fwn
fiat wokół nas

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 13/4 • NUMER 81 • **PAŹDZIERNIK 2009**

Srebro WCM
DLA POWERTRAIN

Kabriolet z POLSKI

PUNTO EVO DEBIUTUJE W FRANKFURCIE

Czas Fiata. Wyprzedaż rocznika 2009.

Fiat Panda
rabat do 4 000 zł

Fiat Bravo
rabat do 6 000 zł

Fiat Grande Punto
rabat do 6 000 zł

Fiat wyprzedził czas! Już teraz stworzył nową ofertę:

- rabaty do 20 000 zł
- kredyt „Tyle procent, na ile lat"
- leasing 103%

Wejdź w czas nowych ofert! Szczegóły u dealerów.

-22% VAT

Sprawdź ofertę Fiata Van.

FIAT

www.fiat.pl

Bielsko-Biała: Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, ul. Katowicka 24, tel. (0-33) 813 44 42.

Zdjęcia modeli są jedynie ilustracją. Oferty dotyczą wybranych modeli i wersji z rocznika produkcji 2009. Oferty nie podlegają łączeniu. Całkowity koszt leasingu 103% (kalkulacja dla leasingu na okres 36 miesięcy, czynsz inicjalny 20%, wartość rezydualna 1%). RRSO 9,25% (kalkulacja dla kredytu na okres 48 miesięcy, wpłata własna 10%, ubezpieczenie spłaty kredytu w opcji Promo i opłata przygotowawcza 5% wartości kredytu, finansowane w kredycie). Maksymalny okres kredytowania do 8 lat.

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 13/4
numer 81
październik 2009

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Aldona Górna

Studio graficzne
Maciej Feodorów

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

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
17.200 egz.

Oddano do druku:
12 października 2009 r.

GRUPA

4 **Fiat liderem zrównoważonego rozwoju**
18 **Srebro WCM dla Fiat-GM Powertrain**
20 Kulisy projektowania samochodu
34 New Holland na Agro Show
38 Dzień Rodzinny w Teksid Iron
40 Newsy

LUDZIE

43 **Muniek Staszczyk**
66 Fiat to my

PRODUKT

8 **Nowości: Fiat 500 C**
14 **Fiat we Frankfurcie**
16 Debiut Mito MultiAir
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

26 Fiaty w filmach
31 Zlot fanów Alfa Romeo
36 **Podsumowanie Fiat Yamaha Cup 2009**
42 Rowerowy Rajd Rodzinny
54 Małoletni pasażerowie

CZAS WOLNY

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

48
Danie specjalne:
Uroda i zdrowie od natury

Fiat liderem zrównoważonego rozwoju

LEKARA

Grupa Fiat została wpisana do indeksów Dow Jones, premiujących przedsiębiorstwa wyczulone na kwestię ekonomicznej, środowiskowej i społecznej odpowiedzialności za swoją działalność. To efekt zespołowy wszystkich najważniejszych sektorów Grupy.

Osiągnięcie tego celu jest dowodem na to, że strategia zrównoważonego rozwoju jest dla Fiata sposobem na prowadzenie firmy. Nie będziemy ustawać w wysiłkach, aby zachować wysokie standardy i poprawiać nasze wyniki, przyczyniając się w ten sposób do tworzenia długoterminowych wartości dla wszystkich naszych udziałowców". Tak dyrektor pełnomocny Sergio Marchionie skomentował wpisanie spółki Fiat S.p.A. do indeksów Dow Jones Sustainability (DJSI) World i Dow Jones Sustainability STOXX, skupiających 317 przedsiębiorstw z całego świata (w tym 11 włoskich), które uważane są za liderów w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. Co więcej, spółka analizująca SAM (Sustainability Basset Management) przyznała Fiatowi aż 90 na 100 możliwych punktów i tylko o jeden punkt mniej niż najlepsza spółka best-in-class.

To prestiżowe wyróżnienie zostało osiągnięte dzięki szeregowi działań ulepszających, jak również publikacji pierwszego Strategicznego Programu Zrównoważonego Rozwoju, w którym Grupa określiła swoje zobowiązania na przyszłość.

Rezultaty uzyskane w obszarze środowiskowym są różne. Fiat Automobiles, od dwóch lat przewodzący w ekologicznej klasyfikacji 25 marek samochodowych w Europie, został uznany za markę o najniższym średnim po-

ziomie emisji dwutlenku węgla w samochodach sprzedanych w pierwszej połowie 2009 roku: 129,1 g/km (w porównaniu ze 133,7 g/km odnotowanymi zaledwie przed sześcioma miesiącami). Poza tym Fiat ustanowił również nowy rekord: jest jedyną marką full-liner, która już dziś osiąga średnią europejską wartość emisji 130 g/km, jaka będzie wymagana od 2015 r.

Do uzyskania tego rezultatu przyczynił się wzrost popytu na zasilanie gazem ziemnym: tylko w pierwszej połowie 2009 r. na europejskim rynku sprzedano około 65 tys. samochodów Fiat Natural Power, wykazujących emisję CO_2 na średnim poziomie 115,8 g/km, o ponad 13 g/km niższym od średniej wartości emisji (129,1 g/km), i tak nieosiągalnej dla konkurencji. Prymat ten przyczynił się do pobicia kolejnego rekordu: Fiat Group Automobiles nie ma sobie równych również w klasyfikacji koncernów, wyprzedzając z wynikiem 132,9 g/km Toyotę, PSA i markę Renault.

IVECO

Kolejny krok ratujący Ziemię

Ponad 423 tony dwutlenku węgla mniej wydalane do atmosfery. Taki cel osiągnęło Iveco w ramach ekologicznej inicjatywy „+1 °C", jaką w bieżącym roku podjęto w biurach spółki w całej Europie. To przyzwoity wynik zważywszy, że 423 tony dwutlenku węgla to tyle samo, co spaliny emitowane przez samolot ze 110 osobami na pokładzie, pokonujący dwukrotnie dystans pomiędzy Rzymem a Londynem lub przez samochód ciężarowy, który przebył trasę z Turynu do Paryża, również tam i z powrotem, aż 550 razy. Jest to zatem znacząca oszczędność energii, uzyskana wyłącznie dzięki zwiększeniu o zaledwie jeden stopień temperatury w biurowych klimatyzatorach. Rozwiązanie proste, korzystne dla środowiska i pozytywnie wpływające na samopoczucie pracowników. Równolegle z tą inicjatywą Iveco opublikowało na swojej stronie w Intranecie eko-rubrykę „Ivec-02", dedykowaną kwestiom związanym z oszczędnością energii. Jakiś przykład? Aktywowanie na komputerze funkcji oczekiwania w momentach przerw w pracy lub wyłączanie go przed opuszczeniem stanowiska pracy na dłużej pozwala na uzyskanie 37% oszczędności poboru energii. Drukowanie dwustronne, umieszczanie większej liczby stron na tej samej kartce albo choćby zmniejszenie marginesów i rozmiaru czcionki przekłada się na mniejszą ilość zużywanego papieru.

Tymi inicjatywami Iveco potwierdza swoje zaangażowanie nie tylko w poszukiwanie rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko naturalne, ale również w upowszechnianie proekologicznych zachowań wśród swoich pracowników.

Spory udział w tym sukcesie miał również Fiat Powertrain Technologies i jego dwa nowatorskie rozwiązania: zasilany gazem ziemnym napęd do Grande Punto „Natural Power", który wyróżniono tytułem „Clean car of the year", oraz najnowszy Multiair montowany pod maską Alfy MiTo. Ten ostatni, będący prawdziwą rewolucją w świecie silników benzynowych – podobnie jak swego czasu Multijet wśród napędów wysokoprężnych – oferuje 10 procentowy wzrost mocy i 15 procentowy wzrost momentu obrotowego w stosunku do swych konwencjonalnych odpowiedników, a wszystko to przy mniejszych o 10 procent poziomach zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla.

W ubiegłym roku także New Holland Agriculture ugruntował swoją pozycję jako „Clean Energy Leader", oferując szeroką gamę produktów współpracujących z czystym biodieslem. Iveco przystąpiło do prac badawczych nad pojazdami hybrydowymi, łączącymi silnik wysokoprężny z elektrycznym. Spółka Magneti Mirelli zdobyła jedną z najbardziej prestiżowych nagród za innowacyjny system TetraFuel.

Wybiegając w przyszłość

Zdecydowawszy się na dostosowanie swojej działalności do najlepszych międzynarodowych standardów, w 2008 roku Grupa Fiat utworzyła w obrębie pionu Group Control Dział Zrównoważonego Rozwoju. Do jego zadań należało upowszechnianie zasad odpowiedzialności ekonomicznej, środowiskowej i społecznej, wyszukiwanie obszarów do poprawy, a także promowanie zachowań spójnych z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Działem, zatrudniającym Antonellę Valeriani, Bernardo Rocchi i Federico Ruzzi, kieruje Mina Piccinini, której zadajemy kilka pytań.

Wpisanie firmy, jako jednej z pierwszych w sektorze samochodowym, do indeksów Dow Jones promującego zrównoważony rozwój, z pewnością wpływa na wizerunek firmy?

Oczywiście. Ale nie chodzi tylko o to. Przedsiębiorstwa najbardziej zaangażowane w koncepcję zrównoważonego rozwoju cechują się lepszą zdolnością do zarządzania ryzykiem, do redukcji kosztów, do przyciągania największych talentów i do opracowywania innowacyjnych produktów i procesów. Co więcej, mają one również większą zdolność do przyciągania kapitału. Wystarczy pomyśleć o wszystkich tych inwestorach (na przykład funduszach etycznych, tj. zbieżnych z etyką katolicką), którzy interesują się przede wszystkim spółkami wyczulonymi na kwestię zrównoważonego rozwoju.

Koncentracja na zrównoważonym rozwoju, jeszcze do wczoraj traktowana jako dodatkowe obciążenie finansowe, dziś wydaje się być istotnym narzędziem strategicznym. Czy faktycznie tak jest?

FOTOLIA

Jest to szczególnie widoczne w aspekcie środowiskowym, czego dowodzą ostatnie inicjatywy, podejmowane po obu stronach Atlantyku. Wobec kryzysu ekonomicznego rządy wszystkich państw europejskich, w których wprowadzono preferencyjne zasady kupna samochodów, skoncentrowały swe działania przede wszystkim na wersjach „ekologicznych". Poza tym, zdolność naszej Grupy do produkowania samochodów ekologicznych i o ograniczonym poziomie zużycia paliwa odegrała również istotną rolę w kontekście sojuszu pomiędzy Fiatem a Chryslerem, co wyraźnie podkreślił sam prezydent Stanów Zjednoczonych Barrack Obama.

Kiedy mówi się o zrównoważonym rozwoju, pierwszą rzeczą, jaka przychodzi na myśl, jest rozwój przemysłowy z uwzględnieniem aspektu ekologicznego. W rzeczywistości kryteria, na podstawie których dokonuje się oceny przedsiębiorstw wpisanych do indeksów DJSI World i DJSI STOXX, dotyczą również innych aspektów. Jakich?

Wymiaru ekonomicznego i społecznego.

Co dokładnie poddano analizie?

Jeśli chodzi o aspekt ekonomiczny, analizuje się ład korporacyjny, zarządzanie ryzykiem, kodeks postępowania, zarządzanie marką oraz proces innowacji. W badaniu aspektu społecznego bierze się pod uwagę rozwój i zarządzanie zasobami ludzkimi, działalność charytatywną, zdrowie i bezpieczeństwo na stanowisku pracy, zarządzanie dostawcami oraz zaangażowanie udziałowców. Jeżeli natomiast chodzi o środowisko naturalne, to ocenia się politykę środowiskową, odpowiedzialne zarządzanie produktami, strategię związaną ze zmianami klimatycznymi i redukcją emisji zanieczyszczeń, a także wydajność energetyczną zakładów.

Fiat przykłada ogromną wagę do kwestii przejrzystości zarządzania, poszanowania środowiska i odpowiedzialności społecznej. Ale zaangażowanie w poprawę wydaje się większe niż wcześniej. Czy to prawda?

Nasze zaangażowanie skupiło się na nowych inicjatywach, które pozwalają nam pracować dzisiaj z myślą o tym, co chcemy osiągnąć jutro. W 2009 r. został opublikowany Program Zrównoważonego Rozwoju Grupy, który określa krótko-, średnio- i długoterminowe zobowiązania Fiata w różnych dziedzinach.

Proszę podać jakiś przykład?

W kontekście produktu celem jest dalsza redukcja emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń, zwiększenie możliwości recyklingu i ponownego zastosowania materiałów produkcyjnych, i dalsza poprawa w dziedzinie bezpieczeństwa samochodów. Chcemy jeszcze bardziej minimalizować wpływ działalności zakładów na otoczenie, począwszy od redukcji zużycia energii i emisji dwutlenku węgla. Wreszcie w kontekście zasobów ludzkich Grupa działa na rzecz promowania kultury zdrowia i bezpieczeństwa na stanowisku pracy oraz ułatwiania dostępu do usług medycznych. Do tego dochodzi cały szereg inicjatyw dotyczących sieci dystrybucyjnych i serwisowych, klientów, dostawców i lokalnych społeczności.

Czy praca ta przynosi Wam satysfakcję?

Oczywiście. Pierwszy wielki cel został osiągnięty, ale zrównoważony rozwój oznacza ciągłą poprawę i coraz trudniejsze wyzwania. Wyzwania, którym możemy sprostać dzięki nieustającej pracy zespołowej. ■

Ze Strategicznym Programem Zrównoważonego Rozwoju Grupy można zapoznać się na stronie http://sostenibilita.fiatgroup.com/il-nostro-impegno/piano_sostenibilita.php. Na stronie obok: „Dział Zrównoważonego Rozwoju" Fiat Group, od lewej: Federica Ruzzi, Bernardo Rocchi, Mina Piccinini oraz Antonella Valeriani

Uwodzicielski kabriolet

TEKST
Giancarlo Riolfo

Fiat 500 odsłania swe kolejne oblicze – tym razem prezentuje się w wersji kabrioletowej, która dodaje mu jeszcze więcej uroku, zachowując, rzecz jasna, wszelkie walory funkcjonalności, komfortu i przestronności. Do wyboru są trzy silniki, wszystkie o minimalnie szkodliwym wpływie na środowisko naturalne.

DV 487 BV

Potrafię oprzeć się wszystkiemu – mawiał Oscar Wilde – z wyjątkiem pokusy. A niecierpliwie wyczekiwany Fiat 500 C, zaprezentowany oficjalnie 4 lipca (podobnie jak jego „klasyczna" wersja dwa lata temu oraz pierwowzór w 1957 r.), jest właśnie taką małą, wielką pokusą. Praktyczny, wszechstronny i wyjątkowo zwinny, zużywa niewiele paliwa i nie wywiera większego wpływu na środowisko naturalne. Z całą jednak pewnością nie te akurat cechy budzą niepohamowaną żądzę posiadania Pięćsetki. O nie! Ten, kto ją wybiera, zwłaszcza wersję kabrioletową, kieruje się oryginalną i wyrafinowaną osobowością.

Fiat 500 C to samochód wysmakowany stylistycznie, a jednocześnie bardzo „konkretny". To samochód, który nadaje się do użytkowania o każdej porze dnia i roku, oferując możliwość podróżowania pod gołym niebem, ale w komforcie i ciszy nadwozia zabudowanego. To samochód, który łączy w sobie akcesoria zarezerwowane dotąd dla ekskluzywnych limuzyn z przystępną ceną i niepokaźną długością.

Cechą charakterystyczną Fiata 500 C jest oryginalny składany dach, który rozwija się i zwija pomiędzy słupkami bocznymi. To swoisty hołd złożony Pięćsetce z 1957 r. (pierwszym fiatowskim modelem, jaki nosił tę nazwę, był Topolino z 1936 r.), która przyszła na świat z płóciennym dachem.

Dwie arcybogate wersje wyposażeniowe i ponad sto akcesoriów

„Konstrukcja jest taka sama jak w wersji zabudowanej – wyjaśnia Raffaele Consoli, product manager Fiata 500. – Nie było zatem potrzeby jej dodatkowego wzmacniania (i co za tym idzie, zwiększania jej masy) dla poprawy sztywności, do czego często zmuszeni są projektanci klasycznych kabrioletów. Dach, wyposażony w tylną szybę, przesuwa się pomiędzy dwoma słupkami, zwijając się całkowicie, ale bez najmniejszego uszczerbku dla przestronności bagażnika, która pozostaje taka sama jak w wersji standardowej".

Dach jest sterowany elektrycznie i ma wbudowany niewielki spojler z trzecim światłem stop, który z jednej strony poprawia estetykę całości, a z drugiej minimalizuje współczynnik oporu powietrza

PRZYCZYNY SUKCESU

Samochód dla ludzi

Ponad 360 tysięcy egzemplarzy sprzedanych w 59 krajach świata. Sukces Fiata 500, wprowadzonego na rynek przed dwoma laty, dokładnie 4 lipca 2007 roku, w pięćdziesiątą rocznicę debiutu jego słynnego protoplasty, przekroczył najśmielsze oczekiwania. To zasługa nie tylko zaawansowanej mechaniki, ale również atrakcyjnego designu, który, choć nawiązuje bezpośrednio do modelu z lat 50. i 60. – to jednak nie poddaje się zbytnio manierze retro. Współczesny samochód, wybiegający daleko w przyszłość pod względem zastosowanych rozwiązań technologicznych, akcesoriów, bezpieczeństwa (jest pierwszym reprezentantem segmentu A, który zdobył pięć gwiazdek EuroNCAP) i poszanowania środowiska naturalnego, ma wielbicieli wśród wszystkich, mężczyzn i kobiet, nastolatków i osób w starszym wieku. Do tego niebywałego wręcz powodzenia Pięćsetki przyczyniło się zapewne również bezpośrednie zaangażowanie pracowników w rozwój modelu. Jeszcze wczoraj producenci samochodów powierzali to zadanie wyłącznie specjalistom od marketingu, którzy prowadzili badania potencjalnych nabywców, analizowali nowe trendy i zachowania społeczne. Czasami trafiali w przysłowiową dziesiątkę, a czasami nie. Wraz z Fiatem 500 zrodził się nowy sposób wsłuchiwania się w potrzeby ludzi, w to, czego w danym momencie oczekują.

Za pośrednictwem Internetu, czatów i sieci społecznych Fiat nawiązał bezpośredni dialog z automobilistami. Spora część sugestii i propozycji zebranych za pomocą strony www.fiat500.com znalazła zastosowanie w praktyce.

I co istotne, kontakty te nie straciły nic ze swej intensywności, ponieważ również najnowsze wersje specjalne Pięćsetki, które pojawią się w najbliższej przyszłości, są projektowane w oparciu o głos fanów motoryzacji.

(Cx), sprowadzając go do godnej podziwu wartości 0,33. Dwuwarstwowa tkanina skutecznie chroni kabinę przed czynnikami zewnętrznymi, takimi jak hałas czy niepogoda. Consoli dodaje: „Naszym celem było stworzenie samochodu na każdą porę roku, nadającego się do użytkowania przez cały rok. W tej kwestii nie było żadnych kompromisów, dlatego przestronność, komfort, wytłumienie i pojemność bagażnika Fiata 500 C są niemal identyczne jak w jego zabudowanym odpowiedniku. A wszystko z dodatkowym atutem w postaci możliwości odsłonięcia kabiny. Ten, kto chce mieć Pięćsetkę, nie jest skory do żadnych kompromisów – podkreśla Consoli. – Właśnie dlatego nasz kabriolet występuje w dwóch wersjach wyposażeniowych, obu wyjątkowo bogatych. Lounge ma wszystko, co można sobie wymarzyć: poduszkę na kolana kierowcy i kurtyny powietrzne, radioodbiornik z odtwarzaczem płyt CD i urządzenie Blue&Me z zestawem głośno-

Kabina i deska rozdzielcza Fiata 500 C. Dziewięć kolorów nadwozia można łączyć z trzema tonacjami dachu i najróżniejszymi rodzajami tapicerki

mówiącym Bluetooth, dwustrefową klimatyzację automatyczną i czujniki parkowania, kierownicę w skórze z podwójną regulacją (odległości i kąta nachylenia) i sterownikami radia oraz fotel kierowcy regulowany na odcinku lędźwiowym. Do tego wszystkiego wersja Rock dorzuca w standardzie całą serię dalszych akcesoriów, które w Lounge dostępne były wyłącznie na żądanie, takich jak reflektory ksenonowe, tapicerka w skórze Frau, sprzęt Hi-Fi Interscope czy 16-calowe obręcze z lekkich stopów".

Mały, ale bogato wyposażony Fiat 500 C zaskakuje również obszerną gamą dodatków umożliwiających personalizację. Do wyboru jest aż 9 kolorów nadwozia, 6 „odziedziczonych" po wersji standardowej, a 3 zupełnie nowe, stworzone ad hoc: Rosso Dongiovanni (czerwony z perłowym połyskiem), Grigio Imprevedibile (szary) i Blu Bastian Contrario (niebieski). Dach dostępny jest w trzech wariantach kolorystycznych – czerwonym, czarnym i kości słoniowej – które można dopasowywać do karoserii oraz najróżniejszych rodzajów i tonacji tapicerki. A ponieważ w gamie widnieje ponadto prawie setka oryginalnych akcesoriów dodatkowych, to można zaryzykować stwierdzenie, że znalezienie dwóch identycznych Fiatów 500 C jest arcytrudnym zadaniem.

Każdy, kto decyduje się na kupno kabrioletu, musi lubić kontakt z naturą, w związku z czym nie pozostanie obojętny na „środowiskowe" walory Pięćsetki. Wszystkie trzy silniki – benzynowe 1.2 i 1.4 oraz 1.3 Multijet – spełniają wymogi Euro 5, legitymują się jednymi z najniższych poziomów emisji dwutlenku węgla na świecie i mieszczą się w granicach norm uprawniających do „eko-rabatów". I gwarantują to wszystko bez najmniejszego uszczerbku dla swej mocy i zrywności: w zależności od napędu prędkość maksymalna wynosi od 160 do 182 kilometrów na godzinę, a przyspieszenie od zera do stu kilometrów osiągane jest w 11-13,4 sekundy.

