P A Ź D Z I E R N I K 2 0 1 1

Fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW FIAT I FIAT INDUSTRIAL

LUDZIE / PRODUKT / AKTUALNOŚCI / CZAS WOLNY

Tour de Pologne

FIAT W PELETONIE

LAKIERNIA W TYCHACH – OD WYBORU DO KOLORU

Czasopismo pracowników spółek koncernów Fiat i Fiat Industrial w Polsce • Rok XV/4 • Numer 93 • Październik 2011

MASZ TO COŚ
ALBO NIE MASZ NIC.

POCZUJ W SOBIE MOC. WEŹ UDZIAŁ W ABARTH DRIVING EXPERIENCE

ABARTH 500

1.4 T–JET 160 KM

Maksymalny moment obrotowy: 230 Nm przy 3000 obr./min

Przyspieszenie (0–100 km/h) w 7,4 sek.

Emisja CO_2: 155 g/km
Zużycie paliwa: 6,5 l/100 km (cykl mieszany)

ABARTH PUNTO EVO

1.4 TURBO MULTIAIR 180 KM

Maksymalny moment obrotowy: 270 Nm przy 2500 obr./min

Przyspieszenie (0–100 km/h) w 7,5 sek.

Emisja CO_2: 142 g/km
Zużycie paliwa: 6,9 l/100 km (cykl mieszany)

ABARTH 500C

1.4 T–JET 160 KM

Maksymalny moment obrotowy: 230 Nm przy 3000 obr./min

Przyspieszenie (0–100 km/h) w 7,6 sek.

Emisja CO_2: 151 g/km
Zużycie paliwa: 6,5 l/100 km (cykl mieszany)

A WORLD OF PERFORMANCE SINCE 1949

WWW.ABARTH–DRIVING.PL

Zapraszamy do salonów Abartha:

CARSERWIS
Warszawa
ul. Połczyńska 33
tel. (22) 532 02 82

POL-CAR
Poznań
ul. Gorzysława 9
tel. (61) 873 21 01

VIAMOT
Kraków
ul. Zakopiańska 288
tel. (12) 269 12 26

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 15/4
numer 93
październik 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
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
16.000 egz.

Oddano do druku:
10 października 2011 r.

FIRMA

24 **Odwiedzamy Lakiernię w Zakładzie Tychy**
30 Fiat Services: W optyce klienta
32 **Wizyta w Magneti Marelli Suspension Systems**
36 Drużyny CNH stają do walki
44 Newsy

LUDZIE

45 **Marta Żmuda-Trzebiatowska**

PRODUKT

6 **Grupa Fiat we Frankfurcie**
12 Nowy Fiat Panda
14 **Nowa gama Fiata Ducato**
62 Cennik samochodów

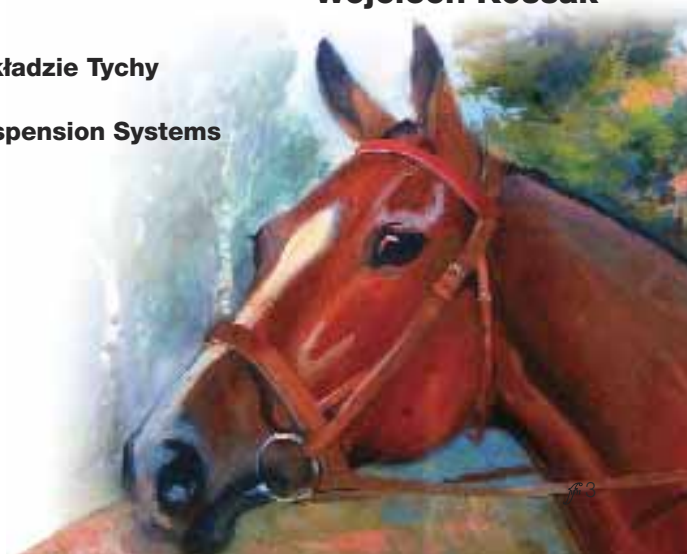
AKTUALNOŚCI

4 **Lancia na Festiwalu Filmowym w Wenecji**
18 Fiat i Tour de Pologne
38 Naklejki na samochody
40 Kolekcja Fiata na lata
42 Dni Rodzinne w CNH i spółkach Magneti Marelli

CZAS WOLNY

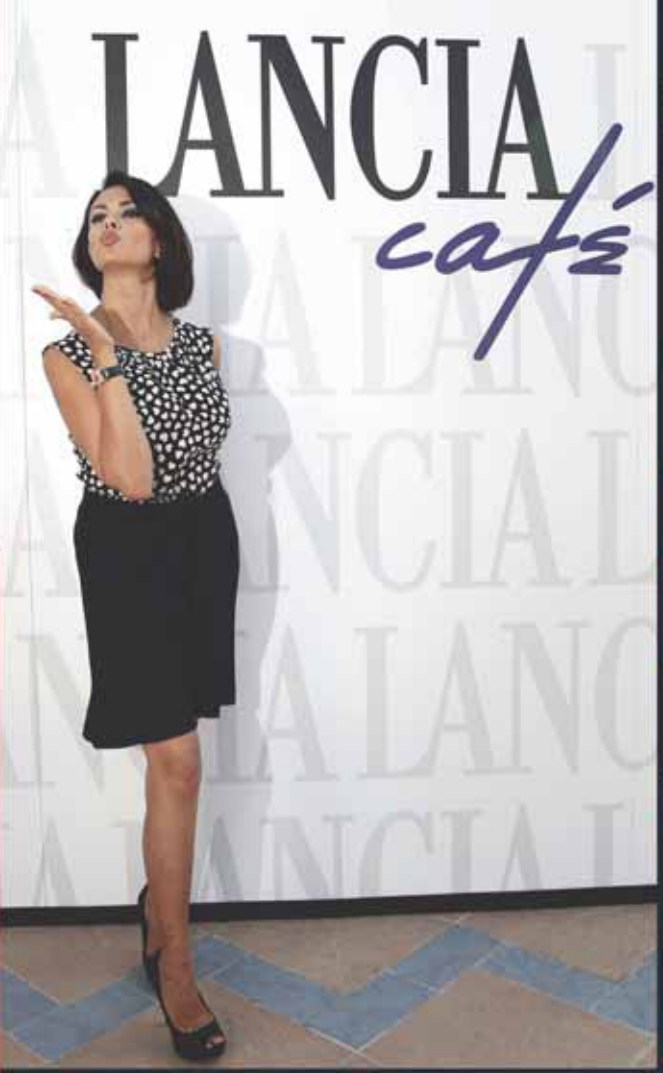
56 Filmy i książki
58 **Nowości**
60 Osobliwości

50
Danie specjalne
Wojciech Kossak



Spacer *po czerwonym dywanie*

Także w tym roku głównym sponsorem 68. Międzynarodowego Festiwalu Filmowego w Wenecji, będącego obecnie częścią Biennale w Wenecji, była Lancia. Marka przekazała do dyspozycji organizatorów modele Thema, które towarzyszyły celebrytom na czerwonym dywanie w pałacu festiwalowym oraz w drodze do Lido di Venezia. I nie tylko. Czwarty rok z rzędu na tarasie Hotelu Excelsior marka urządziła także Lancia Café – miejsce spotkań światowej sławy aktorów, reżyserów, producentów i dziennikarzy, którzy codziennie „okupowali" wszystkie miejsca. Tutaj także pojawiały się gwiazdy światowego kina.



Na stronie obok: George Clooney wysiadający z Lancii Thema przed otwarciem festiwalu. Aktor prezentował w Wenecji wyreżyserowany przez siebie film „Idy marcowe", do którego napisał także scenariusz. Powyżej: aktorka i producentka Maria Grazia Cucinotta goszcząca w Lancii Café. U góry: królowa muzyki pop Madonna, która prezentowała w Wenecji wyreżyserowany przez siebie film „W. E." (historię Wallis Simpson i Edward VIII), oraz aktorka angielska Kate Winslet bohaterka filmu „Rzeź" Romana Polańskiego. Obok: pociągająca: Monica Bellucci, która gra w filmie francuskim „Un été brulant".

Samochody *nadchodzącego sezonu*

Stefania Castano

Powiał wiatr odnowy. Na ostatnim Salonie samochodowym we Frankfurcie poza Pandą, Fiat Spa zaprezentował jeszcze inne modele, które zapowiadają ofertę handlową na 2012 rok. W salonach sprzedaży już można zobaczyć dwie nowe Lancie, Qubo Trekking oraz Fiata Freemont z napędem na cztery koła.

Wraz z nową Pandą na początku przyszłego roku pojawi się na rynku kolejny produkt Fiata – Punto w wersji Model Year 2012. Ten znany kompaktowy samochód przeszedł spory restyling nie tylko wyglądu, ale także gamy kolorystycznej wnętrza i tapicerki oraz rozwiązań technicznych. W modelu zadebiutuje dwucylindrowy silnik TwinAir Turbo, który zdobył tytuł „International Engine of the Year 2011". Ta ekologiczna jednostka (emisja CO_2 na poziomie 98 g/km) zapewni także dużą przyjemność jazdy dzięki osiąganej mocy równej 85 KM przy 5.500 obr./min i 145 Nm momentu obrotowego przy 2.000 obrotach. Punto w wersji TwinAir Turbo oferowane będą ze specjalnym wyposażeniem z nowym kolorem nadwozia Verde Lime i czarnym błyszczącym dachem. Poza tą wersją, Punto dostępne będzie jeszcze z trzema innymi poziomami wyposażenia: Pop, Easy, Lounge i nowym silnikiem, następcą 1.3 16V Multijet o mocy 85 koni, który dzięki zastosowaniu nowych technologii, osiąga rekordowy wynik emisji CO_2 (90 g/km).

Spośród wielu nowości Fiata na uwagę zasługuje także Freemont AWD, czyli wersja z napędem na cztery koła (All Wheel Drive), będąca uzupełnieniem obecnego już na rynku modelu z napędem na przednie koła. Można będzie kupić ten samochód w dwóch wersjach silnikowych, z turbodieslem 2.0 litra i mocy 170 koni oraz z benzynowym silnikiem 3.6 litra Pentastar o mocy 280 koni. Obydwa zespoły napędowe współpracują z automatyczną sześciobiegową skrzynią Chryslera. Napęd całkowity na cztery koła należy do typu „on demand", czyli na życzenie, ponieważ przekazuje moment napędu na tylne koła, kiedy czujniki wskażą, że koła przednie się ślizgają. W ten sposób oszczędza się paliwo. Premierowy Freemont AWD dostępny będzie w nowej gamie wyposażenia All Included.

Wśród innych jesiennych premier warto wymienić jeszcze Qubo Trekking z przyciemnianymi reflektorami, dwukolorowymi listwami bocznymi, nadwoziem w kolorze pomarańczowym metalicznym, tapicerką black-orange oraz systemem kontroli trakcji Traction+, która zwiększa przyczepność pojazdu na śliskich nawierzchniach. Indywidualny wygląd można nadać pojazdowi za pomocą zestawu Nitro, składającego się z naklejek, oksydowanych obręczy ze stopu o średnicy 15", relingów dachowych oraz zamykanego

boksu do montowania na dachu. Pod maską znajduje się silnik 1.3 Multijet w dwóch wersjach mocy: 75 i 95 KM.

Marka podąża za nowym trendem, który ma na celu oferowanie samochodu „pod klienta", dlatego w ofercie przygotowała nowy pakiet wyposażenia *Pack by Abarth*, który podkreślać ma sportowy charakter Fiata 500 TwinAir. W zestawie znajdziemy obręcze ze stopu o średnicy 16" Total Black z nakładkami na piasty kół z logo Abarth, boczne fartuchy, spoiler z tyłu oraz rajdowe motywy graficzne na pokrywie komory silnika. Na życzenie klienta można będzie wybrać nadwozie w kolorach Rosso Sfrontato i Nero Provocatore.

Punto w wersji na rok 2012 TwinAir Turbo. Po lewej Freemont z napędem na cztery koła

Premiera **nowych Lancii**

Sportowa klasa

Na przyjście Alfy Romeo 4C, dwuosobowego samochodu z centralnie umieszczonym silnikiem i napędem na tylne koła trzeba będzie jeszcze poczekać rok. Tymczasem we Frankfurcie, sportowe coupé pojawiło się w niecodziennej wersji kolorystycznej nadwozia: matowy popiel metaliczny.
Już wkrótce na rynku pojawi się za to Alfa Mito TwinAir turbo o mocy 85 koni. W przyszłości to kompaktowe sportowe auto dostępne będzie także z silnikiem 1.3 JTDM o mocy 85 koni z systemem Start&Stop w standardzie. Kilka nowości technicznych oferowanych będzie także w wersji Quadrifoglio Verde, na przykład: aktywne zawieszenia, Alfa Active Suspension.

Od października nowe Lancie pojawią się we wszystkich salonach samochodowych w Europie. Mowa o modelach Thema i Voyager, które powstały przy współpracy włoskiej marki z Chryslerem. Flagowy pojazd Lancii dostępny będzie w trzech wersjach wyposażenia – Gold, Platinum i Executive, z trzema różnymi silnikami: benzynowym 3.6 o mocy 286 koni z automatyczną 8 stopniową skrzynią biegów i dieslem 3.0 6V o mocy 190 lub 239 koni z automatyczną pięciostopniową skrzynią biegów. Natomiast MPV, następca Phedry, na razie pojawi się tylko z jedną wersją wyposażenia – Gold i dwoma wariantami silnikowymi: benzynowym 3.6 6V o mocy 287 koni z automatyczną sześciostopniową skrzynią biegów i dieslem 2.8 V6 o mocy 163 koni. Lancia Flavia będzie produkowana tylko w wersji Cabrio, jako następca Chryslera 200. Wyposażona będzie w czterocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 2.4 litra i mocy 175 koni oraz w automatyczną sześciostopniową skrzynią biegów.

