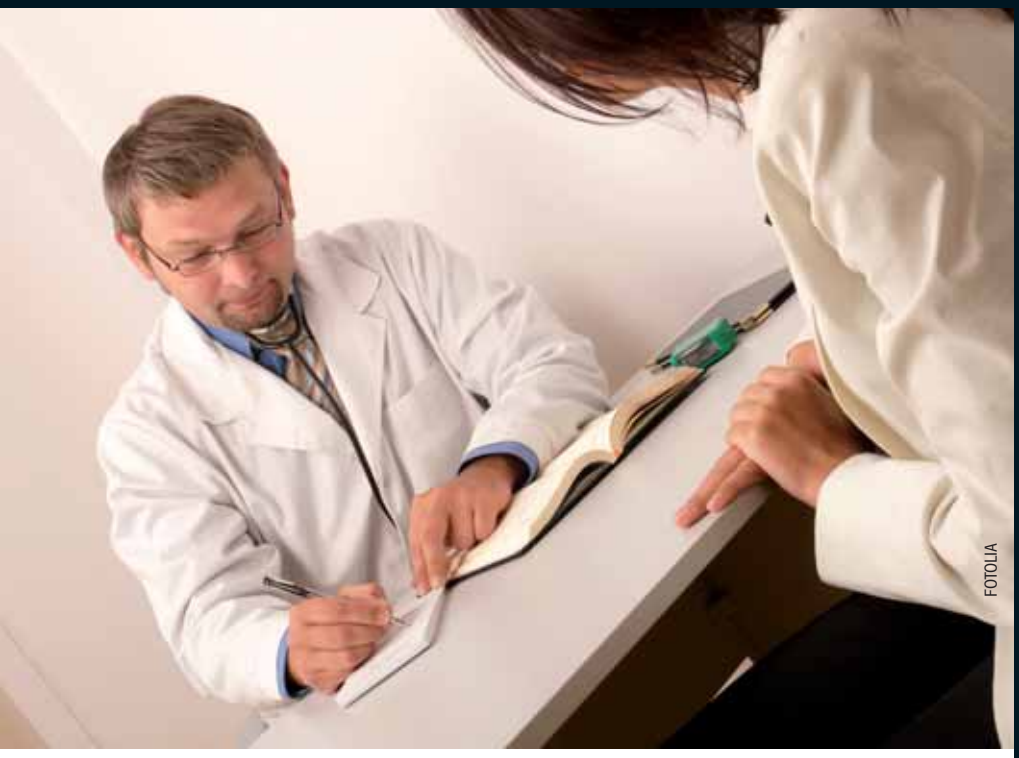
Pomagają w zarodku zdławić ból głowy, zmniejszyć apetyt, spać spokojnie. Na każdą dolegliwość jest już lekarstwo. Ale uwaga, środki chemiczne to nie jedyne wyjście.

Wszechmocne tabletki

TEKST
Emanuela Chiappero

FOTOLIA

Zajrzyjcie do swojej szafki z lekarstwami, a zapewne szybko przekonacie się, że połowę z nich można z czystym sumieniem wyrzucić. Nasze zdrowie z pewnością na tym nie ucierpi, bo okazuje się, że według najnowszych badań IMS, firmy monitorującej rynek farmaceutyczny, Polacy są narodem lekomanów. Statystycznie wydajemy na leki około 300 zł rocznie. Tylko w 2006 roku obroty w aptekach wzrosły o 7 proc. i wyniosły blisko 19 mld zł, z tego aż 6,5 mld na leki refundowane przez NFZ. Wyprzedziliśmy nawet prowadzących do tej pory w tym rankingu Francuzów i Niemców. Co więcej, gdy w innych europejskich krajach rynek leków cały czas spada, w Polsce rośnie. Zwłaszcza kobiety są prawdziwymi „mistrzyniami" w leczeniu się na własną rękę. Gdy je coś zaboli, od razu pędzą do apteki, nawet nie konsultując się z lekarzem. Bo przecież na wszystko znajdzie się jakiś lek, zwłaszcza na ból głowy, mięśni lub kręgosłupa, na przeziębienie, szybsze kołatanie serca, trudności ze snem czy nadwagą. Podstawowa zasada to stłumić przypadłość z jej pierwszym, ledwo dostrzegalnym symptomem. Tymczasem lekarze alarmują, że nadmierne spożywanie leków może być niebezpieczne dla zdrowia. Niektórych powszechnie występujących bolączek wręcz nie należy zwalczać od razu za pomocą środków farmakologicznych. Ba, czasami, kiedy czujemy się źle, medykamenty tylko pogarszają sprawę, bo zamiast spodziewanej poprawy samopoczucia przynoszą uzależnienie i niepożądane skutki uboczne.



FOTOLIA

MEDYCYNA „ALTERNATYWNA”

Naturalne tak, ale z umiarem

Niebezpieczeństwa czają się nie tylko w środkach syntetycznych. Ryzyko przedawkowania dotyczy również lekarstw reprezentujących tzw. medycynę alternatywną, ponieważ także zioła, napary, naturalne roztwory mogą wywoływać niepożądane reakcje. Innymi słowy, tak jak przed przyjęciem środka farmakologicznego należy skonsultować się z lekarzem, tak przed wybraniem leku ziołowego warto zasięgnąć porady zielarza. I to dobrego, nie takiego, który całą swoją wiedzę zdobył na trzymiesięcznym kursie. Niestety, również w przypadku medykamentów naturalnych wciąż hołduje się zasadzie „zrób to sam” i zawierza się poradom przekazywanym z ust do ust. Co gorsza, coraz trudniej odróżnić leki naturalne od tych farmakologicznych. Nasze apteczki stały się czymś w rodzaju kotła, do którego wrzucamy zarówno kwiaty Bacha, jak i środki uspokajające, a granica pomiędzy placebo a drobnymi terapiami wspierającymi zatarła się już całkowicie.

NIEBEZPIECZNE, „PODAJ DALEJ”

Lekarstwo, o ile właściwie stosowane, to doskonała broń w walce o dobre samopoczucie: może wydłużyć życie i podnieść jego jakość

Lekarstwo, o ile właściwie stosowane, jest wspaniałym narzędziem terapeutycznym, ale granica pomiędzy dobrodziejstwami a niechcianymi konsekwencjami jego stosowania bywa bardzo cienka. W wielu przypadkach aż za bardzo. Dawniej nie sposób było nadużyć lekarstw, gdyż były one ciężkostrawne i groźne. W przeszłości na rynku dominowały bowiem barbiturany: gdy wzięło się dziesięć tabletek, po prostu się umierało. Dziś zagrożenie jest mniejsze, a w związku z tym zakres możliwości znacznie szerszy. Niemniej, nawet zbyt częste stosowanie witamin może zagrozić naszemu zdrowiu. Leki mogą wyniszczyć żołądek, wątrobę i doprowadzić do niewydolności nerek. Największą pułapką jest poczta pantoflowa: skoro ten lek pomógł mnie, to na pewno pomoże i tobie. Na fali takich bezmyślnych „dobrych rad” kupujemy i aplikujemy sobie masę niepotrzebnych medykamentów.

