M A R Z E C 2 0 1 1

Fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW FIAT I FIAT INDUSTRIAL

LUDZIE / PRODUKT / AKTUALNOŚCI / CZAS WOLNY

Nowa Lancia Ypsilon
DEBIUT W GENEWIE

WYNIKI SPÓŁEK FIATA W POLSCE W 2010 ROKU

Czasopismo pracowników spółek koncernów Fiat i Fiat Industrial w Polsce • Rok XV/1 • Numer 90 • Marzec 2011

zimowe szaleństwo – w teorii to trwający nawet kilka miesięcy okres wzmożonej aktywności entuzjastów sportów zimowych.

zimowe szaleństwo – w praktyce to wyprzedaż Fiatów trwająca tylko do wyczerpania zapasów.

Fiat Panda
rabat do **7000 zł**

Fiat Punto Evo
rabat do **9500 zł**

Fiat Bravo
rabat do **9500 zł**

Sprawdź też ofertę wyprzedaży magazynu fabrycznego u najbliższego dealera Fiata.

VAT W GÓRĘ
CENY FIATA W DÓŁ

www.fiat.pl

Prezentowane samochody są jedynie ilustracją. Promocja „Wyprzedaż rocznika produkcji 2010" dotyczy samochodów z rocznika 2010 i obowiązuje od dnia 1 stycznia 2011 r. do wyczerpania zapasów, ale nie dłużej niż do dnia 28 lutego 2011 r. W przypadku niewyczerpania zapasów w powyższych terminach okres promocji może ulec wydłużeniu. Promocja „Wyprzedaż magazynu fabrycznego" dotyczy wybranych modeli i wersji samochodów Fiat z rocznika 2010, dostępnych w magazynie fabrycznym Fiat Auto Poland S.A. i obowiązuje od dnia 3 lutego 2011 r. do wyczerpania zapasów. Promocja „Wyprzedaż rocznika produkcji 2010" i promocja „Wyprzedaż magazynu fabrycznego" nie podlegają łączeniu. Regulaminy promocji na stronie www.fiat.pl. Szczegóły w salonach.

fiat wokół nas

fwn w numerze

rok 15/1
numer 90
marzec 2011

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Plekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich

Studio graficzne
Barbara Juraszek
Irena Nycz-Imielska
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
16.300 egz.

Oddano do druku:
18 marca 2011 r.

FIRMA

4 **Wyniki Grupy Fiat za 2010 rok**
7 Wyniki spółek Fiata w Polsce za 2010 rok
22 Zmiany organizacyjne po sojuszu Fiata z Chryslerem
26 Struktura Fiata Industrial
28 **4 milionowy silnik Multijet**
31 Bezpieczeństwo pracy w Zakładzie Tychy w optyce WCM
40 Szkolenia dla mechaników w CNH Polska
44 Newsy

LUDZIE

46 **Jerzy Ciurlok**
66 Fiat to my

PRODUKT

12 **Lancia, Alfa Romeo, Fiat i Jeep w Genewie**
24 Ferrari 150º Italia
34 **Alfy w służbie polskiej policji**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

37 **Z Warszawy do Monte Carlo**
54 Moc a moment

CZAS WOLNY

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

50
Centrum Historyczne Fiata

Przychody sięgnęły kwoty 56,3 miliarda euro, a zysk podwojono z 1,1 do 2,2 miliarda. Pod koniec roku zmniejszono zadłużenie przemysłowe netto: z 4,4 na 2,4 miliarda.

W 2010 roku Grupa przekroczyła *podwyższone wcześniej cele*

Poziom celów założonych na 2010 rok podniesiono już pod koniec trzeciego kwartału, ale sprawozdania finansowe odnoszące się do całego roku świadczą o tym, że Grupie udało się osiągnąć jeszcze więcej. Tak przynajmniej wynika z rachunku zysków i strat zatwierdzonego przez Zarząd, który – pod przewodnictwem Johna Elkanna – zgromadził się 27 stycznia bieżącego roku w Turynie. Przychód spółki za rok 2010 wzrósł o 12,3% sięgając 56,3 miliarda euro, zaś zysk z zarządzania zwyczajnego podwojono z 1,1 do 2,2 miliarda euro. Podobnie rzecz miała się w przypadku marży od przychodów, która wzrosła z 2,1% w 2009 roku do 3,9% w roku dopiero co zamkniętym. Uzyskanie takich wyników możliwe było dzięki pozytywnemu udziałowi wszystkich sektorów. W tej sytuacji strata w wysokości 848 milionów euro z roku 2009 w roku ubiegłym zmieniła się w zysk równy 600 milionom. Zmniejszyło się zadłużenie przemysłowe netto, z 4,4 miliarda euro pod koniec 2009 roku na 2,4 miliarda na końcu 2010 roku. Odnotowano natomiast zwiększenie płynności finansowej, która wyniosła 15,9 miliarda euro, zamiast wcześniejszej kwoty 12,4 miliarda. W związku z takimi wynikami Zarząd zaproponował akcjonariuszom dywidendę w wysokości ogółem 152 milionów euro. Wreszcie, jeśli chodzi o 2011 rok, Grupa potwierdza cele założone w Planie na lata 2010-2014, przydzielając spółkom Fiat i Fiat Industrial, czyli powstałym 1 stycznia br. dwóm nowym odrębnym jednostkom, własne specyficzne zobowiązania. Do celów koncernu Fiat należą: wzrost przychodu o około

2-3%, tj do osiągnięcia liczby 37 miliardów euro, zysk z zarządzania zwyczajnego plasujący się pomiędzy 0,9 a 1,2 miliarda euro oraz zadłużenie przemysłowe netto w kwocie około 1,5-1,8 miliarda euro. Natomiast w przypadku drugiego koncernu – Fiat Industrial – cele na 2011 rok zakładają: przychody równe 22 miliardom euro, zysk z zarządzania zwyczajnego bliski 1,2-1,4 miliarda oraz zadłużenie przemysłowe netto w kwocie 1,8-2 miliardów euro.

WYNIKI SZCZEGÓŁOWE

Przy bliższej analizie wyników za 2010 rok, które dotyczą jeszcze – jak wiadomo – Grupy Fiat przed podziałem, zauważymy, że na wysokość przychodu w kwocie 56,3 miliarda euro wpłynął sektor samochodowy wraz z sektorem odnośnych komponentów (Fiat po podziale) w kwocie 35,9 miliarda euro (+9,8%), a spółki CNH, Iveco i Powertrain (obecnie Fiat Industrial) w sumie w kwocie 21,3 miliarda euro, co daje wzrost o 18,8% (by otrzymać 56,3 miliarda, od sumy obu wyników należy odjąć kwotę fakturacji wewnątrzgrupowej). Na 2,2 miliarda zysku z zarządzania zwyczajnego Grupy złożyły się wyniki 1,1 miliarda euro koncernu Fiat po podziale, który odnotował marżę od przychodu wynoszącą 3,1%. Do tego należy dodać wynik w kwocie 1,1 miliarda euro uzyskany przez Fiat Industrial z 5,1% marżą od przychodu i ze znacznie podwojonymi zyskami z zarządzania zwyczajnego w przypadku CNH i Iveco. Natomiast na kwotę 600 milionów euro zysku netto złożyły się: 222 miliony wypracowane przez koncern Fiat po podziale i 378 milionów euro przez Fiat Industrial. Wyraźna redukcja zadłużenia przemysłowego netto do 2,4 miliarda euro stanowi odzwierciedlenie pozytywnej koniunktury operacyjnej wszystkich branż, gdzie 0,5 miliarda euro zadłużenia przypada Fiatowi po podziale i 1,9 miliarda euro spółce działającej obecnie pod szyldem Fiat Industrial. Jeśli chodzi o analogiczne zestawienie w zakresie płynności finansowej, to z 15,9 miliarda euro 12,2 miliarda wypracowała obecna Grupa Fiat, zaś 3,7 miliarda euro Fiat Industrial.

GRUPA FIAT

Bilans ekonomiczny – Okres rozliczeniowy 2010

(w milionach euro)	*2010*	*2009*
Przychody netto	**56.258**	50.102
Zmiana %	12,3	
Zysk/(strata) z zarządzania zwyczajnego	**2.204**	1.058
Zmiana	1.146	
Marża od przych. z zarządzania zwycz. (%)	**3,9**	2,1
Zysk/(strata) operacyjna	**2.009**	359
Zmiana	1.650	
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	**1.282**	(367)
Zmiana	1.649	
Zysk/(strata) z okresu rozliczeniowego	**600**	(848)
Zmiana	1.448	
EPS (w euro)		
akcje zwykłe	**0,410**	(0,677)
akcje uprzywilejowane	**0,410**	(0,677)
akcje oszczędnościowe	**0,565**	(0,677)

WYNIKI SEKTORÓW

Fiat Group Automobiles zrealizował przychody w wysokości 27,9 miliarda euro, czyli o 6% więcej w stosunku do roku 2009 (+0,5% przy kursie stałym). Spółka sprzedała 2.081.800 samochodów i lekkich pojazdów użytkowych (-3,2% względem 2009 roku). Udział w rynku samochodowym obniżył się w Europie do 7,5% z powodu zaprzestania udzielania dotacji na ochronę środowiska w przypadku samochodów mniejszych oraz napędzanych metanem i gazem LPG. We Włoszech popyt na samochody FGA spadł o 2,7 punktów procentowych do poziomu 30,1%, natomiast pozytywne wyniki uzyskał sektor lekkich pojazdów użytkowych (wzrost udziału o około 3 punkty procentowe do wartości 44%). Fiat utrzymał ponadto pozycję lidera w Brazylii dzięki ogólnemu udziałowi w rynku na poziomie 22,8%. Zysk z zarządzania zwyczajnego FGA wyniósł 607 milionów euro (470 milionów euro w roku 2009), przy czym marża od przychodów uplasowała się na poziomie 2,2% (1,8% w 2009 roku). Wzrost uzyskano dzięki lepszemu mixowi wyrobu/rynku, co znacznie wpłynęło na zwiększenie popytu na samochody dostawcze i znaczny udział w rynku brazylijskim. Wpływ na taką sytuację miały również stałe udoskonalenia wdrażane w ramach World Class Manufacturing oraz oszczędności w zakupach. Firma **Ferrari** uzyskała przychody rzędu 1,9 miliarda euro, odnotowując wzrost o 7,9% w stosunku do 2009 roku, natomiast zysk z zarządzania zwyczajnego w przypadku marki spod znaku czarnego konia wyniósł 303 miliony euro (marża od przychodów wyniosła 15,8%): 65 więcej względem roku 2009.

Spółka **Maserati** zaejestrowała w 2010 roku przychód w wysokości 0,6 miliarda euro, co stanowi wzrost o 30,8%. Wartość większą niż podwojoną odnotowano natomiast w przypadku zysku z zarządzania zwyczajnego, który wyniósł 24 miliony euro, przy 4,1% marży od przychodów. Sektor komponentów i systemów produkcyjnych osiągnął w sumie przychody sięgające kwoty 10,9 miliarda euro (+23,6% w stosunku do 2009 roku) i prawie potroił zysk z zarządzania zwyczajnego, uzyskując sumę 249 milionów euro (marża od pzrychodów – 2,3%). Wartość wzrostu, liczącą 160 milionów euro względem roku 2009, osiągnięto głównie za sprawą większych wolumenów i lepszego mixu wyrobu. W przypadku **CNH** przychód za 2010 rok stanowił kwotę 11,9 miliarda euro, co wiąże się z osiągnięciem wzrostu o 17,8% (+12% w dolarach), a uzyskano go dzięki poprawie popytu na maszyny rolnicze. Zysk z zarządzania zwyczajnego w Sektorze maszyn rolniczych i maszyn dla branży budowlanej wyniósł 755 milionów euro (337 milionów euro w roku 2009), przy marży od przychodów równej 6,3% (3,3% w 2009 roku). Wzrost ten spowodowany był zwiększeniem liczby sprzedanych wyrobów, większym wykorzystaniem zdolności produkcyjnej w Ameryce Północnej i Południowej, a także poprawą mixu wyrobu i cen. Iveco odnotowało przychody rzędu 8,3 miliarda euro (+15,6%). Sprzedano więcej o 24,8% produktów (w sumie 129.630 szt.), przynosząc tym samym wzrost sprzedaży: 52,4% w Ameryce Łacińskiej, 41,6% w Europie Wschodniej i 17,3% w Europie Zachodniej, tutaj jednak wyniki pozostały skromne w stosunku do poziomu „sprzed kryzysu". Zysk z zarządzania zwyczajnego spółki wyniósł 270 milionów euro (105 milionów euro w roku 2009), przy marży od przychodów wartości 3,3% (1,5% w roku 2009). Poprawę przypisuje się większej sprzedaży oraz większej zdolności produkcyjnej. FPT Industrial uzyskał przychód wynoszący 2,4 miliarda euro, co stanowi poprawę w wysokości 52,8% względem roku poprzedniego. Zysk z zarządzania zwyczajnego, który wyniósł 65 milionów euro przy marży od przychodów równej 2,7%, wykazał poprawę o 196 milionów euro w stosunku do roku 2009, co związane było ze znaczącym wzrostem sprzedaży. ■

GRUPA FIAT

Bilans ekonomiczny Continuing/Discontinued Operation – Okres rozliczeniowy 2010

(w milionach euro)	*2010*			*2009*		
	Fiat po podziale	*Fiat Industrial*	*Grupa Fiat przed podziałem (*)*	*Fiat po podziale*	*Fiat Industrial*	*Grupa Fiat przed podziałem (*)*
Przychody netto	**35.880**	**21.342**	**56.258**	32.684	17.968	50.102
Zmiana %	9,8	18,8	12,3			
Zysk/(strata) z zarządzania zwyczajnego	**1.112**	**1.092**	**2.204**	736	322	1.058
Zmiana	376	770	1.146			
Marża od przychodu z zarządzania zwycz. (%)	**3,1**	**5,1**	**3,9**	2,3	1,8	2,1
Zysk/(strata) operacyjna	**992**	**1.017**	**2.009**	378	(19)	359
Zmiana	614	1.036	1.650			
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	**706**	**576**	**1.282**	103	(470)	(367)
Zmiana	603	1.046	1.649			
Zysk/(strata) z okresu rozliczeniowego	**222**	**378**	**600**	(345)	(503)	(848)
Zmiana	567	881	1.448			

(*) Skorygowane o operacje wyłączone z Fiat po podziale i Fiat Industrial

GRUPA FIAT

Przychody i zysk z zarządzania zwyczajnego – Okres rozliczeniowy 2010

(w milionach euro)	*Ricavi*	*Utile*
Samochody (Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)	**30.130**	**934**
Zmiana	% 6,3	215
Komponenty i Systemy Produkcji (Fiat Pow. (1), Magneti M., Teksid, Comau)	**10.865**	**249**
Zmiana %	23,6	160
Inna działalność	**1.159**	**(71)**
Zmiana %	10,7	1
Operacje wyłączone	**(6.274)**	
Fiat po podziale	**35.880**	**1.112**
Zmiana %	9,8	376
Maszyny Rolnicze i Budowlane (CNH)	**11.906**	**755**
Zmiana %	17,8	418
Pojazdy użytkowe (Iveco)	**8.307**	**270**
Zmiana %	15,6	165
FPT Industrial (1)	**2.415**	**65**
Zmiana %	52,8	196
Operacje wyłączone i inna drobna działalność	**(1.286)**	**2**
Fiat Industrial	**21.342**	**1.092**
Zmiana %	18,8	770
Operacje wyłączone	**(964)**	
Suma Przychody i Zysk Grupy Fiat	**56.258**	**2.204**
Zmiana %	12,3	1.146

(1) Fiat Powertrain i FPT Industrial obejmują odpowiednio działalność spółek Passenger&Commercial Vehicles oraz Industrial&Marine wcześniejszego Sektora FPT Powertrain Technologies.

Obraz w żywych barwach

W kontekście ostatniego, fatalnego roku w gospodarce światowej, Fiat w Polsce trzyma się nieźle, przezwycięża trudności i kładzie fundamenty pod lepsze czasy.

Filippo Gallino

Dziś nasza pozycja zależy od Fiata 500 i Pandy. A nasze jutro, oprócz Fiata 500 i Pandy (przynajmniej do końca 2011 r.), jeszcze od Lancii Ypsilon. Po 2009 (rekordowym i pewnie już niepowtarzalnym), obecny rok rysuje się dla Fiata w Polsce w nie mniej żywych barwach. „W tym roku będzie nam także towarzyszył optymizm, a to za sprawą uruchomienia produkcji modelu, dzięki któremu marka Lancia ma ponownie zawojować rynek europejski i pozwolić zakładowi w Tychach na kolejny rozwój" – rozpoczyna **Enrico Pavoni**, prezes Fiata w Polsce i dodaje: „Kompleksowe wyniki finansowe Grupy w Polsce w 2010 r. świadczą o tym, że Fiat potrafił utrzymać swoją silną pozycję w tym kraju. Wiedzieliśmy, że 2009 rok był wyjątkowy ze względu na dopłaty rządowe w wielu krajach europejskich. I wiedzieliśmy także, że ten sprzyjający okres, który de facto antycypował popyt na nowe pojazdy z lat kolejnych, nie powtórzy się w 2010 r. Dlatego w naszych prognozach uwzględniliśmy mniejszą sprzedaż. Niemniej jednak wyniki z ostatniego roku są zadawalające i nawet lepsze od tak dobrego przecież dla nas 2008 r.".

Spadek popytu na nowe pojazdy osobowe w 2010 r. doprowadził do zmniejszenia produkcji w Fiat Auto Poland w Tychach, ale nie można mówić o kryzysie

Liczby potwierdzają powyższy obraz sytuacji. Polskie spółki z Grupy Fiat zafakturowały w 2010 r. ponad 25,2 mld złotych (z czego 16,3 mld na eksport). To znaczy o 10% mniej niż w zeszłym roku, ale mimo wszystko więcej niż w 2008 r. Spadek europejskiego popytu na nowe pojazdy osobowe w 2010 r. doprowadził do zmniejszenia produkcji w zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach. Obroty spółki spadły do poziomu 16,5 mld złotych (tj. o 19%). Ale, według Pavoniego, nie trzeba martwić się na zapas: „Daliśmy się ponieść wielkiej fali. A teraz po prostu wróciliśmy do normalnej sytuacji, w jakiej działa zakład w Tychach. To znaczy, uwaga, „zeszliśmy" do poziomu pełnych obrotów. W 2009 pracowaliśmy bez chwili wytchnienia, goniąc terminy. Stawało się to powoli bardzo trudne dla wszystkich. Dlatego dzisiaj nie możemy mówić o żadnym kryzysie. Wykorzystujemy 100% mocy produkcyjnych naszych urządzeń. Świadczy o tym chociażby fakt, że zarówno Fiat Auto Poland jak i inne spółki zachowały tę samą liczbę pracowników co w zeszłym roku".

WYNIKI SPÓŁEK FIATA W POLSCE

Fiat Auto Poland *na polskim rynku*

W 2010 r. Fiat Auto Poland sprzedał 27.566 samochodów osobowych, osiągając 8,3% udział w rynku (Fiat – 25.863, Alfa Romeo – 1.274, Lancia – 297, Abarth – 132). Dwa modele marki Fiata weszły do złotej dziesiątki najlepiej sprzedawanych samochodów osobowych w Polsce: mowa o modelu Punto (9.439) i Panda (6.915). W 2010 r. trzeba podkreślić także wyniki Alfy Romeo pod względem procentowego wzrostu sprzedaży Alfy MiTo (589), Giulietty (351) i 159 (303). Fiat Professional sprzedał w 2010 r. 9.186 samochodów dostawczych, co oznacza 22,6% udział w rynku i tym samym potwierdził swoją pozycję lidera w tym segmencie. W ciągu ostatnich czterech miesięcy 2010 roku Fiat Auto Poland przejął także dystrybucję marek Chrysler, Jeep i Dodge (w 2010 r. sprzedano w sumie 888 szt.).

Zakład Tychy

W 2010 r. Fiat Auto Poland wyprodukował w Tychach 533.455 samochodów, z czego 440.528 pod marką Fiat, Abarth i Lancia. W liczbach produkcja przedstawia się następująco: Fiat Panda (246.063), Fiat 500 (176.759), Fiat 600 (9.152), Abarth 500 (8.347), Lancia Ypsilon (207). Reszta to produkcja dla Forda. Aż 97,4% wyprodukowanych samochodów trafiło na eksport, głównie do Włoch (221.694), Francji (44.332), Niemiec (40.100), Wielkiej Brytanii (38.449) oraz do 65 innych krajów na całym świecie, w tym do dalekiej Japonii (5.555).
Zakład w Tychach w zeszłym roku potwierdził swoją pozycję lidera w przemyśle samochodowym, otrzymując w listopadzie nowy certyfikat Silver Level oraz prawo do używania w nazwie „World Class Manufacturing". Także samochody z zakładu w Tychach otrzymały w 2010 r. bardzo ważne wyróżnienia: Fiat Panda,

Przed Tychami kolejne wyzwanie: produkcja nowej Lancii Ypsilon

Jeśli komuś to nie wystarcza, to dodajmy, że zakład w Tychach, oprócz bieżącej produkcji, czeka jeszcze kolejne, bardzo ważne uruchomienie, porównywalne z Fiatem 500 – wartość tej inwestycji sięga 1,8 mld złotych, z czego 1,4 mld w Polsce: „Główni menedżerowie Fiata nigdy nie ukrywali swojego podziwu dla jakości i zdolności produkcyjnych zakładu w Tychach, który uważa się za jedną z najlepszych fabryk Fiata na świecie – mówi Pavoni. – W ciągu zaledwie czterech lat uruchamiamy już trzecią produkcję nowego modelu. To fantastyczna średnia. Tym razem chodzi o model z segmentu B, a nawet B Premium, bo przecież nowa Lancia Ypsilon to kompaktowy pojazd flagowy z ekskluzywnym wyposażaniem".

Wśród wszystkich spółek Fiata w Polsce (18 spółek oraz 3 joint venture finansowych, które łącznie zatrudniają około 14 tysięcy osób), na uwagę zasługują szczególnie dwie FPT, które osiągnęły bardzo dobre wyniki w 2010 r.: Fiat Powertrain Technologies Poland (nowy silnik Twinair 0.9 l) i Fiat Powertrain Polska (silnik turbodiesel Multijet 1.3 l). „Obie spółki z Bielska–Białej zanotowały znaczny wzrost zamówień. Przychody ze sprzedaży silnika turbodiesel 1.3 Multijet, na przykład, wzrosły o 13% (do wartości ponad 3,7 mld złotych). Po okresie szaleństwa wywołanego subsydiami rządowymi, klienci w Europie wrócili do swoich preferencji i ponownie zaczęli zamawiać małe turbodiesle" – komentuje Pavoni.

według niemieckiego automobil clubu ADAC uznany został za najbardziej niezawodny pojazd w swoim segmencie. Według Stowarzyszenia Nadzoru Technicznego GTÜ, zgodnie z badaniem przeprowadzonym w okresie od jednego roku do trzech lat użytkowania pojazdu, Fiat 500 okazał się bezdyskusyjnie najbardziej niezawodnym pojazdem w segmencie A i B.

Zdzisław Arlet, dyrektor zakładu, tak ocenia miniony rok:
„W 2010 r. wyprodukowaliśmy mniej pojazdów niż w roku poprzednim. Chodzi o jakieś 70 tysięcy. Skończył się zawrót głowy wywołany dopłatami rządowymi na rynkach europejskich i wróciliśmy do normalnej sytuacji. Wykorzystujemy dzisiaj 100% mocy naszych urządzeń i tak będzie przez cały ten rok, w którym wyprodukujemy o kilkadziesiąt tysięcy pojazdów więcej niż w 2010. Za kilka miesięcy wejdzie przecież na rynki europejskie nowa Lancia Ypsilon, jej produkcja jest już gotowa i dołączy do naszych bieżących modeli, których liczba zamówień nadal utrzymywać się będzie na stałym poziomie. Zawsze powtarzam, że mamy w rękach złoto, chodzi tylko o jakość wykonania naszych produktów. Oprócz samych certyfikatów i tytułów ważna jest dla mnie przede wszystkim opinia naszych klientów. Niezawodność Pandy i Fiata 500 została potwierdzona na rynkach międzynarodowych. Jeśli nadal będziemy trzymać tę linię rozwoju, ani zamówień nam nie zabraknie, ani nowych uruchomień produkcji. Bardzo liczymy na nową Lancię Ypsilon. Dzięki temu modelowi wejdziemy do segmentu B „Premium", po długim okresie, w którym skoncentrowani byliśmy wyłącznie na segmencie A".

Fiat Powertrain Polska, który po rozwiązaniu joint venture z GM obecnie w 100% należy do Fiata, w ciągu ostatnich 8 lat wyprodukował ponad cztery miliony turbodiesli (ponad 514 tys. w 2010 r.) w kilku wersjach mocy. Szybko wzrasta natomiast produkcja najnowszego silnika benzynowego TwinAir 0,9 l, uruchomiona w Fiat Powertrain Technologies Poland w czerwcu 2010. Osiągnięcie pełnej mocy produkcyjnej rozłożone zostało na kolejne lata wraz z wprowadzaniem na rynek nowych modeli (w 2011 zakłada się produkcję ponad 70 tys. silników TwinAir).

Spółki związane w mniejszym lub większym stopniu z biznesem Fiata Auto Poland, jak na przykład polskie filie Magneti Marelli, utrzymały w 2010 r. poziom zeszłoroczny. Z wyjątkiem Comau Poland (urządzenia i roboty do automatycznej produkcji samochodowej), która zatrudniając ponad 210 pracowników, poprawiła swoje wyniki: „Spółka zaangażowana była w instalację zrobotyzowanych linii produkcyjnych i urządzeń do nowych uruchomień produkcyjnych (w tym Lancii Ypsilon oraz nowego silnika TwinAir). Zaangażowanie to potwierdza, o czym już mówiłem: Fiat ma zaufanie do swoich polskich zakładów i dalej inwestuje znaczne sumy w Bielsku-Białej i w Tychach w ce-

Wszystkie spółki Fiata w Polsce utrzymały silną pozycję w kraju

WYNIKI SPÓŁEK FIATA W POLSCE

Teksid Iron Poland

Spółka ze Skoczowa, zatrudniająca 525 pracowników, zanotowała w 2010 r. wzrost sprzedaży o 7,9% w stosunku do roku poprzedniego (obroty wzrosły do ponad 294 mln złotych, z czego 60% z eksportu). Sytuacja spółki nie jest jednak łatwa, gdyż zdolności produkcyjne wykorzystywane są w ok. 80%, co przy niewielkich marżach występujących w przemyśle metalurgicznym sprawia określone problemy. Poważnym utrudnieniem w pracy są niestabilne ceny materiałów produkcyjnych, głównie złomu (wahania w ciągu roku do 50%), nawęglaczy (do 30%) oraz żelazostopów, w tym głównie zapraw do sferoidyzacji, zawierających metale ziem rzadkich (ponad 90% tych metali znajduje się w rękach chińskich, a ci nałożyli embargo na eksport). W konsekwencji przewiduje się dalszy wzrost cen, nawet o 50%. Inne materiały, jak miedź i cyna, wzrosły o 30%.