Trzy perełki Abartha

Po ogromnym sukcesie modelu Abarth 695 Tributo Ferrari, we Frankfurcie marka przedstawiła trzy inne wyjątkowe modele: 500 Cabrio Italia (na zdjęciu obok), Punto Super Sport i nowego Abartha 695 Competizione.

„Ostry" Jeep

W pierwszym kwartale 2012 roku pojawi się na rynku włoskim nowa wersja SRT8 Grand Cherokee. Jego nowy silnik V8 HEMI o pojemności 6.4 litra i mocy 470 koni i 630 Nm momentu obrotowego sprawia, że jest to najsilniejszy i najszybszy pojazd w swojej klasie.

Nadszedł czas **sztywnych dachów**

Oto nowy Ferrari 485 Spider, pierwsza mała limuzyna z centralnie umieszczonym silnikiem i składanym sztywnym dachem. Ten ostatni został wykonany w całości z aluminium i co ważne – można go bez problemów złożyć. To nowy patent Stajni spod znaku wierzgającego konika zwany „Hard top". Nowy dach Ferrari ma o wiele więcej zalet niż klasyczny z materiału: waży 25 kg mniej, otwiera się i zamyka w ciągu zaledwie 14 sekund. Dach chowa się tuż przed komorą silnika, zachowując w ten sposób doskonałe właściwości aerodynamiczne pojazdu, które wpływają także na jego wysokie osiągi. Za fotelami zostaje jeszcze trochę miejsca na bagaż. Wysokość przedniej szyby, chroniącej przed wiatrem, można regulować elektronicznie. Rozkłada ona prądy powietrza wewnątrz kabiny na tyle dobrze, że w czasie jazdy można swobodnie rozmawiać przy prędkości ponad 200km/h. Nowy Spider jest napędzany silnikiem V8 z bezpośrednim wtryskiem paliwa o poj. 4499 cm^3 i mocy 570 koni, który zdobył tytuł „International Engine of the Year 2011". Układ napędowy składa się ze skrzyni biegów F1 z podwójnym sprzęgłem i 7 biegami zmienianymi za pomocą łopatek przy kierownicy.

Kubang, SUV Maserati

Wszyscy z niecierpliwością czekają już na Kubanga, pierwszego SUVa marki Maserati, który miał swoją premierę na salonie samochodowym we Frankfurcie. Jego sylwetka wyraża siłę (design powstał w Centro Stile Maserati w zespole kierowanym przez Lorenzo Ramaciotti). Nowy sportowy i użytkowy model z wyższej półki jest owocem współpracy z Jeepem, ale jego części mechaniczne wytwarzane są w zakładach w Modenie. Pod maską silnika kryje się ośmiocylindrowa jednostka napędowa w układzie V o pojemności 4.7 litra, zaprojektowana przez Paolo Martinelliego i wykonana w zakładach Ferrari w Maranello. Układ napędowy to automatyczna ośmiostopniowa skrzynia biegów. Kubang łączy wszechstronność zastosowań SUVa z napędem na cztery koła ze sportowym duchem walki oraz osiągami i luksusem typowymi dla marki Maserati. Co ciekawe, nazwa, zgodnie z tradycją marki, pochodzi od silnego wiatru wiejącego na wyspie Jawa.

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

Fiat Panda *akt III*

Stefania Castano

Panda cieszy się nieustającym powodzeniem od ponad 30 lat, a mimo to nadal chce zaskakiwać. Najnowszy model jest bardziej przestronny, praktyczny w użyciu, wygodny i zwrotny.

Dłuższa, szersza i bardziej przestronna, ale ma tak samo zawadiacki jak kiedyś wygląd. W ciągu 31 lat podbiła serca ponad 6,5 miliona klientów. Dzisiaj przedstawiamy nową Pandę trzeciej generacji, jeden z najbardziej popularnych miejskich samochodów.

Już od dnia swojej premiery w 1980 roku Panda zaskakiwała klientów, bo oferowała sprytne w swej prostocie rozwiązania, dostosowane do codziennych potrzeb użytkowników jeżdżących głównie po mieście. Dzisiaj przyszedł czas na kolejny skok jakościowy pod względem komfortu, technologii oraz bezpieczeństwa. Nowa Panda nadal pozostaje samochodem kompaktowym o 365 cm długości, 164 cm szerokości i 155 cm wysokości. Ale to właśnie różnica kilku centymetrów wysokości w stosunku do poprzedniej wersji pozwala na wygodne podróżowanie pięciu osobom, na lepszy standard bezpieczeństwa oraz poprawę organizacji przestrzeni wewnątrz pojazdu i w bagażniku. Stosunkowo niewielkie rozmiary nadwozia w połączeniu z dużą przestronnością wnętrza są niezwykle cenną cechą w przypadku samochodu miejskiego. Ale no-

wą Pandą można swobodnie podróżować też na dłuższych trasach. Komfort ten zapewnia m. in. silnik TwinAir, awangardowy zespół napędowy o wysokich osiągach i niskim zużyciu paliwa oraz emisji spalin. Czy można jeszcze czegoś oczekiwać od tego superkompaktowego auta?

BARDZIEJ OPŁYWOWE KSZTAŁTY

Nadwozie nowego citycar wytwarzane jest w zakładach w Pomigliano D'Arco, które w ostatnim czasie zostały całkowicie zmodernizowane, by zagwarantować wysoką jakość procesu produkcyjnego. Kształt nadwozia jest ewolucją poprzedniego modelu. Ale ma bardziej opływowe, miękkie linie. Bagażnik został nieznacznie wybrzuszony, a światła tylne zaokrąglone. We wszystkich modelach zamontowano też dzienne światła.

WSZECHSTRONNE WNĘTRZA

Funkcjonalność była zawsze najsilniejszą stroną Pandy, a model trzeciej generacji nie jest wyjątkiem od tej reguły. Na przykład przesuwana i dzielona tylna kanapa, składane oparcie fotela pasażera tworzące po złożeniu mały stolik. Sporo schowków, które pozwalają ergonomicznie wykorzystać przestrzeń. Wraca też do łask deska rozdzielcza z kieszonką, występująca w Pandzie pierwszej generacji.

AUTO NIE TYLKO MIEJSKIE

Panda jest nie tylko praktyczna i niezawodna, ale także przyjemnie się ją prowadzi, zarówno po ulicach miast, jak i na szosach. To zasługa przede wszystkim gamy dynamicznych i ekologicznych silników. Na początku Panda startuje z dwucylindrowymi silnikami TwinAir Turbo o mocy 85 koni oraz całkowicie nowym TwinAirem 65, (oba z systemem Start&Stop w standardzie), a także czterocylindrowym silnikiem benzynowym 1.2 Fire o mocy 69 koni i turbodieslem 1.3 Multijet II o mocy 75 koni mechanicznych, też z systemem Start&Stop. ■

It's Panda time

W oczekiwaniu na premierę Pandy w sieci uruchomiono platformę cyfrową, która będzie towarzyszyła wprowadzeniu modelu na rynek i rozpoczęciu jego sprzedaży. Na stronie www.fiatpandatime.com spotykają się zainteresowani modelem, który od trzydziestu lat opiera się tendencjom mody. Na stronie internetowej znajdują się dwa blogi, jeden w formie magazynu poświecony wydarzeniom związanym z Pandą, a drugi przybrał formę dziennika miłośników modelu – oba prowadzone są przez międzynarodową redakcję, która zachęca do dyskusji zgodnie z mottem strony: „It's time to be Panda".

Dzień użytkowego Fiata

Najpopularniejszy w Europie samochód dostawczy – Fiat Ducato, został wyposażony w nową gamę silników. Fiat Professional zaprezentował je wspólnie z nową wersją Doblò w połowie września w Katowicach.

Marek Szafrański. Foto: Ireneusz Kaźmierczak

Fiat Ducato zdobywa międzynarodowe uznanie i dużą popularność na rynku od 30 lat. Samochód znalazł ponad 2,2 miliona nabywców. Ducato ze swymi możliwościami załadunkowymi – pojemność przestrzeni ładunkowej wynosi od 8 do 17 m^3, a ładowność od 1000 do 2000 kg – znajduje się na czele swojej kategorii.

Tajemnica sukcesu tkwi w umiejętności szybkiego reagowania na zmiany, a co za tym idzie w ofercie spełniającej oczekiwania klientów. Tak ma być i tym razem. W nowym Ducato największa zmiana dotyczy silników. Przede wszystkim spełniają wymogi normy Euro5, obowiązujące od 2012 roku. Pod maskami pojawiła się szeroka i zrównoważona gama silników turbodiesel z bezpośrednim wtryskiem paliwa Multijet o mocy od 115 do 177 koni, które łączyć można ze skrzyniami pięcio- i sześciobiegowymi. Zużywają od 6,4 litra na 100 km i emitują CO_2 na poziomie 169 gram na 1 km. Czarnym koniem gamy jest nowy 2-litrowy silnik o mocy 115 koni, który w stosunku do poprzednika o pojemności 2.2 pali aż 14 % mniej paliwa. Konkurencja w tym segmencie pod względem osiągów i zużycia paliwa pozostaje daleko w tyle. Kolejny silnik to 2.3

Powyżej: Fiaty na Targach Profesjonalnej Zabudowy. Obok: nowy 2-litrowy silnik o mocy 115 KM oraz Leszek Sukiennik i Seweryn Szczepanek podczas prezentacji modelu

Multijet drugiej generacji o mocy 130 koni, który zredukował zużycie paliwa o 9%. Silnik 2.3 sprzedawany jest też w wersji turbo ze zmienną geometrią. Daje moc 148 koni przy zużyciu paliwa identycznym jak silnik o mocy 130 koni. Przedsiębiorca, który potrzebuje większą moc i moment obrotowy ma do dyspozycji silnik 3.0 180 Multijet Power. W stosunku do swojego trzylitrowego poprzednika jego moc wzrosła o 13% ze 157 do 177 koni, a zużycie paliwa zmniejszyło się o 9%.

Zdaniem product managera w Fiat Professional **Seweryna Szczepanka** główne cechy silników to: ekonomia i ekologia dla silników 2.0, moment i elastyczność dla silników 2.3 oraz moc dla silników 3.0. „Mamy trzy różne silniki w czterech wersjach mocy. Nasz główny rywal Renault Master proponuje jeden silnik w trzech różnych wersjach mocy" – powiedział.

Leszek Sukiennik, który odpowiada za markę Fiat Professional w Polsce, przyznał, że poszczególne silniki są droższe od swych poprzedników, ale podkreślił zarazem, że oferowana gama umożliwia zakup pojazdu z tańszym silnikiem o mniejszej pojemności, którego moc jest porównywalna z większą jednostką wcześniejszej generacji. „Nowoczesność wcale nie musi być droższa. Zamiennikiem do poszczególnych starych silników jest nowy, o mniejszej pojemności, ale o zbliżonych lub jednakowych parametrach mocy. Dajemy klientowi alternatywę. Ktoś, kto korzystał z samochodu 160-konnego może dziś usiąść za kierownicą tańszego pojazdu z silnikiem 2.3 o mocy 148 koni" – wyjaśnił.

Przedstawiciele Fiat Professional zwrócili uwagę na zużycie paliwa przez nowe silniki. Jest ono każdorazowo najniższe w swojej klasie. „Właściciel Ducato w ciągu 50 tys. km, co można osiągnąć w rok, zarabia praktycznie na ubezpieczenie samochodu.

WYWIAD

Polacy wybierają *Professional...izm*

Rozmowa z Leszkiem Sukiennikiem odpowiedzialnym za markę Fiat Professional w Polsce

Fiat jest liderem rynku samochodów użytkowych w Polsce. Skąd taka popularność?

„Osobiście zamiast sformułowania lider rynku wolę określenie – nasze produkty są najchętniej wybierane przez klientów. To lepiej ilustruje naszą misję: dawać rozwiązania, reagować na potrzeby klienta. Dlaczego Polacy chętnie nas wybierają? Nie bez znaczenia jest ekonomika. Proponujemy rozwiązania, które mieszczą się w budżetach, jakimi dysponuje klient. Zwróćmy także uwagę na czynnik bardzo ważny dla przedsiębiorców – wysoka niezawodność pojazdu. Rankingi niemieckiego stowarzyszenia rzeczoznawców DEKRA pokazują, że przykładowo Fiat Ducato plasuje się w pierwszej trójce. Jest drugim najmniej zawodnym pojazdem wśród samochodów użytkowych dla przebiegu 50 tys. km. Znalazł się też w pierwszej trójce w klasie przebiegów do 100 tysięcy km. To świadczy zarówno o jego doskonałości technicznej, ale i dobrej konstrukcji. Trzeba również pamiętać, że powołaliśmy zespół specjalistów, który zajmuje się wyłącznie samochodami użytkowymi. Klienci doceniają naszą fachowość i profesjonalizm. To dlatego polscy przedsiębiorcy decydują się na nasze pojazdy. Dziś w wielu segmentach najchętniej wybierany jest właśnie Fiat Professional. Oczywiście szeroka gama produktów bardzo nam w tym pomaga".

Jak duży jest aktualnie udział Fiat Professional w krajowym rynku samochodów użytkowych?

„Nasz udział utrzymuje się na poziomie powyżej 20 procent już trzeci rok z rzędu. Kolejna marka kontroluje nieco ponad 13 procent rynku".

Z nową gamą silników na szerokie wody wypływa okręt flagowy Fiata w segmencie pojazdów użytkowych – Ducato.

„Można powiedzieć, że mamy trzy nowe jednostki napędowe, jeśli chodzi o pojemność skokową, a w jednej z nich proponujemy dwie wersje, jeśli chodzi o konfigurację mocy i momentu. Zatem: cztery wersje silnikowe zbudowane na trzech kadłubach".