DOKTORZE, PROSZĘ MI COŚ PRZEPISAĆ

Większość ludzi po tabletkę sięga często pod wpływem chwili. Wystarczy porada sąsiadki, nagły przypływ emocji, chwila obezwładniającego niepokoju, a otwarcie apteczki staje się czymś w rodzaju odruchu bezwarunkowego. Na szczę-

FOTOLIA

REKORDOWE SPOŻYCIE

Polacy są w ścisłej światowej czołówce, jeśli chodzi o spożycie leków dostępnych bez recepty. Kupujemy je gdzie się tylko da – na stacjach benzynowych, w kioskach i supermarketach. W Europie pod tym względem wyprzedzają nas tylko Francuzi.

Liczby są zastraszające, jeśli chodzi o zażywanie leków przeciwbólowych. Z danych Urzędu Rejestracji Leków wynika, że Polacy kupują ich najwięcej spośród wszystkich mieszkańców Unii Europejskiej. Podobnie sytuacja wygląda z witaminami. Zamiast jeść warzywa i owoce, wolimy tabletki – od kilku lat kupujemy rocznie około 50 mln opakowań witamin i preparatów witaminowych.

Najwyższy czas, by głośno powiedzieć, że cierpimy na hipochondrię ogólnonarodową. Wierzymy, że na każdą dolegliwość znajdzie się jakieś cudowne lekarstwo. Niestety, w tym przekonaniu utwierdzają nas reklamy.

Zdaniem ekspertów z Okręgowej Izby Aptekarskiej w Katowicach po leki dostępne bez recepty najczęściej sięgają osoby w średnim wieku, aktywne zawodowo. Po leki z półki sklepowej często sięgają też ludzie młodzi, w wieku 20-29 lat. Największą rezerwę wykazują osoby powyżej 60. roku życia. Statystyczny Polak wydaje na leki ponad 300 zł rocznie. Dla porównania Niemcy – choć mają dwa razy większy dochód na głowę – leków zjadają dwa razy mniej.

Źródło: Dziennik Zachodni na podstawie badań TNS OBOP

ście dzisiaj większość farmaceutów jest uwrażliwiona na wydawanie leków antydepresyjnych, dlatego nie można „obkupić" się nimi bez recepty lekarza. Nieco gorzej rzecz ma się z innymi środkami farmakologicznymi, zwłaszcza z tymi przeciwbólowymi. Wystarczy sprawdzić, w jaki sposób stosuje się aspirynę, która jest jednocześnie antykoagulantem, dlatego konsumowana w nadmiernych ilościach może przynieść groźne skutki uboczne. Nawiasem mówiąc, jeśli ktoś nagminnie leczy ból głowy ogromnymi dawkami tabletek, to zwiększa ryzyko jego nasilenia się lub, co gorsza, przejścia w stan przewlekły. Panuje bowiem powszechne przekonanie, że środki przeciwbólowe działają tylko wtedy na bóle głowy, gdy przyjmuje się je okazjonalnie. W przeciwnym razie mogą prowadzić do przejścia epizodycznego bólu głowy w stan chroniczny.

Nadużywanie leków dotyczy również dzieci

TABLETKA NA ZAPOMNIENIE

Tę wiadomość wielu z nas uzna zapewne za fantastyczną: na ukończeniu są długie prace badawcze połączonego zespołu naukowców z McGill University w Montrealu i Harvard University z Bostonu nad opracowaniem tabletki na amnezję selektywną, która, prowokując określone reakcje chemiczne w mózgu, eliminuje z niego przykre wspomnienia i natrętne myśli. Jeśli macie niesympatycznego szefa, zrzędliwą żonę, despotycznego męża, dług do spłacenia czy przychód do zadeklarowania, możecie wziąć pastylkę przed lub po posiłku, a od razu o wszystkim zapomnicie. Nie ma wątpliwości, że ten niesamowity wynalazek, jeśli będzie funkcjonować, odniesie ogromny sukces, chociaż nie jest absolutną nowością, bo na rynku

istnieje już całkiem sporo lekarstw na zapominanie, często dużo niebezpieczniejszych, jak chociażby „pigułka gwałtu”. Atutem nowej tabletki jest to, że działa ona w sposób mniej złożony, szybszy, bardziej kompleksowy i, przynajmniej tak się wydaje, bez efektów ubocznych. Dzięki niej będziemy mogli żyć w zupełnie nowej rzeczywistości: nie tej przygnębiającej, na jaką jesteśmy skazani już w momencie narodzin, ale optymistycznej, gwarantowanej przez naukę. Szkoda tylko, że efekt tabletki utrzymuje się jedynie przez kilka godzin… A zatem czy ma to jakikolwiek sens?

TYCH NIEZBĘDNYCH JEST TYLKO 300 LEKÓW

Żeby mieć wyobrażenie o tym, jak dużo jest w naszych domowych apteczkach medykamentów zupełnie nieprzydatnych, wystarczy rzucić okiem na corocznie sporządzaną przez Światową Organizację Zdrowia listę leków uznawanych za „niezbędne”. Tak naprawdę mniej niż połowa leków dostępnych na rynku skutecznie leczy nasze dolegliwości. W wykazie tych środków podstawowych (to znaczy zdolnych do faktycznego rozwiązywania naszych problemów zdrowotnych) widnieje ich jedynie około 300, w porównaniu z blisko 200 tysiącami dostępnymi w aptekach. Przekładając to na procenty można stwierdzić, że 70 procent asortymentu farmaceutycznego nie jest do niczego potrzebne. Mimo to, czy są one przydatne czy nie, większość z nas nie może żyć bez swoich tabletek. Jak się ratować przed tym zgubnym nałogiem?

FOTOLIA

POMIĘDZY PIĘKNEM A SZTUKĄ

Drobne zabiegi

Człowiek ma do dyspozycji trzy wspaniałe terapie naturalne: sztukę, uczucia oraz zdolność do dbania o samego siebie. Zanim sięgniemy po leki antydepresyjne, warto spróbować pierwszej z nich: sztuki, na przykład malowania lub, jak kto woli, muzyki. A zatem wystawa albo koncert. Jedni wracają do domu i siadają do koła garncarskiego lub przed sztalugą, inni wybierają się na wieczorny spacer po parku. Podczas przerwy na lunch, zamiast gnieść się w barze lub zatłoczonej jadalni, gdzie ból głowy jest tylko kwestią czasu, lepiej kupić sobie kanapkę i zjeść ją spokojnie na świeżym powietrzu. Niby drobiazgi, a jednak doskonale wpływają na organizm.