Magneti Marelli w Polsce

Mimo niesprzyjającej sytuacji na rynku, spółki Magneti Marelli w Polsce, zatrudniające blisko 3.570 pracowników, odnotowały dalszy rozwój oraz zwiększenie sprzedaży, która w 2010 r. osiągnęła 2,6 mld złotych (z czego 1,9 mld dotyczy Fiata, natomiast reszta przychodu wynika z działalności eksportowej).

W 2010 r. kontynuowano wdrażanie systemu SAP, co umożliwia spółkom Magneti Marelli dodatkową kontrolę postępu prac w optyce wydajności firmy. W tym kontekście działa również projekt WCM, którego wdrożenie w Magneti Marelli rozpoczęto ponad dwa lata temu.

W 2011 r. nastąpi uruchomienie produkcji komponentów do nowej Lancii Ypsilon oraz dla klientów spoza Fiata (komponenty mechaniczne dla BMW i sprzedaż amortyzatorów tylnych dla firmy Opel oraz nowych lamp tylnych dla innych odbiorców zagranicznych).

Comau Poland

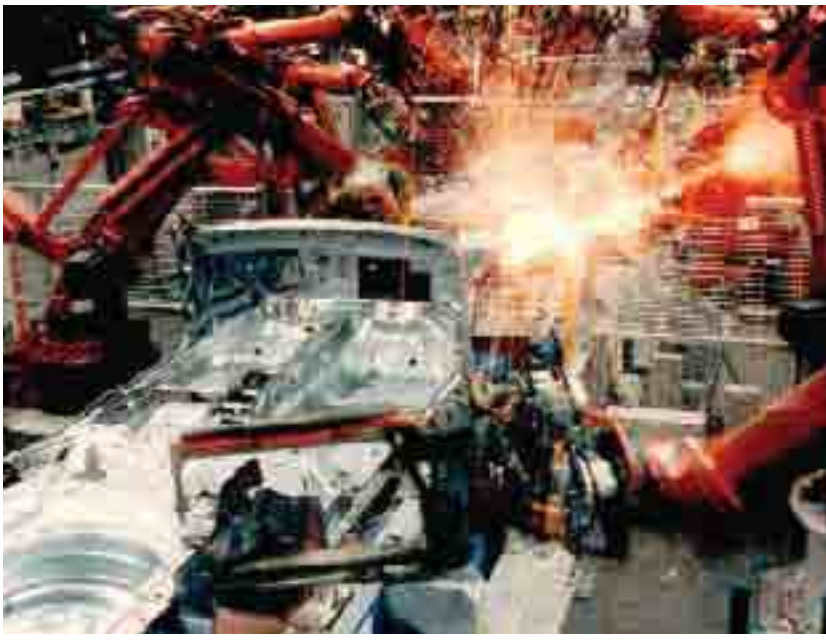
Rok 2010 był wyjątkowy dla Comau Poland. Realizacja rozległego zakresu działalności pozwoliła na osiągnięcie dobrych wyników ekonomicznych.

Na początku roku, tak jak we Włoszech, działalność związana z projektowaniem i budową tłoczników została przekazana do FAP (łącznie z 149 pracownikami). Comau Poland skupiła się więc na działalności Robotics & Service i Body Welding & Assembly.

Główny projekt, związany z nowym modelem Lancia Ypsilon, obejmował dostawę zrobotyzowanych systemów karoseryjnych i nowego oprzyrządowania w zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach. Projekty związane z nowym modelem Lancia Ypsilon zrealizowano także w Delfo, Magneti Marelli i Denso.

Ponadto Comau instalowała maszyny do montażu i obróbki głowicy nowego silnika TwinAir, którego produkcję

lu uruchomienia produkcji kolejnych wyrobów" – dodaje Enrico Pavoni.
Na szczególną wzmiankę zasługuje Iveco Poland, spółka, która w 2010 r. zwiększyła swoje obroty o około 18% (do ponad 400 mln złotych ze sprzedaży 3.107 pojazdów). Marka Iveco wzmocniła swoją pozycję w Polsce, zwiększając swój udział w rynku do 15,1% (w segmencie Lights), do 22,7% (w Medium) i do 6,1% (w Heavy). „To ważny znak – dodaje Pavoni – który potwierdza



wzrost popytu w Polsce na samochody przemysłowe po załamaniu się rynku światowego w 2009. Chciałbym przy okazji przypomnieć, że Iveco Poland razem z CNH Polska weszły od tego roku w skład Fiat Industrial, Grupy utworzonej po rozdzieleniu Fiata. Pozostałe 16 spółek wchodzi w skład koncernu Fiat SpA, której misją, od tego roku, są wyłącznie samochody. ■

uruchomiono w zakładzie FPT w Bielsku-Białej, i uczestniczyła tam w instalacji maszyn i środków dźwignicowych do nowych urządzeń.
W 2010 r. kontynuowano inwestycje służące poprawie środowiska pracy w zakładach spółki oraz uzyskano certyfikat OHSAS 18001: 2007 jako wyraz uznania wysokiego poziomu poprawy Bezpieczeństwa Pracy.

Fiat Services Polska i Sadi Polska
Fiat Services Polska, który w 2010 r. zafakturował około 90 mln złotych i zatrudnia 733 osób, świadczy polskim spółkom Grupy Fiat podstawowe usługi w zakresie księgowości, doradztwa, administracji personelu i usług informatycznych. Poza tym, poprzez Polo Europa, zarządza Centrum Usług Cyklu Pasywnego. W 2010 r. spółka kontynuowała wdrażanie programu World Class Administration, który ustala światowe standardy w zakresie, m. in.: bezpieczeństwa osób i danych, organizacji procesów pracy, kontroli jakości oraz ochrony środowiska.
Usługi spedycyjne i magazynowe, prowadzenie rejestrów podatkowych oraz raportów statystycznych (Intrastat), a także zarządzanie usługami celnymi od lat jest domeną spółki Sadi Polska, która, mając 74 pracowników, zafakturowała w 2010 r. około 19 mln złotych (z czego około 35% od klientów spoza Fiata). Spółka kładzie duży nacisk na kwestie jakości; o czym świadczą otrzymane w ostatnich latach certyfikaty, sukcesywnie aktualizowane i rozszerzane.

CNH Polska
Dzięki marce, która jest liderem na polskim rynku ciągników (New Holland 25% udział w rynku), a także za sprawą drugiej marki (Case), która odnotowuje jeden z najwyższych wyników sprzedaży, CNH Polska osiągnęła dobre rezultaty za 2010 rok, uzyskując ogółem 40% udział w polskim rynku ciągników. CNH Polska, należąca obecnie do Grupy Fiat Industrial, nie odstaje w tym zakresie również w innych segmentach polskiego rynku maszyn rolniczych – spółka utwierdza swoją pozycję lidera, zdobywając 42% udział w rynku kombajnów oraz 25% w sektorze pras rolujących (wyniki odnoszą się do produktów występujących na rynkach europejskich). Wyniki na rynku polskim utrzymują się na dobrym poziomie również dzięki dotacjom z Unii Europejskiej na zakup nowych maszyn rolniczych. Europejski program dofinansowania obowiązywać będzie co najmniej do 2013 r.
Spółka CNH Polska zafakturowała w 2010 roku ponad 1,3 miliarda złotych, z czego 47% pochodzi z eksportu, w szczególności ze sprzedaży części i podzespołów do różnych zakładów CNH na świecie.

Pokerowe *rozdanie Lancii*

Salon w Genewie był okazją do zaprezentowania modeli powstałych z „małżeństwa" Lancii z Chryslerem: Themy, Voyagera i Flavii concept. Ale prawdziwą gwiazdą była nowa, 5-drzwiowa Ypsilon, która będzie produkowana w Tychach.

Lancia i Chrysler, dzięki ubiegłorocznemu połączeniu, zyskały nową wartość. Obie marki uzupełniają się, łącząc w sobie wszystko to, co najlepsze z dwóch różnych kultur przemysłowych: wyrazistość stylu i funkcjonalność właściwe marce Chrysler oraz gust, innowacyjność i zamiłowanie do rękodzielniczego wykonania, które zawsze wyróżniały Lancię.
Prezentację niezwykle bogatej gamy nowości Lancii, wystawionych na Salonie genewskim, rozpoczniemy od nowej Ypsilon, która proponowana jest w całkowicie odmienionej szacie, począwszy od 5-drzwiowej karoserii z klamkami drzwi tylnych, „ukrytymi" w słupkach.

NOWA LANCIA YPSILON – ESENCJA LUKSUSU I TECHNOLOGII

Wymiary nowego modelu „Ypsilon" czynią ten samochód, mieszczący 5 osób, nadal kompaktowym: długość to 3,84 metrów, szerokość 1,67 m, zaś wysokość równa 151 centymetrom. Natomiast rozstaw osi to 239 cm. Biorąc pod uwagę wymiary, nowa Lancia Ypsilon jest wyposażona w jeden z najbardziej pojemnych bagażników w segmencie. Znajduje się również w czołówce pod względem przestronności wnętrza: doskonałe parametry dostępu i komfortu udało się osiągnąć poprzez wykorzystanie „cienkich siedzeń" – technologii, która znalazła tutaj po raz pierwszy zastosowanie wśród pojazdów Fiat Group Automobiles.
Początkowo ta kompaktowa Lancia napędzana będzie trzema rodzajami silników, spośród których dwie to jednostki benzynowe, a jedna na olej napędowy. Pod maską znajdziemy więc znany już silnik Fire 1.2 litra o mocy 69 KM i najnowszy dwucylindrowiec TwinAir turbo o pojemności 0.9 litra i mocy 85 KM oraz momencie wynoszącym 145 Nm przy 2.000 obr./min. Do tej jednostki będzie można na życzenie zamówić zmodernizowaną wersję półautomatycznej skrzyni biegów DFN (Dolce far niente). Na szczycie całej gamy stanął 95-konny diesel o pojemności 1.3 litra Multijet, należący do drugiej generacji jednostek Multijet, osiągający 200 Nm maksymalnego momentu obrotowego przy 1.500 obr./min. i posiadający turbosprężarkę o zmiennej geometrii. Natomiast, jeśli chcemy postawić na aspekt „ekologiczny", to najlepszym rozwiązaniem będzie wybór wersji z podwójnym zasilaniem, benzynowym i na gaz LPG, która wyposażona będzie w jednostkę 1,2 o mocy 69 KM.
Wszystkie silniki benzynowe, jak i Diesle, wyposażone są w urządzenie Start&Stop, które steruje czasowym wyłączaniem silnika i ponownym uruchamianiem go, co zapewnia ograniczenie zużycia paliwa i zmniejszenie emisji CO_2. Systemowi Start& Stop towarzyszy Gear Shift Indicator (GSI) – „drugi pilot", dyskretnie sugerujący kierowcy zmianę biegu, co prowadzi do bardziej wydajnego pod względem zużycia paliwa wykorzystania silnika. Dzięki odpowiedniemu wskazaniu w zestawie wskaźników, GSI może sugerować wybór wyższego biegu, aby silnik miał możliwość spalania bardziej ubogiej mieszanki (takiej, która zawiera mniej benzyny), lub też redukcję przełożenia dla lepszego wykorzystania dostępnego momentu obrotowego.
Nowa Lancia Ypsilon pełna jest wyjątkowego wyposażenia technicznego i technologicznego, czyniącego z niej samochód należący do segmentu „Premium". Sufit wykonano z innowacyjnego materiału na bazie poliestru, który dzięki swym właściwościom stanowi dźwiękochłonną barierę tłumiącą hałas o około dwa decybele. Wśród dostępnych opcji wyposażenia znajdziemy duży dach otwierany Granluce, którego przeszklona powierzchnia 0,64 m^2 zapewnia doskonałe doświetlenie wnętrza; system „Magic Parking", czyli półautomatyczny system parkowania drugiej generacji, który potrzebuje zaledwie 4,6 m długości, by zaparkować samochód; system „Blue&Me TomTom Live", zintegrowany system nawigacji z bieżącą aktualizacją map oraz „Smart Fuel System", czyli korek wlewu paliwa zintegrowany z przewodem doprowadzającym benzynę do zbiornika. Nowa Lancia posiada również światła do jazdy dziennej i tylne światła wyposażone w diody LED. Jest również możliwość zamówienia samochodu z reflektorami ksenonowymi.

Piękne kobiety i piękne samochody to doborowe towarzystwo

Dostępnych jest ponad 600 możliwości personalizacji tego „małego samochodu flagowego" Lancii, uzyskanych dzięki zestawieniu 17 kolorów nadwozia, z tego 4 dwubarwnych, 3 wersji wyposażenia (Silver, Gold i Platinum), 6 różnych tapicerek wnętrza i 3 typów obręczy ze stopu. Ponadto dla tych, którzy pragną, aby ich nowa Lancia Ypsilon miała indywidualny i ekskluzywny charakter, katalog Akcesoriów Lancii proponuje szeroką gamę prestiżowych wyrobów: nie dość wymienić tutaj ekskluzywne 16-calowe obręcze ze stopu, listwy progowe czy czarne wykończenia progu z podświetlanym logo.

Nowa Lancia Ypsilon wejdzie do sprzedaży na najważniejszych rynkach europejskich począwszy od czerwca, zaś od września – pod marką Chrysler – dostępna będzie w Wielkiej Brytanii i Irlandii.

Lancia Thema i Voyager świadectwem udanego mariażu amerykańskich modeli z włoską stylistyką

SZEŚCIOCYLINDROWE SILNIKI DLA NOWEJ LANCII THEMA

W październiku w salonach europejskich dostępna będzie nowa Lancia Thema, sedan z napędem na tylne koła, który powstaje na bazie modelu Chrysler 300. Samochód dostępny będzie w dwóch wersjach wyposażenia – Gold i Platinum – z trzema jednostkami napędowymi do wyboru: benzynową typu Pentastar V6 o pojemności 3.6 litra i mocy 292 KM, z ośmiostopniową automatyczną skrzynią biegów oraz wysokoprężną typu V6 turbodiesel VM o pojemności 3.0 litry i mocy 190 KM oraz 224 KM, obie wyposażone w skrzynię automatyczną 5-biegową.

Nowa Lancia Thema ma 5084 mm długości, 1891 mm szerokości i 1507 mm wysokości oraz dysponuje 3051 mm rozstawu osi. Pasażerowie poczują się komfortowo dzięki zastosowaniu materiałów soft touch, ekskluzywnym poszyciom wnętrza i podgrzewanym siedzeniom skórzanym. Deskę rozdzielczą obszyto skórą typu Poltrona Frau, w którą doskonale wkomponowują się drewniane wstawki na konsoli środkowej, panelach, drzwiach i na kierownicy.

Prestiżowym walorem deski rozdzielczej jest jej dyskretne chromowanie i nowoczesny design zestawu wskaźników z podświetleniem typu *Sapphire Blue*, o takich samych barwach jak oświetlenie Led przestrzeni dla pasażerów. W zakresie komfortu nowa Lancia może poszczycić się także obecnością dwóch paneli w dolnej części podłogowej z niejednorodnego materiału, laminowanymi szybami bocznymi oraz panelami dźwiękochłonnymi w zagłębieniach nadkoli.

Silnik benzynowy typu Pentastar V6, pochodzący od Chryslera, rozwija moc 292 koni przy 6.400 obr./min. oraz maksymalny moment obrotowy wynoszący 353 Nm przy 4.400 obr./min. Emituje on 199 g/km CO_2. Producent deklaruje zużycie paliwa w cyklu mieszanym równe 8,3 l/100km. Nowa Thema wyposażona w ten silnik może osiągnąć maksymalną prędkość 230 km/h, a przyspiesza od 0 do 100 km/h w 6,4 sekundy.

Alternatywę stanowi silnik diesla Euro 5, dostarczany przez włoskiego producenta VM (50% udziałów w tej firmy niedawno zakupił Fiat Powertrain). Proponowane są dwa poziomy mocy – 190 i 224 KM. W przypadku tego ostatniego, jednostka napędowa osiąga moment maksymalny równy 540 Nm przy 1600-2800 obr./min. Wszystkie silniki oferowane są w zestawie z 5-biegową automatyczną skrzynią biegów.

Nowa Lancia Thema dysponuje licznymi urządzeniami bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego, wśród których uwagę zwracają *Keyless Enter-N-Go* oraz *Active Pedrestrian Protection*, mający na celu zapewnienie ochrony pieszemu w razie przypadkowego zderzenia. Seryjnie montowane są ponadto reflektory ksenonowe, które automatycznie przystosowują się do natężenia światła otoczenia.

LANCIA VOYAGER

W chwili powrotu Lancii do Genewy nie mogło zabraknąć vana: Lancia Phedra ustępuje miejsca modelowi Voyager, wersji „zeuropeizowanej" amerykańskiego Chryslera Town&Country.

Ten typowy, amerykański multispace cieszył się i nadal cieszy ogromną popularności: w przeciągu 27 lat w ponad 120 krajach sprzedano ponad 13 mln egzemplarzy tego modelu. Bez wątpienia więc Voyager może stać się prawdziwą ikoną w swojej klasie.

Lancia Voyager, która dziedziczy nazwę znaną już europejskim kierowcom (w USA nazwa ta nie była używana), dostępna jest w trzech wersjach wyposażenia o typowych dla tej marki nazwach: Silver, Gold i Platinum, z dwoma jednostkami napędowymi: sześciocylindrową benzynową V o 60° kącie rozwarcia i pojemności 3.6 litra oraz mocy 283 KM, do której dołączono 6-biegową automatyczną skrzynię biegów oraz z czterocylindrowym silnikiem turbodiesel o pojemności 2.8 litra i mocy 163 KM.

Wymiary nie różnią się od tych, jakie posiada model źródłowy: ma długość 5,14 metra, szerokość 1,99 m, a wysokość 1,72 m oraz rozstaw osi 3,1 metra. Samochód oferuje przestronne wnętrze dla 7 osób z kompletem bagaży.

NOWA LANCIA DELTA

Zmienia się również Lancia Delta: jej przód charakteryzuje się od teraz nową kratą chłodnicy, zaprojektowaną przez Centrum Stylu Lancia w taki sposób, aby odzwierciedlić wizerunek nowej rodziny samochodów, którą Lancia przedstawi wszystkim na przestrzeni 2011 r.

Poza nowinkami z zakresu estetycznego, warte odnotowania jest wejście do gamy wyposażenia wersji Steel, która wyróżnia się siedzeniami obszytymi tkaninami technicznymi oraz ofertą silnika wysokoprężnego 1.6 Multijet o mocy 105 KM i maksymalnym momencie obrotowym 300 Nm uzyskiwanym przy 1.500 obr./min. Przyśpieszenie od 0 do 100 km/h wynosi w tym przypadku 10,7 s., zaś prędkość maksymalna – 186 km/h. Wreszcie, jeśli chodzi o wskaźnik emisji CO_2, z testów wynika, że w cyklu mieszanym wynosi on 120g/km. Silnik ten oferowany jest w połączeniu z manualną 6-biegową skrzynią.

W tych modelach klienci na pewno docenią piękno, komfort i mechanikę

Potencjalni nabywcy będą mogli zakupić nową Deltę już w drugiej połowie marca br. W maju natomiast samochody te będą dostępne z logo Chryslera w Wielkiej Brytanii i Irlandii.

DWA SAMOCHODY KONCEPCYJNE LANCIA FLAVIA

Na Salonie w Genewie Lancia pokazała także model Lancia Flavia Concept w wersji sedan i kabriolet. Mowa o samochodzie koncepcyjnym, ponieważ w chwili obecnej nie przewidziano sprzedaży tych dwóch modeli bazujących na nowym Chryslerze 200.

Na mocy porozumienia zawartego z Chryslerem gama Lancii mogłaby wzbogacić się o dwa strategiczne modele: sporych gabarytów sedana i równie dużego kabrioleta, których w ofercie Lancii brakuje od lat 60. W obu przypadkach postawiono na komfort, co jest uważane za sprawę istotną nie tylko wśród kierowców amerykańskich, dla których zaprojektowano model 200, ale również dla miłośników dawnych modeli Lancii.

Alfa Romeo 4C – marzenie Alfistów

Waga piórkowa – mniej niż 850 kg, silnik 1750 cm³ o mocy ponad 200 KM, napęd tylny, nadwozie z włókna węglowego i zapierający dech w piersiach styl.

Podczas 81. Międzynarodowego Salonu Motoryzacyjnego w Genewie miał miejsce debiut modelu Alfa Romeo 4C Concept – kompaktowego „supercar" z „duszą" prawdziwego sportowego samochodu. Nowa koncepcyjna wersja Alfy, o długości około 4 m i rozstawie osi mniejszym niż 2,4 m, prezentuje klasyczną formułę dwuosobowego coupé z napędem na tylne koła i centralnie umieszczonym silnikiem.

Technologia i materiały zastosowane w Alfie Romeo 4C Concept wywodzą się z modelu 8C Competizione (włókno węglowe, aluminium, napęd na tylne koła) oraz modeli Alfa Romeo dostępnych obecnie w sprzedaży. Są to m. in.: benzynowy silnik o pojemności 1750 z turbodoładowaniem i bezpośrednim wtryskiem, skrzynia biegów „Alfa TCT" z podwójnym suchym sprzęgłem oraz selektor kontroli dynamicznej pojazdu Alfa DNA. Ten samochód to po prostu 100-procentowa Alfa.

Nowy „concept car", wykorzystujący doświadczenia zdobyte dzięki modelom 8C Competizione i 8C Spider, wyposażony jest w tylny napęd, podobnie jak ekskluzywne samochody sportowe, i kieruje się tą samą filozofią, opartą na osiągnięciu przyjemności prowadzenia i charakterystycznej dla Alfa Romeo zwrotności na drodze. Modelom 8C Competizione i 8C Spider cel ten udaje się osiągnąć głównie dzięki ich dużej mocy, podczas gdy koncepcyjna wersja Alfy Romeo 4C charakteryzuje się mniejszą wagą, możliwą do osiągnięcia poprzez zastosowanie włókna węglowego, i gwarantuje wyjątkową zwrotność przy stosunku masy do mocy wynoszącym mniej niż

4 kg/KM. Wynik końcowy to znaczne ograniczenie masy, wynoszącej mniej niż 850 kg, jak również optymalizacja środka ciężkości pojazdu, co bardzo korzystnie wpływa na zwrotność i sterowność na wymagających trasach.
Nazwa „4C Concept" jest zapowiedzią przyjemności ze sportowej jazdy, którą może dać tylko niezwykły, 4-cylindrowy benzynowy silnik turbo 1750 o mocy ponad 200 KM. Zaletą tego silnika, montowanego już w niektórych modelach, np. w Alfie Romeo Giulietta Quadrifoglio Verde, są nowoczesne rozwiązania techniczne, jak bezpośredni wtrysk paliwa, podwójny, ciągły wariator faz rozrządu, turbosprężarka oraz system „Scavenging", który zapewnia bardzo szybką reakcję silnika i redukuje efekt tzw. „turbo dziury".
Silnik Alfy Romeo 4C Concept, umieszczony centralnie z tyłu samochodu, zapewnia porównywalne lub lepsze osiągi niż silnik o pojemności 3 litrów, utrzymując zużycie paliwa na ograniczonym poziomie, co jest typowe dla kompaktowego, 4-cylindrowego silnika. Ten pełen energii silnik turbobenzynowy 1750, współpracujący z nową, automatyczną skrzynią biegów „Alfa TCT" z podwójnym suchym sprzęgłem, wprowadzoną na rynek zaledwie kilka miesięcy temu w Alfie Romeo MiTo, a wkrótce również w modelu Giulietta, pozwala Alfie Romeo 4C Concept na osiągnięcie maksymalnej prędkości ponad 250 km/h i przyspieszenie od 0 do 100 km w poniżej 5 sekund.
Alfa Romeo 4C Concept posiada niezwykle wyszukany układ zawieszenia (czworobok z przodu, kolumna McPhersona z tyłu), który zapewnia maksymalną zwrotność i przyczepność na drodze. Rozwiązanie to, wraz z napędem na tylne koła i bardzo dobrym stosunkiem masy do mocy, zapewnia charakterystyczną dla samochodów Alfa Romeo przyjemność prowadzenia, która jest jeszcze większa dzięki rozłożeniu masy (40% na przedniej osi i 60% na osi tylnej).
Model Alfa 4C Concept kontynuuje sportową tradycję marki, nawiązując do jej początków, kiedy zwrotność i stosunek masy do mocy stanowiły klucz do sukcesu samochodów wyczynowych, jednocześnie łącząc te aspekty z samochodami Alfa Romeo, które codziennie wyjeżdżają na drogi.

Samochód ten nie jest jedynie marketingową stylizacją stworzoną specjalnie na targi motoryzacyjne. Będzie on dostępny w sprzedaży w 2012 roku

W HOŁDZIE FERRARI

Abarth *695*

W Genewie swoją światową premierę miały dwa najnowsze modele spod znaku skorpiona: Abarth 695 „Tributo Ferrari" w niebieskich barwach Blu Abu Dhabi oraz identyczny samochód, ale w odcieniu szarości Grigio Titanio. Najnowszy Abarth – powstały we współpracy z producentem z Maranello – dostępny jest w limitowanej serii, a ma na swoim koncie już ponad 1000 zamówień, z czego ponad połowa pochodzi z krajów takich jak Wielka Brytania, Francja, Niemcy i Japonia. Wyposażenie tej serii obejmuje między innymi lusterka wsteczne wykonane z włókna węglowego, 17-calowe obręcze ze stopu, reflektory ksenonowe z funkcją świateł przeciwmgłowych i świateł dalekosiężnych oraz ultralekkie sportowe siedzenia. Zastosowany w tym modelu silnik to T-Jet 1.4 litra o mocy 180 KM, który współpracuje ze zautomatyzowaną skrzynią biegów (MTA) posiadającą funkcję zmiany biegów za pomocą łopatek na kierownicy. Samochód osiąga prędkość 225 km/h, zaś od 0 do 100 km/h rozpędza się w zaledwie 7 sekund.