Może Pan przybliżyć możliwości nowych silników?

„Osiągi to element, którym klienci bardzo się interesują. Przyspieszenie, czy prędkość

➥

Prezentacji nowych samochodów dostawczych towarzyszyły Targi Profesjonalnej Zabudowy, podczas których pokazano głównie zabudowy na bazie Fiata Ducato

Jest to zysk rzędu 2 tysięcy złotych w porównaniu z konkurencją z silnikiem 2.2 i 110-konnym" – powiedział Seweryn Szczepanek.

W Ducato odświeżone zostały wnętrza. Dostępne są obecnie w trzech różnych poziomach wyposażenia. Projektanci szczególną uwagę poświęcili ergonomii oraz komfortowi akustycznemu, klimatycznemu i redukcji przenoszenia drgań. Kabina Ducato jest wygodna i funkcjonalna, a przy przytulna. Nowością są także – jako opcja – światła do jazdy w dzień, które wyprzedzają o trzy lata zalecenia europejskich norm. Jedną z cech wyróżniających nowy model samochodu dostawczego Ducato jest także zastosowanie innowacyjnego systemu kontroli trakcji „Traction+", który zwiększa przyczepność samochodu na trudnych i śliskich nawierzchniach. Nowinką jest zastosowanie systemu, który podpowiada kierowcy najlepszą trasę jednocześnie udzielając wskazówek odnośnie bardziej ekonomicznego i ekologicznego stylu jazdy.

Z DOBLÒ DO ROBOTY

Zaprezentowany w Katowicach nowy Doblò o nazwie Work-Up to całkowicie nowa wersja Międzynarodowego Samochodu Dostawczego roku 2011. Wyposażona jest w dwudrzwiową kabinę i fabryczną skrzynię ładunkową o wymiarach 2,30 m na 1,82 m szerokości, co daje powierzchnię 4 m kw. Pomieści ona trzy europalety. „Zachowaliśmy nośność samochodu na poziomie 1 tony, czym chwalimy się zawsze przy Doblò. Samochód jest dostępny z silnikami diesla 1.3 i 1.6 w wersji Euro4 do końca tego roku i 2.0 w wersji Euro5. Po nowym roku wszystkie samochody będą w wersji Euro5" – powiedział product manager w Fiat Professional Seweryn Szczepanek.

Atutami nowego Doblò są między innymi: płaska powierzchnia skrzyni i trójstronnie otwierane burty na każdą stronę, co ułatwia załadunek. Są wytrzymałe, ale i lekkie. Na każdej z nich są stopnie wejściowe, które ułatwiają dostęp do skrzyni. W przestrzeni ładunkowej zastosowano mnóstwo punktów mocowań. Za kabiną wystają „rogi", by dłuższe rzeczy nie zsuwały się podczas transportu. Pod skrzynią jest schowek na łopatę, czy grabie.

SCUDO EURO5

Przedstawiciele Fiat Professional zaprezentowali także Scudo z nową gamą silników spełniających normę Euro5. Odświeżona paleta silników pozwala na wybór takiego, który najbardziej odpowiada potrzebom klienta. Najtańszy w eksploatacji będzie napęd 1.6 Multijet o mocy 90 KM. Wyższe wymagania powinna spełnić dwulitrowa jednostka Multijet oferowana w dwóch poziomach mocy – 130 lub 165 koni mechanicznych.

TARGI

Prezentacji nowych samochodów użytkowych towarzyszyły III Targi Profesjonalnej Zabudowy na terenie sosnowieckiej Expo. Zaprezentowało się na nich ponad 20 firm. Zobaczyć było można zabudowy głównie na bazie Fiata Ducato. Wśród nich były między innymi: skrzynie z plandeką, kontenery izotermiczne, pojazdy specjalistyczne do zbiórki odpadów, pomoc drogowa, zabudowa osobowa, czy kamper, który wzbudzał szczególną ciekawość dziennikarzy. Odpowiedzialny za markę Fiat Professional w Polsce Leszek Sukiennik powiedział, że ogółem w ubiegłym roku w około 65 proc. samochodów zabu-

dowanych do celów turystycznych stanowiły Fiaty. W tym roku liczba ta sięgnie 75 proc. „W Polsce jeszcze nie sprzedajemy kamperów, głównie ze względu na koszt zabudowy. Szykujemy się jednak by stworzyć podstawy, by powstała pełna sieć serwisująca je. Chcielibyśmy też stworzyć z władzami lokalnymi niektórych regionów szlaki turystyczne dla kamperów, na których znajdą się choćby przystanki do wymiany płynów" – powiedział.

Fiat współpracuje aktualnie z 34 krajowymi firmami przy zabudowach. Motoryzacyjnego potentata łączą z nimi formalne kontrakty. „Dajemy klientom, którzy wymagają bardzo zindywidualizowanego pojazdu, utrzymanie gwarancji fabrycznej na pojazd. W wielu naszych placówkach nasz handlowiec jest w stanie proponować rozwiązanie ostateczne zabudowy dla konkretnego klienta" – dodał Sukiennik. Według danych instytutu badającego rynek motoryzacyjny Samar w Polsce około 50 procent samochodów użytkowych jest zabudowanych i utrzymuje się w tej dziedzinie trend wzrostowy.

maksymalna ma tu jednak mniejsze znaczenie. Przedsiębiorca bardziej zwraca uwagę na właściwości użytkowe: ile przewiezie ładunków i jakie są z tym związane koszty. Nasze nowoczesne silniki pokazują bardzo małe zużycie paliwa. Często nie przekracza ono 7 l na 100 km. Ekonomika transportu jest w tym przypadku na najwyższym poziomie. Mówiąc ogólnie: każda nasza nowa konstrukcja silnika ma dwa zadania – nie pogorszyć parametrów technicznych w zakresie mocy momentu silnika, a jednocześnie obniżać emisję, co jest równoległe z ograniczeniem zużycia paliwa. W wielu zestawieniach, gdy porównujemy stare silniki do tych, które dziś proponujemy, klient wybierając nowy silnik oszczędza 1 do 2 litrów paliwa na 100 km, jeśli zdecyduje się na jednostkę o emisji według normy Euro 5. Przodujemy w tej dziedzinie na świecie. W wielu wypadkach nasze rozwiązania są najlepsze w swoich segmentach".

Fiat wydłużył okres między przeglądami Ducato do 48 tys. km?

„Pojawia się czasem zdziwienie, zaskoczenie: czy jest to możliwe? Tak! Dziś technika, którą oferujemy klientom jest tak przygotowana, że doskonale wiemy, co robimy wydłużając okres między przeglądami. Gwarantujemy w tym czasie bezpieczną, bezproblemową eksploatację".

Ducato towarzyszy nam od 30 lat. Jak długo potrwa jeszcze ta przygoda?

„Tak długo, jak na świecie będzie się utrzymywała potrzeba transportowa. Jestem przekonany, że gdybyśmy mieli możliwość spotkać się za 30 lat, to skok technologiczny będzie co najmniej taki, jak dziś w porównaniu z samochodem, który rozpoczął historię transportu towarów przewożonych przez Ducato".

Co jest atutem drugiej nowości rynkowej – Fiata Doblò Work-up?

„Atuty po części wynikają z pierwowzoru, czyli Doblò Cargo. Potrafi on przewieźć 1 tonę ładunku. Żaden z konkurentów nie oferuje tego. Druga bardzo istotna rzecz, to układ zawieszenia – wielowahaczowe zawieszenie tylnej osi, które pozwala poruszać się po nieutwardzonych drogach. Samochód dobrze sobie radzi z tłumieniem nierówności i nie są one przenoszone na transportowany ładunek. Work-up to nowoczesny pick-up z 4 metrami kw. powierzchni załadunkowej. Można na nim umieścić aż trzy europalety. On ma kilkadziesiąt różnych udogodnień, które powstały wskutek naszego bliskiego kontaktu z użytkownikami. To świetny samochód dla firm budowlanych i ogrodniczych".

Dziękuję za rozmowę.

Razem *19 lat*

**Oprac. Mirosława Malich,
foto: Wojciech Szabelski,
Nikola Wajda**

Tour de Pologne to największy wyścig kolarski w Polsce, a obok Giro d'Italia, Tour de France i Vuelta España, także najważniejsza tego typu impreza w Europie. Nagrodą główną dla zwycięzcy tegorocznej 68. edycji wyścigu był nowy Fiat Freemont.

Fiat Auto Poland od 1993 roku jest głównym sponsorem wyścigu, dlatego na trasie, poza kolarzami, zawsze zobaczyć można samochody Fiata

Dla Fiat Auto Poland Tour de Pologne jest najważniejszym wydarzeniem sportowym w Polsce. Firma od 1993 roku wspiera organizację wyścigu, fundując co roku dla zwycięzcy główną nagrodę w postaci samochodu osobowego. Fiat jest ponadto sponsorem klasyfikacji najaktywniejszego kolarza; samochodami marki od 19 lat jeżdżą także uczestnicy i organizatorzy Tour de Pologne. W tym roku w kolumnie technicznej wyścigu jechało 50 aut przekazanych przez Fiat Auto Poland, którymi podróżowali zarówno organizatorzy, jak i sędziowie, pomoc techniczna i dziennikarze. Wszystkie samochody zostały oznakowane specjalnymi naklejkami, informującymi o pozycji Fiata jako oficjalnego sponsora Tour de Pologne. Pozycję firmy podkreślały ponadto banery i balony z logo Fiata, dzięki którym marka była widoczna na każdym etapie wyścigu. Licznie zgromadzeni kibice dopingujący kolarzy mogli także wziąć udział na mecie każdego etapu wyścigu w specjalnie przygotowanym dla nich przez Fiat Auto Poland konkursie dotyczącym nowego Fiata Freemont.

W tym roku w wyścigu, który rozpoczął się 31 lipca, wystartowało 218 zawodników z 22 grup i 35 państw. Po raz pierwszy w imprezie startowali również kolarze z Kenii, Chin, Curaçao i Chile. Najliczniejszą drużynę wystawiły Włochy, a na drugim miejscu Polska. Kraj nasz reprezentowało w Tour de Pologne 22 Polaków – Reprezentacja Polski oraz ekipa CCC Polsat Polkowice.

Etap Tour de Pologne *Amatorów 2011*

Powyżej: Abarth Team w składzie, od lewej: Wojciech Masalski, Grzegorz Madaliński, Sławomir Szałkowski, Łukasz Czańka, Rafał Grzanecki

Wyścig dla amatorów, rozgrywany po raz pierwszy w ubiegłym roku w atmosferze zawodowego wyścigu kolarskiego, spotkał się z niezwykle dużym zainteresowaniem. Dlatego także w tym roku Czesław Lang zaprosił miłośników dwóch kółek do udziału w etapie Tour de Pologne Amatorów.
Pasjonaci rowerów mieli do pokonania blisko 60-kilometrą trasę, którą kilka godzin później trzykrotnie przejechał peleton 68. wyścigu. Start w tym etapie, oprócz rywalizacji, połączony był ze szczytnym celem – wsparciem Fundacji „Akogo?" Ewy Błaszczyk
Trasa nie należała do łatwych; poza zachwycającymi widokami Tatr obfitowała w wiele górskich wspinaczek. Wart odnotowania jest na przykład trudny podjazd w miejscowości Ząb, jednej z najwyżej położonych miejscowości w Polsce (ponad 1000 m n.p.m).
Zwycięzcą wyścigu został Radosław Lonka, który przejechał trasę w 1 godzinę 38 minut i 12 sekund pokonując licznych rywali. A chętnych naprawdę nie brakowało. Na linii startu w Bukowinie Tatrzańskiej stawiło się 5 sierpnia blisko 1000 zawodników, w tym politycy (Marek Siwiec), sławni sportowcy (Ryszard Szurkowski), aktorzy (Maciej Zakościelny) i wielu innych. Swoją ekipę w wyścigu wystawiła również spółka Fiat Auto Poland, chcąc podkreślić wagę, ale i zaangażowanie Fiata w to prestiżowe wydarzenie sportowe.
W „Abarth Team" wystartowało 5 zawodników. Jednym z nich był Dyrektor Handlowy Fiat Auto Poland, Wojciech Masalski: „Próba sił w takiej imprezie jak Tour de Pologne Amatorów, na trasie, którą później pokonują zawodowi kolarze, to przede wszystim sprawdzian samego siebie. Z drugiej strony start w takiej imprezie daje nam amatorom pojęcie, jak wielki wysiłek i jak ogromną pracę wykonują zawodowi kolarze. Podjazd na rowerze pod »górę gór Tour de Pologne«, czyli pod sławny Gliczarów, gdzie wzniesienia osiąga ponad 20%, to wysiłek ciężki do opisania. My pokonaliśmy je raz, zawodowcy trzykrotnie…. Cieszę się, że w Dyrekcji Handlowej znalazła się grupa miłośników rowerów i razem udało nam pokonać cały dystans trudnego wyścigu. Za rok wrócimy mocniejsi o tegoroczne doświadczenia. Zachęcamy wszystkich do wzmocnienia zespołu i sprawdzenia się na trasie" – mówi Wojciech Masalski.
W „Abarth Teamie" na starcie stanęli ponadto: Sławomir Szałkowski, Country Manager marek Jeep i Lancia w Polsce, Rafał Grzanecki, PR FAP, Grzegorz Madaliński, Marketing FAP oraz Łukasz Czańka, Sprzedaż FAP. Wart podkreślenia jest z pewnością fakt, że cały zespół FAP osiągnął linię mety.