Nowy system Start& Stop, dostępny jako opcja we wszystkich wersjach benzynowych, a w samochodach z logiem PurO2 montowany seryjnie, automatycznie wyłącza silnik podczas postoju pojazdu (na przykład przed sygnalizacją świetlną) i uruchamia go ponownie z chwilą włożenia pierwszego biegu. Dzięki temu uzyskuje się dalszą redukcję poziomów zużycia paliwa i emisji spalin. W przypadku silnika 1.2, współczynnik emisji dwutlenku węgla w cyklu mieszanym zmniejsza się ze 119 do 113 g/km.

Warto dodać, że akcja zbierania zamówień rozpoczęła się na kilka dni przed oficjalną premierą modelu, kiedy jeszcze nikt nie widział go „na żywo". Mimo to do systemu spłynęło ponad 3800 zamówień od klientów, którzy kupili go „w ciemno". To mogło przydarzyć się chyba tylko Fiatowi 500. ■

TRZY SILNIKI O MOCY OD 68 DO 100 KONI

	Pojemność	Moc	Maks. moment obr.	Maks. prędkość	Przysp. 0-100	Zużycie*
1.2	1442 cm³	69 KM	102 Nm	160 km/h	13,4 s	5,1 l/100 km
1.4 16 v	1368 cm³	100 KM	131 Nm	182 km/h	11 s	6,1 l/100 km
1.3 16 v Mjet	1248 cm³	75 KM	145 Nm	165 km/h	13 s	4,2 l/100 km

(*) w cyklu mieszanym

Na 63. Salonie we Frankfurcie Fiat zaprezentował się na stoisku odzwierciedlającym charakter marki, ale w koncepcji świata widzianego oczami dziecka.

Przemysł wychodzący w przyszłość powinien słuchać życzeń dzieci, ponieważ te, gdy dorosną, uczynią ze świata miejsce, w którym będzie się wspaniale żyło. Dla marki Fiat dzieci stworzyły w swoich wyobraźniach „zielone miasto", co przedstawiły na swoich obrazkach, na podstawie których wykonano ogromnych rozmiarów dekoracje. Między domami i parkami wymyślonego przez dzieci miasta jest również miejsce dla pojazdów najnowszej generacji, które „uczyniły olbrzymi krok" w kierunku zrównoważonej mobilności. Nieprzypadkowo wachlarz modeli Fiata jest najbardziej ekologiczny spośród dziesięciu najlepiej sprzedających się europejskich marek samochodowych, o najniższej średniej wartości emisji dwutlenku węgla.

FIAT we Frankfurcie

Nowe modele zostały zaprezentowane na stoiskach Fiata podczas 63. Salonu Samochodowego we Frankfurcie. Wśród nich swój światowy debiut miał nowy Punto Evo, będący ewolucją Grande Punto, który to model ma powtórzyć sukces swojego poprzednika i stać się nowym liderem innowacyjności, bezpieczeństwa i stylu, a to dzięki jego licznym innowacyjnym cechom.

Punto Evo manifestuje swą technologiczną doskonałość przede wszystkim poprzez szeroki wybór silników Euro 5, wliczając w to silnik Diesla 1.3 Multijet drugiej generacji i benzynową jednostkę 1.4 z rewolucyjną technologią MultiAir rozwiniętą przez Fiat Powertrain Technologies, w którą mają być wyposażone wszystkie silniki grupy Fiat. Innowacyjnym i konwencjonalnym silnikom Fiata towarzyszą również jednostki napędowe zasilane metanem i benzyną, tworząc tym samym najbardziej kompletny i ekologiczny wachlarz silników w całym segmencie. Mając na uwadze zmniejszanie zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń, nowy Punto Evo oferuje także system Start&Stop, który wyłącza i ponownie uruchamia silnik w ulicznym korku. System Start&Stop jest standardowo wprowadzany we wszystkich silnikach Euro 5, zarówno benzynowych, jak i Diesla. Kolejny system po raz pierwszy występujący w Punto Evo to system „Blue&Me – TomTom". To nowe przenośne urządzenie, służące do nawigacji satelitarnej, umożliwia zarządzanie funkcjami telefonicznymi, nawigacyjnymi i informacyjnymi przy użyciu praktycznego kolorowego ekranu dotykowego. W kwestii bezpieczeństwa Punto Evo ustanawia nowe standardy dzięki 7 poduszkom powietrznym, w tym kolanowej poduszki powietrznej dla kierowcy, w którą standardowo wyposażone są wszystkie wersje. Inne innowacyjne systemy bezpieczeństwa to system Hill-Holder ułatwiający „ruszanie pod górkę," adaptacyjne przednie światła przeciwmgielne z funkcją doświetlania zakrętów, które włączają się ze światłami mijania, zgodnie z kątem skrętu, oraz ABS (System elektroniczny zapobiegający blokadzie kół podczas hamowania), EBD (Elektroniczny rozdział sił hamowania) i ESP (Elektroniczny System Stabilizacji Toru Jazdy).

Nowy Punto Evo jest o wiele bardziej atrakcyjny dzięki pracy specjalistów Centro Stile Fiata. Wnętrze (deska rozdzielcza, siedzenia i oprzyrządowanie) całkowicie zmieniono, tak, aby nadać im jeszcze bardziej prestiżowy i elegancki charakter. Również stronie zewnętrznej nadano wygląd o zupełnie odmienionym stylu. Więcej na temat modelu będzie w najbliższym wydaniu FWN.

Gama Fiata na Salonie Samochodowym we Frankfurcie skoncentrowana była także na modelu 500C. Zaprezentowany w lipcu ta oryginalna wersja kabrioletu 500 już zebrała 13.000 zamówień, powtarzając sukces modelu 500 na wszystkich rynkach, na których został wylansowany.

W centrum uwagi był także technicznie i stylistycznie odnowiony Fiat Sedici. Wprowadzenie dwóch nowych silników (benzynowego 16v o mocy 120 KM, pojemności 1,6 litrów oraz Diesla 16v Multijet o mocy 135 KM, pojemności 2,0 litrów, który emituje jedynie 129 gramów dwutlenku węgla/km) spowodowało, że nowy Fiat Sedici stał się najbardziej ekologicznym modelem ze wszystkich modeli SUV Euro 5.

We Frankfurcie zaprezentowano także model Qubo Trekking, (najnowszą wersję Fiata Qubo) pojazdu „wolnej przestrzeni" dla miłośników natury, sportów rekreacyjnych i entuzjastów wypoczynku, który teraz wyposażony jest w system kontroli trakcji „Traction+". Jest to innowacyjny system elektroniczny o udoskonalonej kontroli trakcji i przyczepności, który będzie pomocny w trudnych sytuacjach i pozwoli na pokonanie nawet tak trudnych przeszkód, jak droga ze śniegiem, błotem itp. ■

Wśród nowości prezentowanych na Salonie uwagę przyciągał nowy Punto Evo, którego światowa premiera odbyła się na pokładzie lotniskowca – zdjęcie na stronie obok

Debiut MiTo MultiAir

To pierwszy model, w którym znalazł zastosowanie nowy, rewolucyjny napęd, zaprojektowany przez Fiat Powertrain Technologies. Samochód ten pojawi się już niebawem w salonach sprzedaży.

TEKST
Stefania Castano

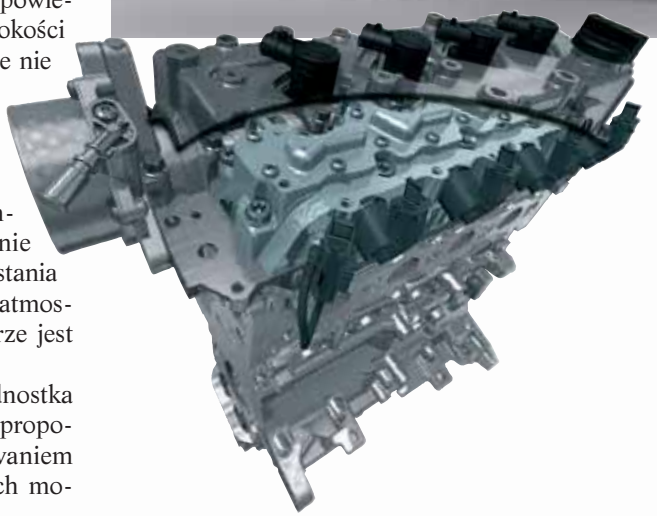
W końcu się go doczekaliśmy. Nowy silnik MultiAir, obiekt niezliczonych dyskusji i domysłów, zadebiutuje pod maską Alfy MiTo 1.4 16v Turbobenzina. Nowy czterocylindrowy Fire MultiAir, wytwarzany przez Fiat Powertrain Technologies w Termoli, to prawdziwy „krok milowy" wobec dostępnych obecnie napędów benzynowych, a skala owej rewolucji jest porównywalna z tą wywołaną w 1997 r. przez diesel Common Rail. Jak przystało na sztandarowy symbol koncepcji „downsizingu", MultiAir gwarantuje przyrost mocy o 10%, a momentu obrotowego o 15% w stosunku do konwencjonalnego silnika o analogicznej pojemności. Poza tym zapewnia wyraźną redukcję poziomu zużycia paliwa (10%) oraz emisji dwutlenku węgla (też o 10 %), a także cząs-

tek stałych (do 40%) i tlenków azotu (do 60%).

Sercem nowego silnika jest rewolucyjny elektrohydrauliczny system sterowania zaworami dolotowymi. Sposób wypełniania cylindrów powietrzem ulega diametralnej zmianie: zamiast stałego wzniosu (otwarcia) zaworu ssącego i regulowania ciśnienia powietrza dolotowego za pomocą przepustnicy mamy stałe ciśnienie i ten sam zawór, który reguluje ilość zasysanego powietrza poprzez zmianę wysokości swego wzniosu. W efekcie nie traci się ponad dziesięciu procent energii na „dopompowywanie" powietrza z ciśnienia niższego (w silnikach konwencjonalnych zasysanie prowadzi nawet do powstania podciśnienia) na wyższe, atmosferyczne, z jakim powietrze jest wydalane.

W Alfie Romeo MiTo jednostka MultiAir 1.4 16v będzie proponowana z turbodoładowaniem i bez, w trzech wariantach mocy: 105, 135 i 170 koni.

O ile dwa pierwsze silniki są oferowane we wszystkich wersjach wyposażeniowych MiTo, o tyle ten trzeci jest zastrzeżony wyłącznie dla nowej, nieznanej dotąd wersji „Quadrifoglio Verde", która pojawi się w salonach sprzedaży w niedalekiej przyszłości.



Powyżej: nowy silnik MultiAir. Poszukującym bardziej szczegółowych informacji na temat tej technologii polecamy lekturę artykułu na str. 19 czerwcowego wydania Fiata Wokół Nas

Nowy silnik Fire MultiAir wzbogaca gamę tego bardzo udanego modelu Alfy, który od momentu swej premiery zebrał 60 tysięcy zamówień i jest sprzedawany w 34 krajach na pięciu kontynentach. Wraz z nowym napędem debiutuje również system Smart&Stop, który steruje tymczasowym wyłączaniem i ponownym uruchamianiem silnika (na przykład podczas postoju przed sygnalizacją świetlną), nie wpływając w żaden sposób na normalne funkcjonowanie innych urządzeń, które zapewniają pasażerom odpowiedni komfort. Jest to kolejny czynnik przekładający się na redukcję poziomów zużycia paliwa i emisji spalin. ■

IMPREZY SPONSOROWANE

Główna bohaterka **tego lata**

Już drugi rok z rzędu, w lipcu mała sportowa Alfa Romeo brała udział w promocji jednego z najgorętszych wydarzeń mediolańskiego lata, jakim jest Milano Jazzin Festival. Niejako na potwierdzenie swojego zamiłowania do imprez kulturalnych, MiTo było także głównym sponsorem odbywającej się do 20 września w Mediolanie wystawy „Woodstock – The After Party", zorganizowanej z okazji czterdziestej rocznicy tego jednego z najważniejszych wydarzeń w dziejach muzyki rockowej. Autorzy ekspozycji starają się udowodnić, że masowe imprezy muzyczne mogą stanowić fundamentalny klucz do zrozumienia kultury pokoleń dorastających w przeciągu ostatniego czterdziestolecia. Przez całe lato w hali wystawowej tej ekspozycji odbywały się liczne imprezy towarzyszące – wieczory muzyczne oraz happeningi, które łączyły rozrywkę z występami na żywo. Pokazom ponadto towarzyszył cykl projekcji filmowych zatytułowany „Generations", prezentujący całą serię produkcji filmowych, które przenosiły widzów w klimat lat 60., z wszystkimi jego ideałami i sprzecznościami.

Droga do srebra

Stało się to, na co z utęsknieniem czekała załoga zakładu Fiat-GM Powertrain Polska. Wynikiem audytu, który odbył się na przełomie września i października bielskie przedsiębiorstwo dołączyło do grona najlepszych, zdobywając Srebro WCM.

TEKST
Aldona Górna i Filippo Gallino
FOTO
arch. Powertrain

Poniżej prezentujemy przedstawicieli WCM z zakładu Fiat-GM Powertrain wraz z audytorami z prof. Yamashiną na czele

WCM (World Class Manufacturing – Produkcja na światowym poziomie), czyli program, narzędzie operacyjne, metoda pracy, która jest ukierunkowana na poszukiwanie praktycznych rozwiązań, mających na celu znaczące obniżenie kosztów produkcji poprzez redukcję strat, jest wdrażana w zakładzie Fiat-GM Powertrain Polska od 2 lat. Integralną częścią metodologii WCM są audyty kontrolne. Taki właśnie audyt miał miejsce w zakładzie na przełomie września i października. Potwierdził on skuteczność działań na polu doskonalenia, dzięki czemu bielski zakład znalazł się w zaszczytnym, nielicznym gronie firm (do tej pory ten poziom osiągnęło tylko 5 zakładów w ramach Grupy Fiat), które zdobyły Srebro WCM.

Wojciech Pieczonka

O działaniach prowadzących do uzyskania Srebra opowiada Wojciech Pieczonka, koordynator WCM: „Pierwszym sukcesem na tym polu było zdobycie przez nasz zakład Brązu (w październiku 2008 r. po dwóch latach wdrażania systemu). Droga do Srebra była zdecydowanie trudniejsza nie tylko ze względu na krótszy okres adaptacji zmian, ale przede wszystkim na zdecydowanie ostrzejsze wymagania zawarte w audytowych kryteriach oceny.

Głównym naszym celem była dalsza redukcja największych strat: NVAA (działania bez wartości dodanej), strat energii oraz strat związanych ze zmniejszeniem zamówień od klientów. Osiągnięcie tego celu wiązało się ze wzrostem zaangażowania pracowników fizycznych w realizację ilości i jakości sugestii oraz projektów podstawowych (Quick Kaizen, Sheet Kaizen), a także zaangażowania pracowników umysłowych w realizację projektów zaawansowanych (Standard Kaizen, Major Kaizen i Advanced Kaizen). W następnej kolejności czekała nas dalsza poprawa bezpieczeństwa pracy, ochrony środowiska, organizacji miejsca pracy, poprawy wizualizacji, organizacji logistyki oraz satysfakcji i zadowolenia pracowników.

W 2009 r. zrealizowanych zostało 1500 projektów poprawy Kaizen, o 50% więcej w porównaniu do

Pozostawiam Polskę ze srebrem

Po zakładach Tofas, Tychy, Verrone i Melfi o srebrny medal WCM pokusiła się również fabryka Powertrain w Bielsku-Białej. Rozmawiamy o tym telefonicznie z Maurizio Emo, który świętował to wydarzenie niemalże w przeddzień przekazania funkcji prezesa zarządu w ręce Emanuele Lorenzino. Kolejnym, po Polsce, etapem kariery zawodowej Maurizio Emo będą Stany Zjednoczone, w których będzie nadzorował technologiczną ewolucję nowych, ekologicznych silników, jakie Fiat zobowiązał się opracować w ramach porozumienia z Chryslerem.

Maurizio Emo: „Polskę będę wspominał z ogromną nostalgią"

„Polska jest dzisiaj liczącym się centrum kompetencji – mówi Emo – i nieprzypadkowo wielu managerów i specjalistów z Bielska-Białej zostało oddelegowanych do Indii, Rosji, a teraz do Stanów Zjednoczonych z zadaniem nadzorowania nowych, ważnych projektów. Srebrny medal WCM zdołaliśmy uzyskać po zaledwie dwóch próbach, gromadząc na swym koncie 62 punkty, co plasuje nas w ścisłej czołówce zakładów Grupy. Srebrny poziom został osiągnięty dzięki wysokiemu profesjonalizmowi Polaków, głębokiej przemianie mentalnościowej, a także odświeżeniu naszej struktury, z naciskiem na wprowadzanie do niej ludzi młodych. WCM gwarantuje zakładowi Fiat-GM Powertrain Polska konkretne, wymierne efekty: w przeciągu tych dwóch lat kapitał obrotowy zmniejszył się praktycznie o połowę, a wydajność wzrosła o 20%. Te godne najwyższego uznania wyniki zapewniają bielskiemu zakładowi pierwszoplanową pozycję w kontekście inwestycji i lokowania produkcji nowych wyrobów w obrębie Grupy Fiat. Za bardzo pozytywny należy ponadto uznać fakt, że sukces ten, co nie jest przypadkiem, przyszedł w momencie głębokiego kryzysu gospodarczego na poziomie europejskim i światowym, który, niestety, nie ominął również zakładu Fiat-GM Powertrain Polska. W rzeczy samej, pomimo kryzysu Grupa Fiat w dalszym ciągu pokłada ogromną wiarę w potencjał polskiego zakładu, nawet na moment nie zaprzestała inwestowania w szkolenie, rozwój i docenianie personelu, próbując w możliwie najlepszy sposób, w ścisłej współpracy z innymi lokalnymi zakładami Fiata, stawiać czoła spadkowi popytu na małe silniki wysokoprężne (będącego pochodną drastycznego spadku zapotrzebowania na nowe samochody), a w konsekwencji również nadwyżek siły roboczej, jakie musiały w takiej sytuacji powstać. Opuszczam Polskę po dwóch latach wytężonej pracy. Przyszłe losy polskiego zakładu będę śledził ze Stanów Zjednoczonych nie tylko z dużym zainteresowaniem, ale również, proszę mi wierzyć, z ogromną nostalgią.

2008 roku oraz zgłoszono prawie 13 tys. sugestii. Efektem tych działań jest poprawa Kluczowych Wskaźników Osiągów (Key Performances Indicators), m. in. dalsza, 11% redukcja wskaźnika Actual Hours (ilość roboczogodzin/1 silnik), 38% redukcja WIP (Work In Process – wartość materiałów bezpośrednio produkcyjnych „zamrożonych" w procesie produkcji), jak również poprawa wskaźników jakościowych – po raz pierwszy od marca br. osiągnęliśmy i utrzymujemy wynik 0 Pulls (tj. liczbę silników wymontowanych z samochodu w zakładach karoserii z powodów problemów jakościowych).

Realizacja projektów dała nie tylko wymierne efekty, ale także pozwoliła opanować przez pracowników w sposób praktyczny zarówno metody, jak i narzędzia rozwiązywania problemów.

Zdecydowany rozwój stosowanych metod i wdrożonych kroków odnotowano we wszystkich filarach, natomiast postęp przełożony na wzrost ilości punktów oceny nastąpił w filarach: Podział Kosztów, Autonomiczne i Profesjonalne Utrzymanie, Logistyka i Organizacja Miejsca Pracy, Wczesne Zarządzanie Wyposażeniem i Rozwój Personelu.

W sumie otrzymaliśmy 62 punkty, czyli tyle samo, co dotychczasowi liderzy – zakład FGA Tofas Turcja i zakład w Verrone we Włoszech.

Powyżej: ostatni audyt o Silver WCM

Wszystkie uwagi i wskazówki przekazane podczas audytu przez prof. H. Yamashinę oraz panią Audytor Dianne Gaillot stanowią dla nas punkt wyjścia do następnych działań, prowadzących nas do uzyskania kolejnego szczebla, czyli w podróży do Złotego Poziomu WCM.

Fakt, że znaleźliśmy się na szczycie listy zakładów wdrażających WCM dowodzi, że pomimo bardzo trudnej sytuacji rynkowej jesteśmy zdolni, konkurencyjni, elastyczni, oraz produkujemy wysokiej jakości ekologiczne i ekonomiczne silniki". ■

Rzemiosło kształtujące STYL

TEKST
Ettore Gregoriani i Giancarlo Riolfo
FOTO
Alessandro Lercara

Kiedy myślimy o procesie projektowania nowego samochodu pierwszym obrazem, jaki przychodzi nam do głowy, jest postać genialnego designera, który kilkoma pociągnięciami ołówka wyczarowuje kształt i osobowość przyszłego modelu. Ale to tylko częściowa prawda.

Żaden konstruktor nie zdecyduje się na rozpoczęcie produkcji modelu wyłącznie w oparciu o szkic. Konieczna jest jeszcze transformacja dwuwymiarowego rysunku przygotowanego na papierze w trójwymiarowy przedmiot fizyczny, który będzie można przeanalizować pod kątem nie tylko linii, ale również masy, proporcji, czy gabarytów. „Właśnie dlatego – mówi Lorenzo Ramaciotti, odpowiedzialny za styl wszystkich marek Fiat Group Automobiles oraz Maserati – jakiś czas temu postanowiliśmy skoncentrować się na pogłębianiu swej zawodowej wartości u specjalistów z pracowni Centrum Stylu, czyli tych, którzy projekt z kartki papieru przekształcają w trójwymiarowy model".