Crossover *Fiata*

Na międzynarodowym salonie samochodowym w Genewie zadebiutował model Freemont – „owoc" partnerskiej współpracy Fiata z Grupą Chrysler.

Na salonie w Genewie Fiat oficjalnie zaprezentował crossovera o muskularnej sylwetce i zdecydowanej linii, któremu nadano imię Freemont. Jest to pierwszy pojazd stanowiący „owoc" porozumienia zawartego przez firmę Fiat i amerykańskiego Chryslera. Fiat Freemont wywodzi się bezpośrednio z samochodu Dodge Journey, a jego produkcja realizowana jest w meksykańskim zakładzie Toluca – tym samym, w którym powstaje 500-tka przeznaczona na rynek amerykański. Samochód przybędzie na nasz kontynent w połowie bieżącego roku. Niespełna 5-metrowy Freemont (wymiary samochodu to: 489 cm długości, 188 cm szerokości, 172 wysokości) to samochód komfortowy i cechujący się doskonałymi warunkami przestrzeni wnętrza, między innymi dzięki największemu w swej klasie rozstawowi osi: niemal 289 centymetrów. Ten niezwykle wszechstronny samochód dysponuje siedmioma miejscami, posiada bowiem rzeczywisty, oferujący sporo miejsca trzeci rząd siedzeń, do którego wsiadanie ułatwione jest dzięki 90° otwarciu drzwi. Wystarczy jeden prosty ruch, by złożyć siedzenia i całkowicie je schować w podłodze, pozostawiając miejsce na regularną przestrzeń bagażową, osiągającą w sumie pojemność 1.461 litrów. Aby zapewnić pasażerom jak najlepszy widok drogi z ich miejsc, siedzenia montowane są na takiej samej zasadzie jak fotele kinowe: siedzenia drugiego rzędu są nieco wyżej niż siedzenia przednie, natomiast siedzenia trzeciego rzędu są umiejscowione jeszcze

wyżej niż te w drugim rzędzie. Ten ostatni dysponuje ponadto innowacyjnym systemem o nazwie *child booster*, który – dzięki odpowiednim poduszkom – umożliwia bezpieczną pozycję przewożonych w samochodzie dzieci przez zoptymalizowanie geometrii pasa bezpieczeństwa. W porównaniu z Dodgem Journey, wnętrze samochodu jest całkowicie nowe. Zdecydowanie wyróżniają się w nim: przykuwająca wzrok deska rozdzielcza z chromowanymi wykończeniami, bezprecedensowy zestaw wskaźników oraz innowacyjny system audio/video z szerokim, kolorowym ekranem dotykowym. Natomiast z zewnątrz samochodu charakterystyczne są nowe, przeprojektowane zderzaki i osłona chłodnicy. W zmienionym tyle pojazdu wyróżniają się przede wszystkim światła LED. Oferowane są dwa typy niezwykle bogatego wyposażenia, w ramach którego, wszystkie główne elementy stanowią wyposażenie seryjne: od automatycznej trzystrefowej klimatyzacji po system *keyless estry* (bezkluczowy układ otwierania i zamykania pojazdu), od systemu monitorowania ciśnienia w oponach po radio *touch screen* z kolorowym wyświetlaczem i przyciskami na kierownicy, od zaawansowanego komputera pokładowego po dodatkowe światła przeciwmgielne. Posiadacze najbardziej miejskiej wersji tego samochodu będą ponadto mieli do dyspozycji, między innymi, 17-calowe obręcze ze stopów lekkich, odtwarzacz DVD z wejściem na karty SD, system blue-tooth, czujniki parkowania, automatyczne włączanie reflektorów, przyciemniane szyby tylne i relingi dachowe.

Bez wątpienia atutem Fiata Freemont jest również dbałość o bezpieczeństwo na najwyższym poziomie, a to za sprawą siedmiu poduszek powietrznych, systemu ABS z „asystentem hamowania", systemu ESP z Hill-Holderem oraz standardowego systemu przeciwdziałającego wywróceniu się pojazdu (ERM). Przejdźmy wreszcie do proponowanych jednostek napędowych. Nowy crossover Fiata początkowo otrzyma jednostkę turbodiesel, która w wersji z napędem na przednie koła i manualną skrzynią biegów będzie rozwijać moc 140 lub 170 KM. Nieco później pojawią się również wersje 4x4, z jednostkami napędowymi 2.0 Multijet o mocy 170 koni i benzynowym motorem 3.6 V6 o mocy 276 KM, obie z automatyczną skrzynią biegów. Za wyjątkiem najmocniejszego z silników o pojemności 3,6 litra (w połączeniu z przekładnią automatyczną), należący do nowej rodziny Pentastar Chryslera, wszystkie pozostałe jednostki napędowe produkowane są przez FPT- Fiat Powertrain Technologies.

Nowy crossover Fiata to wszechstronny, 7 osobowy samochód, który oferowany będzie z bogatą gamą silników

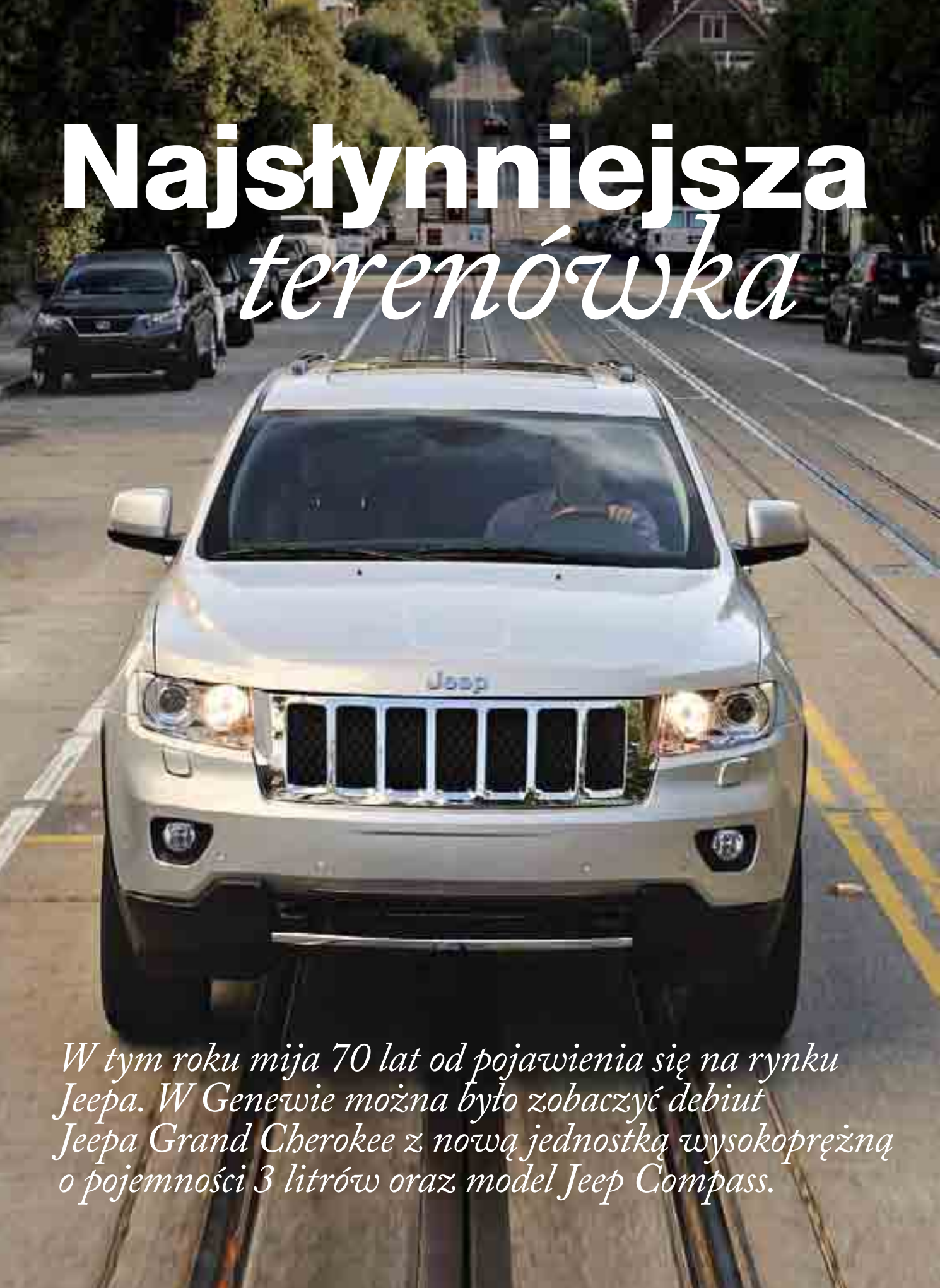
CONCEPT

Marzenie *Zagato*

W Genewie zadebiutował Fiat 500 Coupé Zagato – koncepcyjny samochód stworzony przez jedną z najsławniejszych firm z branży wzornictwa motoryzacyjnego, we współpracy z Centro Stile Fiata. Prototyp wyróżnia zaokrąglona, choć zdecydowanie sportowa oraz nowoczesna sylwetka i jedyny w swoim rodzaju kształt dachu, który przypomina charakterystyczny „podwójny garb", symbol Zagato.
Fiat 500 Coupé Zagato to klasyczny samochód typu „2+2", zachowujący kompaktowe wymiary modelu, (355 cm długości, 163 cm szerokości i 149 cm wysokości przy rozstawie osi wynoszącym 230 cm), który pod maską kryje rewolucyjny dwucylindrowy silnik TwinAir o mocy 105 KM. Silnik ten idealnie nadaje się do sportowych samochodów o kompaktowych wymiarach, o czym świadczy wysoka wartość momentu obrotowego (155 Nm przy 2500 obr/min) i absolutny rekord pod względem mocy (105 KM przy 5500 obr/min).

Ponadto przy stosunku mocy do pojemności skokowej 124 KM/1l, silnik ten jest również jednym ze światowych liderów w kwestii objętościowego wskaźnika mocy.
Wszystko to przy zachowaniu niskiego zużycia paliwa i wyjątkowo niskiego poziomu emisji CO_2, tj. 95 g/km.

Najsłynniejsza *terenówka*



W tym roku mija 70 lat od pojawienia się na rynku Jeepa. W Genewie można było zobaczyć debiut Jeepa Grand Cherokee z nową jednostką wysokoprężną o pojemności 3 litrów oraz model Jeep Compass.

JEEP GRAND CHEROKEE DIESEL „MADE IN ITALY”

W najnowszej wersji Jeep Grand Cherokee swój debiut miał nowy sześciocylindrowy turbodiesel w układzie V o pojemności 3 litrów z bezpośrednim wtryskiem Multijet produkowany przez VM Motori. Jest to firma, która swą siedzibę ma w Cento (region Emilia-Romania), i jest leaderem w branży zajmującej się produkcją jednostek na olej napędowy. Udziały w niej ma General Motors oraz – od lutego tego roku – również Fiat. Ten, powstały we współpracy z Fiat Powertrain, silnik, osiąga moc 241 KM przy 4000 obrotów i imponujący moment obrotowy – niemal 550 Nm – już przy 1800 obr./min. Zużycie paliwa jest stosunkowo niewielkie: 8,3 litra na sto kilometrów w cyklu mieszanym, zaś w cyklu pozamiejskim liczba ta spada do 7,2 litra. Nowy turbodiesel V6 będzie oferowany jako alternatywa dla dwóch – równie potężnych – „benzyniaków”: nowego V6 Pentastara o pojemności 3,6 litra i mocy 286 koni oraz 8V o pojemności 5,7 litra i mocy 352 KM.

JEEP COMPASS SUV WEDŁUG JEEPA

Oryginalny design, który nawiązuje do większego brata – Grand Cherokee, bardziej wyszukany wygląd wnętrza o wykończeniu z zastosowaniem miękkich materiałów oraz wybór pomiędzy napędem tylko przednich kół lub 4x4. Tak, w telegraficznym skrócie, można zdefiniować nowego Jeepa Compass 2011. Ten kompaktowy crossover SUV napędzany będzie silnikiem turbodiesel 2,2 litra, który osiąga moc 163 KM w wersji 4x4 i 136 w tej z napędem na przednią oś. W przypadku czterech kół napędowych zastosowano napęd Freedom Drive I, dzięki któremu blokowany jest centralny mechanizm różnicowy do pokonywania przeszkód lub odcinków dróg o słabej przyczepności.

Nowy Jeep Comapss model 2011 wykorzystuje akcenty stylistyczne nowego Grand Cherokee

HISTORIA MODELU W SKRÓCIE

Terenowy *– znaczy Jeep*

Czy jest na świecie marka, której użytkownicy nie zgadzają się na zmiany wyglądu auta, a po wprowadzeniu kwadratowych reflektorów w miejsce okrągłych zorganizowali demonstrację przed fabryką? Jest i nazywa się Jeep Wrangler. W ponad stuletniej historii motoryzacji ten samochód jest raczej w wieku dojrzałym, bo narodził się 70 lat temu. Nazywał się wtedy Willys-Overland, a było to w czasie burzliwych lat II wojny światowej. Skonstruowany na potrzeby wojska, wyprodukowany w liczbie ponad 600 tysięcy egzemplarzy, był obecny na wszystkich frontach wojny.

Skąd nazwa? Według historyków marki, słowo „jeep” pochodzi od skrótu „GP” (wymowa „dżi-pi”) określającego pojazd wielozadaniowy – „general purpose”. Inni wolą bardziej malowniczą wersję twierdzącą, że nazwa pochodzi od Eugene the Jeep, bohatera popularnych kreskówek z lat trzydziestych. Dzieje Willysa były burzliwe, z wzlotami i upadkami. W czasach pokoju auto dostosowano do eksploatacji cywilnej, dodając mu elementy użytkowe oraz związane z bezpieczeństwem. Na bazie pierwowzoru powstawały inne odmiany, większe, bardziej komfortowe. M. in. pierwsze na świecie kombi z całkowicie stalowym nadwoziem Jeep Station Wagon. Jednak ten najważniejszy w historii model pozostał zawsze wierny linii swego pierwowzoru. A wraz z nim kultowe elementy: żebrowana krata wlotu powietrza, uchwyty przytrzymujące maskę, wystające na zewnątrz zawiasy drzwi i kładziona przednia szyba, jak w aucie bojowym.

Po drogach świata jeździ wiele milionów Jeepów różnej maści i wieku. Choć inni producenci także mają swoje pojazdy na bezdroża, to tylko słowo „jeep” stało się symbolem wszystkich pojazdów terenowych.

Jerzy Kozierkiewicz

Musi być sukces

Jerzy Kozierkiewicz

Sojusz Fiata z Chryslerem jest strategicznym krokiem o wieloletnich perspektywach. Jak sytuacja ta przedstawia się w Polsce?

Konsekwencją porozumienia Fiata i Chryslera musi być wiele działań organizacyjnych koniecznych do przeprowadzenia nie tylko w strukturach obu firm, ale także na wszystkich terytoriach będących miejscem ich działania. Także w Polsce nastąpiły zmiany organizacyjne w dyrekcji Fiat Auto Poland oraz sieci sprzedaży. Najistotniejsze działania przedstawia **Wojciech Masalski**, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland (fot. obok). Fiat Auto Poland jest jednym z ogniw całego łańcucha Fiat Group Automobiles. A zatem wszystkie zmiany organizacyjne wynikające z porozumienia obu firm dotyczą także nas. Sprawnie przeprowadziliśmy połączenie struktur pracowniczych Dyrekcji Handlowej Fiat Auto Poland i Chrysler Polska. Od września ubiegłego roku działamy już razem i stanowimy jeden zespół w ramach struktury FAP.

Podobnie jak w całej Europie, marki wywodzące się z Grupy Fiat pozostaną na rynku bez zmian. Ze strony Chryslera swoją odrębność zachowa Jeep oraz częściowo Dodge. Oferta Jeepa jest bogata – obejmuje modele Cherokee, Grand Cherokee, Compass, Patriot i Wrangler. Każdy, kto lubi jazdę po bezdrożach, tych dość łagodnych i tych bardzo trudnych, znajdzie samochód

dla siebie. Grand Cherokee ma nowe silniki, Compass został bardzo poważnie zmodernizowany, Wrangler dostępny jest w wersji czterodrzwiowej i dwudrzwiowej z krótszym rozstawem osi. W przypadku marki Dodge rozważamy sprzedaż kilku modeli z tzw. gamy power cars, np. modele Challenger i Charger, na wybranych rynkach europejskich. Warto też podkreślić, że zaprezentowany w Genewie Fiat Freemont powstał na bazie zmodernizowanego modelu Dodge Journey.

Największą „rewolucję" przechodzą marki Lancia i Chrysler. Tu następuje fuzja obu marek. Tak więc w Europie z logo Lancii będą sprzedawane znane już modele Musa, Ypsilon, Delta oraz nowe, takie jak Lancia Voyager i Thema zbudowana na bazie nowego Chryslera 300C. W Ameryce natomiast, pozostaje marka Chrysler. Zadecydowała o tym specyfika danego rynku i taka decyzja była najrozsądniejsza. Chrysler na rynku amerykańskim może się pochwalić około 10% udziałem w rynku. Mamy zatem dwie nazwy dla jednej marki: Lancia w Europie i Chrysler na pozostałych rynkach.

Fuzja firm pociąga za sobą także połączenie sieci sprzedaży. Nie odbywa się to jednak automatycznie. Przeprowadziliśmy rozmowy ze wszystkimi polskimi dealerami Lancii i Chryslera, zapraszając ich do współpracy. W zależności od potencjału danego regionu dotychczasowi dealerzy Grupy Chrysler będą mogli poszerzyć swoją ofertę o marki z Grupy Fiat. Podobnie będą mogli uczynić dealerzy Fiata.

W całej Europie ustaliliśmy termin do 1 czerwca tego roku na dokończenie procesu podpisania umów z siecią sprzedaży nowej Lancii. Oczywiście na wizualne dostosowanie salonów do standardów marki jest trochę więcej czasu.

Marka Jeep natomiast, która w tym roku obchodzi swoje 70-lecie, pozostaje przy dotychczasowej strukturze sprzedaży. Dealerzy Grupy Chrysler będą nadal zajmowali się sprzedażą i obsługą serwisową aut tej marki.

Plany Fiat Group Automobiles przewidują do 2014 roku odnowienie gamy samochodów poprzez wprowadzenie 34 nowych modeli i 17 po restylingu. Jest to bardzo ambitne przedsięwzięcie marketingowe i logistyczne. Wymaga dużego zaangażowania wszystkich osób związanych z FGA. Jestem przekonany, że odniesiemy sukces handlowy i zdobędziemy nowych klientów.

W tym roku debiutują na rynku aż trzy modele Lancii – nowa Ypsilon, Voyager i Thema. Jest to duże wyzwanie, realizowane w całkowicie nowych warunkach i liczymy, że zakończy się dużym sukcesem

RAZEM Z JEEPEM W POZNANIU

Fiat na *Motor Show 2011*

Staruszek Fiat Topolino i nowiutki Abarth 500 C Bicolore ustawione na obracającej się platformie z napisem „90 lat Fiata w Polsce" przyciągały do stoiska Fiata gości Motor Show 2011. Wystawę, odbywającą się od 18 do 20 marca na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich odwiedziło ponad 50 tysięcy osób.

Bardzo efektownie prezentującą się ekspozycję Fiata zorganizowali wspólnie Dyrekcja Handlowa FAP i dealerzy marki – poznańskie firmy ACM Mari-Car, Auto-Centrum S.A., Pol-Car Sp. z o.o. oraz Voyager Club. Na stoisku pokazano Abartha Punto EVO, Fiaty: Linea, Sedici, Bravo, Punto EVO i 500 C Twin Air, Alfy Romeo MiTo i Giuliettę oraz Lancię Delta. Po raz pierwszy zaprezentowano w nim pojazdy marki Jeep, należącej do Grupy Fiat – modele Cherokee, Grand Cherokee i Wrangler. Jedną z wielu atrakcji stoiska były występy taneczne specjalizującego się w Break Dance i Hip Hop zespołu Molo i Frodo, znanego z udziału w programach Mam Talent i You Can Dance. Popisy tańczących chłopaków oklaskiwały tłumy widzów. Warto jeszcze wspomnieć o innej atrakcji Motor Show – głównej nagrodzie dla zwiedzających, którą była czerwona Alfa Romeo MiTo.

Anna Borsukiewicz

Ferrari z flagą Włoch

Najnowszy bolid Formuły 1 nosi nazwę F150° Italia. W ten sposób Ferrari nawiązuje do 150-lecia Zjednoczenia Włoch. Pojazd posiada ośmiocylindrowy silnik typu V oraz nowoczesne rozwiązania aerodynamiczne.

Giancarlo Riolfo

W Maranello zaprezentowano nowy model bolidu, który służyć będzie kierowcom Fernando Alonso i Felipe Massie w zdobywaniu najwyższych trofeów Mistrzostw Świata Formuły 1. Jego oznaczenie – F150° Italia – nawiązuje do pięćdziesiątego już modelu Ferrari Grand Prix i jednocześnie do wydarzenia, jakim jest 150 rocznica Zjednoczenia Włoch. Nieprzypadkowo więc na tylnej części pojazdu wyeksponowano trójkolorową flagę tego kraju.

W modelu F150° Italia, napędzanym ośmiocylindrowym silnikiem typu 056 o pojemności 2,4 litra, po zmianie zasad w wyścigach zrezygnowano z takich rozwiązań jak podwójny dyfuzor czy tzw. system F-duct. Wprowadzono natomiast możliwość użycia ruchomego tylnego skrzydła sterowanego hydraulicznie. Wśród nowości znalazł się również system Kers. W 2010 roku w zdecydowano o odroczeniu systemu odzyskiwania energii kinetycznej, teraz znowu istnieje możliwość stosowania go podczas wyścigów, dlatego Stajnia Ferrari wyposażyła w niego model F150° Italia.

„Obecnie – jak zauważył prezes Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo – Formuła 1 bazuje przede wszystkim na rozwiązaniach aerodynamicznych, które powodują różnice.

REKORD W CHINACH I W AMERYCE PÓŁNOCNEJ

Ferrari zamknęła 2010 rok wynikiem sprzedaży prawie 300 samochodów w Chinach, czyli dwa razy więcej w stosunku do roku 2009. Jest to również najlepszy wynik, jaki uzyskano do tej pory. Znakomite wieści docierają również z Ameryki Północnej, która od zawsze jest głównym rynkiem dla marki Ferrari. Odnotowano tam prawie 20% wzrost sprzedaży względem roku poprzedniego.

DANE TECHNICZNE

FERRARI F150° Italia

Nadwozie:	z kompozytu włókna węglowego
Silnik:	typu 056
Cylindry:	8 typu V 90°
Pojemność całkowita:	2398 cm³
Skrzynia biegów:	sekwencyjna
Biegi:	7 + RM
Hamulce:	tarczowe wykonane z włókna węglowego

W latach 70. bardziej liczyły się kwestie związane z silnikiem i mechaniką". Montezemolo podkreślił również jak ważny jest transfer technologii. „Formuła 1 – powiedział – musi coraz bardziej stawać się swoistym centrum badawczym, opracowującym innowacyjne technologie samochodów jutra. System Kers jest w tym kontekście niezwykle istotny". Na koniec prezes przypomniał o silnej więzi pomiędzy marką Ferrari a Republiką Włoch. „2011 to rok, w którym jeszcze bardziej niż zwykle czujemy się Włochami i czujemy z tego powodu dumę. Ferrari to symbol Włoch zwycięskich, zjednoczonych w sporcie". ■

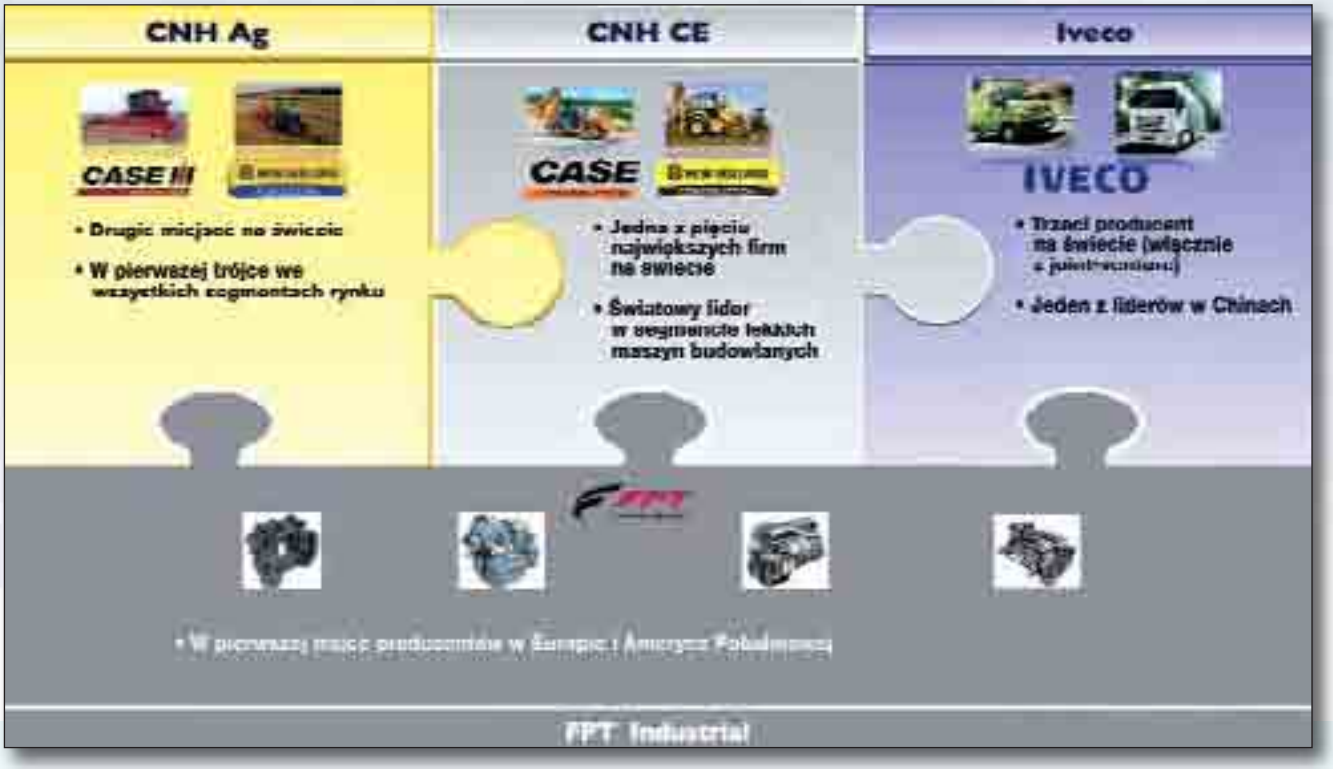
Poniżej: oryginalne FF, pierwszy grand tourer Ferrari z napędem na cztery koła. Na stronie głównej: F150° Italia oraz Fernando Alonso, Felipe Massa i Luca Cordero di Montezemolo

12 CYLINDRÓW, 335 KILOMETRÓW NA GODZINĘ

Czteromiejscowe GT Integrale

Rewolucyjne, nowe Ferrari FF łamie wszelkie tradycyjne schematy samochodów typu grand tourer rodem z Maranello. Wprowadzono bowiem do niego stały napęd typu AWD i 2-drzwiową karoserię z 4 miejscami siedzącymi i pokrywą komory bagażnika. A może to crossover? Raczej nie. Jeśli już, to jest to nowy koncept samochodu sportowego, który łączy w sobie niezwykle wysokie osiągi i praktyczność eksploatacji. Zdaje się przypominać nieco Astona Martina DB5 Shooting Brake z lat 60., ale takie zestawienie nie ma racji bytu. Tamten bowiem stanowił niecodzienną hybrydę, chyba zresztą niezbyt udaną, samochodu Gt z nadwoziem kombi. Natomiast nowe „dziecko" Ferrari to samochód supersportowy o opływowych kształtach i ostrej, wyważonej linii. Jest to zasługa biura projektowego Pininfarina. FF to skrót od Ferrari Four: mamy więc do czynienia z nawiązaniem do liczby 4 miejsc siedzących i napędu na 4 koła. Schemat układu napędowego pozwala na 50% zmniejszenie masy i zachowany jest dzięki niemu idealny rozdział obciążenia pomiędzy przedni i tylny most napędowy. Elektroniczny system kontroli, zintegrowany z systemem kontroli stabilności, steruje w sposób natychmiastowy momentem obrotowym przenoszonym na każde koło. Silnik umieszczony centralnie za przednią osią to 12-cylindrowa jednostka typu V 65° o pojemności całkowitej 6262 cm³. Wtrysk bezpośredni pozwala na uzyskanie 660 KM przy 8000 obr/min. Skrzynia biegów F1 z podwójnym sprzęgłem to układ typu transaxle (tj. silnik z przodu, skrzynia biegów z tyłu), który pozwala na optymalne rozłożenie mas. Dzięki relacji mocy do masy równej 2,7 kg/KM, przyśpieszenie budzi prawdziwe emocje: od zera do 100 w 3,7 sekundy. Prędkość maksymalna to 335 km/h. Równie zaskakująca jest przestronność wnętrza: znalazło się w nim miejsce dla 4 dorosłych osób i bagażnik o pojemności 450 litrów. A jeśli to nie wystarczy, po złożeniu siedzeń tylnych, pojemność komory bagażnika wzrasta aż do 800 litrów.