FOTOLIA

Terapią lepszą niż jakikolwiek środek farmakologiczny jest poświęcenie wolnego czasu na realizację swoich sportowych bądź artystycznych pasji, na przykład malarstwo. Warto wiedzieć, że zdaniem ekspertów kolory korzystnie wpływają na nasze samopoczucie

Gorącą orędowniczką alternatywnej medycyny naturalnej jest Ewa Dąbrowska, specjalistka od spraw żywieniowych, autorka książki „Przywracać zdrowie żywieniem”, a także Ewa Foley, ceniona promotorka pozytywnego życia, autorka popularnych książek-poradników: „Zakochaj się w życiu”, czy też „Powiedz życiu tak”, które zwracają szczególną uwagę na relacje pomiędzy jedzeniem a psychologią, twierdząc, że „natura oferuje nam i pokarmy i lekarstwa”.

Problem polega na tym, że wielu z nas z góry zakłada, iż tabletki pomogą pozbyć się dolegliwości fizycznej, podczas gdy ma ona podłoże czysto psychologiczne. Ilu z nas jest zadowolonych ze swojego życia? Chwile depresji dotykają nawet tych osób, które, mogłoby się wydawać, zrealizowały się najpełniej. Tego stanu nie da się wyleczyć żadnymi lekami, jedynym rozwiązaniem jest całkowite przeprogramowanie stylu życia.

Aby przezwyciężyć pokusę sięgnięcia po pigułkę wystarczyłaby terapia na bazie „codziennych gestów i zachowań”, które dziś zaniedbujemy, lub na które nigdy nie możemy znaleźć czasu. ■

TEKST **Joanna Lasek**

Świt na żądanie

Firma Comes, dystrybutor notebooków i urządzeń do nawigacji satelitarnej, poszerzyła swoją ofertę o smartphony marki **Glofiish**. Wprowadzone do oferty modele Glofiish to: **X500+** i **M700**. Pierwszy z nich, ważący zaledwie 146g, to zdecydowanie najcieńsze urządzenie tego typu na rynku (113 x x59,5 x15,5), idealnie nadające się do noszenia w kieszeni.

Z kolei M700 jest jedynym smartphonem z wysuwaną klawiaturą, w którym połączono technologie GPS i WiFi. Oba modele to wielofunkcyjne mobilne komunikatory przeznaczone dla wymagających użytkowników. Łączą w sobie biznesowe i multimedialne funkcje: zaawansowanego telefonu GSM, WiFi, urządzenia typu Pocket PC, nawigacji satelitarnej i mobilnego centrum rozrywki. Koszt każdego z urządzeń to ok 2 tys. zł.

Nowy model Sony T300 wyróżnia się smukłą sylwetką i występuje w trzech eleganckich odmianach kolorystycznych: srebrnej, czarnej i czerwonej

Funkcja i styl

Firma **Sony** wie, jak łączyć piękną stylistykę z funkcjonalnością. Nowy, super płaski aparat **Cyber-Shot T300** posiada obie te cechy. Producent zapewnia, że jakość robionych zdjęć zapiera dech w piersiach. Aparat ma funkcję, która pozwala na uniknięcie efektu tzw. „czerwonych oczu". Posiada 3,5-calowy wyświetlacz, który umożliwia przeglądanie zdjęć w komfortowych warunkach. W sprzedaży w Europie

na początku marca 2008. Jeśli mamy już aparat, z pewnością przyda się nam elektroniczna ramka na zdjęcia, również firmy Sony. Tradycyjne zdjęcia i tradycyjne ramki powoli odchodzą w niepamięć. Kto by pomyślał, że na użytek fotografii cyfrowej również powstaną takie akcesoria? **S-Frame Digital Photo Frames** to eleganckie ramki pasujące do nowoczesnych wnętrz, wyposażone w 9-calowy ekran. Ramki radzą sobie nawet z bardzo dużymi zdjęciami, z którymi inne mogłyby mieć problem. Pamięć urządzeń to ok. 512 MB, co pozwala na przechowywanie 100 fotografii.

Poniżej: elektroniczna niania, po prawej: lampa imitująca świt

Użytkowa **awangarda**

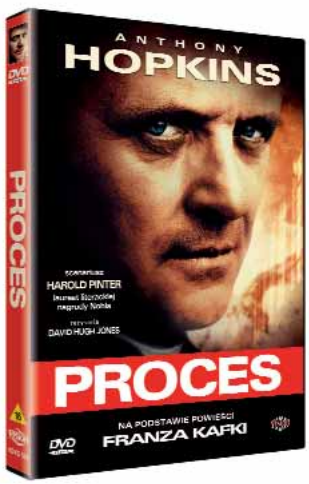
Z decydowanie warto zajrzeć do oferty firmy Philips. Aż roi się od ciekawych i niebanalnych urządzeń ułatwiających życie. Część z nich nie jest z pewnością niezbędna do życia, ale dla wielbicieli gadżetów stanowi prawdziwe wyzwanie.
Na pierwszym miejscu zwalających z nóg nowości jest urządzenie nazwane **Wake-up Light.** To specjalna lampa, która w chwilach niedoboru światła imituje świt. Pół godziny przed planowanym wstaniem urządzenie zaczyna emitować stopniowo jaśniejące światło. Producent zapewnia, że jakość wstawania i budzenia się jest zupełnie inna. Człowiek budzi się świeży i pełen energii. Ciekawe i warte sprawdzenia. Inne niezwykłe propozycje to zaprojektowane i wykonane w porozumieniu z firmą Swarovski **słuchawki** i **port USB** wysadzane kryształkami. Nie da się ukryć, że ta propozycja skierowana jest głównie do pań. Gadżety są słodkie i kompletnie zbędne, ale kto zwracałby na to uwagę... Grunt, że ładne. Dla obu płci jest natomiast przeznaczona, zdobywająca coraz większą popularność, tzw. **elektroniczna niania**. To bardzo pożyteczne urządzenie pozwala na kontrolowanie niemowlaka w czasie, gdy nie ma nas w pokoju. Reaguje na najmniejszy dźwięk, przekazując go do głośniczka, który mamy przy sobie. Bardzo przydatne i praktyczne.

Mysz Microsoft Mobile Memory Mouse 8000 to pierwsza bezprzewodowa mysz do notebooków wyposażona w 1 GB pamięci flash wbudowanej w przekaźnik. Firma otrzymała za ten produkt nagrodę targów CES Innovations 2008 w kategorii Design and Engineering. Używanie myszki pozwala na zwiększenie wydajności pracy, urządzenie działa również przy ładujących się akumulatorach. Mysz działa w zakresie częstotliwości 2,4 GHz, dodatkowo pracować może w trybie Bluetooth. Obudowa jest wyjątkowo elegancka, ma metaliczną powierzchnię górną i błyszczący, czarny korpus. Sugerowana cena detaliczna to 349 zł.

TEKST **Joanna Lasek**

Zmienne klimaty

„Wiosna strzeliła pąkami", a sklepy i wypożyczalnie płytami! Pora budzić się z zimowego snu i zaczerpnąć trochę energii z ekranu. Kto spał w zimie, musi obudzić szare komórki. Wprawdzie ekranizacje „Procesu" Kafki to troszkę przyciężka lektura, lecz obejrzeć ją trzeba! Tak więc na początek wiosny intelektualny wysiłek będzie jak znalazł. **„Proces"** czytali chyba wszyscy, i słusznie, bo to tekst milowy w kulturze europejskiej. Ekranizacja, w której w głównej roli obsadzony został Kyle McLachan, jest najbardziej popularna i trzeba przyznać, że wyjątkowo udana. Trudno zmierzyć się z takim dziełem, na szczęście twórcy filmu nie polegli. Aktorstwo przednie, oprócz McLachana wystąpił Anthony Hopkins, który jest wystarczającą rekomendacją filmów, w których gra.