Są wśród was przedstawiciele zarówno zawodów tradycyjnych, jak i bardziej nowoczesnych.

„Tak, mówiąc o tradycyjnych zawodach mam na myśli modelarzy, lakierników, osoby zajmujące się pracami wykończeniowymi oraz krawców, słowem wszystkich tych, których zadaniem było i jest stworzenie modelu nowego samochodu. Ale mówię również o frezerach i specjalistach pomiarowych, przedstawicielach zawodów powstałych w erze komputerów i skanerów optycznych, używanych do przetwarzania kształtów samochodu na liczby".

W jaki sposób dokonano ich integracji?

„Utworzyliśmy cztery zespoły międzyfunkcyjne złożone z 10-15 specjalistów reprezentujących różne profesje i przez 21 dni szkoliliśmy ich zgodnie z programem World Class Modeling".

Jaki był cel tego zadania?

„Pierwszy miał charakter metodologiczny: zrobić wszystko, aby ci ludzie zostali świadomymi uczestnikami zintegrowanego i skoordynowanego przepływu pracy. Wszystko po to, aby wyeliminować ewentualne problemy, a także poprawić i standaryzować proces, możliwie najlepiej wykorzystując kompetencje każdego pracownika".

Kto pomagał wam w tej pracy?

„Konsultanci organizacyjni z Isvor Fiat, mający doświadczenie w World Class Manufacturing, oraz specjaliści od zarządzania pracą innych Centrów Stylu, dzięki którym mogliśmy skonfrontować nasze działania z tym, co dzieje się w najlepszych ośrodkach tego sektora. Byli również psychologowie oraz eksperci z dziedziny komunikacji".

Dobrze, gdy ktoś jest dumny ze swoich kompetencji

Jakie korzyści wynieśli uczestnicy tej inicjatywy?

„Zaszczepiliśmy w nich dumę zawodową i wzmocniliśmy przekonanie jaką wartość stanowią dla przedsiębiorstwa. Liczymy również, że pierwszym wymiernym efektem szkolenia będzie lepsza integracja osób reprezentujących różne obszary zawodowe, które poczują się jak jedna drużyna realizująca wspólny cel".

Czy jest Pan zadowolony z tego przedsięwzięcia?

„Tak, sądzę, że wszystko to, co zrobiono, oraz sam fakt, że po raz kolejny skoncentrowaliśmy się na działalności Centrów Stylu po ich całkowitej reorganizacji w 2007 r., było rzeczą niezmiernie istotną. Również dlatego, że design jest obszarem strategicznym dla wszystkich konstruktorów, a kompetencje w zakresie stylistycznego definiowania nowych modeli są niezwykle cenne dla przedsiębiorstwa. Tym bardziej w przypadku

Lorenzo Ramaciotti, odpowiedzialny za funkcję Styl dla wszystkich marek Fiat Group Automobiles oraz Maserati. Na stronie obok: modelarze przy pracy

Pracownia wykończeniowa. Po prawej: sala pomiarowa. W ramce na stronie obok: lakierowanie i frezowanie

Fiata, mającego swe korzenie w regionie Piemontu, gdzie kreatywność i zdolności rękodzielnicze tworzyły historię włoskiej motoryzacji".

Jakie efekty przyniosła przedsiębiorstwu działalność World Class Modeling?

„Pierwszy to świadomość, że nowoczesne Centrum Stylu dużego producenta samochodowego musi zatrudniać ludzi o wysokich kompetencjach. Drugi: grupa zyskała silną motywację do pracy. Trzeci: ponownie podkreślono, że „tworzenie stylu" jest pracą zespołową. Potrzebni są zatem nie tylko kreatorzy, ale również ci, którzy potrafią wcielić w życie ich pomysły".

MYŚL I MATERIA

„Naszym zadaniem jest nadawać kształt ideom – mówi Valerio Gullino, odpowiedzialny za pracownie Centrum Stylu. – Projektanci wymyślają formy i tworzą szkice, a my musimy nadawać szkicom realny kształt".

To bardzo złożona działalność, która łączy w sobie zastosowanie nowych technologii informatycznych z tradycyjnym rzemiosłem. To działalność wymagająca doświadczenia, zdolności manualnych oraz umiejętności właściwego interpretowania rysunków wykonanych ołówkiem. „Dzisiaj – dodaje Gullino – w sytuacji, gdy „time to market", czyli czas niezbędny do stworzenia nowego modelu, jest jednym z czynników determinujących powodzenie całego przedsięwzięcia, nasila się potrzeba integracji tych wszystkich specjalizacji. Tego właśnie, między innymi, nauczył nas World Class Modeling".

W tej fazie wydatną pomocą może okazać się nowoczesna technologia. Nie jest ona jednak w stanie zrobić wszystkiego, nawet jeśli dysponuje najbardziej zaawansowanymi systemami wirtualnymi. Obiekt rzeczywisty może zostać utworzony tylko przy pomocy metod rękodzielniczych i rzemieślniczych. Zawód modelarza wymaga wprawnej ręki, doświadczenia i spostrzegawczości. Wychodząc od szkicu trzeba przeobrazić bryłę „clay" (jest to coś w rodzaju plasteliny), w model w skali 1:4 lub naturalnej wielkości. „Wczoraj wychodziliśmy od zera – wyjaśnia Mauro Bertrand, 25-letni modelarz – dzisiaj już od samego początku mamy wzór

matematyczny. Niemniej jednak faza „makiety”, tj. obiektu fizycznego, wciąż jest nieodzowna. Trzeba nie tylko obejrzeć nadwozie od każdej strony, ale mieć również możliwość jego dotknięcia”.

Zdolności manualne to nie wszystko. Aby być dobrym modelarzem, jak mówi Paolo Porracchio, trzeba posiadać coś jeszcze: umiejętność właściwego interpretowania intencji stylisty. „Konieczna jest kompleksowa współpraca projektanta z modelarzami – wyjaśnia Francesco Maffiodo. Musimy czuć się rzeźbiarzami. Kurs szkoleniowy ponownie rozbudził w nas tę zawodową dumę”.

O ile zawód modelarza przypomina tradycyjne profesje, jak choćby wspomnianego rzeźbiarza czy garncarza, o tyle praca specjalistów z „sali pomiarowej” to wyłącznie nowoczesna technologia. Ich zadaniem jest dokonanie transformacji modelu rzeczywistego, plastelinowego, na model matematyczny, który posłuży za bazę definitywnego projektu. Aby tego dokonać, potrzeba komputerów i skomplikowanej aparatury optycznej. Ale maszyny nie są w stanie pracować samodzielnie: trzeba je dobrze poznać i wiedzieć, jak z nich korzystać.

„Wykorzystujemy system skanowania optycznego – wyjaśnia Fabio Giora – który zastąpił czujniki dotykowe. Przy pomocy skanera i lustrzanki cyfrowej tę samą pracę wykonuje się w krótszym czasie i bez potrzeby sięgania po rozbudowany osprzęt. Przede wszystkim łatwiejsza staje się praca nad elementami wnętrza. Precyzja jest imponująca: dwie setne milimetra”.

Oprócz znajomości komputera i różnego rodzaju specjalistycznej aparatury, praca w „sali pomiarowej” wymaga również wiedzy fachowej. Trzeba bowiem doskonale znać właściwości mierzonej powierzchni i pamiętać o prawach odbicia.

Doświadczenie przekazywane młodym

W pracowni wykończeniowej „stylowe modele” nabierają ostatecznych kształtów, które zostaną poddane ocenie stylistów, reprezentatywnej grupy potencjalnych klientów lub kadry kierowniczej przedsiębiorstwa. To działalność specyficzna, wymagająca wiedzy praktycznej oraz sporej dozy kreatywności. Albowiem bar-

PROFESJONALIŚCI Z CENTRUM STYLU

W Centrum Stylu trudno mówić o czynnościach powtarzalnych, można za to wyodrębnić pewne grupy zawodowe, wykonujące kreatywną pracę nad różnymi projektami. Zobaczmy, kim są te osoby i co należy do ich obowiązków.

LAKIERNIK
Zajmuje się gamą przedmiotów o skrajnie odmiennych gabarytach, od modeli naturalnej wielkości po pojedyncze elementy wykończenia wnętrz. Różnią się one również materiałami, z których zostały wykonane, toteż ich lakierowanie wymaga odmiennych technik.

PRACOWNIK KOŃCÓWKI
Osoba ta wykonuje wszystkie komponenty wykorzystywane przy pracach wykończeniowych nad modelem: zespół lamp, szyby z pleksiglasu, uszczelki, a nawet wskazówki przyrządów.

TECHNIK POMIAROWY
Przy pomocy urządzeń skanowania optycznego tworzy numeryczny zapis kształtów samochodów, innymi słowy przetwarza obiekt fizyczny na wirtualny, który posłuży projektantom do dalszej pracy.

MODELARZ
Przy użyciu różnego rodzaju materiałów, takich jak glina, polistyren, drewno czy żywice epoksydowe konstruuje model fizyczny naturalnej wielkości bądź w określonej skali. Później poddaje go dalszej obróbce i poprawkom w uzgodnieniu z projektantami.

FREZER
To jeden z młodszych zawodów, bo w dzisiejszych czasach operacje frezowania są prowadzone przez „formuły matematyczne”, opracowane specjalnie pod kątem przyszłego kształtu nadwozia i realizowane przez maszyny sterowane numerycznie.

RYMARZ/KRAWIEC
Wytwarza obicia siedzeń i poszycia wewnętrzne, opracowuje wzór wykroju i zszywa wszystkie elementy w jedną całość.

Magazyn w Centrum Stylu. Poniżej: wydział krawiecki

dzo często efekt końcowy zależy przede wszystkim od zdolności do samodzielnego działania. Przykładowo: bierze się produkowany seryjnie reflektor i ręcznie dokonuje w nim zmian.

Obok pracowni wykończeniowej znajduje się wydział krawiecki, na którym powstają stylowe wzorce siedzeń. W tym swoistym laboratorium precyzyjnego krawiectwa modeluje się pianki, wycina wykroje, zszywa tkaniny i skóry, wszystko przy użyciu tradycyjnych narzędzi: centymetra, kredy krawieckiej, nożyczek, nici i maszyn do szycia. Tego fachu młodzi uczą się od swoich bardziej doświadczonych kolegów, podglądając ich metody pracy i tym samym doskonaląc swoje własne. „Do tej pory – wyjaśnia Cinzia Morazzi – następowało to w sposób przypadkowy, niezorganizowany. Za sprawą World Class Modeling nauczyliśmy się kodyfikować nasze umiejętności i systematyzować naszą wiedzę praktyczną”. Końcówka i wydział krawiecki mają jedną cechę wspólną: wykonać swoją pracę szybko i dobrze. Szybko, bo czas produkcji jest coraz krótszy. Dobrze, bo model musi być perfekcyjny, zwłaszcza jeśli ma trafić na salon w Genewie, Paryżu czy Frankfurcie. To samo dotyczy lakierni, eksperymentującej z nowymi odcieniami opracowanymi przez obszar „Color and material”. „Przeprowadzamy testy, proponując nieznane dotąd tonacje i metody obróbki – wyjaśnia Maurizio Abbiati. – Musimy być dobrymi rękodzielnikami, znać doskonale tajniki swego fachu, bo modele z żywicy maluje się znacznie trudniej niż prawdziwe samochody”.

Pomysł na kartce papieru, cyfrowy obraz modelu, w końcu definitywna makieta. W taki właśnie sposób idee materializują się na papierze. Frezowanie przy użyciu systemów CAD-CAM pozwala na uzyskanie modelu trójwymiarowego wychodząc od numerycznego zapisu jego kształtów. „Przetwarzamy obiekt wirtualny na rzeczywisty – wyjaśnia Luigi Margines – za pomocą frezarek sterowanych numerycznie, precyzyjnych i niezwykle szybkich”. Narzędzia oraz umiejętność odpowiedniego posługiwania się nimi, stanowią fundamentalny element procesu przetwarzania idei na konkretny produkt. Oprócz tego potrzeba jednak czegoś więcej – umiejętności pracy w zespole. Dwa lata temu FGA wygrał zakład, że w półtora roku (o połowę szybciej niż poprzednie) zdoła wykreować nowy model, jakim był nowy Fiat Bravo. Rekord ten wymagał diametralnej zmiany metod pracy. „Wcześniej – mówi dalej Martines – była sztafeta, natomiast dzisiaj pracuje się równolegle. Różne obszary działalności krzyżują się ze sobą i zachodzą na siebie. To oznacza, że konieczna jest intensywniejsza i lepsza komunikacja. Tworzyć zespół: każdy ma swoją własną rolę do spełnienia, ale wszyscy działają na rzecz osiągnięcia wspólnego celu. To najważniejsza lekcja, jakiej udzielił nam World Class Modeling”. ■

Najważniejsza rzecz – tworzyć zespół

BANK

Kredyt 0%
- oferta godna polecenia

Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank

022 607 49 90

www.fiatbank.pl

Zapraszamy do Salonów

FIAT w oku kamery

TEKST
Aleksandra Wiktorczyk
FOTO
Filmoteka Narodowa/ Studio Filmowe Oko

Samochody Fiat pojawiły się w polskim filmie tuż po wojnie. Można je spotkać w komediach Stanisława Barei, Tadeusza Chmielewskiego, filmach sensacyjnych, przygodowych i ambitnych produkcjach „kina moralnego niepokoju”. Auta z Turynu grały i grają do dziś w popularnych serialach coraz ważniejszą rolę. Przypomnijmy te najważniejsze i te całkiem dziś zapomniane.

Lata powojenne nie sprzyjały eksponowaniu samochodów w filmie. W czasie gdy luksusem był talon na rower, o prywatnym aucie mogli myśleć tylko nieliczni szczęśliwcy lub pupile nowej władzy. Pod koniec lat 40. przejmowano socrealistyczne wzorce rodem z wytwórni Mosfilm, a wszelkie przejawy indywidualnej motoryzacji traktowano jako „niezdrowe odchylenie burżuazyjne". Klasa robotnicza i chłopi – bohaterowie popularnych wówczas „produkcyjniaków" – odnaleźli swoje miejsce w zatłoczonych, podmiejskich pociągach, tramwajach i autobusach. O tych ostatnich śpiewano pieśni masowe, sławiąc uroki Warszawy zza okien czerwonego autobusu.

Pojazd mechaniczny występował w filmach zwykle jako państwowa ciężarówka lub... traktor. Auta osobowe grywały bardzo rzadko i najczęściej w charakterze bezimiennego statysty, który znalazł się przypadkowo w oku kamery. Już w pierwszej powojennej komedii filmowej – „Skarb" Leonarda Buczkowskiego (1948/premiera 1949) przez kilka sekund widzimy przejeżdżający ulicą Fiat 508 model 37', cudem ocalały z wojennej pożogi, montowany na licencji w Polsce. Prawdziwy debiut Fiata w polskim filmie nastąpi jednak dopiero na przełomie lat 50/60. Wówczas samochód przestał być tematem tabu, a stał się dobrem „powszechnego pożądania".

W czasach gomułkowskiej odwilży 1956 roku do kraju trafiły pierwsze samochody z prywatnego importu sprowadzane głównie przez marynarzy i osoby powracające z placówek zagranicznych. O imporcie oliwkowego Fiata 1100 przez jednego z bohaterów oraz wielkim podziwie, ale też zawiści otoczenia, pisał w „Życiu towarzyskim i uczuciowym" Leopold Tyrmand. Pod koniec dekady Motozbyt sprowadził niewielką partię Fiatów 600 i Multipli. Za kierownicę „sześćsetki" wsiadł znakomicie zapowiadający się reżyser Andrzej Munk.

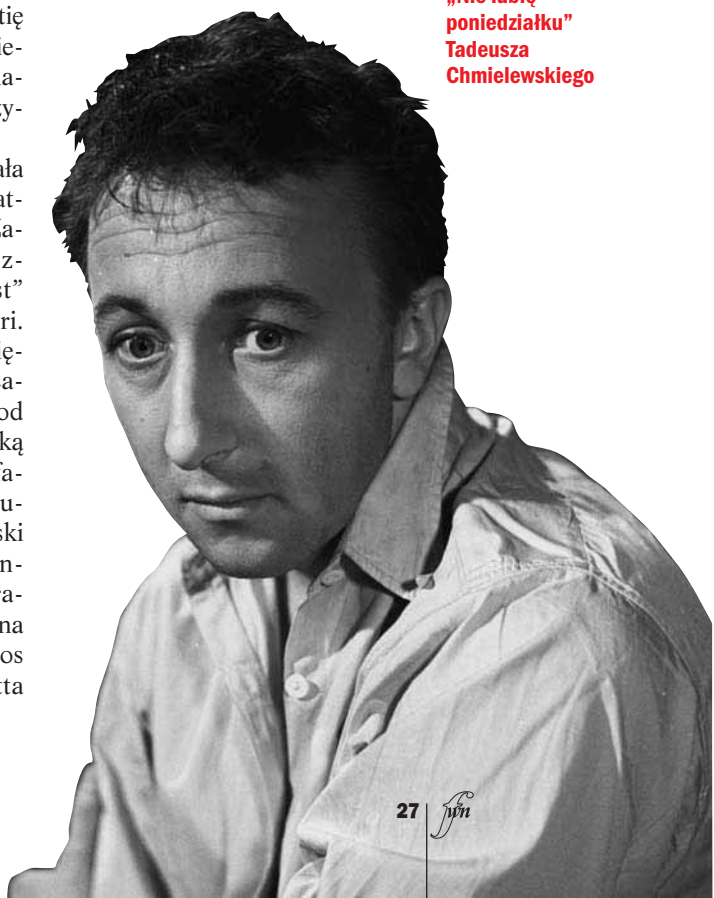
Na początku lat 60. zapanowała moda na Włochy. Na prywatkach, ze sprowadzonych z Zachodu winylowych płyt, rozbrzmiewa „St. Tropez Twist" w wykonaniu Peppino di Capri. Nastolatki wzdychają do wyciętych z gazet zdjęć Freda Buscaglione. Kino jest ucieczką od szarej rzeczywistości, namiastką Zachodu. Tysiące polskich fanów podziwia kocie oczy smukłej Sophii Loren, uwodzicielski uśmiech Marcello Mastroianniego i tęsknią za Italią – krajem, gdzie trwa dolce vita, a na ulicach Rzymu słychać odgłos tysięcy skuterów Lambretta i zwinnych Fiatów.

Fiat. Krótkie słowo, które magnetyzuje Polaków. Choć niewielki silnik nie zapewnia osiągów Ferrari 330, trudno podchodzić do sympatycznego autka bez emocji.

Odsuwany dach z brezentu sprawi, że ołowiane niebo nad Łodzią czy zadymionymi Katowicami choć na krótko rozjaśni się, przybierając barwę śródziemnomorskiego blu celeste, a podziw przechodniów wynagrodzi niedostatek miejsca we wnętrzu.