Lider *z powołania*

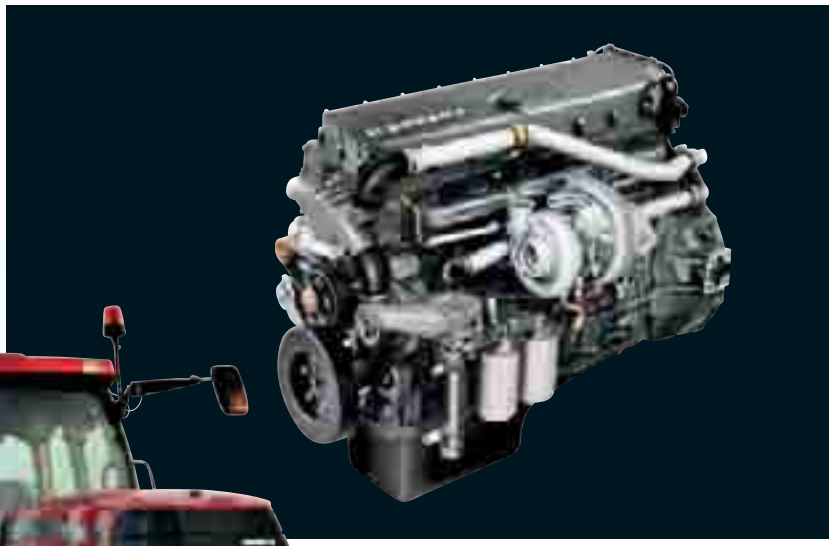


Cele i struktura Fiat Industrial – jednej z największych na świecie grup działających w sektorze samochodów ciężarowych, maszyn rolniczych i dla budownictwa wraz z produkowanymi do nich silnikami.

Ciężarówki, autobusy, pojazdy specjalne, ciągniki, maszyny rolnicze i maszyny do robót ziemnych, silniki oraz zespoły napędowe: to obszary działalności Fiat Industrial – Grupy powstałej 1 stycznia 2011 roku na skutek podziału Fiat S.p.A. Spółka sprzedaje wyroby marek Iveco, Astra, Irisbus, Magirus, Case, Case IH, New Holland Agriculture, New Holland Construction, Steyr, Kobelco i FPT Industrial. Przewiduje się, że operacja ta przyniesie wzrost zysków, które w 2014 roku powinny sięgnąć 29 miliardów euro.

Dla Fiat Industrial pracuje około 61 tysięcy osób. Zakłady firmy znajdują się w Europie (25 zakładów, z czego 16 we Włoszech, a 2 w Polsce – CNH Polska i Iveco Poland), w Ameryce Północnej (11),

w Ameryce Południowej (8) i w Azji (8). Iveco, CNH i FPT Industrial dysponują ponadto 56 centrami badawczymi, w których zespoły inżynierów badają, projektują i przeprowadzają doświadczenia nad nowymi rozwiązaniami mającymi poprawić bezpieczeństwo, niezawodność i wydajność wyrobów oraz ograniczenie ich wpływu na środowisko.
Rozmiary, rozmieszczenie geograficzne i dywersyfikacja produktu, jak również innowacja, elastyczność i siła finansowa czynią z Fiat Industrial globalnego gracza w różnych obszarach działalności. Od momentu powstania spółki wchodzące w skład nowej Grupy zawarły już kilka porozumień. W Europie Iveco podpisało porozumienie z Barclays, a CNH z BNP Parias dotyczące usług finansowych. W Chinach natomiast, Iveco i Saic zawiązały joint venture, w ramach którego produkowane są i sprzedawane pojazdy użytkowe oraz średnie i ciężkie samochody ciężarowe. Saic to również firma, z którą FPT Industrial i Iveco współpracują w zakresie produkcji silników. W Rosji CNH podpisała z Kamazem porozumienie o współpracy co do produkcji maszyn rolniczych oraz maszyn dla budownictwa, zaś w Turcji CNH pracuje wspólnie z Koc Holding nad realizacją ciągników.
Najważniejszym – oprócz zarządu – organem Fiat Industrial jest Industrial Executive Council (IEC), czyli rada, w której skład wchodzą dyrektorowie generalni spółek tworzących Grupę oraz szefowie odpowiedzialni za tzw. funkcje kluczowe. Do obowiązków rady należy nadzór nad działaniami operacyjnymi, definiowanie celów, dokonywanie strategicznych wyborów oraz podejmowanie decyzji odnośnie inwestycji. Prezesem IEC jest Sergio Marchionne. Poza nim w radzie zasiadają: Harold Boyanovsky (CNH), Alfredo Altavilla (Iveco), Giovanni Bartoli (FPT Industrial), Monica Ciceri (Group control), Camillo Rossotto (Treasurer i financial services), Linda Knoll (Human resources), Roberto Russo (General counsel) oraz Alessandro Nasi (Business development i sekretarz). Natomiast odpowiedzialnymi w Fiat Industrial za przestrzeganie kodeksu postępowania i audity (Compliance i audit) jest Carlo De Bernardi, za komunikację (Corporate communications) Marco Monticelli, a za relacje z inwestorami (Investor relations) Manfred Markevitch. ■



Powyżej silnik Cursor 13 produkowany przez FPT Industrial, maszyna do robót ziemnych New Holland Construction oraz gama pojazdów Eurocargo Iveco

Mały silnik *z dużym potencjałem*

Mirosława Malich, fot. Satiz Poland, Ireneusz Kaźmierczak

Osiem lat temu w Fiat Powertrain Polska w Bielsku-Białej rozpoczęto produkcję nowoczesnego silnika 1.3 Diesel. W lutym tego roku świętowano jego 4 mln egzemplarz.

Ma niewielką wagę i małe wymiary. Jest cichy, lekki, jednocześnie dynamiczny i przeznaczony dla szerokiej gamy samochodów. Oferuje dobre osiągi i komfortową jazdę połączoną z ekonomią użytkowania. Mowa o innowacyjnym silniku turbodiesel 1.3 SDE (Small Diesel Engine), który za parametry techniczne, a także sprawność i niezawodność zdobył uznanie nie tylko klientów. Jego niebywałą wielofunkcyjność docenili także fachowcy z tej dziedziny, którzy w 2005 roku nagrodzili go tytułem „International Engine of the Year".

Produkcję małego silnika rozpoczęto w marcu 2003 roku. 4 lutego tego roku nastąpił kolejny krok w jego rozwoju – wyprodukowanie 4 milionowego egzemplarza. W czasie tej uroczystej chwili starano się nie zakłócać pracy zakładu. W hali produkcyjnej Fiat Powertrain Polska w Bielsku-Białej zebrali się przede wszystkim kierownictwo i pracownicy fabryki. Dla nich 4 milionowy egzemplarz małego silnika wysokoprężnego znaczy znacznie więcej niż tylko wynik pracy i zaangażowania. Większość z nich była bowiem świadkami jego narodzin. Do grona tych osób należy także Prezes Zarządu Fiat Powertrain Polska,

Łączy ich *mały silnik*

„Pracuję przy tym silniku od początku, brałem udział przy jego uruchomieniu jako szef inżynierii produkcji – mówi Ireneusz Habdas, kierownik montażu silnika SDE 1.3. – Od początku postawiliśmy na jego jakość. Silnik ten rozwijał się z roku na rok zarówno konstrukcyjnie, jak i pod względem technologii. Świadczy o tym liczba produkowanych przez nas wersji. Ostatnie zmiany, nad którymi pracujemy od ubiegłego roku, związane są z wprowadzeniem normy Euro 5.
Przy montażu silnika pracuje ponad 450 osób, łącznie z obróbką około 650 pracowników. Montaż silnika 1.3 SDE to swoisty konglomerat pracy ludzkiej i automatów. Na tym obszarze około 35% operacji jest zautomatyzowanych. Sama linia natomiast składa się 4 części: i w zależności od postępów w montażu silnika jest coraz mniej zautomatyzowana. Oznacza to, że na początku linii mamy większość stanowisk automatycznych, ➔

Emanuele Lorenzin: „W 2003 roku nadzorowałem instalację linii produkcyjnej silnika turbodiesel SDE, miałem więc możliwość uczestniczyć w rozpoczęciu produkcji tej jednostki – mówi. – Widziałem pierwszy wyprodukowany silnik, a dziś, jako szef zakładu, świętuję wraz z pracownikami jego 4 milionowy egzemplarz. Dla nas to duże osiągnięcie, które świadczy o sukcesie i możliwościach zakładu oraz o potencjale i umiejętnościach zatrudnionych tu pracowników".

Po dwóch latach od momentu uruchomienia świętowano wyprodukowanie milionowego egzemplarza, a zdolność produkcyjna wynosiła już 550 tys. silników rocznie, czyli ponad 2 tysiące egzemplarzy dziennie. Liczba ta systematycznie rosła, ponieważ rosło zainteresowanie jednostką, zwłaszcza gdy wprowadzono do produkcji nowe wersje silników o większej mocy. Urozmaicenie gamy oraz ogromny sukces na europejskich rynkach przełożyły się na konieczność zwiększenia produkcji. Na kolejne jubileuszowe egzemplarze nie trzeba więc było długo czekać: w 2007 roku wyprodukowano 2 milionowy, a w 2008 roku 3 milionowy silnik. Aktualnie dzienna produkcja wynosi w granicach 2150 sztuk.

„Czteromilionowy egzemplarz 1.3 SDE świadczy nie tylko o naszej wielkości i możliwościach produkcyjnych, ale też o popycie i sprzedaży takiej samej liczby silników – dodaje Lorenzin. Potwierdzeniem tej popularności jest zainteresowanie tą jednostką w roku ubiegłym, gdy zdecydowanie przekroczyliśmy zakładane plany produkcyjne, a w tym roku przewidujemy podobną wielkość. Można więc powiedzieć, że silnik 1.3 SDE ugruntowuje swoją pozycję pomimo panującego kryzysu. Jest to z pewnością wynik m.in. ciągłych udoskonaleń technologicznych, którym poddawany był ten silnik".

Silnik 1.3 16V SDE, produkowany aktualnie w najnowszej wersji tej technologii znanej na świecie pod nazwą Multijet II, w ciągu ośmiu lat przeszedł wiele modyfikacji. Pierwsze znaczące zmiany miały miejsce w 2005 roku, kiedy do 70 konnej jednostki dołączyła gama silników od 75 do 90 KM. Później przyszedł czas na 105 konną jednostkę. Po zwiększeniu mocy i momentu obrotowego zaistniała możliwość poszerzenia gamy modeli, głównie o segment C, w które od tej pory mógł

W 4 milionowy egzemplarz silnika wyposażono Fiata 500, który trafi na rynek francuski

być wyposażony mały Diesel. Kolejne, znaczące modyfikacje nastąpiły w ubiegłym roku. Wysiłki skierowano wtedy na wprowadzenie do produkcji silników spełniających wymagania normy Euro 5 dotyczącej emisji spalin, która weszła w życie 1 stycznia 2011 roku. Obecnie silniki wytwarzane w Fiat Powertrain Polska dostępne są w około 100 wersjach o różnej mocy: 75 KM z turbosprężarką o stałej geometrii oraz 85 i 95 KM z turbosprężarką o zmiennej geometrii. Wszystkie wersje zapewniają doskonałe osiągi przy obniżonym zużyciu paliwa, a dzięki zastosowaniu łańcucha rozrządu gwarantują wydłużenie okresu serwisowego do 250.000 km i okresu pomiędzy wymianami oleju do 35.000 km.

Silnik Multijet 1.3 SDE montowany jest w wielu (ponad 20) modelach klasy A, B i C spółki Fiat Group Automobiles takich, jak Fiat Panda, rodzina Fiata Punto, Lancia Ypsilon, Fiat Qubo, Alfa Romeo MiTo oraz Fiat 500. Poza Fiatem małe silniki trafiają także do samochodów Opla i Forda K.

W jubileuszowy, 4 milionowy egzemplarz silnika Multijet 95 KM Euro 5 wyposażony został Fiat 500 przeznaczony dla klienta francuskiego. ■

LUDZIE

→ a im dalej następuje produkcja, tym więcej jest operacji ręcznych. Wynika to z większej liczby wersji i zmian w wyposażeniu, przy których potrzebna jest praca człowieka".

Andrzej Greń, szef obróbki silnika Diesel. „Pracuję w tej firmie od 1973 roku, czyli pamiętam jeszcze produkcję silników, skrzyń biegów, zawieszeń i przekładnie kierownicze do Malucha, potem były jeszcze m.in. silniki 700 i 900. Przy produkcji silnika Diesel pracuję od początku, wtedy jeszcze jako kierownik uruchomienia. Obecnie jestem odpowiedzialny za obróbkę 4 elementów silnika: korpusu silnika, wału korbowego, głowicy cylindrów i głowicy górnej. Obrobione odlewy są zamieniane na gotowe elementy do montażu. Na obszarze Obróbek pracuje łącznie około 200 osób. Przez te 8 lat, czyli od momentu uruchomienia, sam silnik zmienia się dynamicznie, poszerzyła się gama zastosowań, mamy ciągłą ewolucję wyrobu. Poza tym cały czas intensywnie pracujemy nad obniżką kosztów, obniżką strat, mamy też znacznie większą zdolność produkcyjną. Początkowo wiele uwagi poświęcaliśmy na szkolenia naszych pracowników, gdyż był to dla nich duży przeskok technologiczny. Dzisiaj nasza załoga prezentuje wysoki profesjonalizm, dlatego szkolenia dotyczą nie tyle technologii produkcji, co metod pracy WCM".

Dariusz Seruga. „W fabryce pracuję od 27 lat, pamiętam więc doskonale uruchomienie silnika 1.3 SDE. Początkowo zatrudniony byłem jako operator obrabiarek, od 2 lat jestem brygadzistą na odcinku głowicy dolnej. Nasza praca, czyli obrabianie elementów głowicy, nie jest wcale monotonna, nawet jeśli związana jest z ciągłym wykonywaniem tych samych czynności. Praca jest odpowiedzialna, a wykonywanie jakichkolwiek korekt na obecnych obrabiarkach automatycznych jest ciekawe. Kiedyś, za dawnych lat, wykonywaliśmy te operacje zwykłymi kluczami. Oczywiście, aby zdobyć takie umiejętności, konieczne były szkolenia, kursy z budowy maszyn, programów itp. Każdy z nas to przeszedł. Ale dzięki temu robimy tak nowoczesny wyrób w tak nowoczesnej fabryce".

Fabryka pomysłów

Grzegorz Czylok i Magdalena Janeczko

Tyski zakład Fiata z fabryki produkującej samochody przeobraził się na jeden dzień w „fabrykę pomysłów". Byliśmy tam, by zobaczyć to na własne oczy.

Pod koniec grudnia, kiedy w powietrzu czuło się już atmosferę świąt, tyski zakład Fiata wyjątkowo pracował na „4 zmiany". O godzinie 10:05, kiedy pojawiliśmy się przed bramą fabryki, właśnie zakończyła się pierwsza z nich. Za taki stan rzeczy odpowiadało zorganizowane w tym dniu Convention Zespołów Technologicznych, które przygotowane zostało przez Dział Personalny FAP we współpracy ze służbą FAPS zajmującą się wdrażaniem metodologii WCM. Celem inicjatywy było omówienie problemów związanych z bezpieczeństwem na stanowisku pracy oraz standardów dotyczących jakości czy organizacji pracy.

Przeprowadzone w tym dniu warsztaty ZT znacznie różniły się od dotychczasowych szkoleń BHP. Każdy uczestnik miał możliwość podzielenia się swoimi spostrzeżeniami.

„Zespoły technologiczne w każdej jednostce produkcyjnej organizują swoje Workshopy przybliżające pracownikom tematy, które są najbardziej krytyczne w ich zespołach. Ich przedyskutowanie wymaga pracy grupowej, a w sytuacji, w której każdy pracuje na innym stanowisku jest to trudne do zrealizowania" – mówi Katarzyna Knapczyk,

Bartosz Dąbrowski, na poprzedniej stronie Katarzyna Knapczyk. Na dole na stronie obok: Mariusz Szewczyk, kierownik ZT na Spawalni omawia z pracownikami potencjalne zagrożenia

kierownik BHP i Ochrony Środowiska, lider Filaru Bezpieczeństwa WCM.

Spotkania odbywały się w czterech turach po cztery godziny każda. Tematy przewodnie podzielono na dwa panele. Pierwszy z nich dotyczył filaru Bezpieczeństwa (Safety) World Class Manufacturing. W kształtowaniu i szerzeniu kultury bezpieczeństwa ważne jest bowiem uświadomienie sobie, iż na każdym stanowisku pracy występują zagrożenia. Dlatego też od tego roku w proces oceny ryzyka zawodowego zostali zaangażowani sami pracownicy, bowiem to oni najlepiej są w stanie zidentyfikować zagrożenia pojawiające się w ich otoczeniu.

Kierownicy poszczególnych ZT omówili ze swoimi pracownikami podstawowe problemy dotyczące BHP. Następnie pracownicy musieli wykonać zadania, które miały im uświadomić, jakie działania podjąć, aby w przyszłości wyeliminować potencjalne zagrożenia. „Chodzi o to – kontynuuje Katarzyna Knapczyk – by uwypuklić to, co stanowi największy problem ze względu na bezpieczeństwo, organizację miejsca pracy, czy też logistykę, a podstawą analizy były realne przykłady z Fiat Auto Poland z ostatniego roku. Istotne bowiem jest zwrócenie uwagi na zagrożenia, na to, jak zmienia się nasze zachowanie, kiedy odczytujemy zagrożenie jako poważne albo gdy traktujemy je jako nieistotne”.

Drugi temat Convention skupiał się na przestrzeganiu standardów pracy, bowiem – według różnych źródeł – od 90 do 95% błędów popełnianych jest właśnie z powodu ich nieprzestrzegania. „Dlatego – jak podkreśla Bartosz Dąbrowski, lider Filaru Focused Improvement – mottem przewodnim tej części Convention są standardy oraz ich przestrzeganie, a w konsekwencji unikanie błędów. Jeśli natomiast powstają błędy, trzeba umieć je analizować. Ta część

UCZESTNICY

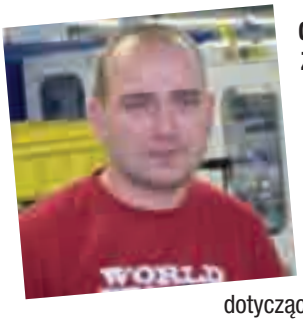
Opinie na temat *Convention*

Jerzy Gomułka, Audit Wyrobu: „Myślę, że efekt tego spotkania będzie duży. Przede wszystkim jest czas na to, żeby na spokojnie z ludźmi porozmawiać na tematy związane z tak ważną kwestią, jaką jest bezpieczeństwo czy metodologie WCM. Również forma spotkania, w opinii pracowników, jest odpowiednia, gdyż mają oni możliwość wypowiedzieć się, zapisać na kartce swoje pomysły wygenerowane podczas prawdziwej „burzy mózgów”. Myślę, że jest to doskonałe rozwiązanie, żeby oderwać się na chwilę od pracy, ale z myślą o niej stworzyć coś nowego, wartościowego, ponieważ potencjał pracowników w tej materii jest ogromny. Jest to pierwsze tego typu spotkanie przeprowadzane w tej formie dla nas, pracowników Jakości.

Jacek Wacławek, ZT 2121 Spawalnia: „Dzięki tej inicjatywie mamy możliwość omówienia tego, co jeszcze można zmienić, ulepszyć, żeby nasza praca była bardziej bezpieczna. W grupie łatwiej przedyskutować to, co można zmienić na swoim stanowisku pracy”.

Janusz Kosiński, ZT 2413 Montaż: „Nigdy wcześniej nie uczestniczyłem w takiej inicjatywie. W normalnych warunkach nie ma czasu porozmawiać o tego typu kwestiach. Każda grupa miała możliwość przedstawienia swoich problemów oraz sposobów ich uniknięcia”.

Adam Ples, ZT 2122 Spawalnia: „Uważam, że wdrożenie dzisiejszych pomysłów to tylko kwestia czasu, gdyż to bardzo dużo zmieni, ulepszy, a pracownikom będzie się pracowało lepiej i wygodniej. Mamy doskonałą okazję, by wszystko przedyskutować, poprawić i wymienić się informacjami”.



Grzegorz Pilczek, ZT 2488 Montaż: „Sądzę, że takie szkolenia są jak najbardziej potrzebne. Mieliśmy okazję omówić problemy dotyczące jakości wyrobu, a także kwestie związane z BHP. Taka praca w grupie jest bardzo ważna”.

warsztatów ma unaocznić rolę i znaczenie standardów, a przy okazji dać kierownikom – w oparciu o przykłady z własnego zespołu technologicznego – możliwość przećwiczenia wraz ze swoim zespołem różnych sytuacji. Ważne jest nabycie umiejętności grupowania i analizy potencjalnych przyczyn powodujących powstawanie usterek, wykorzystując narzędzie 4M. To wszystko zmierzało ku temu, aby było to pewnego rodzaju interaktywne spotkanie". W ramach filaru Focus Improvement WCM pracownicy mają do dyspozycji wiele narzędzi pozwalających, m.in. na: tworzenie mechanizmów zapobiegających powstawaniu defektów, które wynikają z pomyłek ludzkich (Poka-Yoke), szczegółowe opisywanie problemów (5W1H), czy analizowanie potencjalnych przyczyn wywołujących skutki, dzięki narzędziu 4M.

Odkąd w tyskim zakładzie wprowadzono metodologie WCM stale dąży się do tego, aby w każdym obszarze pracować nad ciągłym udoskonalaniem środowiska pracy. Dlatego tak istotne są Convention, umożliwiające pracownikom przedstawianie pomysłów poprawy, które w ich przekonaniu powinny być stopniowo wdrażane.

Wiadomo bowiem, że w tak zaawansowanej technologicznie fabryce, jaką jest Fiat Auto Poland, gdzie proces produkcyjny trwa nieprzerwanie, nie zawsze dysponują oni czasem i odpowiednim miejscem, by tego dokonać. Generowanie pomysłów odbywało się w niektórych grupach podczas prawdziwej „burzy mózgów". Każda z osób uczestnicząca w warsztatach zapisywała swój pomysł na kartce papieru i przekazywała arkusz kolejnej osobie w grupie. Ta dopisywała swój pomysł i przekazywała kartę dalej, tak długo, aż każdy z uczestników otrzymał z powrotem swoją propozycję. Dzięki temu w krótkim czasie można było uzyskać interesujące, twórcze rozwiązania. Pomysły te nie miały dotyczyć jedynie tematyki bezpieczeństwa, lecz również: organizacji miejsca pracy (WO), logistyki, jakości (Quality), podziału kosztów (CD), środowiska (Environment), czy też jakiejkolwiek innej dziedziny, którą można jeszcze udoskonalić.

Bezpieczeństwo to nasza wspólna odpowiedzialność

Wychodząc przez bramę zakładu my również mieliśmy głowy pełne pomysłów dotyczących tego, co my sami moglibyśmy udoskonalić w naszym miejscu pracy... ■

ANALIZA W GRUPIE

„Propozycje poprawy *udoskonalą naszą pracę"*

Adam Rak, kierownik ZT 2417 (Montaż):
„Dwa lata temu mieliśmy podobne warsztaty ZT. Teraz, mając już pewne doświadczenie wiemy, jak zachęcić ludzi do pracy umysłowej. Na pewno pracownikowi łatwiej jest wygenerować pomysł w takiej sprzyjającej atmosferze, w obecności kolegów, z którymi ma możliwość przedyskutować różne kwestie, czy też wymienić się opiniami. W pracy jest bardzo dużo rzeczy, na które pracownik musi zwracać uwagę, np. jakość, bezpieczeństwo zgodne ze standardem, ale niestety niektóre sprawy czasami może przeoczyć.