Tak więc słynna historia Józefa K. to doskonała alternatywa na spędzenie wieczoru, jednak nie nastawiajmy się na to, że umrzemy ze śmiechu. „Proces" to lektura mroczna i pesymistyczna, nie o to jednak chodzi, by w obcowaniu ze sztuką filmową iść na łatwiznę. Warto sprawdzić, jaka jest wizja twórców ekranizacji, a tym, którzy „Proces" czytali lata temu, na pewno odświeżenie pamięci się przyda.

Kolejną premierą dvd jest bardzo swego czasu popularny film **„Lulu na moście"**. To piękna historia miłosna, którą napisał i sam wyreżyserował jeden z najpoczytniejszych współczesnych pisarzy – Paul Auster. Jeśli ktoś go nie kojarzy, niech przypomni sobie przeuroczy film pod tytułem „Dym", którego Auster był scenarzystą. Tym razem odważnie wziął się również za reżyserię i to z niezłym efektem. „Lulu na moście" ma na całym świecie niezliczoną ilość fanów. W głównych rolach wystąpili Harvey Keitel i Mira Sorvino. Obraz jest bardzo udany pod względem wizualnym, ma niesamowity, poetycki klimat. Fakt, reżyser stawia wiele pytań, na które widz sam musi sobie odpowiedzieć,

ale dla wyrobionego odbiorcy nie jest to przecież żadna przeszkoda i powód do zniechęcenia.
Trzeci film, który świeżo wszedł do dystrybucji dvd dotyczy tematu obecnie bardzo na czasie i nosi wiele mówiący tytuł **„Teczki"**. To gorzka refleksja na temat przeszłości i jej wpływu na teraźniejszość. Kto z kim, za ile i po co, wszystko to zostało zapisane w teczkach i nie wiadomo, jaki ktoś zrobi kiedyś z tego użytek. A nowe pokolenie, nieskażone teczkami dorasta... Film wyreżyserował Robert Wist, a w głównych rolach możemy zobaczyć między innymi Małgorzatę Dudę – Kozerę i Macieja Lewandowskiego. Jeśli ktoś się nie boi, co wyjdzie z teczki, niech obejrzy!

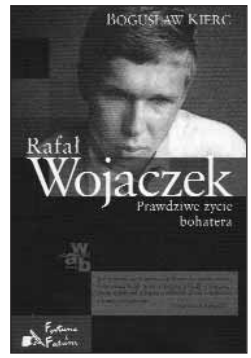
PREMIERY
ŻOŁNIERZE MAFII

Reżyseria: Frédéric Schoendoerffer. Występują: Benoît Magimel, Philippe CaubŹre, Béatrice Dall. Film opowiada o francuskiej mafii. Starzejący się szef grupy przestępczej trzyma swoich ludzi żelazną ręką. Zasługi są nagradzane, natomiast nieposłuszeństwo surowo karane. Obraz ciekawy pod względem socjologicznym, sugestywnie pokazujący Paryż jako miejsce mroczne, gdzie rządzi półświatek.

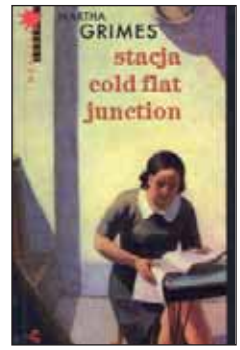
PORA MROKU

Horror. Reżyseria: Grzegorz Kuczeriszka. Występują: Natalia Rybicka, Jakub Wesołowski, Jan Wieczorkowski, Karolina Gorczyca, Katarzyna Maciąg. Dawno nie było w polskim kinie przyzwoitego horroru, będziemy mieli zatem okazję przekonać się, czy ów wreszcie się pojawił. Grupa młodych ludzi zostaje uwikłana w tajemniczą aferę z eksperymentami medycznymi w tle. Brzmi faktycznie przerażająco.

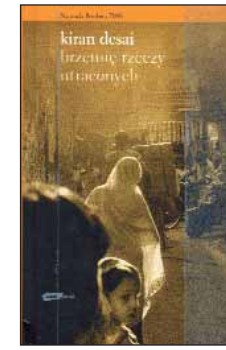
Wojaczek
i niegrzeczne dziewczynki



Rafał Wojaczek to obok Edwarda Stachury czy Andrzeja Bursy jeden z najbardziej niepokornych artystów, jacy kiedykolwiek tworzyli w Polsce. Nadużywanie alkoholu, konflikty z prawem i problemy psychiczne doprowadziły go w końcu do samobójstwa. Zostawił po sobie liczne wiersze i znalazł wielu naśladowców, którzy do tej pory korzystają z jego spuścizny. Książka Kierca opowiada o dzieciństwie poety, potem jego dorosłym życiu, o licznych miłościach i artystycznej drodze. Autor korzystał ze wspomnień wieloletniego przyjaciela Wojaczka. Nie od dziś wiadomo, że grono miłośników Rafała Wojaczka nie maleje, wręcz przeciwnie, rozszerza się. Dla tych wszystkich wyżej wspomniana książka będzie nie lada gratką. **Bogusław Kierc: Rafał Wojaczek. Prawdziwe życie bohatera. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2007.**



Martha Grimes to jedna z najciekawszych autorek kryminałów. Wydawałoby się, że pomysł obsadzenia jako głównej bohaterki cyklu dwunastoletniej dziewczynki, która rozwiązuje zagadki kryminalne, nie ma prawa się udać, a jednak idea okazała się świetna. Oglądamy więc świat oczami dziecka, które charakteryzuje się niesamowitym sprytem, a jednocześnie pozostaje małą Emmą, która lubi się bawić w typowe dziecięce zabawy. W zeszłym roku mogliśmy się zapoznać z pierwszym tomem serii pod tytułem „Hotel Paradise". Wielu czytelników chwyciły za serce metody pracy małej Emmy. **Martha Grimes: Stacja Cold Flat Junction. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2007.**



Kiran Desai, mimo młodego wieku, jest już laureatką prestiżowej Nagrody Bookera. Pisarka w ciepły i błyskotliwy sposób pisze o ludziach, którzy czują się obco w swoim środowisku, mimo że spędzili w nim wiele lat. Desai, Hinduska, żyjąca przez długi czas w Ameryce wie, co znaczy być „innym" we własnym kraju. Jednak „Brzemię rzeczy utraconych" to jednak nie powieść martyrologiczna, lecz pełna gorzkiego humoru historia narodu. To książka o ludziach poszukujących własnej tożsamości i próbujących się odnaleźć w więzach tradycji. **Kiran Desai: Brzemię rzeczy utraconych. Znak. Kraków 2007.**