Obok: Wojciech Masalski wręcza zwycięzcy symboliczne klucze do głównej nagrody – Fiata Freemont. Poniżej: dyrektor wyścigu, Czesław Lang

Zawodnicy pokonali 7 etapów – od Pruszkowa po Kraków – o łącznej długości 1113 kilometrów. Walczyli przede wszystkim o zwycięstwo w klasyfikacji generalnej, o żółtą koszulkę lidera; w ramach wyścigu przewidziano także inne klasyfikacje, na przykład najaktywniejszego zawodnika, tj. czerwoną koszulkę Fiata.

Zwycięzcą tegorocznego, 68. Tour de Pologne został Peter Sagan ze Słowacji, który jako nagrodę główną otrzymał nowego Fiata Freemont.

Historia Tour de Pologne sięga 1928 roku, kiedy to po raz pierwszy rozegrano nazywany wtedy Wyścig Dookoła Polski. Przez lata tour ten był amatorską, a więc prowincjonalną imprezą sportową, pozostającą w cieniu prestiżowego w tamtych latach Wyścigu Pokoju. Przełomowy moment nastąpił w 1993 roku, kiedy organizacją wtedy już Tour de Pologne zajął się Czesław Lang.

Fiat Auto Poland od 1993 roku, czyli praktycznie od początku swego istnienia (w przyszłym roku spółka będzie obchodziła 20-lecie), jest głównym sponsorem wyścigu. I dlatego nie będzie przesadą stwierdzenie, że dzięki Czesławowi Langowi, ale także dzięki spółce Fiat Auto Poland wyścig Tour de Pologne z małej, niewielu kibicom znanej imprezy, stał się prestiżowym na świecie wydarzeniem sportowym. Dziś Tour de Pologne wpisany jest do cyklu wielu imprez nazwanych UCI ProTour, w skład którego wchodzi 14 największych na świecie wyścigów. ■

NAGRODA GŁÓWNA WYŚCIGU

Fiat Freemont:
7 miejsc siedzących i niezwykle obszerne wnętrze

Nagrodą główną dla zwycięzcy tegorocznego Tour de Pologne był nowy Fiat Freemont. Przyjrzyjmy się z bliska nowemu modelowi Fiata, który jako oficjalny samochód 68. edycji wyścigu, poprowadził kolarski peleton Tour de Pologne.

Fiat Freemont jest owocem współpracy między turyńską spółką i Chryslerem (zastąpił amerykańskiego Dodge'a Journey), więc można o nim powiedzieć, że to prawdziwie wszechstronne auto.

Łączy amerykański luksus z mechaniką i stylem włoskim.

Model ma niecałe 5 metrów długości (dokładnie 4,89 m), siedem pełnowymiarowych miejsc siedzących, pojemny bagażnik, a także bogaty i elastyczny wachlarz możliwości wyposażenia wnętrza. To samochód rodzinny, o czym świadczy szereg rozwiązań z myślą o tych, którzy podróżują z dziećmi. Wystarczy wspomnieć o wmontowanym w fotel podwyższeniu siedzenia, które reguluje się za pomocą jednego przycisku. Pozwala ono na posadzenie dziecka w odpowiednio wysokiej pozycji do zapięcia pasów bezpieczeństwa. Są jeszcze otwory na napoje oraz schowki na duże i małe przedmioty tak przydatne w czasie podróżowania z najmłodszymi.

Na szczególną uwagę zasługuje z pewnością system klimatyzacji, osobny dla kierowcy i osobny dla pasażerów siedzących na przednich siedzeniach oraz w dwóch kolejnych rzędach. Rozwiązanie to podnosi komfort osób podróżujący z tyłu. Pasażerowie tylnych siedzeń w modelach prawie wszystkich marek są bowiem poszkodowani, gdyż muszą zadowolić się co najwyżej dwoma wylotami powietrza; nie mają też żadnej możliwości ustawiania temperatury ani dodatkowej wentylacji. We Freemoncie jest inaczej. Pasażerowie z tyłu mogą sami ustawić najbardziej optymalne warunki jazdy, dzięki sterownikom znajdującym się na suficie (koncepcja ta przypomina trochę klimatyzację w samolotach). Sama siła ogrzewania i chłodzenia powietrza też jest imponująca i odpowiada typowym potrzebom klienta w Stanach Zjednoczonych, gdzie rozpiętość temperatur jest bardzo duża i wynosi od +45 do -30 °C. Dlatego w Polsce to rozwiązanie zapewne także spodoba się klientom.

Inne zalety Freemonta są efektem pracy włoskich inżynierów. Chodzi przede wszystkim o jakość jazdy. Czterocylindrowy turbodiesel Multijet II zapewnia bardzo wysokie osiągi jak na samochód o tak dużych gabarytach i wadze wynoszącej prawie 1900 kg. Maksymalna prędkość pojazdu z silnikiem o najwyższej mocy (170 koni, ale jest też wersja o mocy 140 koni) wynosi około 200 km/h, zaś przyspieszenie od zera do 100 km/h zabiera mu niewiele ponad 10 sekund. Fiat Freemont ma zużycie paliwa na całkiem przyzwoitym poziomie: w cyklu mieszanym 6,4 litra na 100 km. I bez żadnych niespodzianek w warsztacie naprawczym. W dzisiejszych czasach to duży atut.

Lakiernia: *obszar newralgiczny*

Marek Szafrański, foto: Ireneusz Kaźmierczak

Lakiernia Fiat Auto Poland to niezwykle istotny obszar w relacjach koncernu z klientem. To od pracy tego zespołu zależy kolor i jakość lakieru, czyli elementy, które dla wielu osób są decydujące przy wyborze samochodu.

Szef Lakierni **Wojciech Rymer**, który życie zawodowe związał z tą jednostką (pracuje w niej nieprzerwanie od 1972 roku) zwrócił uwagę, że jego zespół odpowiada za elementy, które mają ogromny wpływ na zadowolenie klienta także po zakupie. „Są to: zabezpieczenie antykorozyjne, zabezpieczenie przed infiltracją wody, powietrza i kurzu do wnętrza samochodu oraz wygłuszenie nadwozia. Ważna jest także funkcja dekoracyjna – olbrzymia paleta kolorów, którą mamy" – powiedział.

PRZYGOTOWANIA PRZED LANCIĄ

Według Wojciecha Rymera siła jego zespołu tkwi w umiejętnościach oraz zdolności do szybkiej adaptacji. Zespół nie miał problemu z wdrożeniem Lancii Ypsilon. Wszelkie przygotowania praktycznie zostały przeprowadzone w trakcie preserii, która liczyła ok. 200 samochodów. Jedynie pracownicy linii uszczelniacza zostali gruntownie przeszkoleni jak wykonywać poszczególne operacje. Na tej linii istnieje centrum szkoleniowe. Został wykonany Master Model, gdzie na modelu nadwozia zaznaczone są wszystkie operacje wykonywane w lakierni. Pod kątem teoretycznym szkoleni tam byli i są wszyscy zatrudnieni na uszczelniaczu. Szczególnie ważne jest uświadomienie pracownikom celowości i wagi wykonywanych przez nich operacji.
Kierownik nowych uruchomień w Lakierni **Tomasz Łomnicki** dodaje, że wprowadzenie Lancii wymusiło wprowadzenie aż 25 zmian lub usprawnień w procesie produkcji. Zmodyfikowano m. in. ciąg transportowy, co miało związek z innymi wymiarami samochodu. Stworzone zostało nowe oprogramowanie dla robotów w kabinach: mastyki, podkładu oraz emalii bazowej i transparentnej. Szczególne znaczenie miał projekt adaptacji części kabiny zaprawek do malowania nadwozi bicolore, czyli dwukolorowych. „Wykonaliśmy wszystko tak, że nie zmniejszyliśmy wydajności malowania nadwozi tristrato (perłowych) oraz nie obniżyliśmy wydajności całkowitej Lakierni, a uzyskaliśmy możliwość wykonywania około 100 nadwozi bicolore na dobę, zarówno Lancii, jak i Fiatów 500" – uzupełnia. Pomysł przyniósł oszczędności w wysokości 1,6 miliona euro. Projekt związany z wdrożeniem najkorzystniejszej koncepcji powstał przy współpracy pracowników Lakierni i Służb Technicznych

Wojciech Rymer. Poniżej: stanowisko polerowania w linii wykończenia nadwozi

i bazował na zasadach filaru EEM w ramach WCM.
Wprowadzeniu Lancii Ypsilon towarzyszył także montaż przed kabinami lakierniczymi urządzeń blower, dzięki którym poprawiona została jakość powłoki lakierniczej. „Mówiąc obrazowo są to wielkie odkurzacze, które podążając za kształtem nadwozia oczyszczają powierzchnię zewnętrzną z drobnych zanieczyszczeń. Chodzi o to, by lakier trafił na idealnie czyste nadwozie. Dzięki tej inwestycji, wartej około 1.3 mln euro, ilość zanieczyszczeń na nadwoziu wchodzącym na linię wykończenia zmalała z 8 do około 4 na nadwozie" – powiedział Łomnicki. Ponadto podczas ostatniej przerwy letniej zmodernizowane zostało urządzenie „emu", które oczyszcza podobnie jak automatyczna myjnia samochodowa, tyle że walce-szczotki myjące z włókna syntetycznego zostały zastąpione piórami strusia emu, a woda powietrzem zjonizowanym. Dotychczas były dwa walce – umożliwiały czyszczenie nadwozia na powierzchniach pionowych i poziomych. To się sprawdzało przy Pandzie. Ze względu jednak na kształt Lancii musieliśmy zamontować walce skośne" – wyjaśnia Tomasz Łomnicki.

Tomasz Łomnicki. Wyżej: kabina nadwozi bicolore

W hali A rozpoczęła się realizacja jeszcze jednej inwestycji: w przyszłym roku do kabiny lakierniczej numer 3 trafią roboty, które będą malowały wnętrza nadwozia emalią transparentną jak to już teraz odbywa w lakierni B. „Myśleliśmy początkowo o montażu robotów, które malują zarówno emalią bazową, czyli tą, która nadaje kolor, jak i emalią transparentną, czy przeźroczystą. Ze względów finansowych zaakceptowany został projekt instalacji jedynie robotów malujących wnętrza transparentem" – wyjaśnił Tomasz Łomnicki. Pierwszy etap inwestycja ma już za sobą: w hali zamontowane zostały postumenty pod roboty, a ściany lakiernicze zostały przerobione pod ich kątem. Zimą zamontowany będzie przenośnik transportowy, dostosowany do nowej instalacji.

Realizację inwestycji zakończy montaż robotów podczas przyszłorocznej przerwy letniej. Wartość inwestycji szacowana jest na około 2,5 miliona euro.

KOLORY LANCII

Dla nadwozi Lancii wprowadzono zupełnie nową kolorystykę. Samochód malowany jest również jako bicolore, czyli połączenie dwóch kolorów: czarny ze srebrnym, czarny z czerwonym, brązowy z beżowym i szary ze srebrnym.

„Kolorystyka zmienia się, gdy wchodzi nowy model lub wraz z zapotrzebowaniem rynku. Mamy specjalną procedurę wprowadzania nowego koloru. Staje się to na wniosek fiatowskiego Centro Stile (Centrum Stylu) z Włoch. Kolor przygotowuje nasz główny dostawca, czyli firma PPG. Jego próbki trafiają do zatwierdzenia przez Centro Stile, a – po akceptacji – do nas w celu weryfikacji w naszym procesie. Do nadwozia przykręcamy płytki wzorcowe, które po polakierowaniu wysyłamy do Włoch. Jeśli jest akceptacja –

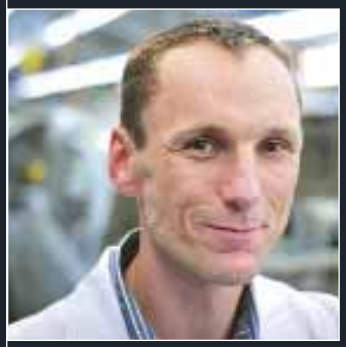
Linia przygotowania nadwozi do wysyłki na montaż

malujemy całe nadwozie i przesyłamy je na Montaż. Ukończony samochód weryfikowany jest pod względem kolorystycznym. Wszystko musi do siebie pasować. Także każdy kolor Lancii był w ten sposób zatwierdzany" – mówi Wojciech Rymer.
Ogółem w lakierni samochody mogą zostać pomalowane na jeden z 10 kolorów pastelowych lub 22 metalicznych. Istnieje też 10 kombinacji bicolore. Najpopularniejszy wśród klientów jest kolor biały.

PRACOWNICY

Dzień *na linii uszczelnień*

Arkadiusz Żabiński jest kierownikiem Zespołu Technologicznego linii uszczelnień nadwozia. Zarządza grupą 60 osób. Do jego obowiązków należy głównie zarządzanie jakością, bezpieczeństwem oraz organizacją pracy. „Dzień rozpoczynam od skierowania pracowników na stanowiska.



Ważne jest, by były one co jakiś czas zmieniane; by każdy pracował na jak największej ilości stanowisk. Następnie omawiam z liderami, których jest pięciu, a także kierownikiem zarządzania, sygnalizowane przez pozostałe odcinki problemy, jakie pojawiły się w poprzednim dniu. Głównie dotyczą one czystości nadwozi. Z punktu widzenia klienta niedopuszczalne jest, by u nas pojawiły się zanieczyszczenia uszczelniaczem pod powłoką lakierniczą. Na takie usterki trzeba natychmiast reagować. Na linii uszczelnień korekta jest prosta – wystarczy użyć czyściwa. Po wysuszeniu uszczelnienia – jest materiał termoutwardzalny – jest już znacznie trudniej. Trzeba użyć szlifierki. Interweniuję także, jeśli pojawiają się problemy z dostawami materiałów. Ponadto zajmuję się wdrażaniem World Class Manufacturing, przede wszystkim pod kątem usprawnienia organizacji miejsca pracy, usprawnienia narzędzi, czy też reorganizacji miejsca pracy pracowników, jeśli sygnalizują taki problem" – relacjonuje Żabiński
Arkadiusz Żabiński z żoną Jolantą i dwumiesięcznym synem mieszkają w Bielsku-Białej. Jest inżynierem mechaniki komputerowej po Politechnice Krakowskiej. W lakierni Fiata zatrudnił się 4 lata temu, po powrocie z Wielkiej Brytanii, gdzie zarządzał 50-osobowym zespołem w firmie z branży mechanicznej. „Nie planowaliśmy z żoną zostać tam na stałe. Wróciłem do Polski dostałem tutaj pracę. Spodobało mi się" – mówi dziś. Żabiński uwielbia jazdę na rowerze i góry. Łączy pasje uprawiając amatorsko kolarstwo górskie.