Tutaj wszystkie te kwestie mogą być przedyskutowane. Mamy też możliwość zintegrowania się w grupie jakby poza pracą, a nie zawsze jest na to czas… Wydaje mi się, że to jest duży plus tego, że możemy się tutaj spotkać, porozmawiać, wymienić poglądy. Ludzie reagują żywiołowo i to cieszy. Mnie osobiście te warsztaty dają bardzo dużo cennych uwag i wskazówek, na które powinienem zwrócić uwagę w przyszłości, patrząc trochę z innej strony, ze strony pracownika, bo to też – przyznaję – nie zawsze da się zauważyć. Tak naprawdę to dzisiejsze spotkanie – wydaje mi się – wniesie dużo dobrego do naszej pracy. Zaproponowane dzisiaj pomysły poprawy z pewnością udoskonalą naszą pracę. Czasami wydaje się, że już nic się nie da wymyślić, a takie spotkania jak to dzisiejsze pokazują nam, że jednak jeszcze jest parę rzeczy do poprawienia i to jest dla nas bardzo cenne".

Włoszka w służbie *polskiej policji*

Anna
Borsukiewicz

Przed takim radiowozem pirat drogowy nie ucieknie. Alfa Romeo 159 wyposażona w dwustukonny turbodoładowany silnik 1750 TBi przyspiesza ze startu do 100 km/h zaledwie w 7,7 sekundy i może jechać z prędkością nawet 235 km/h.

Na 120 takich samochodów przed kilkoma miesiącami rozpisała przetarg Komenda Główna Policji. Teraz, po dostosowaniu samochodów do służby na drogach, zasiedli za ich kierownicami funkcjonariusze drogówki w całym kraju. Kontrakt na radiowozy był współfinansowany – częściowo ze środków policyjnych, a częściowo z unijnych – a jego realizatorów wyłoniono w drodze dwuetapowego przetargu.

– Wygrała Alfa Romeo – mówi Leszek Sukiennik, country manager Alfa Romeo. – Jest to duże osiągnięcie, zwłaszcza, że postawione przez policję warunki były bardzo trudne, a ich realizacja skomplikowana.

ELEKTRONICZNA AUKCJA

W przetargu, ogłoszonym 23 grudnia 2009 r., brało udział 7 firm reprezentujących tak znane marki jak Renault, Skoda i Opel. Odbywał się on dwuetapowo. Najpierw wszyscy składali oferty na sprzedaż i dostosowanie do policyjnych potrzeb (oznakowanie radiowozów, wyposażenie ich w radary i wideorejestratory) 120 samochodów. Oferty te były oceniane pod względem formalnym, czy spełniają wymagania SIWZ (specyfikacji istotnych warunków zamówienia). Wymagania, co do pojazdów były skonkretyzowane. Obejmowały m. in. takie parametry jak moc silnika czy prędkość maksymalną auta, a także oznakowanie samochodu patrolowego, czyli przygotowanie go od strony wizualnej.

Drugi etap, który odbył się 9 marca 2010 r., rozgrywano nietypowo, gdyż polegał on na aukcji elektronicznej. – Wszyscy oferenci składali swoje propozycje w czasie rzeczywistym on line i mogli je modyfikować, to jest poprawiać w zakresie ceny podczas trwania aukcji – opowiada Leszek Sukiennik. – Było bardzo nerwowo – dodaje Jacek Burlaga, dyrektor ds. handlowych firmy ACM Mari Car, dealera Fiat Auto Poland z Poznania, która startowała w przetargu. – Siedzieliśmy przy komputerach i licytowaliśmy, kto przedstawi korzystniejsze warunki kontraktu, oczywiście nie wiedząc, co oferują konkurenci. Odetchnęliśmy z ulgą, gdy okazało się, że wygraliśmy.

Co przyczyniło się do wygrania przetargu? – Bardzo dobra znajomość rynku wyposażeń specjalnych i ciężka praca wielu służb: finansowych, logistycznych, zajmujących się dokumentacją i homologacją urządzeń oraz zespołu flotowego – podkreśla Leszek Sukiennik. – Poznańska firma Mari Car jest bardzo doświadczona w przygotowywaniu samochodów do wymagań policji. Zajmuje się tym od lat. Dostosowywała do policyjnych potrzeb Fiaty Stilo, Bravo, a także dostawcze Ducato. Świetnie zna rynek podwykonawców, producentów i dostawców specjalistycznego sprzętu. To dzięki temu można było spełnić warunki wymienione w policyjnych zamówieniach, a były one trudniejsze od wszystkich dotychczasowych.

Auta miały być przygotowane „pod klucz", a więc gotowe do wyjazdu na służbę. Wykonawca musiał więc wziąć na siebie wszystkie zadania związane z przekształceniem zwykłego samochodu osobowego w policyjny samochód patrolowy.

POSTAWIONO NA SPRAWDZONE ROZWIĄZANIA

Dostosowywanie Alf do zadań w służbie Komendy Ruchu Drogowego wymagało przede wszystkim bardzo dobrej znajomości istniejących na rynku systemów radarowych jak i wideorejestrujących, które należało zamontować w samochodach. Bardzo duże na tym polu doświadczenie fachowców z Mari Car – już wielokrotnie instalowali tego typu urządzenia w policyjnych radiowozach – determinowało, jakiej marki urządzenia powinny być zastosowane w tym przypadku. Wybór był oczywisty: – radary Iskra, jedyne ho-

ELEMENTY WYPOSAŻENIA

Policyjne *Alfy 159*

Wszystkie Alfy 159 dla polskiej policji zostały oznakowane zgodnie z najnowszymi wzorcami i są utrzymane w srebrno-niebieskiej kolorystyce. Ich wyposażenie, poza specjalistycznym, przygotowanym według zamówienia, jest bardzo bogate. Obejmuje m. in. elektrycznie sterowane tylne szyby, regulowane pod względem wysokości fotele kierowcy i pasażera z przodu, dwustrefową automatyczną klimatyzację, siedem poduszek powietrznych, w tym jedną chroniącą kolana kierowcy.

Alfa Romeo 159 to niezwykle bezpieczny samochód, który w teście zderzeniowym Euro NCAP otrzymał najwyższą możliwą, pięciogwiazdkową ocenę. Bezpieczeństwa na drodze i precyzji trakcji pilnuje perfekcyjnie zestrojony układ jezdny wspomagany przez najbardziej wyrafinowane systemy elektroniczne. Ich listę otwiera układ ABS, dalej jest zespół trzech systemów składający się z VDC (ESP) + Brake Assistant + Hill Holder i wreszcie system Q2, czyli elektroniczny samoblokujący mechanizm różnicowy.

mologowane w Polsce i mające u nas legalizację, – widerejestratory warszawskiego PolCam Systems.
Od wielu lat urządzenia tych firm znajdują się w stałym wyposażeniu polskiej policji i cieszą się bardzo dobrą opinią.
Poziom trudności dla wykonawcy został podniesiony o dodatkowe warunki. Urządzenia należało skonfigurować w taki sposób, by funkcjonariusze jadący samochodem mogli dowolnie odczytywać prędkość z wideorejestratora lub z radaru. Tego w Polsce jeszcze nigdy nie robiono.
W firmie ACM Mari Car jest specjalna ekipa zajmująca się takimi zadaniami jak dostosowywanie samochodów do specjalnych potrzeb. Najważniejsi są w niej inżynierowie elektronik i mechanik, bo tego typu przeróbki w autach są najtrudniejsze. To oni opracowywali skomplikowane układy połączeń i sposoby ich umieszczenia w samochodach.
– W Alfach przeznaczonych dla policji do istniejącej już instalacji musieliśmy dołożyć po 600 metrów przewodów elektrycznych – opowiada dyr. Burlaga. – Trzeba było sporządzić bilans prądowy w samochodzie i zaprojektować przebieg wszystkich kabli. Potrzebne były przecież dodatkowe wiązki, aby zamontować „koguta" na dachu, z tyłu auta dwie diodowe lampy, wideorejestrator połączony z kamerami, sterowanie z pozycji kierowcy otwieraniem i zamykaniem tylnych drzwi, krótkofalówkę Motorola, cztery anteny, radar. Prawidłowe schowanie wszystkich przewodów było bardzo pracochłonne.
Pojawił się też problem z umieszczanymi na dachach radiowozów policyjnymi belkami sygnalizacyjnymi, popularnie zwanymi „kogutami". Okazało się bowiem, że przy prędkości, którą osiągają Alfy Romeo 159, zastosowanie dotychczasowych lamp groziłoby ich zerwaniem. W płockiej firmie Gamet skonstruowano dla radiowozów specjalną, dwukrotnie niższą lampę, wykorzystującą technikę LED. Belki były sprawdzane w Instytucie Lotnictwa, należało też opracować specjalny system mocowania ich do dachu, który trzeba było wzmocnić.
Wszystkie przeróbki konsultowano na przygotowanym w Poznaniu prototypie radiowozu, ustalając z policyjnymi fachowcami umieszczenie poszczególnych elementów wyposażenia.

Wyposażona w wideorejestrator nagrywający to, co się dzieje zarówno z przodu jak i z tyłu radiowozu, a także radar pozwalający na pomiar prędkości samochodów nadjeżdżających z przeciwka, udokumentuje każdą niebezpieczną sytuację na drodze.

RADIOWOZY JUŻ W POLICJI

Umowa podpisana z Komendą Główną Policji przewidywała dostarczenie 120 samochodów Alfa Romeo 159 do punktów: w Warszawie, Opolu, Gdańsku i Białymstoku. Z nich samochody powinny wyruszać do wyznaczonych komend.
Alfy 159 w srebrnym kolorze nadwozi, wyposażone w wersję Progression, gotowe do eksploatacji zaczęły docierać do poznańskiego zakładu ACM Mari Car od września ub.r. Przy dostosowywaniu aut do potrzeb policyjnych zatrudniona była ekipa składająca się z 6 mechaników i 8 elektryków. Prace przy przebudowie Alf na radiowozy ukończono w połowie grudnia. Samochody mają dwuletnią gwarancję, a serwis zapewniają im autoryzowane punkty dealerskie Alfy Romeo (na specjalistyczne urządzenia udzielają producenci tego sprzętu).
W sprzedaży flotowej marki kontrakt dla policji stał się w ubiegłym roku największym sukcesem. W ciągu ostatnich trzech lat nie było to jedyne takie osiągnięcie. Rok wcześniej sukcesem zakończona została sprzedaż 50 Alf Brera dla Plus GSM. Polska jest kolejnym krajem, w którym policja przesiada się do radiowozów marki Alfa Romeo. Od lat wykorzystują je służby policyjne we Włoszech i w Austrii. ■

Wybrane dane techniczne Alfy Romeo 159 dla potrzeb policji

Silnik 1750 TBi	
Pojemność (cm³)	1750
Moc KM (kW)/obr./min.	200 (145)/5000
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min.)	320/1400
Prędkość maksymalna (km/h)	235
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	7,7
Zużycie paliwa (l/100 km, cykl miesz.)	8,1
Hamulce tarczowe wentylowane (mm)	
przednie	320
tylne	292

Z Warszawy *do Monte Carlo*

Siedem polskich załóg z ośmiu, które brały udział, dojechało do mety Rajdu Monte Carlo samochodów historycznych. Zawodnicy startowali z Warszawy.

Tomasz Szmandra, fot. Castrol i Grzegorz Gac

Bracia Jerzy i Wojciech Walentowiczowie (Alfa Romeo 2000 GTV z 1972 roku) zajęli 36. miejsce, najlepsze jakie nasi zawodnicy zanotowali w historii tej imprezy. Inna polska załoga Andrzej i Stanisław Postawka, startująca Polskim Fiatem 125p, zadziwiła rywali i kibiców sensacyjnym siódmym czasem na dwunastej próbie prowadzącej przez słynną przełęcz Turini. Tata Andrzej wraz z synem Stanisławem okazali się także najlepsi wśród użytkowników niezapomnianego „Dużego Fiata", kończąc rajd na 55. pozycji.

Polski Fiat 125p załogi Andrzej i Stanisław Postawka na trasie rajdu

Zwyciężyli Włosi Mario Sala i Maurizio Torlasco (Porsche 911), a na mecie sklasyfikowano 249 załóg, spośród 322, które wystartowały.

W gronie tych, którzy odpadli znaleźli się Andrzej Duszyński i Dariusz Bieńkowski. Już na początku odcinków tzw. jazdy regularnej, uderzyli oni swoim Fiatem 125p w skałę i z powodu uszkodzeń, musieli się wycofać z rywalizacji. Wielka szkoda, bo mielibyśmy komplet naszych załóg na mecie Rallye Monte Carlo Historique.

A warto dodać, że tegoroczna, 14. już edycja tej imprezy, przebiegała w wyjątkowej oprawie i atmosferze. Wszystko za sprawą

obchodów jubileuszu 100-lecia Rajdu Monte Carlo. Pierwszy rajd odbył się w tej okolicy w 1911 roku, a 100 lat historii czyni go najstarszą rozgrywaną do dzisiaj sportową imprezą samochodową na świecie. Rajdu nie organizowano jedynie w latach wojennych (1913-1923 i 1939-1948) oraz w 1957 i 1974 roku. Do 1996 roku zawody miały charakter zlotu gwiaździstego, a załogi startowały z różnych miast Europy oraz Afryki Północnej. Aż dwadzieścia razy, w latach 1959-1979, punktem startowym była Warszawa. Do tej chlubnej tradycji powrócił tegoroczny Rallye Monte Carlo Historique, który rozegrano już po raz 14. W ten sposób stolica Polski znów stała się jednym z miast, w których rozpoczynała się rywalizacja, tym razem jednak uczestników historycznej odmiany słynnego klasyka.

Rampę startową ustawiono na Placu Teatralnym w Warszawie, a w gronie miast, z których wyruszały rajdowe samochody znalazły się także marokański Marakesz, szkockie Glasgow, Barcelona w Hiszpanii i Reims we Francji.

„Start Rajdu Monte Carlo z Warszawy jest ukoronowaniem obchodów 60-lecia Polskiego Związku Motorowego przypadających właśnie w styczniu 2011 roku. Symbolicznym i nieprzypadkowym wydaje się fakt, że nasz jubileusz zbiega się właśnie z jubileuszem 120-lecia Automobilklubu Monte Carlo i 100-leciem Rajdu Monte Carlo. Start historycznego Rajdu Monte Carlo z Warszawy jest zarówno świętem dla uczestniczących

Alfa Romeo 2000 GTV braci Walentowiczów okazała się najszybsza z polskich uczestników rajdu

Tradycyjny start do tzw. „zlotu gwiaździstego" prowadzącego do Monte Carlo

w nim zawodników, jak i ogromnym przeżyciem dla kibiców, mogących nie tylko z bliska obejrzeć, ale wręcz dotknąć legendarnych samochodów" – powiedział Andrzej Witkowski, prezes Polskiego Związku Motorowego

Po starcie z Warszawy zawodnicy podróżowali przez Wrocław do Drezna, a dalej przez Bad Homburg, Sochaux, Champagnole, Annecy oraz St Andre Les Alpes, aby po pokonaniu ponad 2200 kilometrów i dwóch dniach jazdy dotrzeć do Monte Carlo. Dalsza rywalizacja przebiegała na trasach zlokalizowanych na północ od Monako. Ostatniego dnia imprezy, nastąpiło ogłoszenie wyników, a wieczorem, na zaproszenie księcia Monako, wszyscy uczestnicy spotkali się na uroczystej gali połączonej z rozdaniem nagród. Wtedy oczywiście, rajdowe kombinezony zastąpiły eleganckie stroje wieczorowe...

Z załóg startujących z Warszawy najlepiej wypadł mistrz Europy z 2003 roku Bruno Thiry pilotowany przez Nicolasa Gilsoula. Ford Fiesta belgijskiego duetu został sklasyfikowany na czwartym miejscu. Natomiast inny Belg Jose Lareppe, ubiegłoroczny zwycięzca Rallye Monte Carlo Historique, tym razem musiał zadowolić się 18. pozycją.

Z kolei Francuz Bruno Saby, który ma w sportowym życiorysie triumfy w Monte Carlo (1988) i Dakarze (1993) zajął 45. miejsce. Legendarny Rauno Aaltonen swojego Mini Coopera doprowadził do mety na 109. pozycji, a Jean Ragnotti był 169. Fin i Francuz mają również w dorobku zwycięstwa w Rajdzie Monte Carlo odniesione w latach 1967 i 1981.

Warto wspomnieć, że bracia Walentowiczowie, którzy okazali się najlepszą polską załogą rajdu, już po raz siódmy wyruszyli na trasę prowadzącą do Księstwa Monako. Nasi znakomici rajdowcy, na co dzień mieszkający w Sztokholmie, zgodnie ocenili, że tegoroczna impreza była jedną z najtrudniejszych.

„Najpierw porządnie we znaki dała nam się dojazdówka z Drezna do Monako. Limity czasowe były bardzo wyśrubowane i w rezultacie musiałem spędzić za kierownicą aż 30 godzin bez odpoczynku. Podobnie jak w ubiegłych latach, dobór ogumienia okazał się kluczowy dla końcowych wyników. To był dla nas bardzo męczący tydzień sportowej rywalizacji, ale satysfakcja jest ogromna" – przyznał Jerzy Walentowicz.

Nestor polskiej ekipy Andrzej Postawka, były prezes Automobilklubu Dolnośląskiego, jest również zdania, że była to najtrudniejsza edycja „historycznej" imprezy.

„W ubiegłych latach zwycięzca kończył rajd mając zazwyczaj na swoim koncie około dwóch tysięcy punktów karnych. Tym razem triumfator zainkasował ich przeszło cztery tysiące. Zmienialiśmy się z synem za kierownicą. To właśnie on prowadził naszego Fiata 125p podczas testu wiodącego przez słynną przełęcz Turini. Przez cały czas korzystaliśmy z opon z kolcami. Jazda bez nich byłaby nie do pomyślenia" – powiedział Postawka.

Przy okazji podkreślił, że jest pod wrażeniem sprawnego przeprowadzenia rajdu. „Już dzisiaj myślę o kolejnej edycji tej imprezy, zwłaszcza, że w jednym punkcie jej regulamin został zliberalizowany. Na uroczysty bankiet u Księcia Monako mogliśmy założyć ciemne garnitury zamiast tradycyjnych smokingów". ■

Wyniki 14. Rallye Monte Carlo Historique

1. Mario Sala/Maurizio Torlasco (Włochy) Porsche 911
2. Raffaello Raimondo/Marco Calegari (Monako) Mini Cooper
3. Ernst Juntgen/Marcus Mueller (Niemcy) Mercedes Benz 300 SE
36. Jerzy i Wojciech Walentowiczowie (Sztokhlom) Alfa Romeo 2000 GTV (1972)
55. Andrzej i Stanisław Postawka (Wrocław) Polski Fiat 125p (1976)
84. Tomasz Jaskłowski/Piotr Bany (Warszawa) Polski Fiat 125p (1972)
168. Artur Burtan/Piotr Kot (Kraków) Fiat 128 Coupè (1975)
197. Włodzimierz Cierliński/Jacek Miller (Wrocław) Polski Fiat 125p (1977)
206. Grzegorz Baran/Marcin Wydra (Warszawa) Mercedes-Benz 280 CE (1977)
221. Jerzy Mazur/Jacek Storm (Wałbrzych) FSO Polonez (1978)

Płocki uniwersytet dla mechaników

Unetversity brzmiący niemal jak uniwersytet, to Dział Szkoleń Technicznych w płockim CNH, w którym zdobywają wiedzę pracownicy sieci dealerskiej spółki.

Anna Borsukiewicz

Dwaj młodzi ludzie, którzy wraz z nami pobierają w portierni plakietki uprawniające do przekroczenia bramy zakładu, na pewno są tu nie po raz pierwszy. Pytani, czy znają drogę, odpowiadają, że oczywiście, bo przecież przyjechali na kurs i bez wahania kierują się w stronę biurowca, gdzie mieści się ośrodek szkoleniowy.

Jego wnętrze po niedawnym remoncie pachnie nowością. Obszerny hol z logo Unetversity, utrzymany w firmowej, szaro-czerwonej kolorystyce, mieszczący kawowy barek i stoliki, jest teraz pusty. Zapełnia się w czasie przerw, a w przylegających do niego salach trwają właśnie zajęcia. My zaś spotykamy się z Moniką Gogół kierującą Działem Szkoleń Technicznych Unetversity w CNH Polska w Płocku.

MECHANIK TWORZY WIZERUNEK FIRMY

– Nazwa Unetversity, powstała w ubiegłym roku, określa działalność szkoleniową spółek w Grupie Fiata, które adresują swoją ofertę do personelu sieci dealerskiej – mówi Monika Gogół. – To od wykwalifikowanych mechaników obsługujących specjalistyczne i bardzo skom-

plikowane maszyny oferowane przez CNH, mających bezpośredni kontakt z klientami, zależy wizerunek i konkurencyjność naszych marek. Dlatego tak ważny jest poziom wiedzy technicznej i stałe poszerzanie umiejętności mechaników serwisowych. Temu właśnie służy bogaty program szkoleń.

Sieć dealerska, oferująca całą gamę produktów Grupy CNH, a więc maszyny rolnicze marek New Holland i Case IH oraz maszyny budowlane marek New Holland i Case obejmuje całą Polskę. Dealerzy zajmują się nie tylko ich sprzedażą, ale również dysponują częściami zamiennymi i oferują usługi serwisowe. Obsługa potężnych ciągników, kombajnów żniwnych, pras, koparek czy ładowarek wyposażonych w skomplikowane układy napędowe, elektryczne i hydrauliczne, coraz bardziej „naszpikowanych" elektroniką to poważne przedsięwzięcie. Tym bardziej że sprzęt zwykle musi pracować w ciężkich, terenowych warunkach i być niezawodny, bo przecież nie można przesunąć np. sianokosów czy kampanii żniwnej. Maszyny muszą być przygotowane do akcji, a mechanicy, najczęściej usuwający awarie w warunkach polowych, nie mają wtedy czasu na eksperymentowanie. Muszą umieć zdiagnozować usterkę i szybko ją usunąć.

KURSY DLA KAŻDEGO

Dział Szkoleń Technicznych Unetversity w CNH przygotował dla mechaników serwisowych cały system szkoleń technicznych pozwalających im wypełniać te zadania. Szkolenia odbywają się zarówno w systemie internetowym, jak i podczas kursów prowadzonych w płockim ośrodku.

Internetowa platforma szkoleniowa Web University pozwala na udział w kursach w trybie on-line, a także na sprawdzenie umiejętności pracowników. Podczas szkolenia uczestnicy, korzystając z internetu, wybierają jego temat i samodzielnie przerabiają program, mając do pomocy prezentacje, slajdy, wykonują ćwiczenia, sprawdziany. Ich wyniki są zapisywane, pozwalają na ocenę kompetencji kursanta, określenie, jaką wiedzę zdobył, a w czym powinien się jeszcze doszkolić. Internetowe kursy są bezpłatne. Ich wykaz i tematy można znaleźć po zalogowaniu się na Web University, adres internetowy www.cnh-webuniversity.com lub w katalogach szkoleń technicznych przygotowanych przez Unetversity. Wybór tematów jest ogromny, a poziom szkoleń bardzo zróżnicowany.

W zakresie zagadnień, które wymagają ćwiczeń technicznych, organizowane są kilkudniowe kursy prowadzone przez instruktorów, odbywające się w Płocku. Kierują na nie swych pracowników dealerzy. – Szkolenia trwają właściwie cały czas. W każdym tygodniu mamy jeden lub dwa kursy – mówi Monika Gogół. – Zainteresowanie jest duże, bo choć uczestnictwo w zajęciach kosztuje, to jednak pozwala zdobyć praktyczną wiedzę. Grupy studentów są niewielkie, zwykle 10-12-osobowe, więc wymagane jest zaangażowanie każdego uczestnika, co gwarantuje efektywność szkolenia.

Od mechaników serwisowych, którzy mają bezpośredni kontakt z klientami, w CNH wymaga się odpowiedniego poziomu wiedzy. Temu właśnie służą szkolenia prowadzone w ramach Unetversity

WIRTUALNY CIĄGNIK

Płockie centrum Unetversity, po niedawnym remoncie, jest bardzo dobrze wyposażone. Ma nowoczesne sale wykładowe, w których odbywa się teoretyczna część zajęć i 2 hale warsztatowe do ćwiczeń praktycznych.

DZIAŁ SZKOLEŃ TECHNICZNYCH

Pod damską *ręką filologa*

Patrząc na Monikę Gogół trudno sobie wyobrazić, że to tej drobnej, młodej kobiecie podlegają szkolenia techniczne dotyczące ciężkich maszyn rolniczych i budowlanych. Jest jedynaczką wśród kierowników wszystkich europejskich centrów Unetversity. – W ten męski świat weszłam w 2002 roku – opowiada. – Będąc anglistką, zostałam zatrudniona w CNH w dziale obsługi posprzedażnej firmy do tłumaczenia materiałów technicznych. Szybko stwierdziłam, że wykształcenie filologiczne mi nie wystarczy, musiałam poznać język techniczny i zrozumieć, jak działa to, o czym tłumaczę. Pytałam więc kolegów, zawracałam im głowę szczegółami, uczyłam się. Dwa lata temu, gdy w Grupie CNH przeprowadzano reorganizację obszaru szkolenia, zostałam kierownikiem działu szkoleń technicznych.

Pani Monice podlega dwóch prowadzących kursy trenerów, których wiedza, jak podkreśla, jest ogromna. To inżynierowie z dużą praktyką zawodową. Marek Bączyk zajmujący się kombajnami i prasami pracuje w CNH od 2008 roku, ale wcześniejsze lata spędził w firmach pokrewnych branż. Dariusz Ciemiecki, specjalista od ciągników, zanim w 2009 roku trafił do Działu Szkoleń, w CNH przepracował wiele lat.