Fiat 600 był popularnym samochodem wśród aktorów. Grał m. in. w komedii „Liczę na wasze grzechy" w reż. J. Zarzyckiego. W latach 60. jeździli nimi m. in. Anna Prucnal (obok) i Bogumił Kobiela

Na stronie obok: Fiat 124 na planie komedii „Nie lubię poniedziałku" Tadeusza Chmielewskiego



Elżbieta Czyżewska, Bohdan Łazuka, Witold Dębicki oraz Fiat 1200 Cabriolet na planie komedii „Małżeństwo z rozsądku" w reżyserii Stanisława Barei (1966)

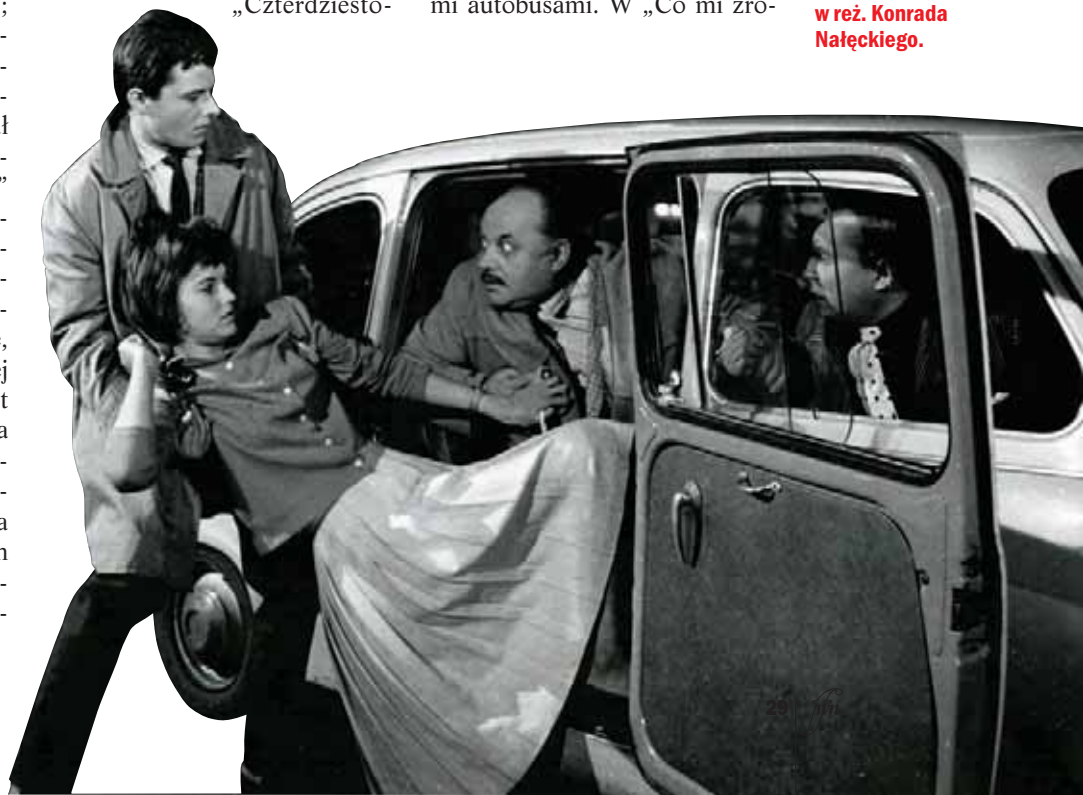
Fiat to oznaka przynależności do elity filmowej, następny po skuterze i motocyklu krok wtajemniczenia i powód właściciela do dumy. Biały Fiat 600 był pierwszym samochodem niezapomnianego Bogumiła Kobieli, który wcześniej jeździł motocyklem WFM, zakupionym do spółki z inną legendą polskiego kina – Zbigniewem Cybulskim. Szczęśliwą właścicielką innej „sześćsetki" była aktora słynnego kabaretu STS, występująca także w filmie, Anna Prucnal. Kartka z napisem „Fiat 600 w idealnym stanie do sprzedania. Wiadomość w podwórzu" oraz jej następstwa odegrają istotną rolę w komedii obyczajowej „Liczę na wasze grzechy" w reżyserii Jerzego Zarzyckiego. Sześćsetki w charakterze statystów widzimy w „Niewinnych czarodziejach" Andrzeja Wajdy i komedii Jana Rybkowskiego „Pan Anatol szuka miliona" (1959). W polskim kinie lat 60. coraz częściej można zobaczyć także inne modele z Turynu. W filmie przygodowym dla młodzieży „I ty zostaniesz Indianinem" w reżyserii Konrada Nałęckiego grają dwa jednakowe Fiaty Multipla. Kierowcą jednego z nich jest osobnik o pseudonimie Pępuś, czyli Wiesław Michnikowski. W komedii Stanisława Barei „Małżeństwo z rozsądku" (1966) pojawia się egzotyczny, nie tylko na polskich drogach, biały Fiat 1200 Cabriolet. Majk (Witold Dębicki) wiezie nim Joasię (Elżbietę Czyżewską), Edzia (Bohdana Łazukę) oraz znacznych rozmiarów obraz olejny z warszawskiej Starówki na Pragę. Podobny wóz z rocznika 1959 wystąpił w jednym z odcinków popularnego serialu dla młodzieży „Podróż za jeden uśmiech" Stanisława Jędryki. Na ulicach polskich miast, portretowanych w serialu „Wojna domowa" Jerzego Gruzy, widzimy coraz bardziej popularne Fiaty 1300 oraz tylnosilnikowe „osiemsetpięćdziesiątki". Nieprzypadkowo „Kochajmy syrenki" Jana Rutkiewicza (1966) z Jackiem Fedorowiczem i Bohdanem Łazuką w rolach głównych prasa nazywała „ko-

Samochody Fiata od lat odgrywają ważną rolę w polskiej kinematografii

medią zmotoryzowaną". W jednej ze scen bohaterowie podróżują białym Fiatem 500 F. W innej sekwencji Aleksander (Jacek Fedorowicz) z zainteresowaniem ogląda antycznego już wówczas Fiata 1100 model 1939, następcę montowanego w Polsce modelu 508. W filmie kryminalnym „Dwaj panowie N" Tadeusza Chmielewskiego w kadrze znalazła się niewiele młodsza ciężarówka Fiat 626, która przez lata „wyrabiała normę" w jednym z państwowych przedsiębiorstw.

Dość znaczącą rolę otrzymał Fiat 124 w najsłynniejszej komedii Tadeusza Chmielewskiego „Nie lubię poniedziałku". Pojazd, który oczekiwał na ważną wizytę przedstawicieli amerykańskiej Polonii przed jednym z hoteli, padnie łupem niezwykłego gangu plądrującego placówki bankowe. Prócz licznie zgromadzonych na planie popularnych modeli 600 i 850 przez krótką chwilę mamy okazję podziwiać nawet autobus turystyczny Fiat 314 Cameri, który obsługiwał jedno z biur podróży. W komedii muzycznej „Milion za Laurę" Hieronima Przybyła (1971) czerwonym Fiatem 500 L jeździ Tadeusz Ross; w filmie zagrał asystenta przewodniczącego telewizyjnej komisji, która wybiera młode talenty, a prywatnie adorował Martę (Irenę Szewczyk). Nadwozie stylowej „pięćsetki" w wersji Lusso jest oklejone kolorowymi kwiatkami niczym auta kalifornijskich hippies. Z filmu „Szkice Warszawskie" Henryka Kluby (1969) dowiemy się, że wystawiony na warszawskiej giełdzie elegancki, biały Fiat 850 Coupe był wyceniony na 180.000 złotych, drożej niż powszechny obiekt pożądania – licencyjny model 125p. Sylwetka podobnego Fiata, w modnym wówczas kolorze Giallo Positano mignie nam przez kilka sekund w komedii Leona Jeannota „Człowiek z M-3" z Bogumiłem Kobielą w roli głównej. U Kluby zagrał nawet Fiat 124 Coupe w klasycznej czerwieni Rosso.

Lata 70. to czas, gdy nowoczesne modele 131 Mirafiori, 132 oraz mniejsze 127 i 128 są montowane na Żeraniu, co symbolizowała litera p za cyfrowym oznaczeniem. Szybkie, wygodne auta turyńskiego pochodzenia, pozostają nadal nieosiągalne dla większości społeczeństwa. Występujący w kilku scenach serialu „Czterdziestolatek" Jerzego Gruzy (1974) Mirafiori to synonim luksusu, przynależności do bliżej nieokreślonych elit PRL w gierkowskim wydaniu. Nieważne – politycznych, towarzyskich czy finansowych. To symbol i obiekt pożądania. W Fiacie nawet przedstawiciele nielubianej władzy prezentują się korzystniej niż w czarnych Wołgach, którymi straszono niesforne dzieci. Kierowcy i pasażerowie służbowych Fiatów wzbudzają podziw i… zazdrość wśród reszty społeczeństwa wożonego zatłoczonymi autobusami. W „Co mi zro-



Na giełdzie samochodowej. Scena z filmu „Szkice warszawskie" (reż. H. Kluba) Mieczysław Czechowicz i Tadeusz Paluszkiewicz przy nowym Fiacie 850 Sport Coupé

W 1962 roku Fiat Multipla zagrał w filmie „I ty zostaniesz Indianinem" w reż. Konrada Nałęckiego.

Fiat 500 Lusso odegrał istotną rolę w fabule komedii muzycznej Hieronima Przybyła „Milion za Laurę”. Na zdjęciu Marta (Irena Szewczyk) w otoczeniu muzykalnych wopistów, a niżej Tadeusz Ross

bisz, jak mnie złapiesz” Stanisława Barei (1978) kierowca służbowego Mirafiori – atrybut władzy nad przedsiębiorstwem, zjednoczeniem, ministerstwem – pyta usłużnie swojego pryncypała:

– Panie dyrektorze, pojedziemy gdzieś?

Ten z wyższością odpowie:

– Nie, dziękuję. Pojadę swoim!

W serialu „07 zgłoś się” zielony Fiat 128 Sport Coupe prowadzony ręką jednego z czołowych kaskaderów, umyka milicyjnemu pościgowi, wjeżdżając na teren jednego z warszawskich parków. W innym odcinku serialu ważną rolę odegra unikalny w Polsce dwumiejscowy Fiat X1/9 z włoskimi tablicami rejestracyjnymi. Szczytem egzotyki jest terenowy Fiat Campagnola, którego widzimy w jednym z odcinków serialu „Życie na gorąco” Andrzeja Konica. Fiatem 1300 zwanym popularnie Pontonem jeździł inżynier FSO – Andrzej Talar, bohater serialu „Dom” w reżyserii Jana Łomnickiego. Podobnym autem na planie komedii „Brunet wieczorową porą” Stanisława Barei (1976) poruszał się Jacek Ryniewicz, czołowy polski kaskader ze znanej grupy Auto Moto Rodeo. Na filmowej taśmie wielu operatorów uwieczniło największy turyński przebój tamtych lat, Samochód Roku 1972 – Fiata127. Widzimy go zwykle w chętnie zamawianym piaskowym odcieniu Giallo Tufo w filmach i serialach, jak np. „07 zgłoś się”.

Pod koniec lat 70. trudno znaleźć film, w którym choć na chwilę nie pojawił się Fiat 126 i 125p, lecz nie zabrakło i włoskich pojazdów tej marki. Kolejna dekada to czas stanu wojennego i permanentny kryzys, który nie ominął także polskiej kinematografii. W filmowej hierarchii Fiat 132 nadal stoi wysoko, znacznie wyżej niż Polonez, na który przesiada się władza. Nieśmiało pojawiają się turyńskie nowości, w Polsce dostępne wyłącznie za dewizy. W jednym z ujęć komedii „Kingsajz” Juliusza Machulskiego (1988) uważny widz dostrzeże „peweksowskiego” Fiata Uno. Kilka lat później czerwone Uno 75 SX i.e odegra ważną rolę w trylogii Krzysztofa Kieślowskiego „Trzy kolory – Czerwień”. W latach 90. turyński koncern oficjalnie powrócił na polski rynek po pół wieku nieobecności. Fiat Auto Poland chętnie współpracuje z filmowcami. Na ekrany trafiają najnowsze modele, dostępne w salonach firmy, odgrywając w nich ważną rolę.

Fiat Tempra otrzymał angaż jako wóz służbowy oficera MSW Sawki (Witold Dębicki) w serialu „Ekstradycja” (1995/96). Czarna Marea grała taksówkę w komedii „Chłopaki nie płaczą” Olafa Lubaszenki. Swój epizod w serialu „Odwróceni” miał także Fiat Doblò.

Fiat ze statysty coraz częściej staje się pojazdem pierwszoplanowym. Fiat Sedici odgrywa niezwykle ważną, i dodajmy – pozytywną rolę w fabule serialu „Kryminalni”. W tym samym filmie stróże prawa skutecznie walczą z przestępcami, poruszając się czarnym Fiatem Bravo z rocznika 2008.

Pojazdy z Turynu wielokrotnie występowały przed kamerą w przeszłości i dziś. To więcej niż tylko anonimowe rekwizyty na kołach. Często są ważnymi elementami fabuły, które budują klimat. ■

TEKST I FOTO
Edward Poskier

Zlot Fanów marki Alfa Romeo

Zloty Alfistów łączą przyjemne z pożytecznym. Są bowiem okazją nie tylko do zaprezentowania najlepszych włoskich samochodów, ale również do nawiązania wielu nowych znajomości i spędzenia czasu w przyjemnej atmosferze.

Tor Poznań, gdzie odbywały się uczestniczące w zlocie wyścigi samochodów Alfa Romeo, to jedyny rasowy tor wyścigowy w Polsce, będący przedsmakiem F1

Tegoroczny Italian Car Day 2009, organizowany przez Internetowy Klub Alfa Romeo Ik@r pod przewodnictwem Stanisława Rudowskiego, odbył się 10 lipca na Torze Poznań. W imprezie uczestniczyło kilkudziesięciu posiadaczy tych pojazdów, a także zaproszeni goście – sponsorzy, media i przedstawiciele Fiata Auto Poland.

Małgorzata Głażewska, dyrektor marketingu Alfy Romeo w Polsce mówi: „Każda inicjatywa klubów sympatyków Alfy Romeo to ogromne wsparcie marketingowe dla marki, doskonała reklama i promocja. Doceniamy i wspieramy tego typu starania jak tylko możemy i tak też jest na tegorocznym Italian Day".

WARTO WIEDZIEĆ

Italian Day w skrócie

Organizatorzy tegorocznego „Italian Day 2009 – XVII Zlot Alfistów – Wielkopolskie Gran Turismo Alfa Romeo": Internetowy Klub Alfa Romeo IK@R, Forzaitalia. pl – Klub Miłośników Włoskiej Motoryzacji. Sponsorzy główni: Alfa Romeo, Miasto Poznań, Miasto Gniezno. Pozostali sponsorzy: Martini, Coca-Cola Zero, Ferodo, Podróże, Agip, str com, ROMA, Hotel Orange, Hemet, ER DRUK, NOSTER, POL-CAR. Patroni medialni: Interia. pl i portal Gniezno-Miasto Otwarte. Więcej na stronach: www.cuoresportivo.pl, www.forzaitalia.pl

Bazą imprezy był, współpracujący już wcześniej z firmą, Hotel Orange w Przeźmierowie k/Poznania, przyozdobiony czerwono-białymi barwami Alfy Romeo. Tutaj mieściło się też biuro zlotu, odbyły się konferencja prasowa, spotkanie uczestników, wykłady. W biurze można było wyposażyć się w foldery, przewodniki, mapy, koszulki, czapeczki, pióra itp. Działała pełna, niemal całodobowa informacja.

Hotel Orange miał ponadto swoje strategiczne znaczenie ze względu na bliską odległość od Toru Poznań, (jedynego rasowego toru wyścigowego w Polsce, będącego przedsmakiem F1). Modele Alfa Romeo, ze swoją charakterystyczną sportową duszą, mogły uczestniczyć w różnego rodzaju testach i imprezach. Na torze nie zabrakło też innych pojazdów z włoskim rodowodem – ścigały się tu przebojowe nowe Abarth 500 i legendarne Maserati (w zlocie uczestniczyły 4 pojazdy tej marki, modele Quattroporte i Ghibli). Obejrzeć można było również ofertę nowych modeli Fiata, Alfy Romeo, Abartha i Lancii; okazję do prezentacji wykorzystał lokalny dealer Fiata POL-CAR z Poznania (brawa za ładne stoisko).

Wyścigi samochodów Alfa Romeo odbyły się na torze po wcześniej przeprowadzonych badaniach i sprawdzianach. Uczestnikom zademonstrowano również krótki instruktaż zachowania się na torze, plan toru, omówiono wymogi bezpieczeństwa i regulamin. Wiadomości te przekazy-

Poza sportowymi zmaganiami oczekiwanym przez wielu punktem imprezy były pokazy i prezentacje najpiękniejszych modeli Alfy Romeo ale także Maserati

WARTO WIEDZIEĆ

Wielkopolskie Gran Turismo Alfa Romeo

W ramach Italian Day w dniach 11-12.07.2009. odbyło się Wielkopolskie Gran Turismo Alfa Romeo. Jest to rajd krajoznawczy na trasie z Przeźmierowa do Gniezna. Impreza ta miała cechy prawdziwego rajdu, z odprawą, startem, kontrolą sędziowską i ogłoszeniem wyników. Była to doskonała zabawa połączona ze zwiedzaniem ciekawych, zabytkowych miejsc. Na koniec zorganizowano wspólną biesiadę z ogniskiem, rozdaniem nagród i wyróżnień oraz wspólnymi fotografiami.
Takie imprezy z pewnością nie tylko uczą i bawią, ale również relaksują i są doskonałym lekarstwem na codzienne kłopoty i stres.

fot. Forzaitalia.pl

wali instruktorzy z Automobilklubu Wielkopolskiego pod przewodnictwem Zbyszka Szwagierczaka. Poza sportowymi zmaganiami oczekiwanym przez wielu punktem imprezy były pokazy i prezentacje najpiękniejszych modeli Alfy Romeo. Wśród nich znalazły się: Spider, 159, Brera, MiTO, 147, 156, GT Coupé, 166, Gtv, 155, 33, 75, 164, 145 w różnych odmianach. Uwagę przyciagała piękna „Alfetta GT", a także rasowy samochód wyścigowy (prawdziwy postrach toru!) Alfa Romeo 156 Łukasza Kawęckiego z Warszawy, przywieziona na lawecie. Z Anglii dojechały Alfa Romeo 156 (ciekawy tuning) i Maserati Ghibli. Nie zabrakło też sympatyków tej marki z Litwy, gdzie nie brakuje klubu Alfy Romeo.

Imprezy tego typu bardzo integrują sympatyków marki, pozwalają na wymianę doświadczeń, a także na rozmowy z przedstawicielami firmy. Są doskonałą okazją do zaprezentowania samochodów, swoich umiejętności, nawiązania przyjaźni. Uczestnicy mogą razem zwiedzać ciekawe zakątki kraju, rywalizować w quizach i konkursach oraz w wyścigach i rajdach. Wśród wielu uczestników obecny był Marcin Gierlicz, jeden z legendarnych założycieli Forzaitalia.pl, a także Damian Szymański z Łodzi, prezes LanciaKlub.pl, znakomity organizator ciekawych imprez tej marki. Szkoda tylko, że w imprezie zabrakło historycznych modeli Alfy Romeo sprzed 1980 roku, ale także pozostałych samochodów Grupy Fiat: marki Ferrari, Lamborghini czy nowszych modeli Maserati.

Magiczna 1

Swoim aktywnym uczestnictwem w dorocznej wystawie Agro-Show New Holland podkreślił pozycję numer 1 na rynku.

OPRACOWANIE
Aldona Górna
FOTO
arch. CNH

Jedenasta edycja Międzynarodowej Wystawy Rolniczej Agro Show 2009 odbyła się w dniach 25-28 września 2009, tradycyjnie na terenie byłego lotniska w Bednarach. Tegoroczna formuła najważniejszych targów rolniczych w Polsce została nieco zmieniona. W poprzednich latach w Bednarach pokazy odbywały się w zorganizowany sposób w dwóch blokach: RING oraz POLE. W tym roku organizator przeprowadził pokazy maszyn w RINGU, natomiast pola pokazowe zostały oddane do dyspozycji wystawcom.

Tegoroczne targi okazały się ogromnym sukcesem dla firmy New Holland, a liczbę odwiedzających szacuje się na ponad 50 tysięcy! Niebieskie i żółte maszyny lśniły w jesiennym słońcu niemalże w każdej części wystawy. Nie tylko New Holland Płock reprezentował markę, również dealerzy oraz producenci oprzyrządowania rolniczego z dumą prezentowali traktory, kombajny, ładowarki oraz prasy marki New Holland. Ekspozycja New Holland okazała się numerem 1 nie tylko dlatego, że znajdowała się na stoisku nr 1 (cóż za zbieg okoliczności), ale nade wszystko z powodu dzierżenia przez firmę palmy pierwszeństwa na rynku polskim w sprzedaży maszyn, co zostało niejednokrotnie podkreślone podczas wystawy Agro Show 2009.

Przedsiębiorstwo pokazało swoją siłę, prezentując najszerszą na rynku gamę maszyn, od najmniejszych traktorów, jak: T3000, T4000, przez te o średniej mocy, jak: T5000, TD5000, T6000, aż do najmocniejszych, jak: T7000AC, T8000, kończąc na ciągniku T9000 o mocy prawie 600KM, który zachwycił wszystkich zwiedzających. Ogromnym zainteresowaniem cieszyły się także kombajny, prasy oraz sieczkarnie NH. Zaprezentowana została pełna oferta maszyn żniwnych, w tym kombajn CR, który pobił rekord Guinnessa

w zbiorze ziarna. Niewątpliwie wielu klientów, planujących zakup maszyn na przyszły sezon, pojawiło się właśnie w Bednarach, aby podjąć ostateczną decyzję o inwestycjach w swoich gospodarstwach. W związku z tym pracownicy NH są przekonani, że przyszły sezon będzie dla rolników jeszcze bardziej „żółty" niż obecny. W kategorii maszyn żniwnych firma ma powody do dumy – New Holland zdobył prawie połowę rynku sprzedaży kombajnów zbożowych w Polsce.

Bardzo ważnym elementem tegorocznych targów była premiera handlowa nowego ciągnika T7000 Auto Command. New Holland po raz pierwszy połączył wprowadzenie na rynek nowego produktu z targami, co okazało się świetnym pomysłem na promocję maszyny. Klienci mogli nie tylko obejrzeć ciągnik na stoisku statycznym, ale co ważniejsze, na polu pokazowym mieli możliwość wypróbowania go podczas pracy. Pierwszego dnia targów zorganizowana została przez NH konferencja prasowa, na której przedstawiciele firmy odpowiadali na wszystkie pytania dziennikarzy. Europe Vice President NH Carlo Lambro, obecny na konferencji, odpowiadał na pytania dziennikarzy dotyczące rynku globalnego. O wynikach handlowych oraz czynnikach sukcesu firmy New Holland opowiedział Alessandro Maritano – Business Director na Polskę oraz Adam Sulak – Dyrektor Handlowy NH. Tomasz Kozieł – nowy Szef Marketingu NH, wprowadził uczestników konferencji w zagadnienia związane z nowym ciągnikiem T7000 Auto Command. Dzięki długoletniemu doświadczeniu w branży motoryzacyjnej oraz technicznemu wykształceniu z ogromną pasją przybliżał tematykę nowej bezstopniowej skrzyni biegów, silnika NEF, jak również innowacyjnych rozwiązań zastosowanych w tak nowoczesnej, a jednocześnie przyjaznej użytkownikowi maszynie. ■

Na stronie obok: Na polu pokazowym New Holland klienci mieli możliwość jazdy ciągnikami. Nie odebrano tej przyjemności również dzieciom, dla których przygotowano specjalne miasteczko, oblegane przez najmłodszych klientów firmy. Poniżej: ciągniki T7000 Auto Command oraz T6050 podczas pokazów pracy

TOMASZ KOZIEŁ, NOWY SZEF MARKETINGU NEW HOLLAND

Z myślą o klientach

„Podczas tegorocznych targów skupiliśmy naszą uwagę przede wszystkim na klientach. To dzięki nim i ich zaufaniu do marki New Holland zdobyliśmy pozycję lidera na rynku polskim. Targi były doskonałą okazją do tego, aby powiedzieć naszym klientom: „Dziękujemy Wam za zaufanie", a także przybliżyć naszą ofertę. Dzięki ciężkiej pracy zespołu New Holland mogliśmy po raz kolejny zaprezentować naszą markę w sposób profesjonalny, spełniając oczekiwania każdego, nawet najbardziej wymagającego klienta".