Mario Vargas Llosa to człowiek instytucja. Urodzony w Peru, od wielu lat zajmuje się pisaniem zarówno prozy jak i dramatów. Czasem bywa nawet publicystą i politykiem (był kandydatem na prezydenta). „Szelmostwa" to historia Ricarda, który w dzieciństwie spotkał tytułową niegrzeczną dziewczynkę, co na zawsze naznaczyło jego życie uczuciowe i erotyczne. Gorąca i soczysta lektura. **Mario Vargas Llosa: Szelmostwa niegrzecznej dziewczynki. Znak. Kraków 2007.**

RUBRYKI

TEKST **Jerzy Bąk**

Żarówka w świątyni Hathor

Starożytni nie tylko znali zjawisko elektryczności, ale potrafili wykorzystywać je w praktyce. Na wzmianki o tym można natrafić w dziełach św. Augustyna z IV wieku, gdzie pośród różnych informacji o starożytnym Egipcie znajduje się opis przechowywanej w świątyni Izydy zadziwiającej pochodni, która świeciła bez przerwy dzień i noc. Ani wiatr, ani woda nie były w stanie jej zgasić. O wiecznie świecącej lampie pisali też autorzy opowieści indyjskich, chińskich, greckich i rzymskich. W tych ostatnich można przeczytać, iż dawno temu, w Rzymie, stała wysoka kolumna, a na niej znajdowała się duża, szklana kula, która oświetlała ulice Rzymu przez blisko trzysta lat. Jej światło było o wiele potężniejsze od płomieni zwykłych pochodni.

W roku 1936 pod Bagdadem, podczas zasypywania jednego ze stawów, natrafiono na ruiny miasta Partów. Wezwana ekipa archeologów pod kierunkiem niemieckiego naukowca, Wilhelma Koeniga, zabezpieczyła znalezisko i natychmiast rozpoczęła prace archeologiczne. Pośród różnego rodzaju zabytków natrafiono na dziwne gliniane naczynie przypominające wazę z umieszczoną wewnątrz cylindryczną rurą wykonaną z blachy miedzianej. Otwór rury zalepiony był smołą, zaś w środku znajdowała się całkowicie skorodowana sztabka żelaza, umocowana za pomocą asfaltu. Naczynie było wypełnione zaschłą cieczą – sfermentowanym sokiem z winogron. Archeolodzy osłupieli ze zdziwienia, kiedy jeden z tubylców, oglądając znalezisko, wzruszył ramionami i orzekł, że to nic takiego, tylko... bateria! Odkrycie nie zrobiło na nim większego wrażenia. Dorzucił jedynie, że pewnie kiedyś służyła do elektrycznego pozłacania przedmiotów. Koenig dokładnie opisał całą historię, a znalezisko złożył w magazynach Muzeum Archeologicznego w Bagdadzie. Wiele lat później, grupa niemieckich naukowców w oparciu o notatki

Świątynia bogini Hathor w Denderze – ściana boczna z reliefami. Poniżej płaskorzeźba w krypcie świątyni, przedstawiająca gruszkowate bańki – starożytne żarówki

Koeniga dokładnie odtworzyła baterię znalezioną pod Bagdadem. Po wlaniu pięcioprocentowego octu winnego urządzenie to zaczęło wytwarzać prąd o napięciu 0,5 V! Powodzenie tego eksperymentu skłoniło badaczy do sprawdzenia, czy faktycznie Partowie wykorzystywali elektryczność do złocenia metalowych przedmiotów. Postanowili oni za pomocą baterii z Bagdadu pozłocić srebrny posążek. Cały proces trwał blisko dwie i pół godziny, po czym statuetkę wyciągnięto z wanny. Istotnie, rzeźba została pozłocona!

Na ścianach jednej z komór w podziemiach starożytnej świątyni bogini Hathor, w mieście Dendera w środkowym Egipcie, znajdują się zadziwiające płaskorzeźby, na których widoczny jest ten sam motyw: gruszkowato wydłużone balony spoczywające ukośnie na czterech podpórkach. Na dole przedmioty te zwężają się i są jak gdyby połączone z czymś, co przypomina kwiat o pięciu płatkach. Jego łodyga biegnie do prostokątnego pojemnika.

Obok: bateria znaleziona pod Bagdadem. Poniżej: model lampy wykonany na podstawie reliefu oraz baterii z Bagdadu – 1,5V (Mysterypark)

Płaskorzeźba z Dendery

W wydanej w pierwszej połowie XIX wieku książce Augusta Mariette dotyczącej świątyni w Denderze, znajduje się rysunek przedstawiający egipskich kapłanów, którzy usuwają jakąś ciecz z urządzeń przypominających pompy. Zapewne Mariette nie zdawał sobie sprawy, jakie jest znaczenie kopiowanej płaskorzeźby, gdyż nie wiedział o istnieniu elektryczności, a Edison wynalazł żarówkę dopiero w 1871 roku. Nie mógł też wiedzieć, że za pomocą pomp strumieniowych można uzyskać próżnię. Płaskorzeźba ta wraz z wieloma innymi została w tajemniczych okolicznościach zrabowana ze świątyni w 1973 roku. Austriacki inżynier elektryk, Walter Garn, postanowił odtworzyć całe urządzenie, korzystając z rysunków na ścianach świątyni w Denderze. Po roku prac zbudował lampę, a następnie podłączył ją za pomocą miedzianego drutu izolowanego drewnem do zestawu „baterii z Bagdadu". I nagle to, co zdawało się być jedynie teorią, okazało się rzeczywistością – w pełnej napięcia ciszy, rozległ się suchy trzask wyładowań elektrycznych, a w chwilę później pomieszczenie wypełnił blask fioletowo-zielonkawego światła żarówki, wykonanej według schematu narysowanego przez egipskich kapłanów... 3000 lat temu!

W każdym balonie widoczny jest osobliwy wąż wyłaniający się ze środka kwiatu i wijący się w górę. Egiptolodzy nie zdołali zinterpretować ich treści. Wytłumaczyli jedynie poszczególne symbole na rysunkach, nie potrafiąc jednak przekonująco objaśnić znaczenia całości. Rysunki nie nawiązują bowiem ani do wierzeń, ani do ceremonii Dolnego czy Górnego Egiptu. Naukowcy stwierdzili więc, że przedstawiają one wizerunki węży wyrastających z kwiatu lotosu będącego symbolem Górnego Egiptu – i to wszystko. O tym, do czego służyły lub jaki obrazowały mit nie powiedziano ani słowa.