Pracownica lakierni **Dorota Kała** zajmuje się głównie uszczelnianiem wstęgowym. „Służy to temu, aby nie wystąpiła korozja. Jest też elementem dekoracyjnym. Czasem w miarę potrzeb zmieniam stanowisko pracy. Na mojej zmianie zajmujemy się 360 samochodami. Około 180 z nich przechodzi przez moje ręce" – powiedziała.
Dorota Kała mieszka w Polance Wielkiej koło Oświęcimia z mężem i dwojgiem dzieci: 13-letnim synem i 9-letnią córką. W fabryce pracuje od 1989 roku; od początku w lakierni.

LAKIERNIA A I B

Lakiernia Fiat Auto Poland w Tychach zatrudnia ponad 800 pracowników. Ponad 30 procent załogi to kobiety. Bezpośrednio na liniach pracuje 650 osób, a w utrzymaniu ruchu 78. Jest też 73 pracowników umysłowych. Jednostka produkcyjna składa się z lakierni A oraz B. Nowsza jest B zbudowana w hali lakierni fiata 126p produkującej od 1975 do początku 1992. Teraz w niej malowane są Fiaty Panda, 500 i Fordy Ka. W „starej lakierni", która pracuje od 15-11-1991 A, lakierowane są Fiaty Panda i 500 oraz najmłodsze dziecko koncernu – Lancia Ypsilon.

Bardziej zautomatyzowana jest hala B. Roboty wykonują tam ponad 90 proc. czynności. Dla przykładu malowaniem środków nadwozi w lakierni A zajmuje się około 100 lakierników na trzech zmianach. W części B tą czynność wykonuje 15 robotów.

W lakiernii A jako podkład i emalię bazową stosowane są tutaj farby rozpuszczalnikowe. Malowane są w niej Fiaty Panda i 500, a także Lancia Ypsilon. Wydajność wynosi 1400 nadwozi na dobę.

Rozruch lakierni B nastąpił w połowie listopada 2007 roku. Nowa lakiernia powstała w hali, która stała pusty po zakończeniu produkcji w Tychach Fiata 126p. W procesie stosowane są farby wodne. Odpowiedni kolor otrzymują w niej Fiaty Panda i 500 oraz Ford Ka. Wydajność to 920 nadwozi na dobę.

U góry: linie zwolnienia końcowego oraz kabina robotów Esta. Poniżej: Gabriela Stol

EKOLOGIA

Zarówno lakiernia A, jak też B nie przekraczają dopuszczalnych limitów szkodliwej emisji, która powstaje podczas natrysku i suszenia nadwozi. W lakierni rozpuszczalnikowej (hala A) nie przekracza 30 gr z 1 m^2. malowanych powierzchni nadwozia przy dopuszczalnym limicie 60 gr. W lakierniach wodnych (hala B) norma wynosi 40 gramów. W Tychach emisja nie przekracza 20.

UCZ SIĘ USZCZELNIAĆ

Nadwozie Lancii Ypsilon zamontowane na specjalnym stelażu, który umożliwia obrót – to stanowisko szkoleniowe Master Model w lakierni A. Jego znaczenie jest ogromne. Tu pracownicy zapoznają się ze strefami uszczelnień i wygłuszeń oraz ich znaczeniem dla jakości wyrobu. Tu analizuje się błędy i opracowuje metody ich eliminowania.

Technik Zespołu Technologicznego numer 2 **Gabriela Stol**: „Model jest wzorcem uszczelniania dla Lancii na zgodność z rysun-

Poniżej: strefa autocertyfikacji na stanowisku zwolnienia końcowego

cje technologiczne. Wszystko co widać na Master Modelu jest aktualne i zgodne z rysunkiem konstrukcyjnym".

Dostęp do stanowiska szkoleniowego mają wszyscy pracownicy linii uszczelnień. Gabriela Stol mówi, że wykorzystywane ono jest głównie do szkolenia nowych pracowników i poszerzających kompetencje, ale również w przypadkach, gdy w procesie produkcyjnym pojawi się jakaś nieprawidłowość. „Wtedy pracownik przychodzi na to stanowisko wraz z liderem i kierownikiem i wspólnie analizujemy problem oraz zastanawiamy się nad jego rozwiązaniem. Master Model wykorzystujemy także w przypadkach wątpliwości i szukania nowych rozwiązań" – dodaje.

kiem konstrukcyjnym. Dzięki możliwości obrotu (5 pozycji) mamy swobodny dostęp do wszystkich stref uszczelnień nadwozia i podwozia. Na modelu zaznaczone są – we wzorcowej jakości – wszystkie uszczelnienia i operacje, które należy wykonać. Wskazane są też strefy, w których możliwe są przykładowo: penetracja wody do wnętrza nadwozia (zaznaczone na niebiesko). Przypisana jest również odpowiedzialność poszczególnych uszczelnień i tak np. przedmuchy powietrza oznaczono na żółto, korozję na czerwono. Na bieżąco aktualizowane są tu wszelkie zmiany konstrukcyjne lub operacyjne.

Gabriela Stol pracuje w zakładzie od 1974 roku. Całe życie zawodowe związała z lakiernią. Zaczynała pracę jeszcze w bielskim laboratorium chemicznym – ale krótko potem, od podstaw brała udział w organizowaniu laboratorium chemicznego w tyskiej lakierni i tam pracowała kilka lat. Teraz jest inżynierem procesu zespołu technologicznego uszczelniania nadwozia. ■

CZARNY CZY BIAŁY

Kolorowe *wybory*

Jaki kolor samochodu jest najpopularniejszy wśród pracowników Lakierni Fiat Auto Poland? Czerwony jak Ferrari, czarny jak prezydencka limuzyna, czy żółty jak nowojorska taksówka?

Szef Lakierni **Wojciech Rymer** gustuje w czarnym kolorze. Ma jednak spory sentyment do bieli. „Gdy jeździłem Maluchami były tylko i wyłącznie białe. Zresztą czarnych wówczas nie było. Potem wybierałem samochody srebrne. Teraz stanęło na czarnym" – powiedział. „Klienci natomiast gustują w bieli. Zapewne dlatego, że produkujemy małe samochody, które dobrze wyglądają w tym kolorze, zarówno zwykłym, jak i perłowym. Szczególnie dobrze prezentuje się w bieli Fiat 500. Pandę van w tym kolorze kupują głównie firmy, które umieszczają na karoserii swoją symbolikę. Z ośmiu białych odcieni, które stosowaliśmy, najładniejszy jest moim zdaniem tak zwany *biały ciepły*" – dodaje Wojciech Rymer.

Ciemne kolory preferuje także **Dorota Kała**, która zajmuje się na co dzień uszczelnianiem wstęgowym drzwi. „Tak się złożyło, że zawsze mieliśmy Fiata. Począwszy od 126p, potem nowego Malucha, Seicento, Punto, a teraz ciemnoniebieskie Bravo" – powiedziała. **Arkadiuszowi Żabińskiemu** najbliższe są niebieski lub czerń, zwłaszcza perłowa. „Jeżdżę aktualnie samochodem w kolorze czarnej perły. Barwa ma dla mnie istotne znaczenie" – podkreślił. Miłośniczką niebieskiego jest także **Gabriela Stol**, technik Zespołu Technologicznego numer 2. Jeździ jednak czerwoną Pandą.

Kierownik nowych uruchomień w Lakierni **Tomasz Łomnicki** nie przywiązuje zaś wagi do koloru nadwozia: „Przede wszystkim zwracam uwagę, co samochód ma pod maską, a kolor pozostawiłem do wyboru żonie. Wybrała biel" – powiedział.

W optyce *klienta*

O misji i nowościach operacyjnych Fiat Services Polska i Sadi Polska – Agencja Celna mówi wiceprezes obu spółek, Ettore Actis.

Marek Szafrański, foto: Satiz Poland

Jaka jest misja Fiat Services i Sadi Polska?

„Najkrócej mówiąc: wspierać Grupę Fiat w obszarach księgowości, procesów kadrowo-płacowych, czy innych usług, jak sprawy podatkowe i celne. W tej działalności Grupa Fiat Services oferuje usługi na poziomie światowym. W tej kwestii wystarczy wspomnieć na przykład o rozszerzeniu usług księgowych na spółki Grupy Chrysler w Europie, co miało miejsce w 2010 r. W ramach realizacji naszej misji wzmocniliśmy m. in. pozycję w Fiat Services działu Polo Europa, który specjalizuje się w obsłudze zobowiązań klientów krajowych i zagranicznych".

Fiat Services wdraża w Polo Europa system, który bardzo usprawnia pracę. Czy może go Pan przybliżyć?

Ettore Actis jest absolwentem wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki w Turynie, którą ukończył w 1995 roku. Dwa lata później związał się z Grupą Fiat zaczynając współpracę z Gesco (dziś Fiat Services). Zajmował się m. in. projektowaniem i reengineeringiem procesów i systemów administracyjno-księgowych dla Grupy Fiat. Pracował też we Francji, Stanach Zjednoczonych i Hiszpanii. Przed przyjazdem do Polski był szefem Unit Consulting Fiat Services we Włoszech.
Od marca 2010 roku kieruje spółką Fiat Services Polska, podlega mu także Sadi Polska – Agencja Celna, obie należą do sektora usług Grupy Fiat.

„To technologia OCR (Optical Character Recognition), czyli system umożliwiający półautomatyczną rejestrację i weryfikację faktur. Każda faktura otrzymana od dostawcy jest skanowana. Oprogramowanie, które umożliwia odczyt najważniejszych danych z dokumentu, przenosi je następnie do systemu księgowego. Jeśli wszystko się zgadza pracownik zatwierdza całość. System rozpoznaje już około 70% faktur. Wcześniej operator ręcznie wprowadzał do systemu księgowego datę, numer czy kwotę. Pracę z OCR zaczęliśmy w 2009 r. z kilkoma spółkami, m. in. Magneti Marelli. Teraz wdrażanie projektu jest już na ukończeniu. Żeby był on jak najbardziej praktyczny, przekazujemy wskazówki dostawcom, jak właściwie wypełniać fakturę. A mówimy tu o milionach dokumentów. Polo Europa świadczy usługi dla wielu firm z Grupy Fiat, więc faktury dostawców napływają z całej Europy".

Z nowościami zetknąć się można również w dziale Payroll, odpowiadającym za administrację kadrowo-płacową…

„Dużym usprawnieniem było uruchomienie elektronicznej listy płac. Dzięki temu od sierpnia pracownicy spółek korzystających z niego mają możliwość przejrzenia i pobrania odcinków płacowych za ostatnie 3 miesiące wprost z systemu. Jest to możliwe dzięki bezpiecznemu, zaszyfrowanemu dostępowi. Dodatkowo podjęliśmy działania mające na celu rewitalizację call center dla pracowników biurowych spółek Grupy Fiat, które są przez nas obsługiwane".

Grupa Fiat od lat jest zaangażowana w World Class Manufacturing (WCM). Czy program ten dotyczy także spółek usługowych jak Fiat Services?

„Tak, w obszarze naszej działalności istnieje odpowiednik administracyjny World Class Manufacturing, który nosi nazwę World Class Administration. Program ten wdrażamy od 2008 roku. Z audytu na audyt poprawialiśmy naszą punktację udowadniając, że chcemy podążać drogą ciągłej poprawy. Dużą zasługą tego programu jest to, że pozwala nam on zindentyfikować marnotrawstwo i usuwać zbędne straty, ale także wciąż motywować pracowników do aktywnego zaangażowania w tym kierunku. Dzięki WCA kreatywność naszych pracowników stała się wizytówką spółki. Gdy rozpoczynaliśmy wdrażanie WCA liczba zgłaszanych przez pracowników sugestii poprawy była niewielka. Teraz jest imponująca. W 2010 r. było ich ponad 2 tysiące, a w tym roku na pewno przekroczymy znacznie ten poziom. 38 punktów uzyskanych w ostatnim audycie WCA daje Fiat Services Polska pierwsze miejsce wśród firm usługowych Grupy".

Czym się może pochwalić Sadi Polska?

„Przede wszystkim wdrożeniem EMCS, czyli systemu zarządzania akcyzą w Europie. Firma przygotowuje się także do wdrożenia jednolitego systemu kontroli przepływu towarów z rynków pozaunijnych na rynki europejskie (ICS). Ma to związek z nowelizacją unijnego kodeksu celnego. System wprowadzimy w styczniu 2012 roku".

Fiat Services Polska oferuje usługi na poziomie światowym, a mimo to podąża drogą ciągłej poprawy, wdrażając WCA

Sadi Polska wdrożyła także normę ISO 27001, która dotyczy systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji.

„Spółka uzyskała certyfikat w lipcu 2008 r. Od grudnia ubiegłego roku ten proces trwa także w Fiat Services Polska. Wszyscy pracownicy zostali przeszkoleni z zasad bezpieczeństwa i ochrony informacji".

Przyjechał Pan do Polski półtora roku temu. Udało się już ją nieco zwiedzić?