Tomasz Kozieł na obecnym stanowisku pracuje od marca bieżącego roku. Do jego zadań należy: budowanie wizerunku marki na rynku, budowanie relacji z klientami, zwiększanie świadomości marki, wprowadzanie oraz promocja nowych produktów na rynku. „Zespół, którym zarządzam, składa się z 7 osób – mówi T. Kozieł. – Są to specjaliści ds. produktu, komunikacji oraz analiz rynkowych. W swojej pracy staram się bazować na doświadczeniu, które zdobyłem dotychczas w Grupie Fiat (praca w New Holland Modena, Fiat Auto Turin, Fiat Auto Poland – Brand Manager w Fiat Professional do lutego 2009)".

Fiat Yamaha Cup po raz trzeci

OPRACOWAŁ
Tomasz Wawak
FOTO **FAP**

Dlaczego wyścigi motocyklowe budzą tyle emocji? Odpowiedź na to pytanie znają fani pucharu motocyklowego Fiat Yamaha Cup, którego fantastyczny finał odbył się 18 września w Poznaniu.

Tegoroczna edycja Fiat Yamaha Cup jak zwykle przyciągnęła wielu entuzjastów wyścigów motocyklowych. Część z nich przybyła na tę imprezę już kolejny raz z rzędu. W tym roku jednak zawody po raz pierwszy rozgrywały się także poza granicami Polski, na mistrzowskiej klasy torze w Brnie (jako część Międzynarodowych Mistrzostw Bike Promotion) oraz w niemieckim Oschersleben. Tradycyjnie motocykliści spotkali się cztery razy także na torze wyścigowym w Poznaniu.

Klasyfikacja generalna zakończyła czteromiesięczną rywalizację uczestników Fiat Yamaha Cup klas R1 i R6, która toczyła się we wspólnych wyścigach, ale z zachowaniem osobnych klasyfikacji.

Podczas całego pucharu zmagania były niezwykle bogate w dramatyczne, nieoczekiwane zwroty akcji, ale emocje sięgnęły zenitu na torze w Poznaniu. Faworytem wyścigu w klasie R1 był jeden z liderów ubiegło-

W klasie R6 wyróżniał się słynący z szybkości Marcin Małecki

RAFAŁ GRZANECKI, KIEROWNIK BIURA PR, ORGANIZATOR II EDYCJI PUCHARU

To był udany sezon

Puchar motocyklowy Fiat Yamaha Cup organizowany jest trzeci raz z rzędu. Czy zainteresowanie tą imprezą jest w tym roku większe niż w ubiegłych latach?

Już od pierwszej edycji Pucharu Fiat Yamaha CUP w 2007 roku zainteresowanie zawodami przeszło nasze oczekiwania. Na pewno zdecydowała o tym jakość organizacji zawodów. Takiego pucharu motocyklowego w Polsce wcześniej nie było. Mam tu na myśli zarówno „ilość jak i jakość". Ilość, ponieważ w stawce było do 40 zawodników na dwóch typach maszyn, a tak dużej powierzchni serwisowej nasze wyścigi motocyklowe jeszcze nie widziały, a jakość, ponieważ organizacja była perfekcyjna, począwszy od zapewnienia mechanikom dobrych warunków pracy, poprzez organizację cateringu, skończywszy na ujednoliconych barwach motocykli.

Jakie zmiany wprowadzono w tym roku?

Sezon 2009 był przełomowy, ponieważ do grona marek organizujących Fiat Yamaha Cup dołączyła kultowa marka Abarth. Logo skorpiona pojawiło się na „litrowych" Yamahach YZF-R1, natomiast sześćsetki były ozdobione logo marki Fiat. Inne zmiany to inauguracja dwóch zagranicznych rund w czeskim Brnie oraz niemieckim Oschersleben. Zawodnicy byli zachwyceni, że mogą współzawodniczyć na torach również poza granicami Polski.

Powodem do dumy jest z pewnością fakt, iż tegoroczny zwycięzca R1 Wojciech Mańczak postanowił spróbować swoich sił w Mistrzostwach Polski. Wszystko dzięki uczestnictwu w pucharze Fiat Yamaha Cup...

Taki właśnie jest główny cel Fiat Yamaha CUP, czyli doskonalenie jazdy motocyklem, nauka jazdy szybkiej, ale bezpiecznej, i oczywiście pozostawienie emocji na torze, a nie w ruchu ulicznym. Przypomnę, że do startów w Fiat Yamaha Cup poza prawem jazdy na motocykl nie była wymagana licencja wyścigowa. Przejście zawodników do wyścigów w randze Mistrzostw Polski dobrze świadczy o poziomie rywalizacji w naszym pucharze oraz, że spełnia on cele edukacyjne.

Jakie są plany na kolejną edycję wyścigu?

Nie możemy jeszcze potwierdzić rozgrywek pucharowych na przyszły sezon, ale współpraca pomiędzy polskimi oddziałami Fiata i Yamahy na gruncie polskim przebiega tak dobrze, że postaramy się przygotować wspólne inicjatywy również na 2010 rok.

Faworytem wyścigu w klasie R1 był jeden z liderów ubiegłorocznego wyścigu Wojciech Mańczak

rocznego wyścigu Wojciech Mańczak, natomiast w klasie R6 wyróżniał się słynący z szybkości Marcin Małecki. Okazało się to, co często można zaobserwować na wyścigach motocyklowych – pomimo że faworyci byli znani od początku, to jednak w czasie zmagań szala zwycięstwa przechylała się z jednej strony na drugą. Kibice jak zawsze trzymani byli w niepewności do samego końca, a to za sprawą niezwykle wyrównanej walki, jaką prowadzili pomiędzy sobą zawodnicy. W efekcie zwycięzcami okazali się Mańczak i Małecki.

Wyścigi Fiat Yamaha Cup były okazją do zaprezentowania przez motocyklistów swoich umiejętności oraz możliwością na przejście do gry o jeszcze wyższą stawkę. Potwierdzają to słowa Wojciecha Mańczaka: „Wiele nauczyłem się podczas startów w Fiat Yamaha Cup, dlatego postanowiłem przejść teraz do Mistrzostw Polski". Poza satysfakcją z uczestnictwa w tak prestiżowych zawodach najlepsi zawodnicy mogli liczyć na atrakcyjne nagrody. W tym roku były to: wspólny wyjazd do Walencji na finał Grand Prix i produkty firmy Acer.

Fiat Yamaha Cup organizowany był w tym roku po raz trzeci, jako motocyklowa impreza skierowana w głównej mierze do młodych zawodników, dla których wzorem do naśladowania jest niekwestionowana gwiazda teamu Fiat Yamaha sam Valentino Rossi. Fiat ma naprawdę powody do dumy, bo przecież Rossi to prawdziwa ikona sportu motocyklowego. Przypomnijmy, że zespół Fiat Yamaha Team powstał w 2007 roku dzięki sponsoringowi przez Fiat Automobiles teamu Rossiego i Lorenzo. Liczne inicjatywy, których lokalnym przykładem jest Fiat Yamaha Cup, a największym przedsięwzięciem zawody Moto GP, są wspaniałą możliwością na promocję marki. Zaś o popularności tej ostatniej imprezy wspominać chyba nie trzeba. ■

SŁOŃCE zaświeciło odlewnikom

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Satiz Poland

Tegoroczny Dzień Rodzinny w zakładzie Teksid Iron Poland można zaliczyć do udanych nie tylko pod względem organizacyjnym. Zabawa była przednia, bo tłumna, a nade wszystko słoneczna.

Po całotygodniowym deszczu, który organizatorom Dnia Rodzinnego w Skoczowie przysporzył wiele stresu, w sobotni poranek 5 września chmury rozwiał wiatr i zaświeciło słońce. Impreza, odbywająca się tradycyjnie na Stadionie Miejskim w Skoczowie, zgromadziła 1200 osób i obfitowała w liczne atrakcje. Najwięcej z nich czekało oczywiście na najmłodszych: były karuzele, trampoliny, dmuchane zjeżdżalnie, a nawet gabinet luster (wszystkie dostarczone i obsługiwane przez firmę Dinoland). Dorośli mogli liczyć na zabawę taneczną, przy akompaniamencie zespołu Remedium (wybór nieprzypadkowy – zespół ten zdobył uznanie uczestników Dnia Rodzinnego dwa lata temu) oraz ciepłe dania. Zadbała o nie firma, przygotowująca na co dzień posiłki regeneracyjne dla pracowników firmy. Poza doskonałą grochówką serwowano gorące kiełbaski i kołaczyki z serem.

Kwintesencję tegorocznej zabawy rodzinnej stanowią słowa Ryszarda Klaczaka, dyrektora personalnego, który powiedział, że „za dobrą pracę słońce zawsze świeci odlewnikom". Trudno o bardziej trafne podsumowanie, tym bardziej że poza promieniami słońca i tańcami na imprezie panował też tradycyjnie rodzinny spokój: przekonała się o tym, czuwająca w pawilonie klubowym pielęgniarka, której dyżur obył się bez interwencji. ■

W krzywych zwierciadłach uśmiechy były jeszcze głębsze

NEWSY

FIAT ZBUDUJE FABRYKĘ **W CHINACH**

Grupa Fiat oraz Guangzhou Automobile zawarły umowę w sprawie utworzenia parytetowej spółki joint-venture, która będzie produkować silniki i samochody na rynek chiński. Zhang Fangyou, prezes Gac Group (na zdjęciu siedzi po lewej) i Sergio Marchionne, dyrektor pełnomocny Fiata, podpisali w Rzymie porozumienie, w obecności prezydenta Chińskiej Republiki Ludowej Hu Jintao oraz premiera Włoch Silvio Berlusconiego.
Umowa przewiduje zainwestowanie 400 mln euro w budowę zakładu w Changsha, stolicy prowincji Hunan. Jego zdolności produkcyjne pozwolą na wytwarzanie 140 tys. samochodów i 220 tys. silników rocznie. Uruchomienie produkcji powinno nastąpić w 2011 r. Pierwszym modelem, jaki zjedzie z linii produkcyjnych, będzie Linea.

NH I KAMAZ ZAWIERAJĄ POROZUMIENIE **O WSPÓŁPRACY W ROSJI**

8 października przedstawiciele zarządu CNH oraz władze rosyjskiej firmy Kamaz – globalnego producenta ciężarówek, podpisali porozumienie o utworzeniu spółki joint venture. Przedsięwzięcie ma na celu umocnienie pozycji CNH na rynku rosyjskim i przewiduje przeniesienie produkcji wyrobów firmy do głównej siedziby Kamaz w Tatarstanie (rozpoczęcie produkcji zaplanowano na początek 2010 roku). W oficjalnej uroczystości, podczas której zawarto porozumienie uczestniczyli m. in.: Vladimir Putin, premier Rosji, Sergio Marchionne, dyrektor pełnomocny Grupy Fiat; Franco Fusignani, szef CNH International i Alessandro Nasi, Vice President CNH Business Development.

FIAT 500 WKRACZA DO BRAZYLII

W Rio de Janeiro zaprezentowano prasie brazylijskiej Fiata 500, który w październiku zostaje wprowadzony do sprzedaży w Brazylii, ale także w Kolumbii, na Barbadosie i w Panamie, (na Jamajce prezentacja odbędzie się pod koniec 2009 roku). W Ameryce Południowej Fiat 500 jest już w Argentynie, Chile, na Curacao, Sain Martin, Kostaryce, w Gwatemali, Meksyku, Peru, Republice Dominikany i Paragwaju. Na rynku brazylijskim Fiat 500 sprzedawany będzie w Brazylii w wersjach Sport i Lounge, które wyposażone będą w silnik 1,4 16v o mocy 100 KM, w połączeniu z mechaniczną 6 biegową skrzynią biegów lub z 5 biegową skrzynią biegów Dualogic.

TRZY TYSIĄCE FIATÓW FIORINO **DLA SZWEDZKIEJ POCZTY**

Fiat Group Automobiles i Posten (szwedzka spółka pocztowa), podpisały kontrakt na dostawę 3 tysięcy Fiatów Fiorino 1.3 Multijet. Pierwszy pojazd z tej floty przekazał w czerwcu Lorenzo Sistino, pełnomocny członek zarządu Fiat Automobiles i Fiat Professional (na zdjęciu po prawej) Andreasowi Falkenmarkowi, prezesowi Posten. Pojazd, z typową dla szwedzkiej poczty żółtą zabudową, zaadaptowano do specjalnego zastosowania: mowa tu m.in. o zestawie akcesoriów poprawiających widoczność i pracę w kabinie itp.

XIV MIĘDZYNARODOWY **TYSKI BIEG ULICZNY**

W sobotę, 19 września odbył się XIV Międzynarodowy Tyski Bieg Uliczny. W biegu głównym na dystansie 10 kilometrów wzięło udział ponad 120 zawodników. Wśród mężczyzn zwyciężył Arkadiusz Sowa z Dąbrowy Górniczej, a wśród kobiet Ukrainka Julia Ignatowa.
Obok biegu głównego odbyło się 7 biegów towarzyszących o dystansie od 100 do 300 metrów. Dodatkowo w tym roku wprowadzono kategorię OPEN, w której udział mogli wziąć zawodnicy niepełnosprawni na wózkach.

FIAT DOSTARCZY **14.000 SAMOCHODÓW** DO NAUKI JAZDY

BSM (British School of Motoring), najpopularniejsza szkoła nauki jazdy w Wielkiej Brytanii i Fiat, zawarły porozumienie, na mocy którego Fiat dostarczy w ciągu czterech lat szkole BSM 14 tys. samochodów. W większości będą to Fiaty 500 oraz Grande Punto.
Umożliwienie jazdy stylowym Fiatem 500 w szkole BSM ma na celu przyciągnięcie młodych kierowców do następcy legendarnego modelu.
Umowa uwzględnia również modele Fiat 500 i Grande Punto przystosowane do nauki jazdy dla niepełnosprawnych kierowców.

ABARTH DRIVING EXPERIENCE

4 września br. agencja Corse S.C. zainaugurowała działalność szkoły doskonalenia techniki jazdy Abarth Driving Experience. W tym dniu ruszyła także strona internetowa www.abarth-driving.pl
Szkoła posiada oficjalną rekomendację Abarth srl i stanowi bliźniaczą inicjatywę włoskiej Abarth Driving School.
Zajęcia prowadzone będą przez licencjonowanych instruktorów Polskiego Stowarzyszenia Motorowego, we współpracy z Automobilklubem Polskim na Autodromie Bemowo, a partnerem szkoły jest m. in. Fiat Auto Poland SA – Marka Abarth.

Z Fiatem na dwóch kółkach

Prawie 2000 miłośników aktywnej rekreacji wzięło udział w tegorocznym Rodzinnym Rajdzie Rowerowym w Bielsku-Białej. Dwudziesta siódma już edycja imprezy przeprowadzona została pod barwami charakterystycznych czerwonych koszulek z logo Fiata.

TEKST I FOTO
Tomasz Libich

Dzięki wsparciu Fiat Auto Poland uczestnicy rajdu jechali w jednakowych czewonych koszulkach

Rajd z 20 września stanowił jednocześnie imprezę kończącą tegoroczny cykl Beskidzkich Rodzinnych Rajdów Rowerowych. Poranny chłód nie wystraszył na szczęście uczestników i słusznie – piękna, słoneczna pogoda towarzyszyła im niemal do końca imprezy.

Rajd podzielony został na dwa etapy. Po 22,6 kilometra cykliści, korzystając z gościnności gminy Czechowice-Dziedzice, mieli okazję odpocząć i nabrać sił przed dalszą jazdą, a przy okazji posilić się i posłuchać muzyki. Organizatorzy przygotowani konkursy i zabawy sprawnościowe.

Wczesnym popołudniem peleton wyruszył w drogę powrotną na dystansie 20,4 kilometra. Metę wyznaczono tuż obok bielskich Błoni, na terenach Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej. Na miejscu na wytrwałych znów czekał ciepły posiłek, kolejne konkurencje i loteria fantowa.

„Trasa nie była bardzo trudna, ale miała kilka większych zakrętów i wzniesień – mówi Grażyna Staniszewska, organizator imprezy. – To warte podkreślenia, bo Beskidzkie Towarzystwo Cyklistów, które ją planowało, znalazło górki na północ od... gór. Muszę przyznać, że niezwykle przyjemnie patrzyło się na ten czerwony peleton. Warto podkreślić, że bielski rodzinny rajd rowerowy to impreza unikalna w skali całego kraju, której rola w popularyzowaniu turystyki rowerowej i budowy tras rowerowych jest nie do przecenienia”.

Uczestnicy rajdu brali udział w konkurencjach regulaminowych. Wśród najciekawszych wyróżniono m. in. najliczniejszą rodzinę, najstarszego i najmłodszego uczestnika, najliczniejszą grupę zorganizowaną i reprezentację szkoły.

W tej pierwszej kategorii zwyciężyła rodzina państwa Hermów – w sumie całą trasę przejechało siedem osób, które uhonorowane zostały m. in. czteroosobową huśtawką ogrodową. Jak przyznają laureaci, nagroda była tym większym zaskoczeniem, że decyzja o wspólnym uczestnictwie w imprezie podjęta została niemal w ostatniej chwili. „Nie spodziewaliśmy się zupełnie tej nagrody – mówi pan Krzysztof. – Staliśmy w kolejce za grochówką, gdy nagle usłyszeliśmy, że ze sceny wywołują nasze nazwisko”. Bez problemów się nie obyło – pani Iwona złapała „gumę”, a najmłodszego Łukasza pod koniec trzeba było motywować, żeby przejechał ostatni odcinek, tak bardzo był zmęczony. „Kupię Ci coś, ale jedź...!” – zachęcał go tata. Hermowie się nie poddali i w pełnym składzie zameldowali na mecie.

Pomimo zmęczenia, na twarzach zdecydowanej większości uczestników do końca imprezy malował się wyraz satysfakcji. ■

MUNIEK STASZCZYK

Robię swoje

TEKST
Anna Lubretowicz-Sztorc
FOTO
EMI Music LTD, I. Kaźmierczak

Muniek Staszczyk, od 27 lat ikona polskiego rocka i jeden z najpopularniejszych muzyków. Teraz wymaga od siebie więcej niż kiedyś i nie chce robić z siebie durnia. Zawsze marzył, aby utrzymywać się z muzyki. Teraz to jego pasja i zawód. Marzenia się spełniają...

27 lat minęło, a Ty ciągle jesteś na topie. Miałeś plan, aby trwać tak długo?
Jak zakładałem zespół miałem 18 lat, był głęboki PRL, czasy naładowane adrenaliną, buzowały w nas hormony. Wtedy nie myślało się o karierze i aż tak dalekiej przyszłości. Po prostu chcieliśmy coś przekazać rówieśnikom, pokazać nasze emocje. Założyłem więc zespół, bo muzyka od zawsze była moją pasją, od czasu kiedy ojciec kupił mi szpulowy magnetofon. W tamtych czasach nie było takiej opcji, abym planował, że będę żył z muzyki. Wtedy facet w wieku, w którym ja jestem teraz (46 lat) był dla mnie trupem, a facet w tym wieku śpiewający był już zupełnie niewiarygodny.

Udało się. Niebawem będziesz obchodził jubileusz trzydziestolecia obecności na scenie. Odpowiada Ci rola jubilata?
Tak, my jesteśmy narodem, który bardzo lubi jubileusze. Ale nie zamierzam już tak świętować jak podczas jubileuszu ćwierćwiecza. Nasze 25 lecie się przeciągnęło, dziennikarze pytali o ten jubileusz przez następne dwa lata, powstały książki na mój temat. Dosyć tego. Nie przewiduję żadnych uroczystości.

W latach osiemdziesiątych, kiedy rozpoczynałeś działalność, muzyka rockowa wyrastała na fali buntu, a teraz?
Rock wywodzi się z bluesa, czyli z muzyki, która niesie w sobie dużo bólu. Nie znam prostszego sposobu na wyrażenie siebie i prawdy o rzeczywistości niż gitara, bas i perkusja. Chcę teraz pokazywać młodym te proste emocje....

To może 60 lecie będziesz obchodził? Roling Stonsi, Bob Dylan, Lou Reed to żywe legendy i nadal grają...

Tacy faceci ośmielają. To panowie grubo po sześćdziesiątce, są w dobrej formie, grają i są popularni. Przekonują, że granie takiej muzyki ma ciągle sens. I nie chodzi tu tylko o kasę, ale muzyka to silny narkotyk. Nie jestem już 18-letnim chłopakiem, aby podniecać się sławą i forsą, ale chciałbym jeszcze wraz z moimi kolegami robić fajną „muzę". Nie chcemy być modni, idziemy swoją drogą i fajne jest to, że podobamy się nastolatkom. T. Love nie jest już zespołem mega młodzieżowym, ale młodzi ludzie znają nas, nasze piosenki, tłumnie przychodzą na koncerty i nie śmieją się z nas. To jest komplement dla zespołu...

Zespół T. Love to taka demokracja z silnym prezydentem

Co jest źródłem takiego sukcesu? Talent, układy, szczęście....

Myślę, że jest to splot tych wszystkich okoliczności. Z jednej strony to mój upór, że nie rzuciłem tego zespołu, choć bywały trudne momenty, ale także talent, praca i szczęście. Także i to, że w pewnym momencie zespół się nie ugiął, potrafiliśmy zachować równowagę między niezależnością a flirtem z muzyką masową. Dzięki takim utworom jak „Warszawa", „Chłopaki nie płaczą", „King" poznała nas masowa publiczność. Sukcesem jest również to, że zawsze grałem z ludźmi, którzy mnie rozumieli. Zespół T. Love to taka demokracja z silnym prezydentem, którym jestem ja... Tak, o sukcesie decyduje szczęście, talent, upór, umiejętność dogadywania się z ludźmi...