Jeśli jednak na owe tajemnicze płaskorzeźby spojrzymy oczami inżyniera to z magicznych obrazów wyłonią się szczegółowe rysunki urządzeń elektrycznych! Austriacki inżynier Walter Garn zinterpretował je jako olbrzymie żarówki, a wijące się w ich wnętrzu węże jako obraz wyładowań elektrycznych. Zaś kwiaty lotosu wraz z łodygami to oprawki z przewodem prowadzącym do prostokątnej skrzynki zasilającej będącej zapewne albo zestawem „baterii bagdadzkich", bądź jak twierdzą inni naukowcy – urządzeniem podobnym w działaniu do dzisiejszego generatora van de Graaffa. Całość uzupełniają tajemnicze podpory, zwane filarami „dżed" będące symbolami mocy, a które są niczym innym, jak izolatorami wysokiego napięcia. Płaskorzeźby przedstawione są z dużym znawstwem praw rządzących elektrycznością. Aby ciągłe wyładowanie elektryczne mogło wypełnić światłem szklaną bańkę pozbawioną spirali, potrzebna była choćby częściowa próżnia. Wszystko wskazuje na to, że Egipcjanie wiedzieli jak to zrobić. Nalewali do szklanej bańki wodę, która usuwała z naczynia powietrze, a potem wodę wypompowywali. Nawet jeśli uzyskiwany w szklanej gruszce spadek ciśnienia powietrza wynosił jedynie 40 mm słupa rtęci, to i tak elektryczna iskra mogła się „rozpalić", dając światło.

Nie bez znaczenia jest widniejąca przy każdym z rysunków postać Thota – boga wszelkich nauk, istoty o niedoścignionej inteligencji, który, według egipskich podań, miał niegdyś spłynąć z nieba i przynieść ludziom światło. Dzięki Thotowi kapłani egipscy zdobyli niezwykłe umiejętności jak na ówczesne czasy. Umieli posługiwać się nie tylko elektrycznością, ale również posiedli potężną wiedzę w zakresie matematyki, astronomii i alchemii. Jego działalność w kraju faraonów zainspirowała kulturę całego świata starożytnego.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

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	25.492	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.1 ACTIVE	29.147	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.2 DYNAMIC	31.697	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-JET 16v ACTUAL	33.397	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-JET 16v DYNAMIC	36.797	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.4 16v 100 HP	42.747	1368	74	160	6,5	154	4/5
1.2 4X4	38.497	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.2 4X4 CLIMBING	40.197	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.3 MULTIJET 16v 4X4	43.597	1248	51	150	5,3	135	4/5
1.3 M-JET 16v 4X4 CLIMBING	45.297	1248	51	150	5,3	135	4/5
CROSS	52.947	1248	51	150	5,3	141	4/5

500

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 69 KM POP	33.575	1242	51	160	5,1	119	4
1.2 69 KM SPORT	40.375	1242	51	160	5,1	119	4
1.2 69 KM LOUNGE	40.375	1242	51	160	5,1	119	4
1.4 16V 100 KM POP	40.375	1368	73,5	182	6,3	149	4
1.4 16V 100 KM SPORT	47.175	1368	73,5	182	6,3	149	4
1.4 16V 100 KM LOUNGE	47.175	1368	73,5	182	6,3	149	4
1.3 M-JET 16V Z DPF 75KM POP	40.375	1248	55	165	4,2	111	4
1.3 M-JET 16V Z DPF 75KM SPORT	47.175	1248	55	165	4,2	111	4
1.3 M-JET 16V 75KM LOUNGE	47.175	1248	55	165	4,2	111	4

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	33.142	1242	48	155	6,1	145	4/5
1.2 65KM ACTIVE 5D	34.417	1242	48	155	6,1	145	5
1.4 77KM ACTIVE 3D	33.992	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM ACTIVE 5D	35.267	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM ACTIVE 5D	37.817	1368	70	177	6,1	145	5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 3D	39.942	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 5D	41.217	1248	55	165	4,7	123	5
1.3 MJT 16v 90KM ACTIVE 5D	42.917	1248	66	175	4,6	122	5
1.4 77KM DYNAMIC 3D	38.242	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM DYNAMIC 5D	35.517	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 77KM GP 5D	35.692	1368	57	165	6,1	145	5
1.3 MJT 16v 75KM DYN. 5D	41.642	1248	55	165	4,7	123	5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 3D	40.792	1368	70	177	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 5D	42.067	1368	70	177	6,1	145	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM DYN. 5D	46.317	1368	88	195	6,6	155	5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 3D	45.892	1248	66	165	4,7	123	4/5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 5D	47.167	1248	66	175	4,6	122	5
1.4 77KM EMOTION 5D	42.067	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM EMOT. 5D	44.617	1368	70	177	6,1	145	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM EMOT. 5D	48.867	1368	88	195	6,6	155	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. 5D	49.717	1248	66	175	4,6	122	5
1.4 STARJET 16v 95KM SPORT 3D	47.592	1368	70	177	6,1	145	4/5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM SPORT 3D	51.842	1368	88	195	6,6	155	4/5
1.9 MJT 130KM SPORT 3D	55.242	1910	95	200	5,8	150	4/5

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 Z DPF DYNAMIC 4X4	62.297	1910	88	180	6,8	174	5
1.6 16v EMOTION 4X4	53.797	1586	79	170	7,1	173	5
1.9 MTJ Z DPF EMOTION 4X4	66.547	1910	88	180	6,8	174	5

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

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

Croma

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

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 16v 140KM DYNAMIC	73.092	1796	103	200	8,5	200	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	79.892	1910	88	195	6,1	160	5
1.9 MJT 16v Z DPF 150KM DYNAMIC	86.692	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v Z DPF 150KM AUT. DYN.	92.642	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	90.942	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v Z DPF 150KM AUT. EMOT.	96.892	1910	110	210	6,1	161	5
2.4 MJT 20v 200KM AUT. EMOT.	114.742	2387	147	216	8,0	212	5

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 ACTI VE	44.192	1368	66	179	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 120KM DYN.	47.592	1368	88	197	6,7	158	5
1.6 MJT 16v 105KM ACTIVE	52.692	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 MJT 16v Z DPF 120KM ACTI VE	54.392	1598	88	195	4,9	129	5
1.9 MJT 120KM ACTIVE	52.692	1910	88	194	5,3	139	5
1.4 16v 90KM DYNAMIC	47.592	1368	66	179	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 120KM DYN.	50.992	1368	88	197	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 150KM DYN.	55.667	1368	110	212	7,1	167	5
1.6 MJT 16v 105KM DYN.	56.092	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 MJT 16v Z DPF 120KM DYN.	57.792	1598	88	195	4,9	129	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	56.092	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	60.767	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 120KM EMOT.	58.642	1368	88	197	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 150KM EMOT.	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.6 MJT 16v Z DPF 120KM EMOT.	65.442	1598	88	195	4,9	129	5
1.9 MJT 120KM EMOTION	63.742	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

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 77KM ACTIVE	37.817	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM ACTI VE	46.317	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 77KM DYNAMIC	42.917	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM DYNAMIC	51.417	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM DYN.	50.567	1368	88	195	6,8	159	5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. DUALOGIC	56.092	1248	66	170	4,9	123	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOTION	56.092	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM EMOT.	54.817	1368	88	195	6,8	159	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. DUALOGIC	60.767	1248	66	170	4,9	123	5

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	40.367	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v Z DPF 85KM ACTIVE	48.867	1248	62	156	5,5	145	5
1.9 M-JET 105KM ACTIVE	50.567	1910	77	164	5,8	153	5
1.6 16v NATURAL POWER/ CNG (gaz ziemny) ACTIVE	56.517	1596	76/68	163	9,2	171	5
1.4 77KM FAMILY	45.467	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v Z DPF 85KM FAMILY	53.967	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 120KM FAMILY	58.217	1910	88	174	6,1	160	7
1.4 77KM DYNAMIC	43.767	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v 85KM DYN.	52.267	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 105KM DYNAMIC	53.967	1910	77	164	5,8	153	5
1.4 77KM MALIBU	49.717	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v 85KM MALIBU	58.217	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 120KM MALIBU	62.467	1910	88	174	6,1	160	7

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. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży.