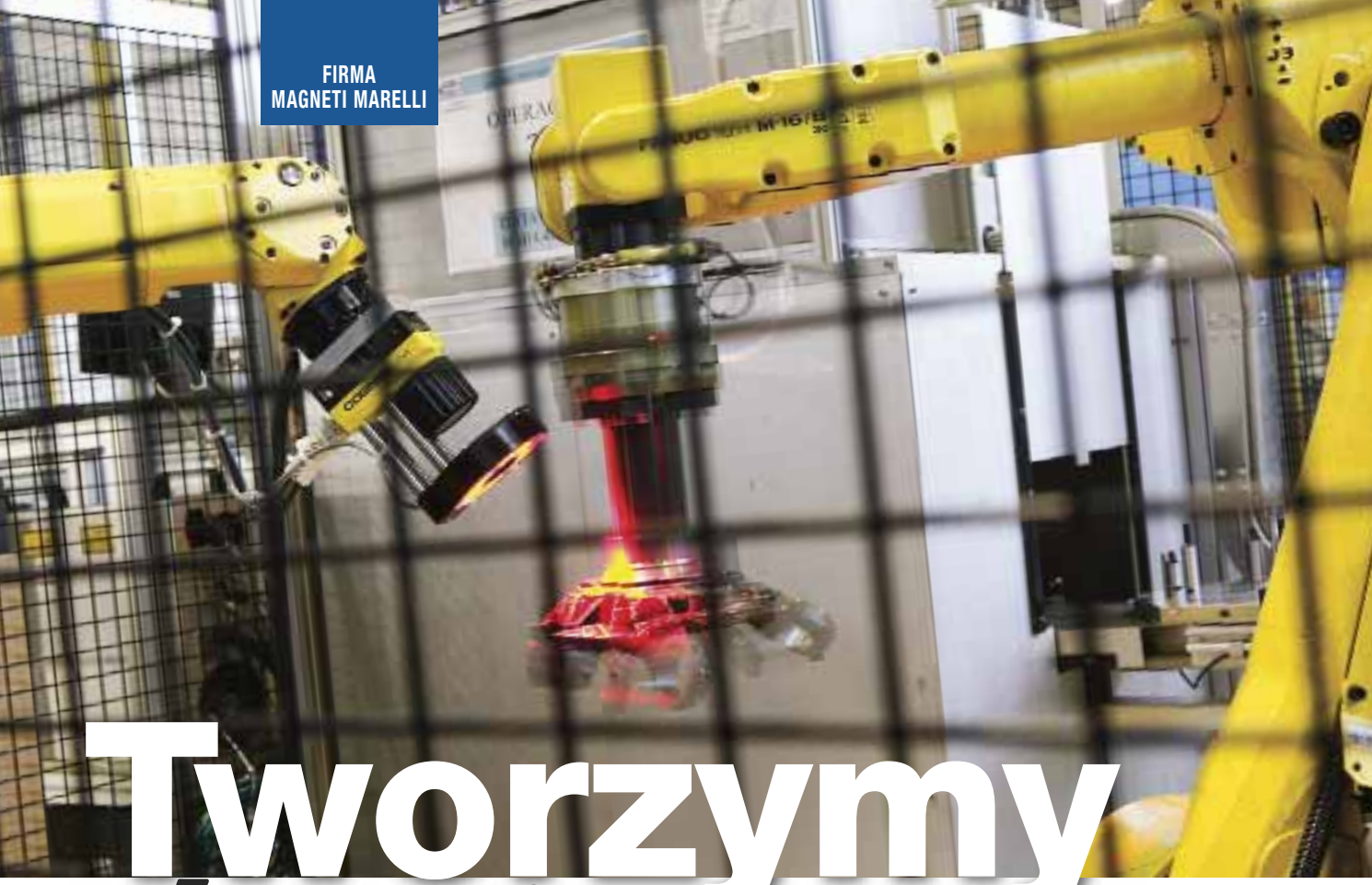
„Do tego lata mogłem mówić tylko o Bielsku-Białej, ale w sierpniu skorzystałem z wakacji, które spędziłem w Polsce. Zwiedziłem Gdańsk, Mazury, a także Częstochowę, Wrocław. Piękne miejsca!".

Dziękuję za rozmowę. ■

W PIGUŁCE

Spółki *usługowe*

Spółki Fiat Services Polska i Sadi Polska-Agencja Celna należą do sektora usług Grupy Fiat. **Fiat Services Polska** specjalizuje się w usługach finansowo-księgowych, które obejmują m. in. obsługę należności i zobowiązań, księgowość główną, bilanse, sprawozdawczość, a także obsługę podatkową i prawną spółek. Równolegle spółka zajmuje się administracją kadrowo-płacową, która obejmuje całe spektrum spraw pracowniczych od obsługi dokumentacji, ewidencji, kontroli i zarządzania czasem pracy poprzez sporządzanie list płac, aż do obsługi socjalnej pracowników. Fiat Services Polska obsługuje około 100 firm z Grupy Fiat. Działalność **Sadi Polska** obejmuje obsługę odpraw celnych, opracowywanie dokumentacji statystycznej Intrastat, składanie deklaracji akcyzowych, spedycję krajową i międzynarodową oraz magazynowanie i dystrybucję towarów. Firma pracuje dla ok. 80 klientów, większość z Grupy Fiat. Fiat Services i Sadi Polska zatrudniają łącznie ponad 800 osób w ośmiu miastach: Bielsku-Białej, Tychach, Płocku, Sosnowcu, Sławkowie, Skoczowie, Warszawie i Chorzowie.



Tworzymy *bezpieczeństwo*

Marek Szafrański, foto: Satiz Poland

Bezpieczeństwo kierowców w dużej mierze zależy od jakości zawieszeń. Do samochodów Grupy Fiat wytwarza je Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko.

Aleksander Kuczera. Wyżej: nowoczesna linia obróbcza z automatycznym usuwaniem wiórów, kontrolą wzrokową i całościową kontrolą jakościową

Systemy Zawieszeń to jedna z dwóch linii biznesowych bielskiego Magneti Marelli. Jej szef **Aleksander Kuczera** uważa, że od wysiłku załogi zależy bezpieczeństwo kierowcy. „Jeśli pęknie belka tylna, wahacz albo coś się stanie z zwieszeniem, to kierowca i pasażerowie będą narażeni na ogromne ryzyko. Można powiedzieć, że dbamy o życie klientów. Nie robimy rzeczy pięknych; ich nawet nie widać. Wielu użytkowników samochodu nie ma pojęcia, co to jest piasta, czop czy zwrotnica, a to właśnie one gwarantują bezpieczeństwo” – mówi.

FRONTEM DO KLIENTA

Pracownicy zakładu zawieszeń obrabiają komponenty, takie jak bębny, tarcze, czy zwrotnice. To w Bielsku-Białej spawana jest belka tylna do Fiatów 500 i Panda, a także Forda Ka. Tu powstają wahacze, które trafiają do wszystkich modeli produkowanych w Tychach, ale nie tylko. W firmie powstają także zwrotnice do nowej Pandy, której seryjna produkcja ruszy we Włoszech. Spółka wytwarza ponadto do Lancii Ypsilon zawieszenie przednie, wahacze przednie i zwrotnicę. Linie do produkcji tych elementów zostały w tym celu skonstruowane przez Comau.

Aleksander Kuczera dodaje, że wahacze i belka przednia do Lancii to technologia z najwyższej półki. „Są dużo lżejsze niż te same komponenty używane przez innych producentów. Widać tu skok technologiczny" – wyjaśnia. Dziś bowiem „małe autka" wymagają rozwoju technologii. Muszą wszędzie wjechać i mało palić. Waga ma zatem kluczowe znaczenie.

Fiat Auto Poland jest największym klientem Magneti Marelli Suspension. „W tym roku trafi tam ponad 70% naszej produkcji, tj. kompletne zawieszenia i wiele komponentów. Poza samochodami z Tychów z naszymi zwrotnicami jeżdżą także Fiat Grande Punto i Alfa Romeo Mito. Ponadto dla Opla Corsy spawamy i montujemy przedni wahacz, a dla PSA belkę przednią do Peugeota 207. Produkujemy też dla Suzuki i Mercedesa, a od niedawna również dla BMW, dokąd już w 2012 r. trafi około 13% naszej sprzedaży. Będą to zwrotnice, których jesteśmy największym producentem w Europie. Dziennie wytwarzamy ich 20 tysięcy sztuk dla wszystkich klientów.

Jesteśmy jak widać otwarci na klientów spoza Grupy Fiat. To zawsze była nasza domena" – zapewnia Aleksander Kuczera.

GŁÓWNY ATUT – ZAŁOGA

Linia biznesowa spółki, która wytwarza zawieszenia, zatrudnia ponad 400 osób. „Ludzie to nasz główny kapitał. Każdy może kupić maszynę i produkować komponenty, obrabiać, spawać, czy montować. To, co nas wyróżnia, to fakt, że mamy dobrą, wyszkoloną, zdolną i kreatywną kadrę" – powiedział szef personalny **Krzysztof Grzeszek**. Jego zdaniem współcześnie nie wystarcza już mocny, dobry lider na poziomie dyrektora. Firma potrzebuje liderów na każdym poziomie organizacji, także schodząc do szczebla brygadzisty. „Potrzebujemy liderów, którzy potrafią szybko dostosować się do zmieniającego się rynku otoczenia i wymogów klienta.

Krzysztof Grzeszek. Poniżej: Kazimierz Borgosz na linii obróbki wahaczy do Fiata 500

PRACOWNICY

Od WSM *po Magneti Marelli*

Kazimierz Borgosz pracuje przy zawieszeniach od 1968 r. Zatrudnił się jeszcze w Wytwórni Sprzętu Mechanicznego. Potem – nie zmieniając miejsca pracy – był pracownikiem FSM, Fiata Auto Poland, Magneti Marelli aż wreszcie Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko. „Początkowo byłem operatorem, a potem ustawiaczem maszyn. Robiłem podzespoły do Syreny, Fiata 126, Cinquecento, Uno, Palio, Seicento, Pandy. Teraz jestem brygadzistą. Ustawiam narzędzia i maszyny na linii obróbki wahaczy do Fiata 500 i Forda Ka. Widziałem, jak na przestrzeni lat wszystko się zmienia, unowocześnia. Człowiek musi nadążać za tymi zmianami.

Mnie akurat przychodzi to dość łatwo, czego dowodem jest to, że pracuję mimo wieku na nowoczesnej linii. Teraz praca fizyczna jest lżejsza, ale wymaga znacznie więcej wiedzy. Właściwie nie ma już prostych narzędzi. Ważne są też warunki socjalne. Różnica jest ogromna. Wystarczy wejść do hali lub do szatni".

Musimy mieć ludzi otwartych na zmiany. Dziś o lokalizacji produkcji decyduje jakość czynnika ludzkiego, a nie surowce, które są właściwie wszędzie dostępne" – dodaje Grzeszek.

Spółka sama kreuje liderów poprzez podnoszenie kompetencji pracowników. Ważnym elementem w trakcie realizacji procesu szkoleń jest możliwość wymiany doświadczeń pomiędzy pracownikami – ci, którzy mają odpowiednie narzędzia dydaktyczne stają się trenerami tych, którzy w przyszłości zajmą podobne stanowiska. Bezpośrednie zetknięcie się spontaniczności z doświadczeniem pozwala w sposób naturalny przekazać wartości firmy, a jednocześnie nawiązać takie relacje pracownicze, które skutkują miękkim przeskokiem na pozycję lidera zespołu.

Są dwa plany szkoleń. Jeden to plan stały, ściśle powiązany z programem rozwoju kadry rezerwowej. Drugi jest bardziej elastyczny. Odpowiada na bieżące problemy i oczekiwania klienta, pozwalając zachować konkurencyjność na rynku. Firma aktualnie realizuje duży projekt szkoleniowy, na który otrzymała dofinansowanie z UE. Projekt nosi nazwę „Rozwój Kadr – inwestycja w przyszłość". Jego wartość przekracza 1 milion zł i potrwa 2 lata. 700 tys. zł pochodzi z funduszy unijnych. Pieniądze skierowane są tylko i wyłącznie na rozwój pracowników. Są to zarówno szkolenia mające na celu zbudowanie zespołu skutecznie komunikującego się, twórczo myślącego i dobrze zorganizowanego, jak i bardzo techniczne szkolenia produkcyjne, logistyczne, technologiczne, jakościowe oraz z zakresu systemów informatycznych. Projekt działa w obu liniach biznesowych, zarówno w zakładzie zawieszeń, jak i amortyzatorów. Celem jest między innymi ograniczenie ilości interwencji działów informatycznych, zmniejszenie liczby awarii technologicznych, zredukowanie strat, a także poprawa jakości. Podnoszenie kwalifikacji już doprowadziło do wymiernych efektów. „Mamy obecnie 95 procent mniej problemów jakościowych niż w 2009 roku. Wówczas byliśmy na poziomie 499 złych sztuk na milion, a teraz ten wskaźnik wynosi 25 na milion" – mówi dyrektor Kuczera.

Podnoszenie kwalifikacji owocuje także propozycjami usprawnień, które zgłaszają pracownicy. Na taką kreatywność pracowników stawia bardzo mocno program World Class Manufacturing. „Cel na bieżący rok to 8 pomysłów na każdego pracownika. Obecna średnia wynosi już 5,5. Planujemy, że tegoroczne pomysły zaowocują oszczędnościami w wysokości 10 mln złotych. Dla przykładu jeden z takich pomysłów przynosi ok. tysiąca złotych oszczędności miesięcznie. Nasz pracownik zauważył, że zakręcenie zaworu głównego sprężonego powietrza, które zasila maszyny pneumatyczne sprawia, że w weekend nie występują ubytki. Teraz zawór jest dokręcany. Bez nakładów zaoszczędziliśmy 12 tys. złotych rocznie. Są też pomysły w zakresie bezpieczeństwa, czy poprawy jakości" – dodaje dyrektor zakładu Aleksander Kuczera.