To ogromne obciążenie psychiczne liderować popularnemu zespołowi przez tyle lat...

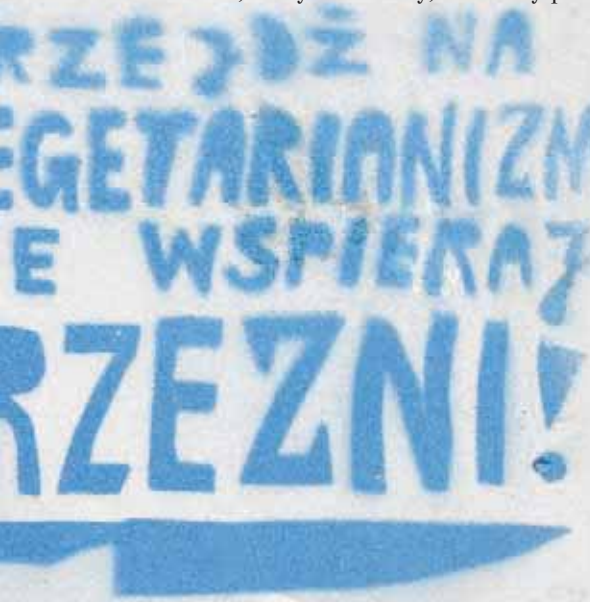
Na tym polega właśnie mądrość kierującego zespołem, chęć wyważenia pewnych wartości, balansowania między komercją a sztuką ambitną. Nigdy nam nie odbiło, nie było jakiś głośnych skandali z naszym udziałem.

Co na scenie jest najważniejsze: spontaniczność, rzemiosło, autentyczność?

Trzeba te wszystkie elementy jakoś łączyć. Ludzie nie są tacy głupi i czują prawdziwość, autentyczność, pasję. Na koncertach wytwarza się jakaś chemia między wykonawcami, a publicznością. To jest dla nas istotna energia. Rzemiosło również jest ważne, ale w moim przypadku bardziej śpiewam sercem niż głosem. Potrafię się zapomnieć i – na przykład – złamać statyw. Autentyczność to podstawa.

Znakiem szczególnym Muńka są okulary. Dzięki nim może odgrodzić się od ludzi i czuć się swobodniej

Pisząc utwór co szczególnie Cię interesuje – słowo, muzyka, współistnienie tych elementów?
Dla mnie jest to pół na pół. Dawniej nasz zespół był głównie tekstowy, bo nasze umiejętności muzyczne były żadne. Teraz jesteśmy zawodowymi muzykami, ale zawsze tekst jest niezmiernie istotny, musi być o czymś lub mieć lekkość i urok. Piszę utwory zawsze z perspektywy własnych doświadczeń. Oczekuję zdrowego balansu między muzyką i tekstem.
Trudno nie zapytać o okulary. To znak szczególny Twój i zespołu...
Historia z okularami zaczęła się już dawno i wynikała z chęci odgrodzenia się od ludzi. Darłem się do mikrofonu, zamykałem oczy, a okulary pozwa-



lały mi czuć się swobodniej. Mam taką manię – zbieram okulary. Wiele z nich porozdawałem przy różnych okazjach jako gadżety albo na aukcje charytatywne. Zawsze mam jakiś swój ulubiony egzemplarz. Metki i marki nie są dla mnie istotne. Kiedyś zostawiłem okulary w knajpie i tak byłem uzależniony od tej właśnie pary, że wracałem po nią 50 km, by je odszukać. Na szczęście były...
Przejmujesz się opiniami o sobie w internecie?
Nie, zupełnie nie. Zastanawia mnie tylko skąd bierze się tak wysoki poziom chamstwa, agresji, wściekłości. Kiedyś mnie to lekko bulwersowało, ale już od dawna nie zwracam na to uwagi. Internetem nie można się przejmować. Ja nie muszę się wszystkim podobać. Epizodycznie byłem również dziennikarzem muzycznym i potrafię odróżnić dobrą recenzję od mało merytorycznej i nijakiej. Te ostatnie irytują, są krzywdzące, ale cóż... ja to pie...!
Stabilizacja – dobrze Ci się kojarzy?
Zespół miewał różne okresy. Ja też. Dla moich dzieci – 19 letniego Janka i 16-letniej córki Mani

Zdaniem Muńka tekst utworu jest niezmiernie istotny, musi być o czymś

KLASYKA POLSKIEGO ROCKA

Dorobek Muńka

Zygmunt „Muniek" Staszczyk – współzałożyciel, lider oraz wokalista i tekściarz grupy T. Love od 27 lat. Wychował się w dzielnicy Raków w Częstochowie. Wciąż ma do niej sentyment, chociaż wyprowadził się do Warszawy w wieku 19 lat. Jest absolwentem częstochowskiego IV LO oraz polonistyki UW. Napisał książkę „Dzieci rewolucji" oraz tomik poezji „Ganja". Śpiewał gościnnie z Kasią Nosowską, Pidżamą Porno i Habakukiem. Z tą ostatnią grupą zrealizował swoje marzenie i wystąpił na słynnym brytyjskim festiwalu rockowym w Glastonbury. Uczestniczył w projektach Paul Pavique Movement, i Szwagierkolaska. Jego piosenki takie jak „Wychowanie", „IV Liceum", „Autobusy i tramwaje", „Warszawa" to dziś klasyka polskiego rocka. Doczekał się aż dwóch książek na swój temat „Potrzebuję wczoraj" i T. Love – dzieci rewolucji. W tym roku był gwiazdę „Family Day" w Zakładzie Tychy FAP (fot. powyżej).

Dla Muńka autentyczność to podstawa. To dlatego, że bardziej śpiewa sercem niż głosem

zawsze byłem normalnym ojcem. Mam z dziećmi dobry kontakt, mówią do mnie tato, a nie – jak to ostatnio jest w modzie – na ty. Nigdy na nikogo nie pozowałem. Z żoną jesteśmy przyjaciółmi, ale bywały różne momenty: złe i dobre. Nikt w wieku 20 lat nie ma gotowej recepty na życie, a życie weryfikuje poglądy, wartości i sposób postępowania.

Mieszkasz już w swoim nowym domu we Włochach, teraz pora realizować marzenia, np. motoryzacyjne. Masz takowe?

Powiem szczerze – choć może nie zabrzmi to dobrze i po męsku – ale osiągi i konie mechaniczne nie mają dla mnie znaczenia. Od 6 lat jeżdżę tym samym samochodem, bo jest wygodny i dobrze się w nim czuję. Samochody w ogóle mnie nie podniecają, mam do auta raczej stosunek sentymentalny. Dużo jeżdżę po Europie, swoim samochodem przejechałem już 260 tysięcy kilometrów, czasem piszę w samochodzie, to dla mnie taki drugi dom.

Lubisz podróżować?

Zjechałem całą Europę, a w czasach kiedy ludzie rzucili się na wyjazdy do krajów śródziemnomorskich i w egzotyczne miejsca, poznawałem Polskę, która jest cudowna. W ubiegłym roku byłem na wakacjach w Albanii. Wszyscy się śmiali, po co ja tam pojechałem. W tym roku jadę z rodziną do Rumunii, potem z rodzicami na Maltę. Podróż życia? Kiedyś na jakiś koncert wybrałem się samotnie samochodem do Hiszpanii, z Warszawy do Kadyksu. To było szaleństwo, zespół leciał samolotem. Do Istambułu też pojechałem samochodem. Ale jeszcze wielu rzeczy nie widziałem...

Plany na najbliższą przyszłość?

W marcu wyjdzie moja solowa płyta. Jestem ciekaw, jak zostanie odebrana. Poza tym zespół T. Love cały czas będzie grał. W listopadzie rozpoczynamy trasę koncertową po klubach – tę najbardziej przez nas lubianą.

Wszystko w życiu się udało?

Jak to w życiu – sinusoida, są wzloty i upadki, z błędów wyciągam wnioski. Mogę powiedzieć, że jestem spełnionym człowiekiem, bo przecież mam to, co chciałem, z plusami i minusami tej popularności. Miałem doskonałego polonistę w liceum, który przekazał mi wiele mądrych rzeczy, dużo fajnej literatury pokazał. Zainteresował mnie twórczością Witolda Gombrowicza, którego proza nauczyła mnie dystansu do wszystkiego: do Polski, do siebie, do kariery. Jestem spełniony, bo żyję z pracy, którą kocham.

To miłe, kiedy ludzie mnie poznają, pozdrawiają i mówią, że nasza muzyka coś dla nich znaczy. Uleczyłem już swoim graniem narkomanów i wyciągnąłem ludzi z depresji. Nie mogę i nie powinienem narzekać. ■

Muniek uważa, że jest spełnionym człowiekiem, bo osiągnął to, co chciał, bo żyje z pracy, którą kocha

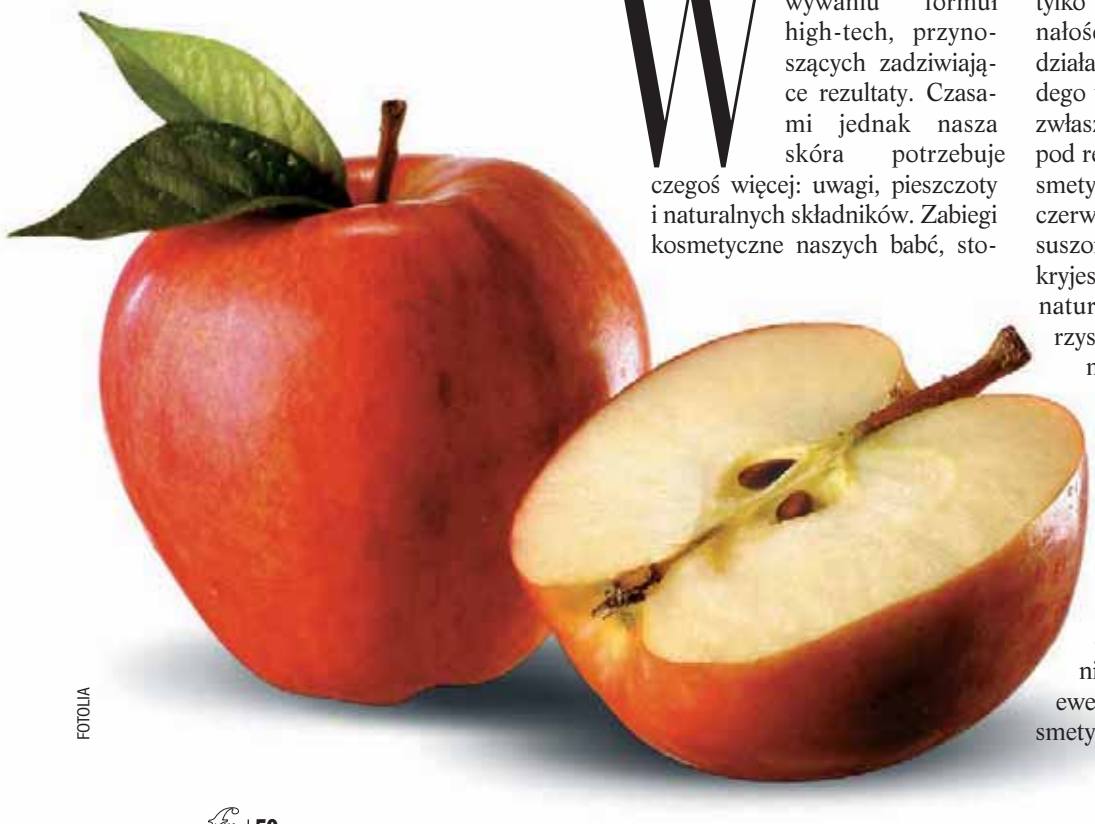
Urod od

Rozgnieć na miazgę pół jabłka, dodaj łyżkę miodu i żółtko jajka. Tak przygotowaną papkę nałóż na twarz i przez dwadzieścia minut oddaj się pełnemu relaksowi. Efekt jest fantastyczny! To ulubiona maseczka aktorek amerykańskich. Najnowsze trendy „beauty", docierające do nas zza oceanu, powracają do naturalnych metod kosmetycznych naszych babć. Przypomnimy kilka z nich, niektóre nieco zmodyfikowane, wszystkie jednak nadzwyczaj skuteczne, także dla wysuszonych po wakacyjnym plażowaniu cer, przyjazne dla kieszeni i rozprawiające się z drobnymi dolegliwościami poprawiającymi także nasze samopoczucie.

TEKST
Emanuela Chiappero

FOTOLIA

a i zdrowie natury



FOTOLIA

Współczesne koncerny kosmetyczne prześcigają się w opracowywaniu formuł high-tech, przynoszących zadziwiające rezultaty. Czasami jednak nasza skóra potrzebuje czegoś więcej: uwagi, pieszczoty i naturalnych składników. Zabiegi kosmetyczne naszych babć, stosowane w sposób regularny i z uwzględnieniem indywidualnych właściwości skóry, mogą nie tylko tuszować drobne niedoskonałości, ale przede wszystkim działają kojąco i wprawiają każdego w lepszy nastrój. Przydatne zwłaszcza wtedy, gdy nie masz pod ręką swojego ulubionego kosmetyku, bezcenne w razie zaczerwienień, podrażnień i przesuszonego naskórka. Kiedy odkryjesz dobroczynne właściwości naturalnych składników, stworzysz sobie kosmetyk o optymalnej formule. Zanim jednak przystąpisz do działania, pamiętaj, że jeśli masz szczególnie wrażliwą skórę, powinnaś wcześniej przeprowadzić test uczuleniowy, nakładając niewielką ilość specyfiku na mało widocznym skrawku ciała. Dzięki temu uniknie podrażnień i skutków ewentualnej nietolerancji „kosmetyku".

FOTOLIA

FOTOLIA

INSTRUKCJA UŻYCIA

Warzywa i owoce muszą być świeże i dobrze umyte przed użyciem. I aby zachowały swe właściwości, powinny być zaaplikowane natychmiast po przygotowaniu. „Kosmetyk" należy zatem sporządzać codziennie. Poza tym w zioła i olejki eteryczne najlepiej zaopatrywać się u dobrego zielarza, który udzieli jednocześnie wyczerpujących informacji o ich właściwościach i ewentualnych przeciwwskazaniach do stosowania.

TAJEMNICZY OGRÓD

Przyjrzyjmy się zatem kosmetycznym właściwościom produktów żywnościowych.

• Sok z cytryny rozjaśnia skórę i wzmacnia paznokcie: wystarczy zanurzać je codziennie na 10 min. w soku z cytryny co najmniej przez tydzień.

• Surowe ziemniaki pokrojone w plastry i nałożone na powieki, łagodzą opuchnięcia.

• Plastry ogórków zamykają rozszerzone pory na twarzy.

• Jogurty, mleko (które należy zużyć w całości) i twaróg nawilżają i koją podrażnioną skórę. Mleko ogranicza wydzielanie łoju skórnego.

• Miód ma właściwości odżywcze i może być stosowany na spierzchnięte wargi.

• Jajka, bogate w lecytynę, mają właściwości odżywcze (żółtko) i zwężają pory (białko).

• Marchew, dzięki beta-karotenowi, oczyszcza i chroni skórę.

• Oliwa z oliwek z pierwszego tłoczenia zmiękcza naskórek.

• Sól morska pomaga w pozbywaniu się znienawidzonej przez panie „skórki pomarańczowej".

• Różowe winogrona zwalczają wolne rodniki .

• Truskawka oczyszcza, zmiękcza i wygładza skórę.

W podróż z pietruszką

Dla tych, którzy cierpią na chorobę lokomocyjną, nawet krótki wypad za miasto może okazać się prawdziwą torturą. Zanim sięgnie się po konwencjonalne medykamenty, które mogą powodować senność i otępienie, warto spróbować złagodzić mdłości wąchając świeżą pietruszkę.

FOTOLIA

Wystarczy odrobina cukru

Jeżeli przytrzaśniesz sobie palec podczas zamykania szuflady lub drzwi, posyp go niewielką ilością cukru pudru, odczekaj piętnaście minut, a następnie spłucz obficie zimną wodą. Zaraz po tym odkryjesz ze zdziwieniem, że po zsinieniach nie ma śladu, a ból ustąpił niemal całkowicie.

FOTOLIA

FOTOLIA

ODPOWIEDNIE CZYSZCZENIE SKÓRY

O ile prawdą jest, że pierwszym krokiem do zachowania młodzieńczego, świeżego wyglądu skóry jest jej dokładne mycie, to prawdą jest również, że oprócz wody, mydła, mleczka i toniku przydadzą się również delikatne zabiegi złuszczające i oczyszczające, dopasowane, rzecz jasna, do stopnia suchości i wrażliwości naskórka.

Aby pozbyć się wydzielanego w nadmiarze łoju, należy zmieszać trzy łyżki gliny z dwiema łyżkami świeżego twarogu, dodać trzy łyżeczki miodu akacjowego i jedną oleju ze słodkich migdałów. Tak przygotowaną papkę nałożyć na 20 minut na twarz, omijając okolice oczu.

Aby skóra odzyskała utracony koloryt, ugotuj na parze kawałek dyni, rozgnieć go z dwoma łyżkami świeżego jogurtu naturalnego i nałóż powstałą papkę na pół godziny na twarz i szyję. Możesz też rozgnieść trzy plastry świeżego ananasa, rozmasować je na twarzy i pozostawić do wyschnięcia. Następnie dokładnie spłukać twarz i nałożyć swój codzienny krem.

Kiedy na skórze pojawią się pierwsze zmarszczki, warto zafundować sobie kurację z miodu pszczelego. Łyżkę naturalnego miodu rozprowadź na skórze twarzy i szyi. Maseczkę zmyj po 25 minutach. Chcąc usunąć ciemne przebarwienia na skórze, wymieszaj miazgę z dwóch owoców kiwi z sokiem z cytryny. Maseczkę nałóż na twarz i zmyj dokładnie letnią wodą po 20 minutach. Aby uzyskać zauważalne efekty, wykonuj ten zabieg dwa razy w tygodniu.

FOTOLIA

DODATKOWE NAWILŻENIE

Po dniu spędzonym na słońcu lub mrozie nasza skóra jest zaczerwieniona i podrażniona, dlatego chcąc zapobiec jej złuszczaniu należy ją dobrze odżywić.

Wymieszaj dokładnie pół szklanki ciepłego mleka z dwiema łyżkami miodu, miksturą przemyj zaczerwienione miejsca i po pół godzinie zmyj obficie letnią wodą. W przypadku skóry bardzo suchej, wymagającej szczególnie intensywnego odżywienia, rozgnieć dojrzałego banana na miazgę i wymieszajcie ze szklanką świeżego jogurtu naturalnego. Powstałą papkę nałóż na twarz i dekolt i po 15 minutach dokładnie zmyj. Dobrze zmieszana mikstura z majonezu, soku z połowy cytryny i ubitego białka kurzego poprawia koloryt i elastyczność skóry podrażnionej przez wiatr i skoki temperatury.

AKSAMITNE DŁONIE DZIĘKI OLIWIE Z OLIWEK

To one, oprócz twarzy, są w największym stopniu narażone na działanie czynników zewnętrznych i to na nich, jeżeli nie podejmie się żadnych działań zapobiegających utracie elastyczności, pojawiają się pierwsze oznaki starzenia.

Czy masz problem z przesuszającą się skórą dłoni? Jeśli tak, to co drugi wieczór serwuj im kurację z oliwy z oliwek, wklepując ją w dokładnie umytą skórę przy pomocy bawełnianych wacików. Później załóż na całą noc bawełniane rękawiczki.

W łagodzeniu zaczerwienień pomaga natomiast skrobia ryżowa. Po ugotowaniu dwóch garści ryżu, odcedź wodę i gdy ta trochę przestygnie, zanurz w niej dłonie na kilka minut.

WŁOSY PEŁNE BLASKU

Delikatnie zmieszaj żółtko jaja z 1 łyżką oliwy z oliwek z pierwszego tłoczenia i kilkoma kroplami soku z cytryny. Powstałą papkę nałóż na przesuszone włosy (mogą pozostać wilgotne jedynie u podstawy) i pozostaw przez mniej więcej pół godziny. Następnie spłucz głowę wodą i umyj ją szamponem.

Innym prostym zabiegiem, który warto fundować swojej czuprynie raz w miesiącu, jest umycie jej piwem słodowym (ciemnym),

FOTOLIA

które wzmacnia cebulki i stymuluje odrost włosów. Później można spłukać głowę letnią wodą, ale lepiej pozostawić piwo na włosach, gdyż działa jak naturalny lakier, zwiększając ich objętość, podkreślając kolor i poprawiając elastyczność.

LEKI ZE SPIŻARNI

Stosuje się je nie tylko dla urody, ale również jako łagodne naturalne środki lecznicze. Oto domowe sposoby naszych babć na różne dolegliwości.

• Bóle reumatyczne kolan. Wieczorem nałóż na bolące miejsca liść kapusty, unieruchamiając go bandażem. Opatrunek zdejmij dopiero rano, a zabieg ten powtarzaj co najmniej kilkakrotnie.

• Infekcje dróg oddechowych. Nasze babcie przyrządzały wywar z nasion lnu i czerwonego wina, doprowadzając go do wrzenia i smarując nim klatkę piersiową tak długo, aż nie wystygnie. Zabieg należy powtarzać dwa razy dziennie.

• Zaczerwienione oczy. Nałóż na powieki waciki nasączone letnim wywarem z rumianku, a potem przez 20 minut oddaj się relaksującemu nic nierobieniu

• Swędzenie owłosionej skóry. Wsyp łyżkę tymianku i łyżkę rozmarynu do pół litra wrzącej wody. Wywar przecedź i pozostaw do ostygnięcia, a następnie wmasuj w podrażnione miejsca, bez zmywania wodą.

• Ropień zęba. W oczekiwaniu na wizytę u dentysty do miejsca, w którym odczuwasz dyskomfort, przykładaj wacik nasączony wywarem z dzikiego ślazu: stan zapalny ustąpi.