Dariusz Ciemiecki i Marek Bączyk, to inżynierowie z dużą praktyką zawodową prowadzący kursy

Największą nowością jest jednak wirtualny symulator, który pojawił się tu w styczniu. W jednej z sal zainstalowano 6 połączonych w sieć stanowisk komputerowych ze specjalnym oprogramowaniem, pozwalających w wirtualny sposób rozłożyć na części cały ciągnik. Trenerzy – Marek Bączyk i Dariusz Ciemiecki prezentują nam, jak na ekranie można otworzyć maskę silnika, wejść do kabiny ciągnika, obejrzeć i zbadać jego poszczególne elementy oraz układy. – Na swoim stanowisku mogę obserwować poczynania kursantów, wygenerować usterkę, którą trzeba wykryć – tłumaczy Dariusz Ciemiecki. – Na ekranie krok po kroku widać, jakie kursanci wykonują operacje. Muszą umieć podłączyć urządzenie do zdiagnozowania usterki silnika, uruchomić program diagnostyczny, sprawdzić wszystkie parametry pracy, kody błędów, określić możliwości naprawy, a potem wymienić uszkodzony komponent. – Taki symulator pozwala nauczyć się drogi rozwiązywania problemów – dodaje Marek Bączyk. – W jego programach będą wprowadzane kolejne produkty, bo to jest przyszłość szkoleń. ■

NOWOŚCI SZKOLENIOWE

Certyfikaty *– czyli uznanie kompetencji*

W CNH wprowadzono w tym roku nowość – program certyfikacji mechaników, pozwalający określić ich kompetencje zawodowe. Pracownikom, którzy ukończą odpowiednie kursy i podczas testów zdobędą określoną liczbę punktów, nadawane będą stopnie certyfikacji na trzech poziomach:

1 – Certyfikat Podstawowy (obejmujący kompetencje ogólne),
2 – Certyfikat Zawodowy (przyznawany dla określonych grup produktów),
3 – Certyfikat Mistrzowski (wymagający egzaminu mistrzowskiego w zakresie określonej grupy produktów).

Uzyskanie każdego z certyfikatów wymaga ukończenia określonych kursów i zaliczenia testów kompetencyjnych, a otrzymanie Certyfikatu Mistrzowskiego będzie możliwe po zdobyciu poprzednich tytułów i zdaniu indywidualnego egzaminu mistrzowskiego.

FIAT

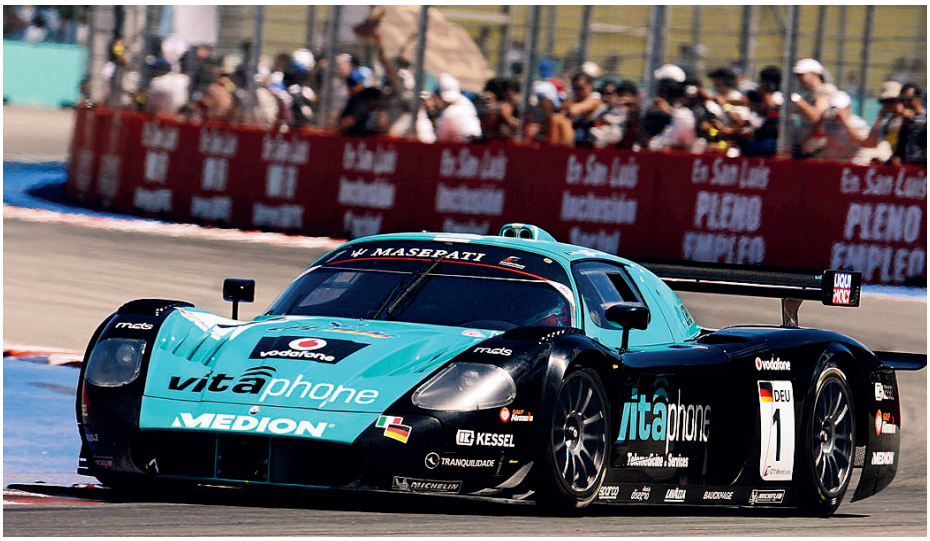
BANK

Wpadł mi w oko od razu jak tylko pojawił się w salonie.
Brunet o idealnej sylwetce. No po prostu ciacho!
Zajrzałam w jego CV... No, no... Bravo, Bravo.
Może go trochę idealizuję, ale naprawdę
trudno znaleźć w nim wady.
Nie mogę dłużej tego ukrywać. Pragnę go i pożądam.
Muszę go mieć! Teraz jest taki dostępny
w atrakcyjnym kredycie Fiat Banku

Ewa P.

Fiat Bank Polska S.A., szczegóły oferty w Salonach

MASERATI MISTRZEM ŚWIATA



Andrea Bertolini i Michael Bartels wygrali Mistrzostwa Świata FIA GT1 za kierownicą Maserati MC12. Dla tej marki to już piąte trofeum kierowców w ciągu sześciu lat, zaś dla drużyny Vitaphone Racing Team szóste zwycięstwo pod rząd w klasyfikacji zespołowej. Od 2005 roku do dziś 12-cylindrowa berlina z centralnie ułożonym silnikiem zawsze zdobywała tytuły w kategorii pilotów i drużyn, z jednym wyjątkiem w pierwszym sezonie, kiedy zwycięstwo wypsnęło się z rąk kierowcom w ostatnim wyścigu. W sumie wachlarz nagród, którymi obsypano Maserati MC12 w tym czasie, składa się z 14 tytułów oraz 22 zwycięstw.

FIAT AUTO POLAND „DOBRODZIEJEM KULTURY"

Foto: Paweł Sowa

W Bielsku-Białej po raz 18. przyznano nagrody Prezydenta Miasta w dziedzinie kultury i sztuki. Specjalną nagrodę „Dobrodziej Kultury 2010" otrzymał Fiat Auto Poland. Firmę doceniono za udzielanie znaczącego wsparcia finansowego wydarzeniom kulturalnym w mieście.
Na foto: Jacek Krywult, prezydent Bielska-Białej i Andrzej Piętka, dyrektor personalny Fiat Auto Poland.

JEEP WRANGLER DLA KIEROWCÓW FERRARI

Na jeden tylko dzień Fernando Alonso i Felipe Massa zamienili swojego czerwonego bolida Cavallino na Jeepa Wranglera. Miało to miejsce w miejscowości Madonna di Compiglio, gdzie mistrzowie Ferrari spotykali się tradycyjnie z dziennikarzami specjalizującymi się w zawodach F1 i MotoGP.

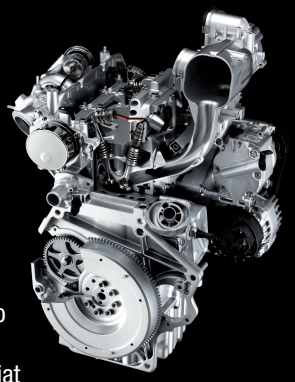
DESZCZ NAGRÓD DLA MODELI ALFA ROMEO

Alfa Romeo Giulietta cieszy się ostatnio dużym uznaniem, o czym świadczą zobyte przez nią cenne premie. Tylko podczas Gali Auto Lider 2010 model uhonorowano aż 4 nagrodami. Dzięki głosom czytelników „Motor" i „Auto Moto" Giulietta została nagrodzona tytułami „Premiera Motoryzacyjna Roku 2010" i „Najlepsze Auto Kompaktowe Roku 2010". Zaś czytelniczki magazynu „Twój Styl" uznały Giuliettę „Kobiecym Samochodem Roku 2010", a jury konkursu pod patronatem tego magazynu przyznało Alfie Romeo Giulietta tytuł „Kobiecy Samochód Roku 2010" w kategorii Auto Miejskie. Niedawno Alfa Giulietta zdobyła także tytuł „Złotej Kierownicy 2010", przyznany przez czytelników tygodnika „Auto Świat", oraz tytuł „Samochodu Roku 2010 Moto. pl" w plebiscycie portalu Moto. pl, a w konkursie „Car of The Year 2011" uplasowała się na drugim miejscu (na pierwszym wśród aut z tradycyjnym napędem). Giulietta i MiTo zdobyły także prestiżowe nagrody we Włoszech i Niemczech. Wśród czytelników „Quattroruote" Giulietta została uznana za „Nowość Roku 2011". W Niemczech okrzyknięto ją zaś „Najlepszym autem kompaktowym" w konkursie „Die Besten Autos", którego sędziami byli czytelnicy „Auto Motor und Sport". Natomiast na pierwszym miejscu w kategorii samochodów miejskich znalazła się Alfa Romeo MiTo.

W UZNANIU DLA TYSKICH KRWIODAWCÓW

4 lutego br. Wojewoda Śląski odznaczył zasłużonych działaczy PCK medalami nadanymi przez Prezydenta RP za propagowanie idei czerwonokrzyskiej i honorowego krwiodawstwa. Wśród odznaczonych znaleźli się: Leszek Prałat (FAP) i Krzysztof Stachowicz (Delfo Polska), którzy otrzymali Złoty Krzyż Zasługi, oraz Paweł Bojczuk (Fenice Poland), który odebrał Srebrny Krzyż Zasługi.
24 stycznia podziękowania i wyróżnienia ośmiu krwiodawcom z FAP złożyli także w czasie sesji Rady Miasta prezydent Tychów, Andrzej Dziuba i przewodniczący rady, Zygmunt Marczuk. Wyróżnieni to: Paweł Bojczuk, Andrzej Czerniak, Eugeniusz Rozwałka, Krzysztof Józefowicz, Bogusław Kurkowski, Andrzej Józefowicz, Jerzy Drapiński, Piotr Fijałkowski.

NAGRODY DLA SILNIKA TWINAIR



Redakcja brytyjskiej edycji miesięcznika motoryzacyjnego „Top Gear" nagrodziła silnik TwinAir, produkowany przez Fiat Powertrain Technologies, tytułem „Silnik Roku 2010". Przypomnijmy, że niedawno Fiat Powertrain zdobył za ten innowacyjny silnik prestiżową międzynarodową nagrodę „Technobest 2010". Silnik TwinAir zdobył także nagrodę w niemieckim konkursie „Die Besten Autos 2011", organizowanym przez niemiecki magazyn „Auto Motor und Sport".

DEBIUT MASERATI **GRANCABRIO SPORT**

Podczas Salonu Samochodowego w Genewie, obok Ferrari GT Integrale (patrz str. 24), obecna była także marka z Modeny, która zaprezentowała nowy model GranCabrio Sport. Kabriolet wyposażono w potężny silnik V8 o pojemności 4,7 litra i mocy 450 KM w połączeniu z automatyczną przekładnią wyposażoną w zaawansowane oprogramowanie skrzyni biegów MC-Auto Shift. Model dostępny jest w nowym kolorze Rosso Trionfale, zainspirowany wyścigowymi barwami bolidów Maserati z lat 50.

UMOWA Z OPLEM

Od grudnia 2011 roku w zakładzie Tofas w Bursie (w Turcji) produkowana będzie nowa gama samochodów Opla na platformie Fiata Doblò. Umowa, podpisana przez FGA i niemieckiego producenta, zakłada dostawę co najmniej 250 tysięcy pojazdów do salonów sprzedaży Opla i Vauxhall w Europie oraz na rynki spoza obszaru NAFTA (Stany Zjednoczone, Kanada, Meksyk). Nadwozie pojazdów nazywać się będzie Combo i zawierać będzie wersje cargo, combi oraz laweta.

MASZTALSCY

Dowcip *po śląsku*

Marek Kamiński
foto: archiwum kabaretu, Marek Kowalski

Masztalski i Ecik – dwóch najbardziej znanych bohaterów śląskich „wiców", za postaciami których kryją się Jerzy Ciurlok i Aleksander Trzaska. W tym roku ten artystyczny konkubinat obchodzi Srebrne Gody.

Historia kabaretu Masztalscy zaczęła się u schyłku lata 1986 roku. Ówczesny dziennikarz Radia Katowice Aleksander Trzaska, oddelegowany do pracy w audycji Lato z Radiem, wraz z grupą śląskich dziennikarzy zaczął opowiadać na antenie dowcipy. Po dwóch tygodniach przyszło zamówienie na kolejną porcję śląskiego humoru. Audycje były kontynuowane w Radiu Katowice oraz w paśmie Cztery Pory Roku. Program składał się z dowcipów i komentarzy. Wkrótce powstał Radiowy Klub Dowcipu. Formuła była otwarta. Oprócz dziennikarzy w audycji brali udział także goście.

Wkrótce trzeba było obrać jedyny słuszny kierunek, czyli wybrać szefa. Ogłosił się nim niejaki Masztalski, bohater najpopularniejszych anegdot w śląskim dowcipie. Masztalskim z kolei został redaktor Aleksander Trzaska. „Miała to być funkcja doradcza i zmienna" – tłumaczą po latach członkowie kabaretu.

Kompanem Masztalskiego był Ecik „udający głupka", w postać którego wcielił się Jerzy Ciurlok. Podobno Ecik był wzorowany na autentycznej postaci, ale członkowie kabaretu za nic nie chcą zdradzić, na kim. Ecik „udaje głupiego, ale często wie więcej i lepiej ocenia różne sytuacje od tych, którzy uważają się za mędrców".

Na pewno był sowizdrzałem, kimś na kształt czeskiego Szwejka. „Mnie początkowo mniej interesował dowcip, a bardziej Śląsk i dialekt. To była znakomita okazja, żeby promować Śląsk. To przełożyło się na „odhermetyzowanie" regionu, wcześniej bardzo niepopularnego w innych częściach Polski" – tłumaczy „Ecik". Wkrótce przyszły koncerty, nagrania i wielka popularność.

Kabaret wydał 10 zbiorów dowcipów

ZROZUMIEĆ ŚLĄSKI DOWCIP

Jerzy Ciurlok rodowity Ślązak i Aleksander Trzaska, Ślązak w pierwszym pokoleniu, zaczęli promować śląskość. Jednym z największych problemów duetu było to, by tak opowiadać dowcipy, aby zachować ich śląską melodię czy słownictwo i jednocześnie, by zrozumieli je słuchacze spoza Śląska. Zaczęli używać charakterystycznych zwrotów, śląskiej melodii, a w ostateczności tłumaczyli trudniejsze słowa. Od początku starali się stosować do rady ich mistrza Stanisława Ligonia, który mówił, że kawał musi być krótki, dobrze opowiedziany i mieć nieoczekiwane zakończenie. Opowiadając dowcipy Masztalscy wiążą je w serie, tak aby jeden wynikał w drugiego. W ten sposób w ciągu kilku minut opowiadają kilkanaście dowcipów, układających się w zgrabne ciągi logiczne.

Po lewej stronie: Aleksander Trzaska i Jerzy Ciurlok podczas występu

ŚMIECH TO ZDROWIE

Ulubione śląskie *dowcipy Jerzego Ciurloka*

W pewnym zakładzie pojawiła się tabliczka o treści „spożywanie posiłków na terenie zakładu, pod karą zabronione". Któregoś dnia strażnik zauważył, że Ecik siedzi pod napisem, na wywróconej taczce i wcina kromkę chleba. Strażnik do niego z pyskiem – „Co wy, czytać nie umiecie"? Na co Ecik – „No pewnie, że umie czytać. Napisali, że jedzenie pod karą zabronione. Totyż jo jem na karze".

Wyjaśnienie: Po Śląsku „kara" oznacza „taczkę". Kara w znaczeniu „ukarać", to po Śląsku „sztrofa".

Ósmego dnia Pan Bóg rozdał wszystkim narodom ziemi języki. Tylko dla Ślązaków zabrakło. Wysłali więc Ślązacy delegację do Pana Boga z prośbą, aby naprawił swój błąd. Pan Bóg wysłuchał członków delegacji i rzekł:
– Jerona kandego! Wyboczcie chopy!
W takim razie bydziecie godać tak jak jo…

„Pierwsza mina, na jaką trafiliśmy, była związana z dowcipem o szwagrze Pana Boga –wspominają członkowie kabaretu. – W latach 80. pojechaliśmy do Mławy albo Łomży. Opowiedzieliśmy znakomity, naszym zdaniem, dowcip:
Masztalski pojechoł do Rzymu, do Ojca Świętego. W sali audiencyjnej przyjął go sekretarz papieski. Masztalski nic nie powiedział, tylko dał wizytówkę. Sekretarz spojrzał i wybiegł jak oparzony. Wrócił z papieżem i świtą. Papież przywitał Masztalskiego i zapytał go, jak się to stało, że jest szwagrem Pana Boga. Masztalski mówi – widzicie Ojcze Święty, Helmut Żelozko z Chebzio mioł dwie cery, jedno wzioł jo, a drugo Pan Bóg – świeć Panie nad jej duszą.
Spotkaliśmy się z absolutnym brakiem reakcji. Zastanawialiśmy się, o co chodziło. Okazało się, że widownia najprawdopodobniej nie zrozumiała słowa „cera”, czyli córka. Dla nas to było oczywiste, ale ludzie zapewne zastanawiali się, czy chodzi o cerę na twarzy, czy na skarpecie.”

Zdjęcie u góry: radiowe studio rozgłośni katowickiej, rok 1988 - „Klub Masztalskiego”. Od lewej: Aleksander Trzaska, Jerzy Ciurlok, Maria Pańczyk, Józef Swoboda (PAP)

„Przypuszczam, że wielu Ślązaków, którzy nie mówią w domu po Śląsku, mogłoby mieć problemy ze zrozumieniem śląskiego dowcipu” – śmieje się „Ecik”. Nie wszyscy mieszkańcy regionu rozumieją na przykład popularne śląskie powiedzenie *niy kidej się żurym* (czyli nie polewaj się żurkiem) oznacza ni mniej, ni więcej – nie udawaj Greka.

KORZENIE ŚLĄSKIEGO DOWCIPU

Śląski dowcip oczywiście nie zaczął się od kabaretu Masztalscy, czy kabaretu Rak. Nasi bohaterowie zgłębiali stare śląskie dowcipy, pochłaniając zbiory tworzone przez Stanisława Ligonia, Józefa Lompę czy księdza Stanisława Jarzynę z Cieszyna. Dom Jerzego Ciurloka w Mikołowie jest wypełniony starymi książkami i czasopismami o historii regionu oraz zbiorami dowcipów. Gospodarz, w przerwach między występami na scenie, „przeczesuje” okoliczne antykwariaty i kupuje wszystko, co dotyczy tej tematyki. Dzięki temu jest nie tylko „praktykiem”, ale także posiadaczem rozległej wiedzy na temat historii dowcipu.
Jerzy Ciurlok mówi, że odrębność śląskiego humoru przejawia się przede wszystkim w języku, a także w swoistym dystansie do świata i tego, co przynosi życie. Często pojawiają się wątki purnonsensowne, co zbliża humor śląski do angielskiego: *Francek i Antek szli po torach. Jednego rozjechał pociąg. Zaczyna się dochodzenie. Ten, który przeżył zeznaje: Przejechoł pociąg, Francka nie było. Jo tak pomyśloł, czy temu Franckowi coś złego się nie przydarzyło.*
Ciekawostką jest to, że w XIX-wiecznych dowcipach trudno było znaleźć wątki wyśmiewania się z obcych (w każdym kraju powstają kawały, które wyśmiewają inne narodowości lub regiony – Rosjanie śmieją się z Czukczów, starożytni Grecy z mieszkańców Abdery, Amerykanie… z Polaków, Polacy z mieszkańców Wąchocka).
Dopiero po I wojnie światowej, kiedy na Śląsk zaczęli przyjeżdżać robotnicy z innych regionów oraz czująca swoją wyższość kadra zarządzająca, zaczęły

LICZBY KABARETU MASZTALSCY:

2 – z tylu osób składa się kabaret

10 – zbiorów dowcipów wydali Masztalscy

25 – lat na scenie

30 000 – tyle żartów mają w swoich archiwach

się pojawiać dowcipy o obcych, z którymi stykali się Ślązacy. Współcześnie ta tematyka zaczyna zanikać. Najprawdopodobniej sprzed kilkudziesięciu lat pochodzą także określenia – Hanys i Gorol.

HANYSY I GOROLE

Określenie Hanys po raz pierwszy pojawiło się w literaturze okresu międzywojennego (Wilhelm Szewczyk „Hanys" i Maria Konopnicka „Hanysek"). Pochodziło od imienia Johann lub Hans. Używano go jako uniwersalnego wyrażenia, gdy nie znano imienia wołanej osoby i tak z czasem przeszło to na wszystkich Ślązaków.

„Czy określenie hanys jest obraźliwe, czy nie, zależy tylko od kontekstu, w jakim zostało użyte – uważają śląscy kabareciarze. – Nikt już się nie obraża na to określenie".

Tymczasem gorol – to obcy. Jerzy Ciurlok mówi, że tak nazywano górali z Beskidu Śląskiego, którzy przyjeżdżali do pracy i z towarami na targ. Potem zaczęto tak określać wszystkich obcych.

Co ciekawe, mieszkańcy Śląska Opolskiego gorolami nazywali przybyszów z regionu katowickiego: „Moja babcia wyszła za mąż za Ślązaka spod Opola. Bardzo się zdziwiła, że jej rodzinę tam nazywano gorolami".

KAWAŁY O GÓRNIKACH

Dowcipy górnicze to jeden z ulubionych tematów kabaretu Masztalscy. W repertuarze mają kilkaset kawałów o górnikach. Niestety, zdaniem znawców tematu, górnicze dowcipy powoli zanikają. Nie powstają już nowe „wice" na ten temat. Szkoda, bo górnicy bardzo lubią śmiech i dowcip, który pozwala im odreagować codzienne stresy. A najgłośniej można śmiać się z samego siebie.

Jedną z tajemniczych postaci zamieszkujących kopalnie jest Skarbnik. Górnicy jednak nigdy nie mówili o nim w ten sposób. Określali go m.in. imieniem Czorny Pietrek i autentycznie, panicznie się go bali. Aby oswoić tę „straszną postać", tworzyli dowcipy, takie jak ten poniżej:

Górnicy po pracy spotykali się przy piwku w szynku. Przychodził tam też młody górnik, który przyjechał z innej części Polski. Zawsze siedział w kącie i słuchał. O określonej godzinie najstarszy górnik wstawał i mówił: dopijomy i idymy, bo zaroz przyjdzie Czorny Pietrek. Młody nie wiedział, o czym mówią, postanowił kiedyś zostać i zobaczyć. Kiedy starzy wyszli, do szynku wszedł wielki murzyn. Zamówił piwo, rozejrzał się, zauważył śmiałka w kącie. Podszedł do niego, zdjął spodnie i kazał się pocałować w tylną część ciała, co górnik uczynił. Murzyn podciągnął spodnie, dopił piwo, spojrzał na górnika i mówi. Muszę się spieszyć, bo za chwilę tu Czorny Pietrek przyjdzie.

I choć górniczych dowcipów jest coraz mniej, dzięki takim ludziom jak Jerzy Ciurlok i Aleksander Trzaska, śląski dowcip ciągle jest popularny i coraz więcej osób wie, co to znaczy „niy kidej się żurym". ■

Splecione losy

Emanuela Chiappero

Historia Fiata – przedsiębiorstwa założonego w 1899 roku – przeplata się ze zjednoczeniem Włoch. Dla uczczenia tego związku Centro Storico Fiata otwiera swoje podwoje dla zwiedzających do 27 listopada 2011 roku.

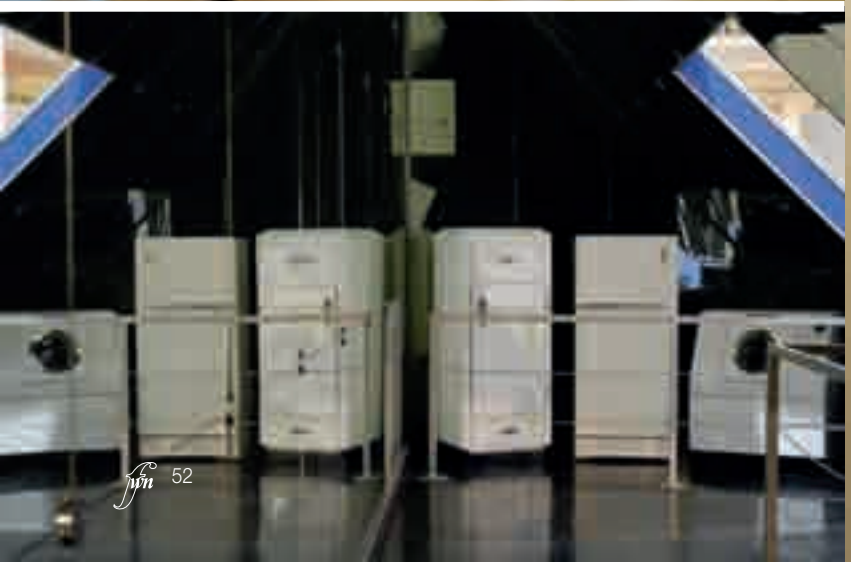
Pierwszy pojazd, model 3 i ½ HP z 1899 r., wagon kolejowy, pojazd pancerny 18 BL z okresu pierwszej wojny światowej, zwycięski bolid „Mefistofele" z 1924 roku oraz Dino 2400 Spider z 1966 roku. To tylko niektóre z ogromnej liczby modeli wystawionych w Centro Storico Fiat (Centrum Historyczne Fiata), które z okazji 150. rocznicy zjednoczenia Włoch otwiera swoje podwoje dla zwiedzających Muzeum Fiata. Utworzone w 1963 roku muzeum, zlokalizowane w budynku z 1907 roku w stylu secesyjnym przy corso Dante, który był dawną siedzibą biura przedsiębiorstwa, stało się miejscem niezwykłej kolekcji wyrobów. Można tam obejrzeć pamiątki, miniaturowe modele samochodów i plakaty reklamowe, które składają się na całą XX wieczną historię Fiata. To przegląd pierwszego osiemdziesięcioletniego etapu historii firmy, która splata się z historią samych Włoch, a także obrazuje transformację przemysłową kraju i przemian społecznych.

Trasa zwiedzania rozpoczyna się od słynnego obrazu Lorenza Delleaniego przedstawiającego akt założycielski firmy z lipca 1899 r. w Palazzo Bricherasio. W czytelni wystawione są jeszcze trzy ważne dzieła, które świadczą o ścisłych związkach świata przemysłu i sztuki XX wieku: „Ziemia, morze i niebo" Rodolfa Margheriego z 1941 r., „Huta stali" Felice Casoratiego z 1960 r. i „Zdobycie imperium" Maria Sironiego z 1936 r.