Koordynator WCM **Maciej Piecuch** uzupełnia, że pracownicy zgłaszając usprawnienia gromadzą punkty, które później mogą wymienić na bony zakupowe lub gadżety.

KAMPANIA Z UDZIALEM DZIECI

Dzieci przypominają *o bezpieczeństwie*

Dzieci pracowników firmy spoglądają na swoich rodziców z banerów, które wiszą na ścianach hali i przypominają: „Bezpiecznie do celu".

„Dzieci zawsze przyciągają wzrok rodziców i zwracają uwagę na hasło. Każdy pracownik musi pamiętać o utrzymywaniu wysokiej jakości naszych produktów, bo to przecież w samochodach z powstającymi tu zawieszeniami podróżują nasze dzieci. Poprzez tę akcję łączymy misję zakładu, którą jest bezpieczeństwo, z życiem osobistym pracowników. Gdy człowiek stoi przy maszynie, spojrzy na zdjęcie, widzi swoje dziecko i być może pomyśli: wiem, dla kogo to robię" – mówi dyrektor Kuczera.

Pomysł na kampanię z udziałem dzieci pracowników został zapożyczony z zakładu w Meksyku. Koordynator programu WCM w bielskiej firmie Maciej Piecuch poznał go podczas zorganizowanego przez włoską centralę spotkania poświęconego wymianie doświadczeń w zakresie różnych form komunikacji. „Sami wymyśliliśmy hasła, ale koncepcja, by zaprosić nasze dzieci, pochodzi właśnie z Meksyku, gdzie podobnie jak w Polsce rodzina zajmuje szczególne miejsce w hierarchii ważności" – wyjaśnia.

WORLD CLASS MAGNETI MARELLI

Wdrażanie programu WCM w firmie rozpoczęło się w 2009 r. W pierwszym audycie firma zgromadziła 16 punktów. Potem było już tylko lepiej – 25, 34, a ostatnio 42 punkty. „To najwyższy poziom w zakładach należących do dywizji zawieszeń na świecie, a zarazem wśród wszystkich zakładów Magneti Marelli w Polsce" – podkreślił z dumą Maciej Piecuch. Celem przyszłorocznym jest przekroczenie 50 punktów, czyli osiągnięcie poziomu brązowego. Złoto to plan długofalowy. Spółka powinna go osiągnąć w 2014 r.

Pieniądze, które zostają zaoszczędzone dzięki pomysłom usprawnień, trafiają na inwestycje. W przerwie wakacyjnej w 2009 r. dzięki nim z hali znikła stara podłoga złożona z drewnianych, smołowanych kostek, którym towarzyszył nieprzyjemny zapach. „Po przejęciu hali przez Magneti Marelli kostka była sukcesywnie zmieniana na beton. W 2009 uznaliśmy, że środowisko pracy musi być przyjaźniejsze dla pracowników. Dało to wymierny efekt: poprawiły się warunki pracy, a zarazem zobaczyliśmy gdzie mamy ubytki oleju" – powiedział dyrektor zakładu. W podobny sposób wyremontowane zostały także szatnie, łazienki, umywalnie. Poprawiona została także wentylacja hali, która jesienią ubiegłego roku kosztem 10 milionów złotych została rozbudowana o 2,5 tysiąca m^2.

Maciej Piecuch. Poniżej: Sławomir Guzdek na linii produkującej detale do BMW

UPOWSZECHNIĄĆ NOWOCZESNOŚĆ

W hali Magneti Marelli Suspension można jeszcze napotkać maszyny starszej generacji, ale są one sukcesywnie wypierane przez nowoczesność. Jedynie te, które są niezastąpione firma usprawnia, by były bezpieczniejsze dla środowiska, wydajniejsze i łatwiejsze w obsłudze. Obecnie trwa montaż linii, na których produkowane będą zwrotnice dla BMW. To z myślą o tym kontrakcie powierzchnia hali została powiększona. Dotychczas w Bielsku-Białej zainstalowano sześć maszyn na jednej linii. Pierwsze komponenty już na nich powstają i są przekazywane do Niemiec i RPA. Docelowo będą to dwie linie po osiem maszyn. Pełną zdolność produkcyjną osiągną w lipcu przyszłego roku. „To nowoczesne linie obróbcze z automatycznym usuwaniem wiórów, kontrolą wzrokową i całościową kontrolą jakościową. Ludzie jedynie nadzorują maszyny. Przyglądamy się zastosowanym rozwiązaniom" – powiedział dyrektor. Najlepsze z nich na pewno znajdą zastosowanie przy produkcji Fiatów. ■

C.D. PRACOWNICY

Głowa *na karku*

Sławomir Guzdek pracuje w firmie od listopada 2009 roku; obecnie na stanowisku operator-ustawiacz na linii produkującej detale dla BMW. Zajmuje się utrzymaniem maszyn w ruchu. Linia jest w pełni zautomatyzowana i nie wymaga wysiłku fizycznego. Jak jednak podkreśla: żeby wszystko dobrze działało, trzeba mieć głowę na karku. „Mój dzień wygląda różnie. Po przyjściu do pracy zabieram z linii wytworzony detal do pomiaru, by sprawdzić czy wszystko jest zgodne z projektem, czy maszyna pracuje dobrze, bo moim zadaniem jest czuwanie nad jej przebiegiem. Czasem maszyna daje sygnał, że kończy się żywotność narzędzi. Wtedy je wymieniam. Jeśli pojawi się awaria – usuwam ją.
Linia BMW jest bardzo nowoczesna. Wcześniej pracowałem na centrum obróbczym zwrotnic Vigel. Różnica jest ogromna. Tam musiałem załadować detal do maszyny. Po obróbce z jednej strony wyciągałem go, obracałem i ponownie wkładałem, by obrobić drugą stronę. Po zakończeniu gradowałem pilnikiem frezowane powierzchnie i sprawdzałem wymiary. Teraz to wszystko robią maszyny".

Drużyny CNH *stają do walki*

Entuzjazm i duch zespołowy towarzyszyły pierwszemu „World Class Manufacturing European Football Competition", w którym uczestniczyło dziewięć europejskich zakładów CNH.

Francesca Elli, Mirosława Malich

3 września, w Jesi koło Ancony we Włoszech, miały miejsce rozgrywki finałowe halowego turnieju piłki nożnej World Class Manufacturing. W imprezie wzięło udział dziewięć europejskich zakładów należących do sektora rolniczego z Antwerpii i Zedelgem w Belgii, Basildon w Anglii, Coex i Croix we Francji, Jesi i Modeny we Włoszech, Płocka w Polsce i Sankt Valentin w Austrii.

Mistrzostwa rozegrano z inicjatywy People Development – jednego z dziewięciu filarów World Class Manufacturnig. Była to pierwsza impreza sportowa firmowana przez WCM o tak szerokim zasięgu: udział w niej wzięło 90 zawodników, którzy przybyli na turniej najczęściej wraz z szefami HR, trenerami drużyn, a często nawet z kibicami dopingującymi swojemu zespołowi. W tym miejscu warto wspomnieć o kibicach z Sankt Valentin, którzy pokonali 14 godzinną trasę autokarem, aby móc wspierać swych bliskich i przyjaciół w zmaganiach.

Pomysł na turniej zrodził się w zakładzie New Holland Agriculture w Basildon i szybko zdobył przychylność liderów filaru People Development, którzy zobaczyli w rozgrywkach drużynowych możliwość popularyzacji metodologii WCM. Poza zdobyciem pucharu, przeprowadzone wcześniej kwalifikacje w zakła-

dach pozwoliły pracownikom z różnych obszarów zakładu lepiej się poznać. Podczas turnieju mieli też okazję poznać kolegów z innych zakładów europejskich pełniących te same funkcje, wzmacniając w ten sposób przynależność do sektora New Holland Agriculture.
Tom Verbaeten, szef Agriculture Manufacturing Europa, powiedział: „W ramach filaru People Development chcieliśmy jeszcze bardziej zaangażować pracowników w WCM. Tym bardziej że w piłce nożnej można znaleźć wspólny język. Rozgrywki sportowe są zgodne z duchem WCM, gdyż podejście tej metodologii zakłada właśnie wygrywanie. Ponadto, rozpoczęte na wiosnę kwalifikacje pracowników do zakładowej drużyny umożliwiły budowanie zespołu w danym zakładzie na przestrzeni miesięcy oraz stałą komunikację w tym czasie. Tutaj do Jesi nie przybyły drużyny najlepszych graczy z każdego zespołu, ale drużyny, które zwyciężyły rozgrywki, ponieważ na tym, m. in. polega idea turnieju".
Paweł Tomaszewski, dyr. ds. Zasobów Ludzkich z CNH Polska mówi: „Uważam, że taka inicjatywa to okazja do pokazania pracownikom, że CNH to nie tylko zakład w Płocku, Basildon czy Jesi, ale wielki koncern i rozbudowana struktura, na rzecz której wszyscy pracujemy. Udział w turnieju naszych chłopaków dał im poczucie, że nie są gorsi od innych. I dobrze się spisali! Dodatkowym doświadczeniem była dla nich możliwość zobaczenia Włoch. Zawody można więc podsumować w trzech słowach: radość, zabawa, pasja".
Turniej wygrali zawodnicy z zespołu Zedelgem. Na drugim i trzecim miejscu na podium stanęły kolejno drużyny z Jesi i Sankt Valentin. Zespół „Stopery United" z Płocka zajął V miejsce. Gratulujemy! ■

REPREZENTACJA PŁOCKA

Następnym razem *zwyciężymy...*

Kapitan drużyny Bartosz Lichnowski, która reprezentowała Płock w turnieju mówi:. „To była ciekawa inicjatywa – wyjazd do Włoch, poznanie kolegów z innych zakładów naszego sektora, a nawet zacieśnienie więzi. Szkoda tylko, że nie starczyło czasu na zwiedzenie pięknych okolic Jesi".
Reprezentacja płockiego zakładu została wyłoniona w wewnętrznych kwalifikacjach zakładowych. Organizatorzy turnieju założyli bowiem, że każda firma z tego sektora powinna wyłonić nie tyle najlepszych graczy, co najlepszą drużynę wydziałową.
W przeprowadzonych w maju rozgrywkach najlepszym zespołem okazała się reprezentacja wydziału Planowanie i Logistyka. Ponieważ większość członków drużyny to pracownicy odpowiedzialni za dostarczanie detali na produkcję, zespół przyjął nazwę „Stopery United".
World Class Manufacturing European Football Competition odbył się we wrześniu. „W turnieju wzięło udział dziewięć drużyn, które podzielono na trzy grupy – tłumaczy Bartosz Lichnowski. – Nasz zespół znalazł się w grupie pierwszej. Musieliśmy na początek rozegrać dwa mecze. Pierwszy z drużyną z Antwerpii (2 razy po 20 minut) wygraliśmy wynikiem 4:1. Było to bardzo zacięte spotkanie, ponieważ Belgowie byli dobrze przygotowani technicznie i kondycyjnie. O awansie jednak decydował drugi mecz z drużyną gospodarzy, w którym niestety ponieśliśmy porażkę 4:2. To drugie spotkanie było dla nas dużym wyzwaniem, rozegraliśmy je bowiem po zaledwie 10 minutowej przerwie. Dla zespołu z Jesi był to natomiast pierwszy mecz, choć do ostatnich sekund ważyły się losy spotkania, stuprocentowe sytuacje na remis się mszczą. Gospodarze decydującą bramkę strzelili tuż przed gwizdkiem sędziego kończącym spotkanie.
O tym, czy nasza drużyna zakwalifikuje się do dalszej gry decydował ostatni mecz Jesi z Antwerpią. Jesi przegrało, ale lepszy stosunek bramek zdecydował o ich przejściu do kolejnej tury rozgrywek, a nasza drużyna musiała rozegrać trzy mecze o ustanowienie kolejnych miejsc. Ostatecznie zajęliśmy V miejsce, wygrywając z Basildonem 11:5 i zwyciężając walkowerem z zespołem z Antwerpii. Mimo przegranej atmosfera turnieju była sportowa i fair play, a wszyscy uczestnicy szczerze gratulowali drużynie z Zedelgem zwycięstwa.
Myślę też, że następny turniej przyniesie nam wygraną".

Poniżej: drużyna „Stopery United", stoją od lewej: szef Logistyki Jacek Baranowski, Arkadiusz Tobiasz, Piotr Rogoziński, Łukasz Stasinowski, Krzysztof Nyckowski, dyrektor zakładu Werner Ballieu, niżej: dyrektor ds. Zasobów Ludzkich Paweł Tomaszewski, Krzysztof Lewandowski, Bartosz Lichnowski, Jacek Beksa. Na zdjęciu brak członka drużyny – Piotra Waszczaka

Taki, jakiego *pragniesz*

Francesca Rech

Naklejki na karoserię i gadżety technologiczne mogą uczynić z Twojego samochodu przedmiot nietypowy. Dziś personalizacja ma miejsce w chwili zakupu auta. Takie są nowe trendy Fiata.