• Ciężka głowa. Przygotuj wywar ze startego korzenia imbiru (dwie łyżki) i odrobiny wody. Namocz nim chusteczkę i trzymaj ją na czole przez 15 min. ■

FOTOLIA

FOTOLIA

Sen z głową w dół

Nogi muszą unosić ciężar naszego ciała przez cały dzień, prędzej czy później jednak zaczynają odczuwać zmęczenie i mogą puchnąć. Najlepsze rozwiązanie? Zapewnij im należyty wypoczynek, a opuchlizna powoli ustąpi. Spanie z nogami ułożonymi nieco wyżej niż reszta ciała to stara, ale niezwykle skuteczna metoda, przyspieszająca powrót krwi do serca i poprawiająca jej cyrkulację.

Żegnaj bólu gardła

Aby złagodzić ból gardła, można rozpuścić odrobinę octu w szklance wody i powstałym w ten sposób roztworem płukać gardło. Ci, którzy nie tolerują woni octu, mogą użyć soku z cytryny, jednego z najlepszych odkażaczy, jakim obdarowała nas matka natura.

Kręcz szyi w pułapce

Taki kręcz to dopiero ból! Kiedy poczujemy, że zbliża się skurcz, owińmy szyję jedwabną apaszką, a następnie podgrzewajmy ją strumieniem ciepłego powietrza z suszarki, trzymanej w odległości około dwudziestu centymetrów.

TEKST
Stefania Castano

Kiedy w samochodzie zasiadają mali pasażerowie, każda wyprawa wymaga dodatkowej organizacji. Oto kilka porad, dzięki którym podróżowanie z dziećmi będzie bezpieczniejsze.

Małoletni pasażerowie

Jedno ze zdjęć wykorzystanych do promocji Fiata Multipla. Dzieci o wadze przekraczającej 18 kg mogą być zapinane w samochodowe pasy bezpieczeństwa, muszą jednak siedzieć na specjalnej podstawce

Bezpieczna podróż samochodem z mamą i tatą już od pierwszych miesięcy życia. Czy to możliwe? Oczywiście, wystarczy skorzystać z opracowanych specjalnie po to systemów, by chronić najmłodszych pasażerów. Prawo o ruchu drogowym stanowi, że dzieci powinny być przewożone w pojeździe wyposażonym w pasy bezpieczeństwa w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci odpowiadającym właściwym warunkom technicznym aż do ukończenia przez dziecko 12 roku życia, jeżeli jego wzrost nie przekracza 150 cm. Poza tym system zabezpieczeń musi być dostosowany do wagi malucha: jeżeli przekroczy ona 18 kg, to fotelik można zastąpić podstawką. Dowiedzmy się, w jaki sposób wybrać najbardziej odpowiedni sprzęt.

KONIECZNA HOMOLOGACJA

Foteliki i podstawki muszą spełniać wymogi europejskich norm bezpieczeństwa. Przed zakupem należy zatem sprawdzić, czy widnieją na nich znaki ECE R44-02 lub ECE R44-03. Na etykiecie powinien być również wskazany właściwy przedział wagowy. Napis „Universal" oznacza fotelik nadający się do montażu w dowolnym samochodzie. Pomimo tego najlepiej jest korzystać z fotelików dostępnych w gamie akcesoriów producenta danego modelu.

GDZIE JE MONTOWAĆ?

Foteliki dla dzieci o wadze do 13 kg (Grupa 0 i 0+) powinny być montowane na siedzeniu w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy. Umieszczanie ich na fotelu obok kierowcy jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy istnieje możliwość dezaktywacji poduszki powietrznej, w przeciwnym razie trzeba instalować je z tyłu. Jeżeli dziecko jest malutkie, można zdecydować się na homologowaną kołyskę, montowaną na tylnym siedzeniu lub też użyć specjalnej wkładki dla niemowląt, do nabycia w komplecie z fotelikiem lub osobno. Kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia, poza specjalnym fotelikiem ochronnym, dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego. W przypadku pojazdów świadczących usługi transportu publicznego (np. taksówek) dzieci mogą jeździć bez fotelika.

UWAGA NA MOCOWANIE

Równie ważny jest sposób mocowania fotelika – zamiast samochodowych pasów bezpieczeństwa lepiej używać zaczepów isofix, do których wpina się fotelik. Są one nie tylko bardziej praktyczne, ale także znacznie bezpieczniejsze, ponieważ nie mają „luzu", jaki występuje w przypadku pasów bezpieczeństwa.

JAK WYBRAĆ?

Ważne jest, żeby fotelik był zaopatrzony w zdejmowany pokrowiec, a ten ostatni nadawał się do prania. Tkanina, z jakiej wykonane są pasy zabezpieczające, powinna być solidna, ale niezbyt szeroka, żeby nie krępować ruchów rąk małego pasażera. Należy też zwrócić uwagę na miękkość wyściółki, istotną w razie kilkugodzinnej jazdy.

SŁONE KARY

Przewożenie dzieci w fotelikach jest bezwzględnym obowiązkiem. Jeżeli ktoś myśli, że trzymając dziecko w ramionach zapewnia mu bezpieczeństwo, to się grubo myli – w razie wypadku nawet kilka kilogramów wagi malucha ulega znacznemu zwielokrotnieniu proporcjonalnie do prędkości, z jaką nastąpiło zderzenie, a wtedy jego utrzymanie staje się niemożliwe. Dla nieodpowiedzialnych rodziców prawo o ruchu drogowym przewiduje mandaty o wysokości 150 złotych. Za naruszenie przepisów odpowiada kierujący (któremu grożą 3 punkty karne). ■

OD ZERA DO DZIESIĘCIU LAT

Fotelik rośnie wraz z dzieckiem

Typ	Ciężar	Wiek
Grupa 0	0-10 kg	0-9 miesięcy
Grupa 0+	0-13 kg	0-14 miesięcy
Grupa 1	9-18 kg	10 miesięcy-3/4 lata
Grupa 2	15-25 kg	3/4-6 lat
Grupa 3	22-36 kg	5/6-10 lat

TEKST
Joanna Lasek

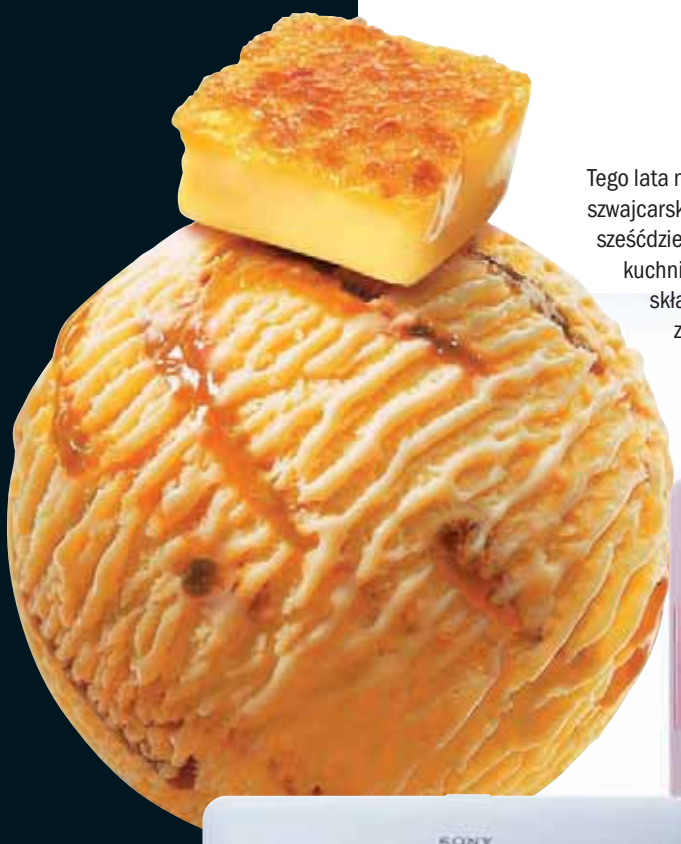
Pomysły dla aktywnych

Nokia wprowadza właśnie na rynek nowy model telefonu – **5230**. Telefon jest wyposażony w ekran dotykowy. Komórka została zaprojektowana z myślą o osobach prowadzących aktywny tryb życia, które wykorzystują urządzenie do słuchania muzyki, oglądania filmów i zdjęć. Produkt posiada nawigację A-GPS wraz z najnowszą aplikacją Ovi Maps, która dysponuje planami ponad 200 miast wraz z najbardziej charakterystycznymi budynkami.

Do dyspozycji użytkowników jest oczywiście Nokia Music Store. Firma zapewnia, że bateria starcza na 33 godziny nieprzerwanego słuchania muzyki. Cena telefonu to około 259 euro.

Sony jak zwykle łączy funkcjonalność z nowoczesnym i modnym designem. Dowodem na to stwierdzenie jest kompaktowe urządzenie zawierające w sobie radio, budzik, telefon i odtwarzacz plików muzycznych. Nigdy więcej kilometrów kabli w naszych sypialniach! Teraz można zaczynać dzień nie irytującym dźwiękiem budzika, a naszą ulubioną muzyką. ICF – C8MW dla wygody użytkownika jest wyposażony w małego pilota i przejrzysty wyświetlacz. Bateria działa w momencie odłączenia źródła prądu, tak więc nawet podczas awarii sieci energetycznej nie grozi nam, że zaśpimy do pracy.

Firma Oceanic, właściciel marki AA wie, jak wyjść naprzeciw kobietom z wrażliwą cerą. Od lat Polki pozostają wierne kremom AA i nie spotyka ich zawód. Niedawno premierę miała nowa ekskluzywna seria – **AA Prestige Golden Age**. Seria przeznaczona jest dla kobiet dojrzałych, których głównym zmartwieniem są pojawiające się szybko zmarszczki. W jej skład wchodzą: odbudowujący krem na dzień, naprawczy krem na noc z fitohormonami, napinający krem redukujący podbródek, liftingujące serum z czynnikiem prokolagenowym.



Tego lata na polskim rynku pojawiła się luksusowa marka szwajcarskich lodów **Mövenpick**. Lody te powstały w latach sześćdziesiątych dzięki wysiłkom szwajcarskich mistrzów kuchni. Ich wyróżnikiem jest używanie naturalnych składników najwyższej jakości, takich jak wanilia z Madagaskaru, ocet balsamiczny z Modeny czy ręcznie robiony karmel szwajcarski. Ambicją twórców jest unikanie konserwantów i sztucznych dodatków.

Innym przebojowym produktem firmy Sony jest VAIO w series – mini notebook o bardzo atrakcyjnym wyglądzie. Do wyboru są trzy kolory – różowy, biały i beżowy. Mały rozmiar umożliwia łatwe przenoszenie urządzenia. Odbiorcą VAIO mają być przede wszystkim młodzi ludzie korzystający w wolnym czasie z Internetu. Notebook ma wbudowaną kamerę i mikrofon, dzięki czemu można się łatwo łączyć ze znajomymi.

Patelnie i garnki Zelmer zostały ostatnio nagrodzone przez Instytut Energetyki. Doceniono ich dynamikę nagrzewania się, przez co podczas gotowania zużywa się znacznie mniej energii. Wyróżniono zwłaszcza linie garnków **InTherium** oraz patelnię **Thermica**. Krótsze gotowanie to mniejsza ilość utraconych składników odżywczych i witamin. Z potraw nie wytrącają się takie składniki odżywcze, jak brom, witamina C, wapń i kwasy tłuszczowe omega-3, zaś szybko nagrzewające się dna naczyń pomagają w krótkim czasie ściąć pory mięsa, zamykając w ten sposób w potrawie aktywne witaminy i składniki odżywcze.

TEKST **Joanna Lasek**

Filmowy zawrót głowy

W ostatnich miesiącach na ekranach kin gościło wiele świetnych filmów, dlatego jest bogata oferta dvd. „**Happy – go – lucky, czyli co nas uszczęśliwia**” to film Mike'a Leigh, który, mimo że dość kameralny, zrobił zasłużoną karierę. Główna bohaterka jest uroczą młodą nauczycielką, która chce uszczęśliwiać wszystkich z wyjątkiem siebie. Jak się to kończy, trzeba zobaczyć samemu, jedno jest pewne, na podstawie perypetii dziewczyny można wywnioskować, że pomijanie siebie nie przynosi nic dobrego... Na szczęście można zdradzić, że wszystko dobrze się kończy. „Happy – go – lucky” to idealny film na wieczór przy lampce wina, lekki i optymistyczny, obowiązkowa lektura dla każdego kinomana.

„**Wallander. Mastermind**” do lekkich nie należy, natomiast trzyma w napięciu przez cały czas. To jedna z licznych ostatnio ekranizacji kryminałów Heninga Mankella. Nakręcona przez Szwedów, mocno osadzona w tamtejszych realiach. Fabuła jest niesamowicie dynamiczna, akcja zmienia się z minuty na minutę. W Ystad pojawia się seryjny morderca, który igra z policjantami, a nawet udaje mu się inwigilować posterunek. Nie poleca się oglądać w okolicach północy,

będą problemy ze spaniem... Podobnie jak po „**Pachnidle**” w reżyserii Toma Tykwera. Film powstał na kanwie wyśmienitej prozy Patricka Suskinda. Sfilmowanie tej powieści było zadaniem karkołomnym i trzeba przyznać, że wywiązano się z niego niezgorzej. Akcja jest dynamiczna, rozmach zapiera dech w piersiach, koloryt, a raczej sugestywne przedstawienie smrodu, robi niesamowite wrażenie. Niestety, jak to często bywa w przypadku adaptacji, nie udało się prześcignąć literackiego pierwowzoru. Z genialnej powieści powstał jedynie „dobry” film.

PREMIERY KINOWE

„Nowszy model”

Sandy jest młodą seksowną kobietą, którą życie zmusza do przeprowadzki do Nowego Jorku. Tam w kawiarni poznaje 25 letniego chłopaka – Arama, niepoprawnego optymistę i romantyka, z którym się zaprzyjaźnia. Jej kolejne randki okazują się katastrofą, Sandy nie dostrzega, że szczęście jest tuż za rogiem... Można się domyśleć finału. Reż.: Bart Freundlich, wyst.: Catherine Zeta-Jones, Justin Bartha.

„Przerwane objęcia”

Długo oczekiwany nowy film Pedro Almodovara ze świetną rolą Penelope Cruz. Lena i Mateo zakochują się w sobie od pierwszego wejrzenia, jednak chłopak nie wie, że kobieta jest narzeczoną wpływowego milionera, który nie zrezygnuje tak łatwo ze swej partnerki... Lena ma jeszcze jedną tajemnicę – nocami przeistacza się w luksusową prostytutkę. Można się spodziewać, jak to u Almodovara, że będzie dramatyzm z nieprzyzwoitej ilości, ale czyż nie tego oczekujemy od reżysera? Reż.: Pedro Almodovar, wyst.: Penelope Cruz. Lluis Homar.

Poezja codzienności

Stephanie Meyer „Zmierzch”, „Księżyc w nowiu”, „Zaćmienie”, „Przed świtem” – cztery powieści tej autorki tworzą cykl opowiadający o perypetiach uczuciowych i życiowych pary bohaterów – Edwarda i Belli. Para jest dość niezwykła, gdyż Edward jest wampirem, który, ku swojemu zaskoczeniu, zakochał się w normalnej, choć nadzwyczaj dojrzałej jak na swój wiek, amerykańskiej nastolatce. Niby banał, lecz trzeba przyznać, że książka ma niezwykłą zdolność przykuwania uwagi czytelnika. Nie sposób się oderwać, akcja jest prowadzona wartko i jej zwroty są zaskakujące. To taka niby baśń dla dorosłych, głównie dla kobiet. Ulice świata pełne są rozmarzonych dziewcząt, które od momentu przeczytania książki marzą, aby ukąsił je przystojny Edward... Sukces „Zmierzchu” przeszedł najśmielsze oczekiwania, na podstawie powieści powstał już film, a autorka podobno pracuje nad kolejną częścią. *Stephanie Meyer: Zmierzch, Księżyc w nowiu, Zaćmienie, Przed świtem. Wydawnictwo Dolnośląskie. Wrocław 2009.*

Arnaldur Indriason „W bagnie”. Kryminał islandzki o niezwykłym klimacie. Mrok, straszna rodzinna tajemnica i pesymistyczny nastrój – tak pokrótce można streścić „W bagnie”. Atmosferę grozy potęguje surowy islandzki klimat i ubogi krajobraz. Kryminały z tej strony świata to prawdziwe perełki, jednak ich ciężka atmosfera i przerażające zagadki nie są dla czytelników o słabych nerwach. Jeśli ktoś szuka intryg w typie Agathy Christie, nie znajdzie ich tu. Głównemu bohaterowi – zmęczonemu inspektorowi Erlendurowi Sveinssonowi również daleko do subtelnego Herculesa Poirot. Jego życie rodzinne jest w strzępach, córka jest narkomanką, a praca wydaje się jedynym celem marnej egzystencji. *Arnaldur Indriđason: W bagnie. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2009.*

Miron Białoszewski „Chamowo”. Wydawało się, że nie mamy już co liczyć na nowe dzieła Mirona Białoszewskiego, jednak okazało się, że Państwowy Instytut Wydawniczy zdecydował się uzupełnić serię o po raz pierwszy ukazujące się „Chamowo”. To niezwykłe wydarzenie i gratka dla wielbicieli Białoszewskiego. Tytułowe „Chamowo” to Bemowo, na które po latach spędzonych na placu Dąbrowskiego przenosi się Białoszewski. Genialne spostrzeżenia dotyczące życia w mrówkowcu, opisy miejsc, ludzi, odgłosów – wszystko to opowiedziane za pomocą „poezji codzienności”. Niby potocznie, lecz metaforycznie. „Chamowo” ma nieodparty wdzięk, a Białoszewski swoim spojrzeniem trafiającym w sedno, zachwyca. *Miron Białoszewski: Chamowo. Państwowy Instytut Wydawniczy. Warszawa 2009.*

RUBRYKI

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

Szeptuchy z Podlasia

Szeptuchy to ludzie głęboko wierzący. Zawsze podkreślają moc modlitwy i wiary. Twierdzą, że swoją moc zawdzięczają Bogu, a same są tylko przekaźnikami uzdrawiającej energii z nieba. Leczą różne choroby i odczyniają złe uroki. Jeśli ktoś chce być uleczony, musi się na tę energię otworzyć i uwierzyć.

Z szeptuchami najczęściej można się spotkać na Podlasiu. Podobno w każdej większej wsi znajdzie się starsza kobieta, która zna się na ludowej medycynie. Wykorzystując modlitwę, biblię, popiół, palenie lnu, lanie wosku „zamawiają" chorych i odczyniają uroki. Nazwa „szeptucha" wzięła się z tego, że kobiety takie – zwane też „zamawiaczkami", od „zamawiania" uroków, albo „babkami" – szepczą modlitwy podczas swoich „zabiegów". Każda szeptana modlitwa różni się od innych. Wszystko zależy od tego w czyjej intencji ma być odmówiona oraz od choroby, na którą uskarża się pacjent. Zabiegi, to najczęściej taczanie kulek z popiołem po bolących miejscach np. po karku, kiedy kogoś przewieje, albo tzw. cugi – skuteczne między innymi na nocne koszmary u dzieci. Szeptucha sadza dziecko na progu domu, napełnia szklankę popiołem, owija ją w szmatkę i wodzi nią po plecach dziecka szepcząc coś pod nosem. Na popiele pojawiają się wyraźne linie. Po tym zabiegu dziecko przestaje krzyczeć w nocy. Niespokojne niemowlęta, które płaczą bez powodu, szeptuchy przekładają przez spódnicę lub kładą główką na progu domu przed drzwiami i robią nad nimi znak krzyża, a następnie też spódnicą wymiatają złe moce.

Na problemy z zajściem w ciążę najlepsza jest kolorowa wstążka, którą kobieta dotyka Pisma Świętego podczas czytania Ewangelii, a później przewiązuje się nią w pasie. Podobno skutkuje! Przy problemach ze słuchem i bólu ucha sadzają chorego na krześle, przykrywają głowę płócienną chustą, palą kulki z lnu i szeptają swoje modlitwy. Bardzo popularne jest okadzanie chorego dymem ze specjalnych ziół. Gdy ktoś boi się zwierząt lub czegoś innego, to okadza się go wianuszkami ziół dookoła stóp. Często stosowane jest pocieranie kostek u nóg, aż pacjent poczuje mrowienie i ciepło w nogach. Wtedy też zatacza się rękami chorego duże kręgi i w ten sposób strząsa złą energię. Zabiegom tym cały czas towarzyszą szeptane po białorusku modlitwy. Szeptuchy dają często do domu chlebek, który należy żuć modląc się przez ileś tam wieczorów. Gdy ktoś jest chory na półpaśca lub różyczkę, szeptucha pali mu na głowie len. Im wyżej się wzbije nim spłonie, tym lepiej. Reumatyzm leczy się laniem wosku, a na wszystkie choroby pomaga woda ze świętego źródła „kryniczki". Staropanieństwu można zapobiec wieszając w rogach izby okruchy chleba poświęconego w cerkwi i zawiniętego w szmatkę. Generalnie „szeptucha" leczy i to leczy bardzo skutecznie. A jeśli zadziałają czyjeś złe myśli, słowa i uroki, szeptucha też je odczyni.