Kilkaset eksponatów obrazuje stuletnią historię działalności przemysłowej

Na parterze znajduje się czasowa ekspozycja współczesnej fotografii „Obrazy z archiwum Fiata 1980-2010". Poza tym wystawę tworzą już prawie same samochody, wraz z pierwszymi modelami wyprodukowanymi przez Fiata. Pod koniec XIX wieku we Włoszech jeździło dokładnie 111 pojazdów, na 302 mieszkańców przypadał więc jeden egzemplarz. Na wystawie znajdziemy model 3½ HP 2/3 z miejscami usytuowanymi naprzeciw siebie i przekładnią łańcuchową. Wyprodukowano ich dokładnie osiem, z czego trzy przetrwały do naszych czasów.

Po kilku latach działalności Fiat zaczyna produkować także inne wyroby, nie tylko samochody. Na przykład wozy bojowe 18BL, w które wyposażone były oddziały wojska włoskiego podczas I wojny światowej. Pierwszy traktor z 1919 roku, silnik Littoriny – jednej z zasłużonych



Powyżej G 91 R. po lewej stronie: jeden z pierwszych modeli wyprodukowanych przy Corso Dante. Poniżej, niektóre z urządzeń AGD wyprodukowanych przez Fiata w latach 50. Na przeciwnej stronie Fiat 500 z 1957 roku

lokomotyw z lat 30. XX wieku. Myśliwiec G 91 zaprojektowany przez Gabriellego z lat 50. i używany przez wojska NATO. Poza tym rowery, lodówki, pralki Fiata. A także setki miniaturowych modeli samochodów osobowych, samolotów, traktorów ciężarówek oraz silników okrętowych. Centro Stolico Fiata, gruntownie wyremontowane w 1999 roku z okazji stulecia marki, posiada powierzchnię wystawową o wielkości prawie trzech tysięcy metrów kwadratowych. Trasa zwiedzania obejmuje nie tylko produkty, ale także wizualizacje fabryk przedsiębiorstwa we Włoszech i na całym świecie, które są symbolem historii marki i ewolucji samej metodologii pracy. Od pierwszej fabryki przy corso Dante, gdzie praca przebiegała jeszcze w podziale na specjalizacje rzemieślnicze i gdzie brakuje oczywiście linii montażowych, do zakładu w Lingotto, który ukończony został w 1922 roku i który pod względem nowoczesności do-

HISTORIA FIATA NA ZDJĘCIACH

Giovanni Agnelli w salonie samochodowym w Turynie w 1984 roku. To jedna z 40 ogromnych rozmiarów fotografii z czasowej ekspozycji fotograficznej „Obrazy z Archiwum Fiata" przygotowanej z okazji uczczenia 150-lecia Zjednoczenia Włoch. Wystawa mieści się na parterze Centro Storico przy via Chiabrera.

równywał francuskim wieżowcom le Courbousier. Wreszcie fabryka w Mirafiori, w której rozpoczyna się produkcja na masową skalę. Na wystawie są jeszcze obszary poświęcone komunikacji i projektowaniu warto zwrócić uwagę na rekonstrukcję biura projektowego inżyniera Giacosy, twórcy Topolino, Fiata 600 i 500. Trasa zwiedzania wzbogacona została także filmami archiwalnymi, skalowanymi w technice w HD.

A co najważniejsze, po długim okresie restrukturyzacji i reorganizacji, Centro Storico Fiat może teraz gościć, gromadzić i udostępniać zainteresowanym i badaczom w jednym miejscu ogromny kapitał dokumentacyjny, który poprzednio rozrzucony był po kilku różnych, nie zawsze dostępnych lokalizacjach. ■

Ekspozycja obejmuje trzy tysiące metrów kwadratowych na dwóch poziomach

CENTRUM DOKUMENTACJI

Nowy budynek *archiwum Fiata*

Po niedawno ukończonej restrukturyzacji Centro Storico Fiata udało się znacznie powiększyć powierzchnię przeznaczoną na przechowywanie archiwalnych dokumentów i fotografii przedsiębiorstwa. Po reorganizacji zwiększono do 10 tysięcy metrów przestrzeń na regałach, które pomieszczą wszystkie materiały archiwalne: dokumenty na papierze, 300 tysięcy rysunków technicznych, pięć tysięcy książek i magazynów motoryzacyjnych, opracowań z zakresu historii przemysłu oraz ponad sześć milionów fotografii przechowywanych wcześniej w różnych miejscach. Dokumenty komentują i nadają sens zgromadzonym eksponatom. Zaś eksponaty uzupełniają część dokumentacyjną. Kompleks archiwalno-muzealny Centro Storico Fiata jest też doskonałą okazją do prześledzenia historii przedsiębiorstwa i Włoch. W tym celu stworzono specjalnie wydzieloną czytelnię, o stylowym wystroju i oddano ją do dyspozycji naukowców oraz pasjonatów sektora (wcześniej trzeba dokonać rezerwacji email: archivio@fiatgroup.com).

Poza mocą ważny jest też moment

Często w opisach Giulietty można przeczytać, że Alfa Romeo z silnikiem o mocy 105 KM to już samochód z temperamentem, ale prawdziwą przyjemność sprawi nam prowadzenie modelu, gdy będziemy mieli do dyspozycji jednostkę z maksymalnym momentem obrotowym wynoszącym 320 Nm. Co właściwie oznacza moment obrotowy samochodu i jakie są zalety tego, że samochód posiada wysoką wartość momentu przy niskich obrotach?

Wartość momentu i moc silnika zależą od siebie do tego stopnia, że nawet istnieje wzór łączący je z sobą: **P=M*n/9550**, gdzie P to moc w kW, M to moment w Nm, a n obroty/minutę. Jeśli przy określonej liczbie obrotów silnik A osiąga moment dwukrotnie wyższy od momentu uzyskanego przez silnik B, oznacza to, że wytwarza on również dwukrotnie wyższą moc. W ten sposób dwa silniki uzyskujące 400 Nm i 200 Nm przy 2000 obrotów na minutę generują odpowiednio moc 83,7 kW i 41,9 kW.

Dlaczego informacja o krzywej momentu stanowi użyteczne uzupełnienie danych dotyczących mocy maksymalnej? Należy pamiętać, że od mocy silnika zależy przede wszystkim wartość prędkości maksymalnej. Ale od jakiegoś już czasu postęp w produkcji silników i w dziedzinie aerodynamiki sprawił, że wszystkie modele w rzeczywistości są w stanie osiągnąć odpowiednie wartości prędkości (obecna Panda 1,1 rozwija prędkość 150 km/h, wyższą niż w 1956 roku uzyskiwał nowoczesny wówczas Fiat

Co właściwie oznacza moment obrotowy samochodu i jakie są zalety tego, że samochód posiada wysoką wartość momentu przy niskich obrotach?

Berlina Granluce z silnikiem 1,9). W dzisiejszych czasach, z powodu nadmiernego ruchu na drogach i większej masy samochodów, bardziej niż prędkość maksymalna liczy się dynamika samochodu, czyli tempo przyrostu jego prędkości. Same dane na temat mocy maksymalnej silnika nie informują nas o przyśpieszeniu, ponieważ zmienia się ono w zależności od przebiegu krzywej momentu (powiązanej z mocą) w szerokim zakresie obrotów średnich, tych najczęściej wykorzystywanych. W przypadku silników benzynowych wolnossących doszło nawet do pewnego paradoksu: aby dysponować momentem dostosowanym do ciągle wzrastającej masy dzisiejszych samochodów, konieczne stało się montowanie do nich silników o nadzwyczaj wysokiej mocy maksymalnej i wartościach znacznie przekraczających wymogi samochodu (na tyle, że konieczne stało się elektroniczne ograniczanie maksymalnej osiągalnej prędkości). Jednak problemowi temu stara się zapobiec turbodoładowanie, również w przypadku silników benzynowych, bo przecież w przypadku diesli proceder ten odbywa się już od lat: teraz bowiem konstruktorzy mają możliwość uzyskiwania wyższych momentów, które potrzebne są by udoskonalić osiągi samochodów, bez konieczności nadawania im przesadnych mocy maksymalnych. W ten oto sposób możliwe jest osiągnięcie momentu 320 Nm z silnika turbodiesel o mocy zaledwie 105 KM, jak w przypadku Giulietty 1,6 JTDM (podczas gdy silnik wolnossący benzynowy o pojemności 1,6 i mocy 105 KM „starej" 147-ki osiąga jedynie 140 Nm). Aby wyobrazić sobie, co oznaczają te dane dotyczące momentu maksymalnego (przy 1750 obrotach), wystarczy pomyśleć, że są one niemal identyczne jak te odnotowane w przypadku silnika wolnossącego benzynowego 3.2 JTS dwóch modeli Alfy: Brera i Spider (322 Nm przy 4500 obr.). Ale należy zwrócić uwagę na pewną kwestię: jest to zobrazowanie tego wszystkiego, co dzieje się na poziomie silnika. Nie można zapominać, że osiągi związane z przyspieszeniem zależą od momentu przenoszonego na koła, na który wpływ ma również przełożenie (zarówno w skrzyni biegów jak i mechanizmie różnicowym). ■

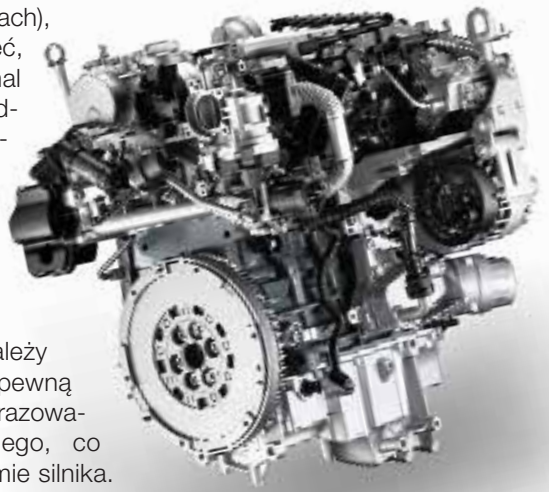
$$P = \frac{M \times n}{9550}$$

gdzie:
P - moc w kW,
M - moment w Nm,
n - obroty/minutę.

Na zatłoczonych drogach bardziej liczy się dynamika samochodu niż jego prędkość maksymalna. Dlatego poza mocą silnika ważny jest też moment obrotowy

PORÓWNANIE
2 generacji silników

Silnik	Giulietta: 1.6 JTDM diesel turbodoładowany	Alfa 147: 1.6 T. Spark benzyna wolnossący
Pojemność skokowa (cm^3)	1598	1598
Moc (KM)	105	105
Moment maksymalny (Nm) przy obrotach (obr/min)	320/1750	140/4200
Prędkość maksymalna (km/h)	185	185
Masa samochodu (kg)	1310	1210
Zużycie paliwa w cyklu miesz. (l/100 km)	4,4	8,1
Emisja CO_2 (g/km)	114	192

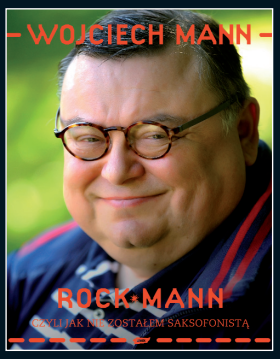


Joanna Lasek

Z miłością *w tle...*

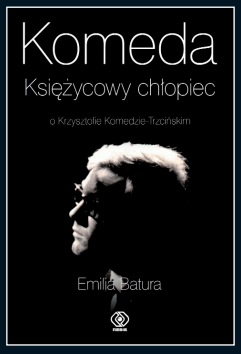
Kiedy na dworze jeszcze zimno i mokro, powinniśmy szukać odrobiny ciepła w dobrej literaturze czy filmie. Obraz „**Ondine**" jest w naszym kraju znany przede wszystkim z jednego powodu – na planie tego filmu zaczął się gorący romans między Colinem Farellem a Alicją Bachledą-Curuś. Dla niektórych widzów będzie to z pewnością wystarczająca rekomendacja do wypożyczenia „Ondine". Na pomysł tej swoistej baśni wpadł znakomity irlandzki reżyser Neil Jordan („Wywiad z wampirem", „Gra pozorów") i udało mu się pozyskać do głównej roli Colina Farella. Niewątpliwym plusem filmu są przepiękne irlandzkie surowe plenery. Historia wydaje się banalna, lecz dla miłośników romantycznych klimatów „doprawionych" baśniowym klimatem jest wręcz idealna. Rybak Syracuse wyławia pewnego razu z morza piękną syrenę. Mieszkańcy pobliskich wiosek są przekonani, iż jest to mityczna morska nimfa – Ondine. Podobnego zdania jest dziesięcioletnia niepełnosprawna córka rybaka. Jednak, jak w każdej baśni, nie wszystko jest takie jednoznaczne... Losem bohaterów rządzi bowiem złowrogie fatum... Złowrogie fatum nie towarzyszy jednak z pewnością bohaterom filmu „**Listy do Julii**". Znana z „Mamma Mia" Amanda Seyfried wciela się tym razem w młodą poszukiwaczkę uniesień sercowych. Razem z narzeczonym Victorem (fantastyczny, jak zwykle, Gael Garcia Bernal) udaje się w podróż do Werony, gdzie on zajmuje się rozkoszami podniebienia (poszukuje ciekawych smaków do swej przyszłej restauracji),

Wspomnienia
legendy polskiego radia



Wojciech Mann to prawdziwy człowiek instytucja i jeden z najbardziej lubianych dziennikarzy w Polsce. Jego legendarne poczucie humoru oraz wiedza muzyczna zapewniają mu coraz to nowych i młodszych fanów. „RockMann" już stał się bestsellerem. Wojciech Mann dzieli się z czytelnikami opowieściami z początków swej pracy. A bycie dziennikarzem muzycznym „za komuny" nie było łatwym kawałkiem chleba. Brakowało wszystkiego, muzykę cudem ściągało się z Zachodu za pomocą sprawdzonych i tajemniczych źródeł. Z tej pełnej humoru opowieści dowiemy się także, jak wyglądały od zaplecza koncerty wielkich gwiazd w Polsce oraz jak zaczynała słynna radiowa Trójka.
Wojciech Mann: RockMann. Znak. Kraków 2010.

Biografie
Portret Krzysztofa Komedy



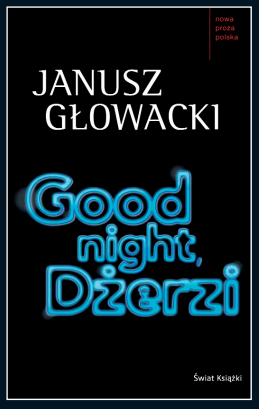
Krzysztof Komeda był złotym chłopcem epoki powojennego życia jazzowego i rozrywkowego w Polsce. Wybitnie utalentowany lekarz (nie, jak myśli większość, muzyk po Akademii) przecierał polskiej sztuce szlaki na Zachodzie i w USA. Razem z żoną – Zofią Komedową prowadzili dom pełen artystów, taki współczesny „salon". Komeda umarł przedwcześnie, zostawiając jednak po sobie mnóstwo doskonałych kompozycji, które wykonywane są do tej pory na całym świecie. Dla wielbicieli epoki Marka Hłaski czy Romana Polańskiego to lektura obowiązkowa, jak również i dla fanów twórczości Krzysztofa Komedy. **Emilia Batura: Komeda. Księżycowy chłopiec. Rebis. Poznań 2010**

a ona zostaje wolontariuszką. Jednak jest to bardzo oryginalny wolontariat, polega bowiem na odpisywaniu na listy wysłane do Julii. Jeden z nich szczególnie zainteresował Sophie, „malutki" problem polegał jednak na fakcie, iż został on wysłany w 1951 r. Sophie, niezrażona, postanawia odnaleźć autorkę, znajdując przy okazji prawdziwe uczucie....

„**Twój na zawsze**" to piękna historia miłosna z tragedią w tle. Robert Pattinson próbował za pomocą tego filmu oderwać się choć na chwilę od nieszczęsnego wizerunki Edwarda – wampira z sagi „Zmierzch". Trzeba przyznać, że udało mu się to całkiem dobrze, udowodnił, że jest nie tylko bożyszczem nastolatek, ale również niezłym aktorem dramatycznym. Wcielił się w rolę zbuntowanego chłopaka, który nie może dogadać się z ojcem. Po śmierci brata jego życie nigdy nie wróciło na właściwe tory. Zupełnym przypadkiem spotyka na swojej drodze Ally, która, choć pochodząca z diametralnie różnego środowiska, okazuje się pokrewną duszą, dzięki której Tylor osiągnie spokój. A wszystko zapowiadało się na kolejną „drakę" w życiu Tylora... Poderwanie dziewczyny miało być rodzajem zemsty na jej ojcu, który, jako policjant, naraził się chłopakowi. Na szczęście kolejną piękną historię miłosną możemy uznać za spełnioną... Proszę przygotować mnóstwo chusteczek i miłego oglądania!

Powieść
Historia Jerzego Kosińskiego

O Jerzym Kosińskim powiedziano i napisano już chyba wszystko. Tak się jednak tylko wydaje, bowiem to jeden z najbardziej fascynujących artystów w polskiej kulturze. Jako jeden z nielicznych odniósł także sukces za granią, w Stanach był przez pewien czas niemal noszony na rękach. Kosiński był wybitnie inteligentny i wybitnie skomplikowany. Niszczył ludzi, którzy go otaczali, zwłaszcza kobiety miały z nim ciężkie życie. Aby odkryć bezmiar osobowości Kosińskiego, warto sięgnąć po nową książkę Janusza Głowackiego, który jest podwójnie uprawniony do napisania o nim czegokolwiek. Głowacki jest doskonałym pisarzem, a do tego znał Jerzego Kosińskiego osobiście. Nikt lepiej nie przekazałby złożoności charakteru i życia autora „Malowanego Ptaka". **Janusz Głowacki: Good night, Dżerzi. Świat Książki. Warszawa 2010.**



PREMIERY

Niepokonani

W 1940 roku grupa śmiałków pochodzących z różnych krajów ucieka z sowieckiego gułagu. Bez mapy uciekinierzy podejmują się śmiertelnie niebezpiecznej podróży – od Syberii, przez tajgę,

wyżyny Mongolii, pustynię Gobi, Tybet, Himalaje docierają aż do Indii. Niezwykła „wędrówka" licząca sobie aż 6000 km pełna jest heroicznej walki o przetrwanie. Byli więźniowie mówią różnymi językami, lecz przyświeca im jeden cel – odzyskanie wolności. Reż. Peter Weir, wyst.: Colin Farell, Ed Harris.

Fighter

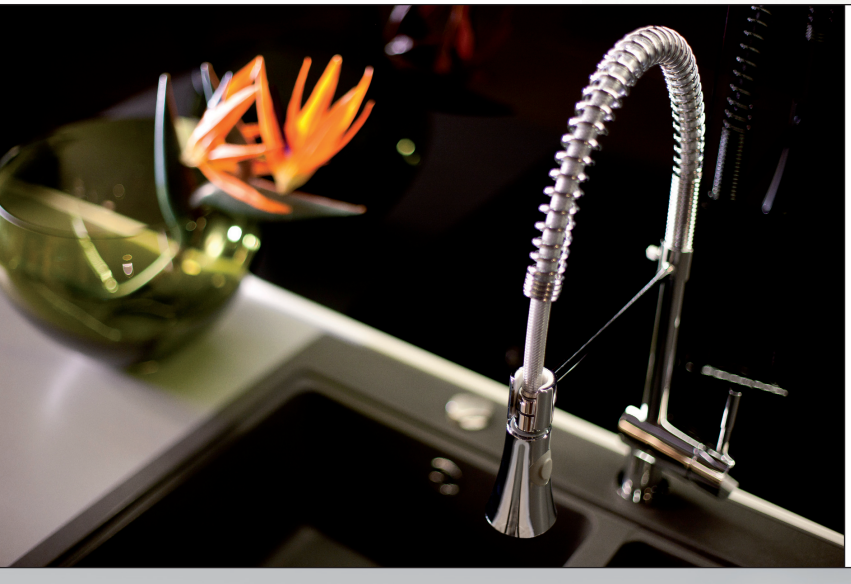
Historia dwóch braci, którzy postanowili się odbić od dna i wejść na sam szczyt. Młodszy z braci marzy o zdobyciu prestiżowego tytułu mistrza bokserskiego, starszy zostaje jego trenerem.

Prawdziwa historia Micky Warda i jego przyrodniego brata, którzy wbrew zdrowemu rozsądkowi, osiągnęli niemożliwe. Doskonałe role Marka Wahlberga i Christiana Bale'a. Reż. David O' Russel, wyst.: Mark Wahlberg, Christian Bale, Amy Adams.

Joanna Lasek

NOWA GENERACJA RADIOODBIORNIKÓW

Signo Distribution Polska rozszerza swoją ofertę o nowe cyfrowe radio AXiS. Urządzenie umożliwia nie tylko obiór stacji radiowych w różnych formatach, ale może być również używane jako stacja dokująca dla iPoda i iPhone'a. AxiS zapewnia dostęp do ponad 13 tysięcy internetowych rozgłośni radiowych oraz profesjonalnych serwisów muzycznych. Jest kompatybilny z pełnym zakresem cyfrowych standardów radiowych, potrafi również odtwarzać bezprzewodowo pliki muzyczne z komputerów PC lub MAC. Dotykowy kolorowy wyświetlacz oraz intuicyjne menu pozwalają na szybki i łatwy dostęp do wielu zaawansowanych funkcji radia. Pomimo niewielkich rozmiarów, dzięki 8W wzmacniaczowi klasy D, odtwarza dźwięk o wysokiej czystości. Radio jest dostępne w cenie około 1079 zł brutto.



INNOWACJE **W KUCHNI**

Firma Valvex to czołowy polski producent baterii łazienkowych i kuchennych. Nowa kolekcja – Vegane to prawdziwa perełka w ofercie producenta. Z jednej strony niezwykle innowacyjna, z drugiej pełna klasycznych, sprawdzonych od lat rozwiązań. Funkcjonalność plus precyzja – czego chcieć więcej? Design Vegane będzie świetnie pasował zarówno do wnętrza klasycznego, jak i nowoczesnego. Urządzenia są proste w obsłudze, bez zbędnych udziwnień. Linia Vegane to pełna gama baterii łazienkowych i kuchennych. Ciekawostką jest linia kolorystyczna Bianco e Nero – połączenie czerni i bieli będzie obok podstawowych funkcji użytkowych niewątpliwą ozdobą każdego wnętrza.

KLAWIATURA DO WSZYSTKIEGO

Na rynek trafią także nowe wersje bezprzewodowych klawiatur 3D/myszy firmy Cideko. Air Keyboard for Chatting oraz opcja dla graczy Air Keyboard-Conqueror przeznaczone są nie tylko do klasycznego pisania tekstów, ale również do tworzenia e-maili, czatowania i słuchania muzyki. W wersji do czatowania, użytkownik otrzymuje kompletną klawiaturę z 5 klawiszami funkcyjnymi, czujnikiem położenia 3Di mysz z przyciskami lewym i prawym oraz wyjściem na słuchawki i wejściem mikrofonowym. Air Keyboard – Conqueror to produkt w postaci bezprzewodowej klawiatury, bezprzewodowej myszy żyroskopowej oraz gamepada połączonych w jednym urządzeniu. Cena obu wersji to około 485 zł.

PROPOZYCJE **DLA SMAKOSZY**

Produkty żywnościowe „Produkt Klasztorny" dostępne są w coraz większej liczbie sklepów. To dobra wiadomość, bowiem seria jest smaczna i zdrowa. Polacy coraz większą wagę przywiązują do zdrowego jedzenia, nic więc dziwnego, iż producenci starają się wychodzić naprzeciw oczekiwaniom swoich klientów. Składniki „Produktów Klasztornych" pochodzą z gospodarstw ekologicznych, a wytwarzanie odbywa się według tradycyjnych metod. Opakowania w większości przypadków są zrobione z ekologicznego papieru, a desing etykiet jest utrzymany w prostej kolorystce brązu i bieli.

NOWE TRENDY W PARZENIU KAWY

Picie kawy to niezbędny codzienny rytuał, dlatego warto zadbać o produkty najwyższej jakości przeznaczone do zaparzania czarnego napoju. Firma Zelmer posiada w swoje ofercie doskonałe ekspresy ciśnieniowe – Nerro, Nerro Plus i Torrido. Wyposażono je w inteligentny mechanizm ubijania kawy oraz system Perfect Brewing stanowiący gwarancję perfekcyjnego parzenia kawy, dzięki osiągnięciu idealnej temperatury. Ekspresy posiadają funkcje automatycznego czyszczenia oraz odkamieniania. Modele Plus oraz Torrido posiadają dodatkowo czytelny wyświetlacz LCD. Twoje espresso, capuccino czy latte nie będą miały sobie równych! Ceny ekspresów kształtują się od około 750 do 920 zł.

ZIMOWA **OPALENIZNA**

Zima wprawdzie ma się ku końcowi, lecz i tak jesteśmy stęsknieni słońca i opalenizny – zdrowej opalenizny. Bladą skórę najlepiej ożywić balsamami brązującymi, efekt będzie naturalny, a skóra pozostanie zdrowa i dobrze nawilżona. Laboratorium Eris ma wiele lat doświadczeń w pielęgnacji, a linia Body Art Hungry Skin Technology łączy działanie nawilżające i przeciwdziałające starzeniu się. Wosk z oliwek i kompleks składników aktywnych nadają skórze ładny koloryt. Technologia Hungry Skin opóźnia proces starzenia, naprawia uszkodzenia i regeneruje odwodniony naskórek.