Brera

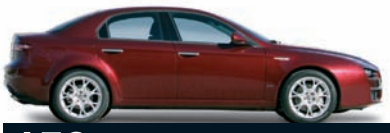
WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

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	134.385	2387	147	230	7,0	180	2+2
2.2 JTS 185KM SKY VIEW	126.055	2198	136	222	9,4	221	2+2
2.4 JTDM 210KM SKY VIEW	141.525	2387	147	230	7,0	180	2+2
3.2 JTS V6 Q4 260KM SKY VIEW	162.350	3195	191	240	11,5	273	2+2
3.2 V6 Q4 260KM SKY VIEW Q-TRONIC	168.300	3195	191	240	11,5	273	2+2

159 Sportwagon

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 445 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	102.595	1859	118	210	8,8	209	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	118.490	2198	136	220	9,5	224	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	100.385	1910	88	190	6,0	159	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	108.120	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM PROG. Q-TRONIC	114.155	1910	110	208	6,1	162	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	142.035	2387	154	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-TRONIC	148.070	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 210KM PROG. Q-4	148.920	2387	154	226	7,0	184	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	126.650	2198	136	220	9,5	224	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	134.640	2198	136	220	9,5	224	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	116.280	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM DIST. Q-TRONIC	122.315	1910	110	208	6,1	162	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	150.195	2387	154	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	156.230	2387	147	226	7,0	184	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCT. Q-4	157.080	2387	154	226	7,0	184	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DISTINCTIVE	164.135	3195	191	237	11,6	275	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DIST. Q-TRONIC	170.085	3195	191	237	11,6	275	5
1.9 JTDM 150KM TI	124.355	1910	110	208	6,1	162	5
1.9 JTDM 150KM TI Q-TRONIC	130.390	1910	110	205	7,2	190	5
2.2 JTS 185KM TI	134.725	2198	136	220	9,5	224	5
2.2 JTS 185KM TI SELESPEED	142.715	2198	136	220	9,5	224	5
2.4 JTDM 210KM TI	158.270	2387	154	228	7,0	185	5
2.4 JTDM 200KM TI Q-TRONIC	164.305	2387	147	226	8,2	215	5
2.4 JTDM 210KM TI Q-4	165.155	2387	154	224	7,6	199	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM TI	172.210	3195	191	237	11,6	275	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM TI Q-TRONIC	178.160	3195	191	237	12,3	291	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	96.645	1859	118	212	8,7	205	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	112.540	2198	136	222	9,4	221	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	94.435	1910	88	191	5,9	157	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	102.170	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 JTDM 150KM PROG. Q-TRONIC	108.205	1910	110	210	6,0	157	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	136.085	2387	154	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM PROG. Q-TRONIC	142.120	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTD 210KM PROGRESSION Q4	142.970	2387	154	228	6,8	179	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	120.700	2198	136	222	9,4	221	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	128.690	2198	136	222	9,4	221	5
1.9 JTDM 150 KM DISTINCTIVE	110.330	1910	110	210	6,0	159	5
1.9 JTDM 150 KM DIST. Q-TRONIC	116.365	1910	110	210	6,0	159	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	144.245	2387	154	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	150.280	2387	147	228	6,8	179	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE Q4	151.130	2387	154	228	6,8	179	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DISTINCTIVE	158.185	3195	191	240	11,5	270	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM DIST. Q-TRONIC	164.135	3195	191	240	11,5	270	5
1.9 JTDM 150KM TI	118.405	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 JTDM 150KM TI Q-TRONIC	124.440	1910	110	210	7,1	157	5
2.2 JTS 185KM TI	128.775	2198	136	222	9,4	221	5
2.2 JTS 185KM TI SELESPEED	136.765	2198	136	222	9,4	221	5
2.4 JTDM 210KM TI	152.320	2387	154	230	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM TI Q-TRONIC	156.825	2387	147	224	8,0	210	5
2.4 JTDM 210KM TI Q4	159.205	2387	154	226	7,5	197	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM TI	166.260	3195	191	240	11,5	273	5
3.2 JTS V6 Q4 260KM TI Q-TRONIC	172.210	3195	191	240	12,2	289	5

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	141.185	2387	147	228	6,8	179	2
2.2 JTS 185KM EXCLUSIVE	132.855	2198	136	217	9,4	221	2
2.4 JTDM 200KM EXCLUSIVE	148.325	2387	147	228	6,8	179	2
3.2 JTS V6 Q4 260KM EXCLUSIVE	169.150	3195	191	235	11,5	273	2
3.2 V6 Q4 260KM SKY VIEW Q-TRONIC	175.100	3195	191	235	11,5	273	2

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	60.945	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	63.495	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	69.530	1910	88	195	6,0	155	5
3D 1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	74.715	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	68.170	1598	88	195	8,2	194	5
3D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	74.630	1970	110	208	8,9	211	5
3D 2.0 TS 150KM SELESPEED DIST.	86.955	1970	110	208	8,9	211	5
3D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	79.305	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.9 JTDM 150KM Q2	82.025	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	62.645	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	65.195	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.9 JTDM 120KM PROG.	71.230	1910	88	195	6,0	155	5
5D 1.9 JTDM 150KM PROG.	76.415	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	69.870	1598	88	195	8,2	194	5
5D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	76.415	1970	110	208	8,9	211	5
5D 2.0 TS SELESPEED 150KM DIST.	88.655	1970	110	208	8,9	211	5
5D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	81.005	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.9 JTDM 150KM Q2	83.725	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	96.135	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	99.535	1910	110	209	6,7	178	5
2.0 JTS 165KM DISTINCTIVE	101.320	1970	122	216	8,7	208	5
2.0 JTS 165KM SELESPEED DIST.	107.355	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	104.720	1910	110	209	6,7	178	5
2.0 JTS 165KM BLACK LINE	104.720	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150 KM BLACK LINE	108.120	1910	110	209	6,7	178	5
1.9 JTDM 150KM Q2	108.120	1910	110	209	6,7	178	5