Szeptuchy potrafią podczas swoich „zabiegów" uleczyć różne choroby

Klątwy i uroki

Uroki rzucają najczęściej „obcy” ze „złym spojrzeniem”. Zgodnie z wierzeniami dreszcze i nagłe bóle żołądka pochodzą właśnie od uroku. Aby je zażegnać szeptucha wyciąga z ognia trzy żarzące się węgielki, odmawia nad nimi tajemnicze zaklęcia i wrzuca pojedynczo do kubka z wodą. Potem wodą tą obmywała twarz pacjenta od lewego do prawego ucha – „do trzeciego razu”, dając choremu do picia trzy razy tę wodę. Po zakończeniu zabiegu resztę wody z węgielkami wylewa do pieca w ogień i szybko stawiała kubek do góry dnem. Na wsiach urokom ulegały najczęściej konie. Nie chciały wtedy jechać, stawały dęba. Pomagało... przetarcie im oczu rąbkiem nocnej koszuli, przechodziło jak ręką odjął. Szeptucha wie też, że kiedy pod osobą czy też zwierzęciem, na które ktoś rzucił urok, przeciągnie się końskie chomąto – urok straci moc. Urokom mogły też być poddane dzieci. Aby temu zapobiec, wkładało się dziecku do wózeczka coś czerwonego, np. przywiązywało się czerwoną wstążkę.

Podlasie słynie z kobiet, które leczą i potrafią zamówić chorobę, ale obok tych, które pomagają, są też takie, które celowo szkodzą. Ich ofiarami padają najczęściej osoby słabe psychicznie, niepewne siebie, podatne na sugestie. Potrafią one sprowadzić na człowieka nieszczęście, wpędzić go w chorobę, a nawet spowodować jego śmierć. Żeby zaczarować, muszą najpierw zdobyć złą energię. Kreują ją swoim nastawieniem i intencją albo wykorzystują do tego już gotową, destrukcyjną energię rozkładających się szczątków zwierząt lub piasku ze świeżego grobu. Odłupują też farbę i tynk ze ścian w kostnicach, szpitalach i pokojach, w których mieszkał ktoś ciężko chory.

W ścianach takich pomieszczeń zgromadziła się energia bólu, cierpienia, rozpaczy. Pozyskaną w ten sposób złą energię posyłają do ofiary za pomocą odpowiednich zaklęć i rytuałów. Robią to też podrzucając przeklęty przedmiot, np. specjalnie spreparowane jajka, zasupłane nici itp. Często sypią na próg ofiary piasek z grobu czy zakopują pod jego domem części nieżywych zwierząt. Żeby wywołać ciężką chorobę, dodają do pożywienia ofiary wodę, którą obmywano nieboszczyka. Niszczycielskie właściwości mają także niektóre zioła. Do sprowadzania nieszczęść często używają także przedmiotów religijnych: krzyży, ikon, świętych obrazków itp., które podrzucają na drodze ofiary. Człowiek religijny nie przejdzie obojętnie obok leżącego krzyżyka czy różańca. Jeśli taki przedmiot nasycony destrukcyjną energią znajdzie się w jego domu, oddziałuje przez cały czas i może sprowadzać na całą rodzinę nieszczęścia i choroby przez wiele lat.

Bardzo niebezpieczne jest też długotrwałe oddziaływanie klątwy. Zaklęcie może nawet zabić. Przeważnie jest to choroba, której nie da się zdiagnozować. Na Podlasiu żyje wiele takich kobiet. „Tajemna” wiedza przekazywana jest w rodzinach z pokolenia na pokolenie, z matki na córkę. Osoby te żywią się ludzką zawiścią, uczuciem nienawiści. Przez pokolenia kontynuują swoje praktyki, ale nie zdają sobie sprawy z ostatecznych skutków swojego postępowania. Jeżeli ktoś generuje takie energie, jeżeli ktoś w ten sposób postępuje czyniąc innym zło, to musi się liczyć z tym, że to zło do niego wróci. Mało tego, to zło przeniesie się na jego potomków i przez kilka pokoleń ten ród będzie obciążony winą. Kobiety, które parają się rzucaniem uroków najczęściej żyją samotnie. Nie mają bliskich, mężów, ani dzieci.

Obok kobiet, które pomagają, są też takie, które celowo szkodzą. Ich ofiarami padają najczęściej osoby słabe psychicznie, niepewne siebie

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.1 ACTUAL 54KM	27.880	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.1 ACTIVE 54KM	30.420	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.2 DYNAMIC 60KM	33.800	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 70KM	34.640	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 70KM	38.870	1248	51	160	4,3	114	4/5

* rabat 10,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

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	36.130	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM POP	42.930	1248	55	165	4,2	110	4
1.2 69 KM SPORT	42.930	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM SPORT	49.730	1248	55	165	4,2	110	4
1.4 16V 100 KM SPORT	49.730	1368	74	182	6,3	149	4
1.2 69 KM PURO$_2$	42.930	1242	51	160	5,1	115	4
1.2 69 KM LOUNGE	42.930	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM LOUNGE	49.730	1248	55	165	4,2	110	4
1.4 16V 100 KM LOUNGE	49.730	1368	74	182	6,3	149	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM BY DIESEL	57.800	1248	55	165	4,2	110	4

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Grande Punto

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTUAL 5D	35.910	1368	57	165	5,9	134	5
1.3 M-Jet 16v 75KM ACTUAL 5D	41.820	1248	55	170	4,5	119	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Qubo

WYMIARY 396/172/174 | BAGAŻNIK 329 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 73KM ACTIVE	38.870	1360	54	155	6,6	155	5
1.3 M-Jet 16v 75KM ACTIVE	44.780	1248	55	155	4,4	115	5
1.4 73KM DYNAMIC	43.940	1360	54	155	6,6	155	5
1.3 M-Jet 16v 75KM DYNAMIC	49.850	1248	55	155	4,4	115	5
1.3 M-Jet 16v 75KM TREKKING	52.390	1248	55	155	4,4	115	5

* rabat 10,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

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

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

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 16,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 90KM ACTIVE	42.580	1368	66	179	6,7	156	5
1.6 M-Jet 16v 105KM ACTIVE	50.510	1598	77	187	4,9	129	5
1.4 16v 90KM DYNAMIC	45.920	1368	66	179	6,7	156	5
1.4 T-Jet 16v 120KM DYNAMIC	49.260	1368	88	197	6,7	156	5
1.4 T-Jet 16v 120KM DYNAMIC DUAL	53.440	1368	88	197	6,5	154	5
1.6 M-Jet 16v 105KM DYNAMIC	53.850	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v Z DPF 120KM DYNAMIC	55.520	1598	88	195	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v Z DPF 120KM DYN. DUAL	59.700	1598	88	195	4,6	120	5
1.4 T-Jet 16v 150KM EMOTION	60.120	1368	110	212	7,0	165	5
2.0 M-Jet 16v 165KM EMOTION	65.540	1956	121	215	5,3	139	5
1.4 T-Jet 16v 150KM SPORT	60.120	1368	110	212	7,0	165	5
2.0 M-Jet 16v 165KM SPORT	65.540	1956	121	215	5,3	139	5
1.9 M-Jet 16v 165KM ESTIVA BLUE&ME*	53.850	1956	121	215	5,3	139	5

* ograniczona dostępność, możliwość zamówienia jedynie przez Dział Logistyki FAP
* rabat 12,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Croma

WYMIARY 475/177/160 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 21%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 16v 140KM DYNAMIC	69.520	1796	103	206	7,4	173	5
1.9 M-Jet 120KM BEZ DPF DYNAMIC	75.840	1910	88	195	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v 150KM BEZ DPF DYNAMIC	82.160	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v 150KM BEZ DPF EMOTION	86.110	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v Z DPF 150KM AUT. EMOTION	91.640	1910	110	205	6,9	181	5
2.4 M-Jet 20v Z DPF 200KM AUT. EMOTION	110.600	2387	147	216	7,2	191	5

* rabat 17% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	38.440	1368	57	165	6,3	148	5
1.4 T-Jet 16v 120KM ACTIVE	46.470	1368	88	195	6,7	157	5
1.4 77KM DYNAMIC	43.510	1368	57	165	6,3	148	5
1.4 T-Jet 16v 120KM DYNAMIC	49.010	1368	88	195	6,7	157	5
1.3 M-Jet 16v 90KM DYNAMIC	50.700	1248	66	170	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v 105KM DYNAMIC	53.230	1598	77	190	5,0	131	5
1.4 T-Jet 16v 120KM EMOTION	53.230	1368	88	195	6,7	157	5
1.6 M-Jet 16v 105KM EMOTION	57.460	1598	77	190	5,0	131	5

* rabat 11,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 21%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	39.500	1368	57	148	7,1	168	5
1.3 M-Jet 16v Z DPF 85KM ACTIVE	45.820	1248	63	156	5,5	145	5
1.9 M-Jet 105KM ACTIVE	48.980	1910	77	164	5,8	153	5
1.6 16v 103KM NATURAL POWER/ CNG (gaz ziemny) ACTIVE	54.510	1596	76	163/164	9,2/9m³	218/161	5
1.3 M-Jet 16v 85KM DYNAMIC	49.770	1248	63	156	5,5	145	5
1.9 M-Jet 105KM DYNAMIC	52.930	1910	77	164	5,8	153	5

* rabat 16% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Ceny z rabatem dla pracowników Grupy Fiat zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia. Pracownicy spółek Grupy Fiat mogą alternatywnie skorzystać z opcji z darmowym pakietem ubezpieczeniowym. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Brera

WYMIARY 441/183/134 | BAGAŻNIK 300 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1750 TBi 16v 200KM	104.470	1750	147	235	8,1	189	2+2
2.0 JTDM 170KM	106.170	1956	125	218	5,4	142	2+2
2.4 JTDM 20v 210KM	127.420	2387	154	231	7,8	179	2+2
2.4 JTDM 20v 200KM Q-TRONIC	134.220	2387	147	225	7,9	208	2+2
3.2 JTS V6 260KM 24v Q4	147.820	3195	191	244	11,4	270	2+2

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Spider

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1750 TBi 16v 200KM	109.570	1750	147	235	8,2	192	2
2.0 JTDM 170KM	111.270	1956	125	218	5,4	142	2
2.4 JTDM 20v 200KM Q-TRONIC	139.320	2387	147	225	7,9	208	2
3.2 JTS V6 260KM 24v Q-TRONIC Q4	159.720	3195	191	244	12,1	288	2

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

159

WYMIARY 466/182/142 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 140KM MPI 16v PROGRESSION	82.370	1796	103	208	7,6	179	5
1750 TBi 16v 200KM PROGRESSION	94.270	1750	147	235	8,1	189	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	89.170	1910	110	212	5,7	150	5
2.0 JTDM 170KM PROGRESSION	93.420	1956	125	218	5,4	142	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	115.720	2387	154	231	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION Q-TRONIC	123.170	2387	147	225	7,9	208	5
1750 TBi 16v 200KM DISTINCTIVE	101.070	1750	147	235	8,1	189	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	95.970	1910	110	212	5,7	150	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	103.620	1910	110	209	6,8	180	5
2.0 JTDM 170KM DISTINCTIVE	100.220	1956	125	218	5,4	142	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	122.320	2387	154	231	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	129.970	2387	147	225	7,9	208	5
3.2 JTS 260KM DISTINCTIVE Q4 Q-TRONIC	151.220	3195	191	244	12,1	286	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

159 Sportwagon

WYMIARY 466/183/143 | BAGAŻNIK 445 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 140KM MPI 16v PROGRESSION	87.470	1796	103	206	7,8	183	5
1750 TBi 16v 200KM PROGRESSION	99.370	1750	147	233	8,3	194	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	94.270	1910	110	210	5,8	153	5
2.0 JTDM 170KM PROGRESSION	98.520	1956	125	216	5,5	145	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	120.620	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION Q-TRONIC	128.270	2387	147	223	8,0	210	5
1750 TBi 16v 200KM DISTINCTIVE	106.170	1750	147	233	8,3	194	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	101.070	1910	110	210	5,8	153	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	108.720	1910	110	207	6,9	182	5
2.0 JTDM 170KM DISTINCTIVE	105.320	1956	125	216	5,5	145	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	127.420	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	135.070	2387	147	223	8,0	210	5
3.2 JTS 260KM DISTINCTIVE Q4 Q-TRONIC	156.320	3195	191	242	12,2	288	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

GT

WYMIARY 449/176/136 | BAGAŻNIK 320 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 JTS 165KM PROGRESSION	84.920	1970	122	216	8,7	207	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	92.570	1910	110	209	6,2	165	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

MiTo

WYMIARY 406/148/145 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 TB 16v 120KM DISTINCTIVE	55.170	1368	88	198	6,1	145	4
1.4 TB 16v 155KM DISTINCTIVE	61.970	1368	114	215	6,5	153	4
1.6 JTDM 16v 120KM DISTINCTIVE	62.820	1598	88	198	4,8	126	4

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 — BAGAŻNIK 215 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 8v 77KM ORO	42.420	1368	57	167	5,5	130	4
1.4 16v 95KM ORO	44.970	1368	70	175	6,6	155	4
1.3 M-Jet 16v 90KM ORO	48.370	1248	66	175	4,5	117	4
1.4 16v 95KM PLATINO	48.880	1368	70	175	6,6	155	4
1.4 16v 95 KM VERSUS	44.970	1368	70	175	6,6	159	4
1.3 M-Jet 16v 90 KM VERSUS	50.920	1248	66	175	4,5	117	4

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Musa

WYMIARY 403/169/166 — BAGAŻNIK 390 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 95KM ORO	51.770	1368	70	175	6,6	157	5
1.3 M-Jet 16v 70KM ORO	54.320	1248	51	159	4,7	125	5
1.4 16v 95KM PLATINO	60.270	1368	70	175	6,6	157	5
1.6 M-Jet 16v 120KM PLATINO	72.170	1598	88	190	4,9	129	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Delta

WYMIARY 452/180/150 — BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v T-Jet 150KM ORO	72.250	1368	110	210	7,0	165	5
1.8 16v T-Jet 200KM ORO	74.792	1742	147	230	7,8	185	5
1.6 16v M-Jet 120KM ORO	74.800	1598	88	194	4,9	130	5
1.6 16v M-Jet SEL. 120KM ORO	78.200	1598	88	194	4,6	120	5
2.0 16v M-Jet 165KM ORO	84.150	1956	121	214	5,3	139	5
1.9 16v Twinturbo M-Jet 190KM	90.100	1910	139	222	5,7	149	5
1.4 16v T-Jet 150KM PLATINO	80.750	1368	110	210	7,0	165	5
1.8 16v T-Jet 200KM PLAT. SPORTRONIC	98.600	1742	147	230	7,8	185	5
1.6 16v M-Jet 120KM PLATINO	83.300	1598	88	194	4,9	130	5
1.6 16v M-Jet 120KM PLAT. SELECTRONIC	86.700	1598	88	194	4,6	120	5
2.0 16v M-Jet 165KM PLATINO	92.650	1956	121	214	5,3	139	5
1.9 16v Twinturbo M-Jet 190KM	98.600	1910	139	222	5,7	149	5
1.8 16v T-Jet 200KM PLAT. SPORTRONIC EXECUTIVE	105.400	1742	147	230	7,8	185	5
1.9 16v Twinturbo M-Jet 190KM EXECUTIVE	105.400	1910	139	222	5,7	149	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Zmieniły się rabaty na samochody dla pracowników

Od czerwca 2009 r. spółka Fiat Auto Poland SA przygotowała nową ofertę zakupu samochodów dla pracowników Grupy Fiat. W ramach tej oferty przewidziano dwie możliwości:

- **pierwsza przewiduje skorzystanie przez pracowników z przewidzianego dla danego modelu rabatu (na przykład Pandę pracownik może nabyć z 15,5% rabatem);**

lub

- **rabatu wraz z darmowym pakietem ubezpieczeniowym.**

W tym drugim przypadku należy liczyć się z mniejszą wysokością rabatu (np. Panda: darmowy pakiet ubezpieczeniowy i 10,5 % rabatu).

Warto dodać, że wraz z tą ofertą w pierwszym wariancie wprowadzono różną wysokość rabatów na poszczególne modele. I tak na przykład, Panda oferowana jest dla pracowników Grupy Fiat z 15,5% rabatem, a Doblò z 21% rabatem.

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

Wymienione rabaty nie łączą się z reguły z innymi okresowymi promocjami marketingowymi.

Oferta jest dostępna w
Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, przy ul. Katowickiej 24, w Bielsku-Białej, tel. 033 813 44 40.

W Centrum Sprzedaży można pytać także o sposoby kredytowania zakupu samochodów.

POCZTA

ŁAMY DLA PRACOWNIKÓW

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, dziękujemy za wszystkie maile i kartki.

Triumf na festiwalu reklamy

Jedno „Grand Prix", dwa „Złote Lwy" i jeden „Brązowy Lew" to trofea zdobyte przez Fiata na 56. Międzynarodowym Festiwalu Reklamy w Cannes. Fiat 500 otrzymał dwa „Złote Lwy" w kategoriach Film i Outdoor – pierwszego za kampanię telewizyjną, a drugiego za billboardy reklamowe opatrzone sloganem „zaprojektowany, by minimalizować wpływ na środowisko", które ukazują zagrożone wyginięciem gatunki zwierząt siedzących we wnętrzu Fiata 500 podczas testów zderzeniowych, zaliczanych z doskonałym wynikiem. Przyznając tę nagrodę jury festiwalu doceniło fakt, że Grupa nie neguje, iż jej samochód wywiera wpływ na środowisko, ale robi wszystko, aby go ograniczyć. Fiat zdobył też „Grand Prix" w kategorii Cyber, za kampanię, której motywem przewodnim również jest ochrona środowiska (za spot reklamujący system Eco: Driver). „Brązowego Lwa" w kategorii Outdoor otrzymała Lancia, za francuską kampanię reklamującą Deltę i jej Autoparking System: w paryskiej uliczce kierowca i pasażer czytają gazety, podczas gdy samochód sam parkuje przy krawężniku – dowód na to, że Fiat Group Automobiles zainwestował znaczne fundusze w usprawnienie metod komunikowania się z otoczeniem.

Jeden ze spotów reklamujących Autoparking System Lancii Delta

Letnie spotkania z Fiatem w Sopocie

Reporterskie wędrówki po kraju obfitują w zaskakujące spotkania. Podczas tegorocznych wojaży trafiłem na drugie urodziny Fiata 500, odbywające się na sopockim molo. Przybyli tu nie tylko właściciele Fiatów 500, ale także gwiazdy i wczasowicze. Poza innymi atrakcjami miło było podziwiać wyszukane stoisko z Fiatem 500 na Placu Zdrojowym, w asyście flag i banerów z logo modelu. Spacerując uliczkami Sopotu natknąłem się także na zupełną perełkę – kolekcjonerski egzemplarz

Fiata 132p, którego właścicielem jest p. Tomasz Karchut (29 l.) – miłośnik i kolekcjoner samochodów Fiat i FSO. Posiada w swym zbiorze pięć pojazdów. Wspomniany model 132p GLS, rocznik 1974, montowany był w niewielkiej serii w żerańskiej FSO, właściciel posiada jego oryginalną dokumentację techniczną. Autko ma oryginalny lakier, przebieg 160 tys. km, silnik poj. 1800 ccm, 111 KM, (dotychczas nie rozbierany!). Pan Tomasz jest członkiem Automobilklubu Morskiego w Gdyni, swoim autem jeździ na rajdy samochodów zabytkowych.

Edward Poskier

Sprostowanie

W ostatnim wydaniu Fiata Wokół Nas, w artykule o wdrożeniu programu SAP HR, wkradł się błąd, który pragniemy sprostować. Pani Barbara Ćwik jest kierownikiem obszaru administracji personelu i płac w Fiat Services Polska. Za pomyłkę przepraszamy.

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 30 września 2009 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132100, Fax (0-33) 8132036 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrekcja Generalna	produkcja maszyn rolniczych
5. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie
6. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	ul. Mikołajczyka 80, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3642857, Fax (0-32) 3642858 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
7. Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132199, Fax (0-33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
8. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (0-32) 6036107, Fax (0-32) 6030108 Dyrekcja Generalna	handel częściami zamiennymi
9. Plastic Components and Modules Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3681200, Fax (0-32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – deska rozdzielcza, zderzaki
10. Ergom Poland Sp. z o.o.	ul. Jedności 44, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3681200, Fax (0-32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – systemy zasilania paliwem, zbiorniki
11. 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
12. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Dyrektor Generalny: Mario Giagnoni	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
13. Fiat Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
14. Fiat Group 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
15. 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
16. 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
17. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Prezes Zarządu: Maurizio Emo	produkcja silników do samochodów

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: Giovanni Polimeni	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: Giovanni Polimeni	usługi finansowe i leasingowe

FIAT NR 1

NIEZAWODNY

RANKING NIEZAWODNOŚCI 2008
WG ADAC – SAMOCHODY MIEJSKIE

MODEL	ODSETEK AWARII
1. FIAT PANDA	1,5
2. TOYOTA AYGO	1,5
3. PEUGEOT 206	1,7
4. FIAT PUNTO/GRANDE PUNTO	1,8
5. NISSAN NOTE	2,1
6. RENAULT CLIO	2,2
7. NISSAN MICRA	2,2
8. VW POLO	2,3
9. OPEL CORSA	2,3
10. RENAULT MODUS	2,4

KAŻDY WYNIK MÓWI O ODSETKU POWAŻNYCH AWARII W PRZELICZENIU NA 1000 EGZEMPLARZY DANEGO MODELU.

ŹRÓDŁO: ADAC

EKOLOGICZNY

ŚREDNIA WARTOŚĆ EMISJI CO_2
– SAMOCHODY SPRZEDANE W EUROPIE W 2008 R.

MARKA	EMISJE CO_2
1. FIAT	133,7 G/KM
2. PEUGEOT	138,1 G/KM
3. CITROËN	142,4 G/KM
4. RENAULT	142,7 G/KM
5. TOYOTA	144,9 G/KM
6. FORD	147,8 G/KM
7. OPEL/VAUXHALL	151,1 G/KM
8. VOLKSWAGEN	158,8 G/KM
9. BMW	160,6 G/KM
10. MERCEDES	185,0 G/KM

ŹRÓDŁO: JATO

FIAT