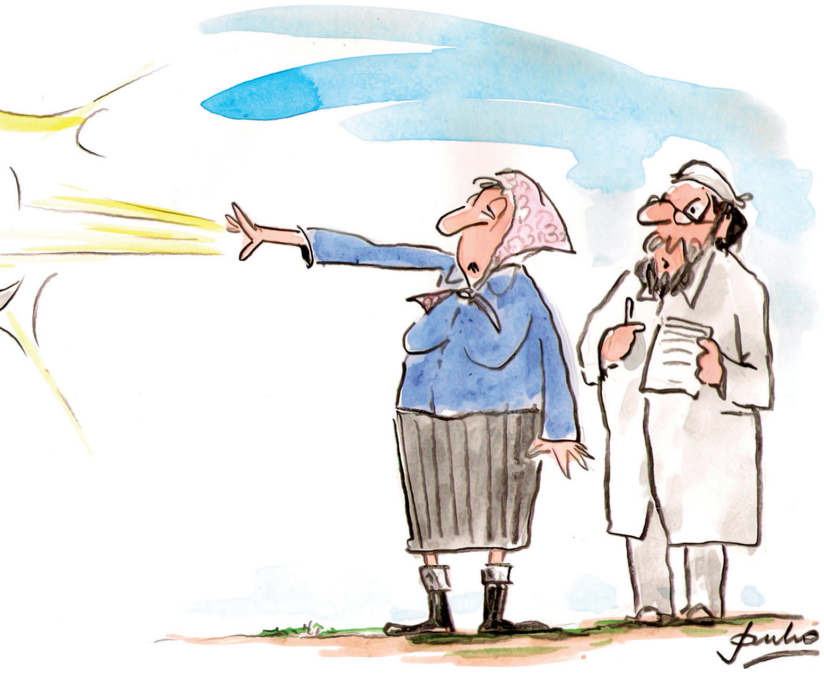
Jerzy Bąk, rysunki: Janusz Stefaniak

Niezwykłe zjawiska, *niezwykli ludzie*

Urodzona w 1926 roku Rosjanka Nina Sergiejewna Kułagina była jedną z najbardziej znanych na świecie osób obdarzonych umiejętnością zwaną telekineza. Kobieta ta miała zdolność poruszania przedmiotów „siłą woli", ale oprócz tego posiadała jeszcze wiele innych umiejętności, nad których rozwiązaniem głowiło się wielu badaczy. W myślach „widziała" przedmioty znajdujące się w kieszeniach innych ludzi, zaś przy spotkaniu z osobą cierpiącą potrafiła zidentyfikować jej chorobę. Wykazywała też zdolności lecznicze. Stwierdzono, że kiedy trzyma ręce nad ranami, te bardzo szybko zabliźniają się. Potrafiła także poruszać niewielkimi obiektami, takimi jak pudełka zapałek lub kieliszki, jedynie za pomocą wzroku. W 1964 roku Nina Kułagina przebywała w szpitalu z powodu załamania nerwowego, gdzie większość czasu spędzała na szyciu. W zdumienie wprowadziła tamtejszych lekarzy, wybierając bez patrzenia z koszyka szpulki z nićmi w kolorach, których akurat chciała użyć. Psychologowie i naukowcy zainteresowali się umiejętnościami Kułaginy, która po odzyskaniu sił dobrowolnie poddała się serii eksperymentów naukowych i medycznych. Zadaniem jednego z nich było sprawdzenie, czy rzeczywiście może rozróżniać kolory czubkami palców. Testom poddano także jej zdolności psychokinetyczne. Ich wyniki były tak zdumiewające, że naukowcy zdecydowali się nie ujawniać jej prawdziwej tożsamości, stąd też przez wiele lat znana była pod nazwiskiem Nelia Michaiłowa.

Wieści o niezwykłych umiejętnościach Kułaginy zaczęły docierać na Zachód. Wiosną 1968 roku na Pierwszej Międzynarodowej Moskiewskiej Konferencji Parapsychologicznej zaprezentowano filmy, na których kobieta ta porusza przedmiotami jedynie siłą woli. Filmy te widzieli też naukowcy z Zachodu. Mieli oni także możliwość spotkania się z samą Niną Kułaginą i zobaczyli na własne oczy jej telekinetyczne możliwości. W 1970 roku William A. McGary, naukowiec zajmujący się badaniem zjawisk nadnaturalnych w Rosji, opisał sesję, podczas której Kułagina sprawiła, że kilka niewielkich przedmiotów przesunęło się po stole. Kolejny amerykański badacz, Gaither Pratt z University of Virginia oświadczył, iż w jego obecności kobieta „siłą woli" poruszała przedmiotami o różnej budowie, składzie i wadze. Aby upewnić się, że Kułagina nie dopuszcza się mistyfikacji, sesje były fotografowane i filmowane, jednak nigdy nie udało się ustalić źródła pochodzenia siły poruszającej przedmiotami. W czasie jednego z zarejestrowanych na taśmie filmowej eksperymentów grupa rosyjskich lekarzy umieściła w zamkniętym od góry, przeźroczystym plastikowym pojemniku kilka niemetalowych przedmiotów. Pojemnik miał stanowić zabezpieczenie przed przypadkowymi podmuchami powietrza, a także przed możliwością doczepienia do przedmiotów drutów lub nici, którymi, jak twierdzili sceptycy, Kułagina mogła poruszać. Kobieta uniosła ręce kilka centymetrów nad pojemnikiem i po chwili umieszczone w nim przedmioty rozpoczęły „swój taniec". W czasie innego eksperymentu uniesiona siłą woli piłeczka pingpongowa na kilka sekund zawisła w powietrzu, aby ponownie opaść na stół. Kiedyś, podczas występu w telewizji, Kułagina sprawiła, że na skórze jednego z dziennikarzy pojawiła się jasnoczerwona plama. Zaś jednym z najdziwniejszych eksperymentów, który został sfilmowany, było jej działanie na surowe jajko, które pływało w roztworze soli, w pojemniku umieszczonym dwa metry od jej oczu. Kułagina powoli oddzieliła żółtko od białka, aby po chwili proces ten odwrócić. Jednakże najbardziej niezwykłym eksperymentem było użycie „siły woli" do zatrzymania akcji serca żaby: najpierw biło ono mocniej, potem wolniej, potem zaś zatrzymało się, aby po chwili znowu podjąć pracę. Po tym eksperymencie naukowcy przekonali się, że jest ona w stanie oddziaływać nie tylko na materię nieożywioną, ale jej zdolności obejmują także działanie

na komórki, tkanki i organy.
Na jednym z filmów, na którym Kułagina demonstruje swoje zdolności widzimy ją w jej mieszkaniu w Leningradzie, jak zasiada za dużym okrągłym stołem, na którym umieszczono kompas, długopis, papierosa, metalową solniczkę oraz pudełko zapałek. Kobieta, trzymając ręce kilkanaście centymetrów nad kompasem, zaczęła zataczać dłońmi koła. Przez pewien czas nic się nie działo, lecz nagle igła kompasu zaczęła powoli się obracać, potem sam kompas zaczął się przemieszczać, a za nim pozostałe przedmioty. Przed tym eksperymentem była ona szczegółowo przebadana przez lekarzy. Wykonano jej nawet zdjęcie rentgenowskie, aby upewnić się, że nie posiada ukrytych magnesów, ani też innych metalowych przedmiotów. Naturalnie zdolności Kułaginy miały też swoich krytyków. Część z nich twierdziła, że eksperymenty organizowano tylko w jej mieszkaniu lub w hotelowych pokojach, co oczywiście nie było prawdą. Wiadomo, że wiele eksperymentów przeprowadzanych było w laboratorium, w obecności naukowców, i nigdy nie znaleziono żadnych dowodów na to, że Kułagina stosuje jakiekolwiek fałszerstwa. Obok widowiskowej formy eksperymentów z udziałem Niny Kułaginy istniała także ich druga, negatywna strona – kosztowały ją dużo zdrowia. Efekty nie przychodziły od razu i często wymagały wielu godzin intensywnych przygotowań. Sama twierdziła, że kiedy osiąga odpowiedni stan koncentracji, czuje ostry ból w kręgosłupie, zaś jej wzrok staje się mętny. Natomiast po każdej sesji była tak wycieńczona, że trudno było zbadać jej puls. Rytm jej serca był nieregularny, miała wysoki poziom cukru we krwi, zaś układ endokrynologiczny był bardzo zaburzony. Czuła również dreszcze. W ciągu półtoragodzinnego eksperymentu traciła ponad półtora kilograma wagi. Do tego dochodził ciągły stres. Wszystkie te negatywne czynniki powodowały, że Kułagina z czasem traciła apetyt i uskarżała się na bóle kończyn. Kiedy osiągnęła podeszły wiek, lekarze radzili jej ograniczenie aktywności, z czym nie mogła się pogodzić. Do dziś panuje przekonanie, że wycieńczenie organizmu spowodowane intensywną demonstracją paranormalnych właściwości przyspieszyły jej śmierć.



Telekineza *a nauka*

Zjawisko to było wielokrotnie badane, a ludzie zdolni do wywoływania telekinezy poddawani byli wnikliwej obserwacji. Jednak efekt laboratoryjnych doświadczeń jest... niemal żaden. Naukowcy nie mogą zaprzeczyć, że telekineza jest faktem, skoro osoby badane na ich oczach dokonywały niezwykłych pokazów. Nie odkryto jednak, jaka siła odpowiada za wywoływanie tak niezwykłych zjawisk. Być może powoduje ją pole biograwitacyjne wytwarzane przez każdego człowieka, uaktywniające się szczególnie w okresie dojrzewania płciowego i sporadycznie w stanach uśpienia lub relaksacji umysłu.
W Polsce eksperymenty z przemieszczaniem przedmiotów siłą woli były bardzo popularne w pierwszych dziesięcioleciach XX wieku. Zajmował się nimi między innymi fizyk Julian Ochorowicz. Bardzo znaną w tym okresie osobą mającą nieprzeciętne zdolności psychokinetyczne była Stanisława Tomczyk. Swoje początkowo niewielkie, naturalne umiejętności rozwinęła przez intensywny trening hipnotyczny. Kobieta ta potrafiła w warunkach laboratoryjnych, na żądanie, unosić w powietrzu i przesuwać lekkie przedmioty. Była też jedynym medium o światowej sławie, któremu nigdy nie zarzucono oszustwa.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda Euro 5

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 ACTUAL ECO 69KM	28.467	1242	162	4,9	4/5
1.2 DYNAMIC ECO 69KM	33.992	1242	162	4,9	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 75KM	36.542	1248	165	4,2	4/5

Punto EVO Euro 5

WYMIARY 407/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 ACTIVE 69KM 3D	34.842	1242	156	5,2	5
1.4 DYNAMIC 77KM 3D	39.942	1368	165	5,7	5
1.4 MultiAir Turbo 16v ENERGY 135KM 3D	51.417	1368	200	5,6	5
1.2 ACTIVE 69KM 5D	36.117	1242	156	5,2	5
1.4 ACTIVE 77KM 5D	36.967	1368	165	5,7	5
1.4 ACTIVE DUALOGIC 77KM 5D	41.217	1368	165	5,7	5
1.3 Multijet 16v ACTIVE 75KM 5D	45.042	1248	165	4,1	5
1.4 DYNAMIC 77KM 5D	41.217	1368	165	5,7	5
1.4 DYNAMIC DUALOGIC 77KM 5D	45.467	1368	165	5,4	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 105KM 5D	47.167	1368	185	5,7	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 75KM 5D	49.292	1248	165	4,1	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 95KM 5D	50.992	1248	178	4,2	5
1.3 Multijet 16v DYN. DUALOGIC 95KM 5D	55.242	1248	175	4,1	5

Grande Punto Euro 5

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 ACTUAL 69KM 5D	34.842	1242	156	5,2	5
1.4 ACTUAL 77KM 5D	35.692	1368	165	5,7	5
1.4 ACTUAL DUALOGIC 77KM 5D	39.942	1368	165	5,7	5
1.3 Multijet 16v ACTUAL 75KM 5D	43.767	1248	165	4,1	5
1.4 ACTUAL NATURAL POWER 70KM 5D	44.192	1368	-	4,2	5

500 Euro 5

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 POP 69KM	36.550	1242	160	5,1	4
0.9 TwinAir POP 85KM	41.650	875	-	4,1	4
1.4 16v SPORT 100KM	50.150	1368	182	6,3	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF SPORT 95KM	52.700	1248	180	3,9	4
1.2 LOUNGE 69KM	43.350	1242	160	5,1	4
0.9 TwinAir LOUNGE 85KM	48.450	875	-	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE 95KM	52.700	1248	180	3,9	4

500C Euro 5

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 LOUNGE 69KM	52.700	1242	160	5,1	4
0.9 TwinAir LOUNGE 85KM	57.800	875	-	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE 95KM	62.050	1248	180	3,9	4

Qubo Euro 5

WYMIARY 396/172/174 | BAGAŻNIK 329 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 ACTIVE 73KM	40.367	1360	155	6,6	5
1.3 Multijet 16v ACTIVE 75KM	48.017	1248	155	4,3	5
1.4 DYNAMIC 73KM	45.467	1360	155	6,6	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 75KM	53.117	1248	155	4,3	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 95KM	54.817	1248	170	4,3	5
1.3 Multijet 16v TREKKING 75KM	55.667	1248	155	4,3	5
1.3 Multijet 16v TREKKING 95KM	57.367	1248	170	4,3	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
** tylko auta ze stocku

Bravo Euro 5

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v ACTIVE 90KM	46.402	1368	179	6,3	5
1.6 Multijet 16v ACTIVE 105KM	54.902	1598	187	4,9	5
1.4 16v DYNAMIC 90KM	49.802	1368	179	6,3	5
1.4 T-Jet 16v DYNAMIC 120KM	54.052	1368	197	6,3	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 140KM	58.302	1368	204	5,7	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 105KM	58.302	1598	187	4,9	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 120KM	60.002	1598	195	4,8	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC DUALOGIC 120KM	64.252	1598	195	4,6	5
1.4 MultiAir 16v EMOTION 140KM	65.952	1368	204	5,7	5
2.0 Multijet 16v EMOTION 165KM	68.502	1956	215	5,3	5
1.4 MultiAir 16v SPORT 140KM	65.952	1368	204	5,7	5
2.0 Multijet 16v SPORT 165KM	68.502	1956	215	5,3	5

Sedici Euro 5

WYMIARY 412/176/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.6 16v DYNAMIC 4X4 120KM	55.582	1586	170	7,1	5
2.0 Multijet 16v Z DPF DYNAMIC 4X4 135KM	65.017	1956	180	6,6	5
1.6 16v EMOTION 4X4 120KM	59.832	1586	170	7,1	5
2.0 Multijet 16v Z DPF EMOTION 4X4 135KM	69.267	1956	180	6,6	5

Linea Euro 5

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 ACTIVE 77KM	39.092	1368	165	6,3	5
1.4 DYNAMIC 77KM	44.192	1368	165	6,3	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 105KM	57.792	1598	190	5	5

Doblò Euro 5

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
DYNAMIC 1.4 16V 95KM	53.287	1368	161	7,2	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 105KM	63.487	1598	164	5,2	5
EMOTION 1.4 16V 95KM	57.112	1368	161	7,2	5
EMOTION 1.6 MULTIJET 16V 105KM	67.312	1598	164	5,2	5
EMOTION 2.0 MULTIJET 16V 135KM	72.412	1956	179	5,7	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
** tylko auta ze stocku
DPF - filtr cząstek stałych (dla silników diesla)

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

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

MiTo Euro 5

WYMIARY 406/172/145 — BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 M-Air 16v S&S 105KM DISTINCTIVE	53.125	1368	187	5,7	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 135KM DISTINCTIVE	59.925	1368	207	5,6	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S TCT 135KM DISTINCTIVE	65.025	1368	207	5,5	4/5
1.3 JTDM S&S 95KM DISTINCTIVE	57.357	1248	180	4,3	4/5
1.6 JTDM E5 S&S 120KM DISTINCTIVE	64.175	1598	198	4,8	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 170KM QUADR. VERDE	70.975	1368	219	6,0	4/5

159 Euro 5

WYMIARY 466/182/142 — BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1750 TBi 16v 200KM SPORT	90.865	1750	235	8,1	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT	84.915	1956	202	5,1	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT PLUS	94.265	1956	202	5,1	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT	90.015	1956	218	5,4	5
1750 TBi 16v 200KM SPORT PLUS	99.365	1750	235	8,1	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT PLUS	98.515	1956	218	5,4	5

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 — BAGAŻNIK 215 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8v EURO 5 ORO 69KM**	41.565	1242	160	4,9	4
1.2 8v EURO 5 PLATINO 69KM**	45.815	1242	160	4,9	4

Musa

WYMIARY 403/169/166 — BAGAŻNIK 390 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16V START&STOP ORO 95KM	51.765	1368	175	6,0	5
1.3 M-Jet 16v START&STOP ORO 95KM	59.415	1248	173	4,3	5
1.4 16v START&STOP PLATINO 95KM	57.715	1368	175	6,0	5

Giulietta Euro 5

WYMIARY 435/180/147 — BAGAŻNIK 350 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 TB 16v 120KM DISTINCTIVE S&S	66.215	1368	195	6,4	5
1.4 TB M-Air 16v 170KM DISTINCTIVE S&S	71.315	1368	218	5,8	5
1.6 TB JTDM-2 16v 105KM DISTINCTIVE S&S	74.715	1598	185	4,4	5
2.0 TB JTDM-2 16v 170KM DISTINCTIVE S&S	81.515	1956	218	4,7	5
1750 TBI 16v 235KM QUADRIFOGLIO VERDE	90.865	1742	242	7,6	5

159 Sportwagon Euro 5

WYMIARY 466/183/143 — BAGAŻNIK 445 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1750 TBi 16v 200KM SPORT	95.965	1750	233	8,3	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT	90.865	1956	200	5,2	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT PLUS	99.365	1956	200	5,2	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT	95.115	1956	216	5,5	5
1750 TBi 16v 200KM SPORT PLUS	104.465	1750	233	8,3	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT PLUS	103.615	1956	216	5,5	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Delta

WYMIARY 452/180/150 — BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.8 T-Jet SPORTRONIC E5 200KM ORO	90.942	1742	230	7,8	5
1.6 M-Jet E5 120KM ORO	75.642	1598	194	4,9	5
1.6 M-Jet SELELECTRONIC E5 120KM ORO	79.042	1598	194	4,6	5
2.0 M-Jet E5 165KM ORO	84.992	1956	214	5,3	5
1.9 Twinturbo M-JET E5 190KM ORO	90.942	1910	222	5,7	5
1.8 T-JET SPORTRONIC E5 200KM PLATINO	99.442	1742	230	7,8	5
2.0 M-Jet E5 165KM PLATINO	93.492	1956	214	5,3	5
1.9 Twinturbo M-Jet E5 190KM PLATINO	99.442	1910	222	5,7	5
1.8 T-Jet SPORTRONIC E5 200KM EXECUTIVE	107.942	1742	230	7,8	5
1.9 Twinturbo M-Jet E5 190KM EXECUTIVE	107.942	1910	222	5,7	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
** tylko auta ze stocku
SELECTRONIC - zautomatyzowana skrzynia biegów
SPORTRONIC - automatyczna skrzynia biegów

CHRYSLER

CENNIK SAMOCHODÓW GRUPY CHRYSLER

Oferta pracownicza samochodów grupy Chrysler dotyczy ograniczonej liczby modeli z roku produkcji 2009 i 2010, a także różnego wyposażenia, dlatego w wykazie poniżej nie podajemy konkretnej ceny danej wersji, ale „przedział cenowy od...” i „rabat pracowniczy do...” określony dla danego modelu.
Pracownicy zainteresowani zakupem proszeni są o kontakt z panią Elżbietą Prokopiuk z grupy Chrysler (telefon u dołu strony).

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 441/179/153 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 296 | SKRZYNIA BIEGÓW: MANUALNA

DODGE CALIBER

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
SE 2.0L 5M	1998	156	198	7,4	2010	2010	15%	**od 59.900**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 489/188/169 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 784 wer. 5-m./167 7-m. | SKRZYNIA BIEGÓW: MANUALNA

DODGE JOURNEY

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
SE 2.0 CRD M6	1968	140	188	6,3	2010	2010	14%	**od 88.831**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 502/188/148 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 504 | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

CHRYSLER 300 C

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
300 C 3.0 CRD	2987	218	230	8,1	2009, 2010	2009	34%	**od 146.162,26**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 458/186/177 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 389 | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

CHRYSLER 300 C TOURING

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
300 C 3.0 CRD TOURING	2987	218			2010	2009	27%	**162.745,81**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 475/187/179 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 978 | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

JEEP GRAND CHEROKEE

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
LTD 3.0 CRD V6 A5	2987	218	200	10,2	2010	2009	28%	**177.091,11**

* cena pracownicza dotyczy konkretnego samochodu łącznie z wyposażeniem dodatkowym i uwzględnia łączny rabat z tytułu roku produkcji oraz promocji pracowniczej.

Oferta ważna na dzień 05.10.2010. Zastrzegamy sobie prawo do wycofania dowolnego samochodu z oferty bez podania przyczyny. Samochody są dostępne u dowolnego dealera Chrysler Jeep Dodge.
Wszelkie informacje na temat dostępności, kompletacji samochodów można otrzymać u pani Elżbiety Prokopiuk, tel.: 22 607 47 72; e-mail: elzbieta.prokopiuk@fiat.com

POCZTA

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

Nasz adres:

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

e-mail: redakcja@satiz.pl

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

ŁAMY DLA PRACOWNIKÓW

Zielonymi krokami *do WCM*

Ochrona środowiska należy do tych obszarów działalności, nad którymi Fiat Powertrain Technologies skupia olbrzymią wagę. Kiedyś jednym z problemów był zły stan techniczny przepompowni olejów do silników. Dlatego została powołana grupa WCM Enviroment,

która miała za zadanie sporządzić wnikliwy raport o jej stanie technicznym. Stwierdzono m.in., że stara posadzka z płytek jest nieszczelna i popękana oraz brakują w niej płytki, a sama przepompownia nie posiada żadnego zabezpieczenia na wypadek pęknięcia zbiornika. Podjęto więc decyzję o jej modernizacji.
Na początek skuto całą posadzkę, położono nową wyprofilowaną ze spadem w kierunku nowej rynnowej kanalizacji o zamkniętym obiegu. Wybudowano progi, aby zabezpieczyć obszar obiektu przed ewentualnym wyciekiem oleju. Na posadzkę naklejono żywiczne maty uszczelniające i pokryto je specjalną farbą, w celu dodatkowego zabezpieczenia. Powstała duża wanna ekologiczna, która może pomieścić ok. 100.000 tys. litrów oleju. W FPT postawiono przede wszystkim na prewencję, czyli działania zmierzające do maksymalnego zminimalizowania ryzyka awarii, która mogłaby wywrzeć negatywne skutki na środowisko.
Kolejnym przykładem dbałości o środowisko w firmie jest wymiana szyb w świetlikach dachowych na termiczne oraz umieszczenie na nich naklejek ptasich drapieżników. Dzięki

takim zabiegom jest szansa, że znacznie zmniejszy się liczba uderzeń ptaków o szyby, ponieważ ptaki widząc z góry na świetlikach dachowych kontury drapieżnych ptaków, traktują je jako przeszkodę i omijają te śmiertelne dla nich miejsca w przestrzeni powietrznej.

Antoni Hendzel,
Fiat Powertrain Technologies

Pożegnanie

„Jeszcze wczoraj byłaś między nami,
Jeszcze w ciszy słyszymy Twój głos,
Odeszłaś samotnie tak bez pożegnania,
Jak okrutny okazał się los.

Dzisiaj chodzisz po niebiańskich łąkach,
Nie dotyka Cię cierpienie i strach,
Nam zostały zdjęcia i wspomnienia,
Ucisk w sercu i smutek, i żal…”.

Z ogromnym żalem przyjęliśmy wiadomość o śmierci w dniu 3 stycznia 2011 roku naszej Drogiej Koleżanki, długoletniej pracownicy FAP, śp. Ireny Wincenciak, Człowieka o ogromnym sercu, pełnym dobrych, ludzkich uczuć i życzliwości. Zawsze wiedzieliśmy, że możemy liczyć na jej pomoc w każdej sytuacji. Odeszła za wcześnie, mając zaledwie 52 lata. Jeszcze tyle było przed nią lat i zdarzeń, które nagle przerwała śmierć. Pozostanie na zawsze w naszych sercach i pamięci.
Żegnaj, Irenko

Koleżanki i koledzy

stan na 15 marca 2011 r.

Spółki koncernu Fiat

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (22) 6074350, Fax (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. (33) 8132100, Fax (33) 8132036 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (33) 8538200, Fax (33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 2960111, Fax (32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie
5. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	ul. Mikołajczyka 80, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3642857, Fax (32) 3642858 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
6. Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132199, Fax (33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
7. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (32) 6036107, Fax (32) 6030108 Dyrekcja Generalna	handel częściami zamiennymi
8. Plastic Components and Modules Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – deska rozdzielcza, zderzaki
9. Plastic Components Fuel Systems Poland Sp. z o.o.	ul. Jedności 44, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – systemy zasilania paliwem, zbiorniki
10. Comau Poland Sp. z o.o.	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (32) 2179404, Fax (32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Roberto Rossi	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11. Fiat Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132242, Fax (33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
12. Fiat Group Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132549, Fax (33) 8126988 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
13. Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8135323, Fax (33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
14. Sirio Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132485, Fax: (33) 813 5333 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport
15. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Prezes Zarządu: Emanuele Lorenzin	produkcja silników do samochodów
16. Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132452, Fax (33) 8132451 Prezes Zarządu: Emanuele Lorenzin	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
17. Gestin Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132660, Fax: (33) 813 5444 Prezes Zarządu: Bronisław Bartosik	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości

Spółki joint venture

1. Fiat Bank Polska SA	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074990, Fax (22) 6074879 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
2. FGA Leasing Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074800, Fax (22) 6074982 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	leasing samochodów
3. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074821, Fax (22) 6074854 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	usługi finansowe i leasingowe

Spółki koncernu Fiat Industrial

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

OSIĄGI

1.4 turbo MultiAir.
Najlepszy nowy silnik 2010 roku.
Więcej mocy i niższe spalanie.

KOMFORT

Maksymalna przestrzeń.
5 wygodnych siedzeń.

BEZPIECZEŃSTWO

Najbezpieczniejsza w klasie kompakt.
5 gwiazdek w teście Euro NCAP.
Najwyższa punktacja w rankingu
z 2010 roku: 87/100

JESTEM GIULIETTA

Teraz w wyjątkowej ofercie na rocznik 2010

ALFA ROMEO GIULIETTA

Odczuj prawdziwą przyjemność jazdy. Unikalny system Alfa DNA z 3 stylami jazdy: sportowym i dynamicznym (DYNAMIC), ekonomicznym (NORMAL) oraz trybem pełnego bezpieczeństwa nawet przy niskiej przyczepności (ALL WEATHER). System Q2 symuluje działanie samoblokującego się mechanizmu różnicowego, zapewniając lepszy napęd na przednie koła. Teraz także nowy, oszczędny silnik 2.0 JTDm-2 o mocy 140 KM z systemem Start&Stop w standardzie. Przetestuj najlepszy w swojej klasie samochód kompaktowy według niemieckiego magazynu „Auto Motor und Sport".

BEZ SERCA BYLIBYŚMY JEDYNIE MASZYNAMI

Giulietta

Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDm-2 16v 140 KM. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym 4,5 l /100 km. Emisja CO_2 119 g/km.