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	42.075	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 16v 95KM ORO	44.625	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 90KM ORO	50.575	1248	66	173	4,9	123	4
1.4 8v 77KM PLATINO	46.325	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 DFN 16v 95KM PLATINO	48.875	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 90KM PLATINO	53.975	1248	55	167	4,5	119	4
1.4 16v 95 KM SPORT MOMO ED.	51.425	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 105 KM SPORT MOMO ED.	57.375	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 8v 77KM ORO	54.315	1368	57	163	6,2	146	5
1.4 16v 95KM ORO	57.715	1368	70	175	6,6	157	5
1.3 M-JET 8v 70KM ORO	60.265	1228	51	159	4,9	129	5
1.9 M-JET 16v 100KM ORO	65.365	1918	74	179	5,2	137	5
1.4 8v 77KM PLATINO	62.815	1368	57	163	6,2	146	5
1.4 16v 95KM PLATINO	66.215	1368	70	175	6,6	157	5
1.3 M-JET 16v 90KM PLATINO	73.865	1228	51	159	4,9	129	5
1.9 M-JET 16v 100KM PLAT.	75.565	1910	74	179	5,2	137	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	150.960	1998	136	224	11,1	264	5
2.4 JTD AUT. 20v SPORTIVA	218.960	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. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji 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

** ceny dla pracowników dotyczące modeli Alfa Romeo pochodzą z dnia 21.12.2007 r.*

POCZTA

W każdym numerze gazety staramy się udostępnić stronę dla pracowników Grupy Fiat, którą nazwaliśmy „Fiat to my". To właśnie w tej rubryce możecie wyrazić swoje opinie, podzielić się radościami, opowiedzieć o swoich problemach, spostrzeżeniach itp. Zachęcamy do pisania listów. Piszcie do nas!

Nasz adres:

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

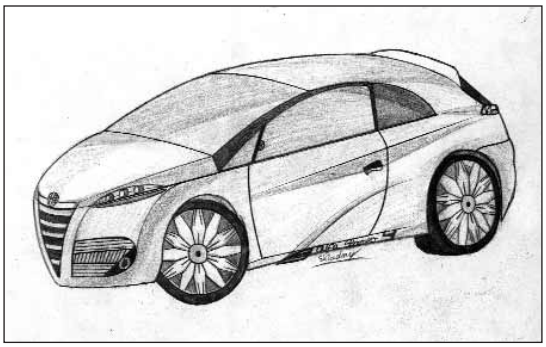
e-mail: redakcja@satiz.pl

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

NASZE ŁAMY DLA WAS

Droga Redakcjo,
Mam 17 lat i od dzieciństwa fascynuję się samochodami, a zwłaszcza ich rysowaniem. Moje zeszyty szkolne były wypełnione z tyłu przeróżnymi szkicami aut. Samochody włoskie wzbudzają we mnie największe emocje, dlatego przesyłam wam mój projekt Alfy Romeo 137. Chciałem stworzyć nowy, mały, miejski samochód Alfy. Dowiedziałem się później, że Alfa Romeo ma już gotowy projekt takiego auta. Chciałbym się dowiedzieć, czy mój pomysł jest dobry i czy ma szansę wybić się wyżej. Rysowałem go za pomocą ołówka i krzywików.

Krzysztof Składny, syn pracownika FAP



Od Red.
Krzysztofie, podzielamy Twój entuzjazm w dziedzinie, której twórców podziwiamy na równi z Tobą. Szkoda, że w Polsce nie ma szkół kształcących samochodowych designerów, ponieważ wiedza jest tu równie potrzebna jak talent. Najbliższe Twoim zainteresowaniom są wydziały form przemysłowych w akademiach sztuk pięknych, ale również one nie gwarantują szybkiego sukcesu, na który składają się wiedza, talent i praca. Próbuj dalej pamiętając, że tylko trzy wspomniane czynniki mogą doprowadzić Cię do celu, o którym marzysz. Wszystko jest przed Tobą.

JUST IN TIME (dostawy na czas)

Ramowy program dostaw materiałów potrzebnych do produkcji z firm zewnętrznych do magazynu jest bardzo ważny, ponieważ ogniwo to jest spójne z dystrybucją magazyn-produkcja.
Usługi w tym zakresie są wykonywane o różnych porach i na wszystkich zmianach przez pracowników magazynu. Zamówienie składane jest telefonicznie lub za pomocą karty kanban. Cykl produkcyjny wymaga, aby materiały pośrednio produkcyjne były zmagazynowane przy taśmach produkcyjnych w minimalnych ilościach.
Wykonanie tej usługi w takiej formie, wymaga od magazynu zwiększenia częstotliwości kursów z dostarczanymi materiałami na poszczególne gniazda produkcyjne. Pracownicy, którzy wykonują usługę w zakresie dystrybucji, zaproponowali żeby zakupić szybkie, małe, zgrabne, zwinne, lekkie i bezpieczne wózki typu Melex, (które posiadają zakres „żółw" tj. jazda po hali produkcyjnej, oraz zakres „zając" – jazda po drogach zewnętrznych), w miejsce używanych obecnie platform, które są ciężkie, duże i wolne. Może warto to przemyśleć.

Antoni Hendzel, Fiat Powertrain

MAGIA MIŁOŚCI

Jak co roku 14 lutego obchodziliśmy święto zakochanych „Walentynki". Magia tego dnia przepełnia serca bliskich sobie osób. Świętując, podkreślamy jak ważną rolę odgrywa miłość i jak bez niej życie nie jest możliwe. Bo miłość czyni cuda. Jest jak słońce; gdy wschodzi przynosi światło i ciepło, a gdy gaśnie ogarnia człowieka „noc" i „lodowate zimno". Ludzie zakochani naładowani są wielką mocą. Nie myślą o tym czy czeka ich życie bezpieczne czy niebezpieczne. Oni po prostu wychodzą wszystkiemu naprzeciw. Są szczęśliwi, mają poczucie bezpieczeństwa, umieją bardziej troszczyć się o drugiego człowieka, bardziej go wspierać i wybaczać. Idealna miłość potrafi przezwyciężać życiowe problemy i przeciwności losu, żyje nam się łatwiej, odnajdujemy harmonię ducha, częściej się uśmiechamy i potrafimy bardziej skupiać się na wykonywanej pracy. Komu brakuje miłości, temu brakuje wszystkiego. Dlatego nie zgubmy miłości! Za wszystko płaci się pieniędzmi, za miłość – tylko miłością.

Antoni Hendzel, Fiat Powertrain

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 29 luty 2008 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. Ci żarowa 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 cz ści 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 cz ści 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 cz ści 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 cz ści 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: Roberto Rossi	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 ci żarowych
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 ksi gowa, 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 Prezes Zarządu: Maurizio Emo	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: Marat Nevretdinov	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

Nowy Fiat Croma.
Z gwarancją rodzinnej satysfakcji.

5 LAT LUB 1 000 000 KM.

EURO NCAP FOR SAFER CARS
www.eurocap.com

BLUE&ME

Rabat do 15% dla pracowników*.
Powyższa oferta jest dostępna w Centrum Sprzedaży FAP w Bielsku-Białej, ul. Katowicka 24.
Prosimy kontaktować się z panem Markiem Strońskim pod numerem 033 813 44 40.

* Rabat nie dotyczy wersji Business.

www.fiatcroma.pl

FIAT

you are, we car.