Każdy kierowca ma w wyobraźni swój samochód marzeń, który odzwierciedlałby jego osobowość, styl i pasję. Czyli samochód, który za sprawą kilku zaledwie detali różniłby się od wszystkich innych, niczym skrojony na miarę garnitur. W kontekście takiego właśnie trendu Fiat zaangażował miłośników motoryzacji, by przyczyniali się do stworzenia nowej 500-ki w trakcie projektowania. Na stronie www.500.com zgromadzono ponad 275 tys. konfiguracji, które następnie wykorzystano do wykonania akcesoriów i elementów personalizacji. W ten oto sposób marka, która jeszcze do niedawna uważana była za konserwatywną wraz z wypuszczeniem na rynek modelu Fiat 500 stała się tzw. trend setterem, będącym w stanie zaoferować niemal 500 możliwych sposobów na poprawę wyglądu samochodu. Ale to nie wszystko. Wraz z 500-ką w całej grupy FGA zainicjowano prawdziwą filozofię personalizacji, która od 2007 roku stosowana jest w każdym nowym modelu już od etapu kreślenia projektu. „Klient, który nabywa dziś samochód marki Fiat, Lancia, Alfa Romeo i Fiat Professional – mówi Angelo Baiocco, szef marketingu Akcesoriów Parts&Services – może przebierać wśród różnych kombinacji zarówno elementów wnętrza, jak i nadwozia samochodu. Ale prawdziwą nowość stanowi zastosowany sposób przekazywania informacji. Po raz pierwszy w przypadku Fiata 500 akcesoria zostały zaprezentowane już w momencie komercjalizacji samochodu jako wyposażenie opcjonalne, a nie dodatkowe. Tego typu działanie okazało się strategią zwycięską, która pozwoliła potencjalnym klientom nabyć Fiata 500 z tak wieloma kombinacjami. Dzięki tego typu informacjom – kontynuuje Baiocco – klienci zainteresowani kupnem pojazdu wchodzili do siedziby dealera mając już pomysł na spersonalizowanie samochodu i od razu prosili o możliwość podłączenia iPoda, o nawigację zintegrowaną z Blue&Me Tom Tom, czy wieszak na odzież. Nie mówiąc już o obudowach kluczyka, które można dowolnie zmieniać, wybierając spośród tysiąca kombinacji, dopasowanych do kolorystyki nadwozia. Wreszcie stworzono nawet gadżet dla prawdziwych fashion victim, które mogą sobie sprawić obudowę kluczyka zdobioną kryształkami Swarovskiego”. W sumie więc zauważono, że klienteli podoba się taka zabawa z własnym samochodem i odnajdywanie w nim własnego stylu. Sukces ten – który tylko w przypadku Fiata 500 odnotował ponad sto tysięcy sprzedanych obudów do kluczyków – powtórzono również w innych modelach, jednak z zastosowaniem pewnych różnic. Baiocco wyjaśnia: „Nie do pomyślenia było powtórzenie tak szerokiej oferty zrealizowanej w przypadku modelu 500 na całą gamę Fiat, Lancia i Alfa Romeo. W związku z tym dla Alfy Mito i Giulietty, Lancii Delty i Punto Evo opracowaliśmy kilka pakietów akcesoriów, grupując produkty według profili – technologicznego, sportowego, fashion – i ściśle określiliśmy możliwość wyboru danego elementu. Ale nowa Lancia Ypsilon stanowić będzie kolejny model, w którym planuje się pełne zintegrowanie samochodu seryjnego z opcjami personalizacji”. Również w tym przypadku Centrum Stylu oraz dział Parts&Services współpracowały ze sobą nad wypracowaniem akcesoriów oryginalnych i modnych, a jednocześnie eleganckich i luksusowych, takich jakimi przystało dysponować marce Lancia. Celem tego typu akcesoriów jest zwiększenie komfortu we wnętrzu pojazdu.

Powyżej naklejka w stylu vintage do Alfy Mito. Poniżej zestaw z włókna węglowego w Gilulietcie. Na stronie obok akcesoria do Fiata 500: dozownik zapachów; obudowy do kluczyków z kryształkami Swarovskiego; lusterka, plakietki i chromowane wykończenia

Wstęp do pasji, *czyli „Fiat na lata”*

Marek Szafrański

To może być początek wspaniałej kolekcji! Fiat Auto Poland zaprasza swoich klientów, by kolekcjonowali numizmaty z wizerunkiem słynnych modeli Fiata. Certyfikat dołączany do numizmatu oznacza zniżkę na usługi w sieci serwisowej Fiat Auto Poland.

Zbiór „Kolekcja Fiata na lata” to swego rodzaju podróż w przeszłość koncernu, która w Polsce sięga czasów międzywojnia. Fiat odgrywał i nadal odgrywa ogromną rolę w naszym rodzimym przemyśle samochodowym. Dziś spółka Fiat Auto Poland jest największym producentem samochodów w Polsce. Patrząc na historię koncernu nad Wisłą można powiedzieć, że Polska jest dla Fiata drugą ojczyzną.

„Kolekcja to z jednej strony program lojalnościowy, który zachęca klienta do korzystania z autoryzowanej sieci serwisowej oferując mu wymierne oszczędności, a z drugiej element umocnienia wizerunku Fiata w Polsce – podkreśla Jerzy Włosok, kierownik Marketingu Części Zamiennych i Usług w FAP. – Dziś, w powodzi marek na rynku, nie każdy wie, że to właśnie Fiat zmotoryzował Polskę. To nasz koncern stawiał kamienie milowe”.

Aby zostać posiadaczem wyjątkowej kolekcji wystarczy wybrać się do dowolnego dealera marki i skorzystać z szerokiej gamy usług serwisowych.

Przy każdej z nich klient otrzyma numizmat – na 2011 roku Fiat Auto Poland przygotował cztery. Znajdują się na nich wizerunki samochodów, które stały się kamieniami milowymi polskiej motoryzacji. Trzy już się ukazały: na mosiężnych numizmatach znalazły się Polski Fiat 508 Junak oraz niezwykle popularne na polskim rynku Fiat 126p i Fiat Seicento. Zwieńczeniem emisji 2011r. będzie planowany na grudzień srebrny numizmat z wizerunkiem nowego Fiata 500. Dodatkowo, aby dać możliwość wszystkim kolekcjonerom należytego przechowywania zbioru, przygotowano elegancki klaser, który również jest do nabycia u dealerów Fiat Auto Poland.

Modele Fiata, które znajdują się na numizmatach wraz z certyfikatami potwierdzającymi ich autentyczność

Numizmaty wybite zostały przez Mennicę Polską. Każdy z nich posiada specjalny certyfikat, który jest świadectwem autentyczności i pochodzenia, ale i potwierdza najwyższą jakość usług oraz wyjątkową dbałość o klienta reprezentowanych przez Autoryzowane Serwisy Grupy Fiat. Certyfikat upoważnia do jednorazowej 10-procentowej zniżki za robociznę przy usługach w autoryzowanej sieci serwisowej. Kupon rabatowy jest ważny 12 miesięcy od daty emisji danego numizmatu i może być wykorzystany podczas kolejnej wizyty w serwisie.
W następnych latach planowane jest rozszerzanie kolekcji o numizmaty z wizerunkami kolejnych modeli, i tak już w przyszłym roku zbiór poszerzony zostanie o najpopularniejsze samochody marki Alfa Romeo.

WARTO WIEDZIEĆ

Zalety *kolekcjonowania*

Jerzy Włosok kierownik marketingu Części Zamiennych i Usług
„Kolekcja numizmatów z całą pewnością wzmocni wśród Polaków wizerunek Fiata. Ponadto będzie miała również wartość sentymentalną, a dla wielu stanie się szansą na rozwijanie pasji kolekcjonerskiej. Gdy do tego dodamy jeszcze fakt, że kolekcjonowanie numizmatów daje klientom możliwość uzyskania zniżek na usługi serwisowe, nasza inicjatywa musi okazać się sukcesem i na pewno znajdzie wielu entuzjastów".

Grzegorz Bury antykwariusz z Bielska-Białej
„Taka kolekcja, zwłaszcza jeśli będzie kompletna, może w przyszłości stać się cenna. Będzie to zależało między innymi od dostępności i liczby wydanych kompletów. Atutem jest z całą pewnością to, że numizmaty adresowane są do konkretnej grupy. Ich wartość wówczas wrasta. Niezależnie od tego trzeba wspomnieć o emocjach: tego typu kolekcja z całą pewnością będzie kiedyś miała wartość pamiątkową i sentymentalną.

Kolekcjonerzy numizmatów często mają w swoich zbiorach takie zestawy, gdyż to właśnie one były pierwszym bodźcem, pod wpływem którego odkrywali w sobie pasję. Dziś takie serie są fragmentem wielu, nierzadko wielkich i cennych kolekcji. Zbiór „Kolekcja Fiata na lata" może być miłym upominkiem dla pasjonata motoryzacji. Także dla mieszkańców mojego miasta może mieć znaczenie, bo przybliża historię Fiata, jakże blisko związanego z Bielskiem-Białą. Myślę, że w przyszłości kolekcjonerzy miejskich pamiątek będą poszukiwać tego zbioru".

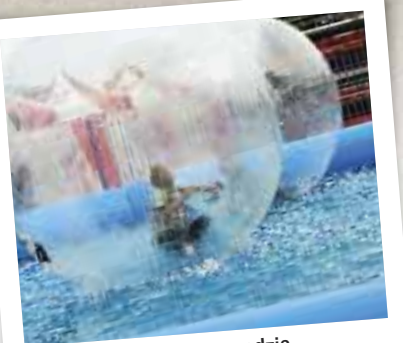
W rodzinnym gronie

Oprac.
Mirosława Malich

Dzieci cieszyły się z dmuchanych zjeżdżalni i malowania twarzy...

Gości zabawiał Cezary Pazura

Zrobić taką bańkę to jest sztuka



...zabawy w kulach na wodzie

Niedzielne popołudnie, piękna pogoda to idealne warunki na rodzinne spotkanie. Spółka CNH Polska z Płocka Dzień Rodzinny dla pracowników i ich rodzin zorganizowała 18 września. Na imprezę w to niedzielne, słoneczne popołudnie, sprzyjające rodzinnemu biesiadowaniu, przybyło około 5 tysięcy osób. Piknik przebiegał w tym roku w atmosferze Dzikiego Zachodu, dlatego w programie nie brakowało jazdy konnej, wioski indiańskiej oraz tańców przy muzyce country.

Gwoździem programu był Cezary Pazura, znany nie tylko ze swoich doskonałych ról filmowych. Aktor jest także świetnym kabareciarzem i komikiem, od lat zajmującym się rozśmieszaniem publiczności na estradzie, o czym mogli przekonać się na żywo zgromadzeni w czasie festynu goście.

Dla najmłodszych, poza możliwością zwiedzenia hal produkcyjnych, gdzie ich rodzice produkują kombajny, jak zwykle przygotowano wiele atrakcji. Ich zainteresowaniem cieszyły się zwłaszcza zabawy w kulach na wodzie, dmuchanych zjeżdżalniach, zamkach i trampolinach, a także malowanie twarzy, rysowanie kredkami i inne konkursy.

Wspólne biesiadowanie w „rodzinie Fiata" nabiera znaczenia. Do grona firm organizujących Dni Rodzinne dołączyła od kilku lat CNH Polska, a teraz także spółki Magneti Marelli.

Zwiedzanie zakładu w Magneti Marelli Exhaust Systems

W spółkach Plastic Components nie brakowało atrakcji dla dzieci

Chwile spędzone w gronie kolegów, piękna pogoda, wiele atrakcji dla dzieci. To słowa, które najlepiej opisują pikniki rodzinne, do uczestniczenia w których spółki z Grupy Magneti Marelli zaprosiły swoich pracowników z rodzinami. W imprezach uczestniczyło w sumie około 6 tysięcy osób, dla których atmosfera dobrej zabawy w zorganizowanych piknikach pozostawi długo miłe wspomnienia.

19 czerwca teren zakładu Automotive Lightintg w Sosnowcu odwiedziły rodziny i znajomi pracowników tej firmy, dla których możliwość zwiedzenia zakładu i obejrzenia nowoczesnych linii produkcyjnych była nie lada atrakcją. Na wszystkich czekał też bogaty program. Dzieci cieszyły się z przygotowanych dla nich upominków, programu w wykonaniu Duetu Bahamas oraz ogródka zabaw i wielu konkursów. Dorosłym zaś czas umilał uczestnik wielu festiwali folkowych, Mariusz Kalaga.

Spółka MM Exhaust Systems w Sosnowcu rodzinną imprezę dla pracowników i ich rodzin zorganizowała 4 września. W programie, poza zwiedzaniem zakładu, przygotowano także program estradowy i konkursy dla dzieci, które wzbudzały ich niekłamany zachwyt.

Rodziny pracowników spółek Plastic Components and Modules i Plasic Components Fuel Systems bawiły się 17 lipca podczas festynu zorganizowanego na terenie Stadionu Ludowego w Sosnowcu. Imprezę prowadził Tomasz Kargol, a program obejmował: karaoke, mecz piłki nożnej, kabaret Jacka Pietrzaka i występ mistrza klasycznych przebojów światowych Sashy Popaza. Pełen atrakcji festyn zakończyła dyskoteka z DJ.

W MM Suspension Systems świetnie bawili się także dorośli

MM Suspension Systems Bielsko Piknik Rodzinny przygotowała 3 lipca na terenie campingu „Pod Dębowcem". Równie bogaty jak w innych spółkach program wypełniał koncert zespołu „Gronicki", konkursy z nagrodami, a dla dzieci program estradowy „Bajaderki" oraz wiele specjalnie przygotowanych dla nich zabaw i konkursów z nagrodami.

Atmosfera dobrej zabawy towarzyszyła rodzinom w Automotive Lighting

68 punktów W AUDYCIE WCM

W dniach 14-16 września tyski zakład Fiat Auto Poland odwiedził profesor Yamashina wraz z przedstawicielami biura WCM Fiata z Turynu (fot. obok) oraz managerami innych spółek Grupy, które, podobnie jak FAP, są w grupie firm wdrażających zintegrowany program zarządzania World Class Manufacturing. Celem wizyty był audyt kontrolny, którego zadaniem jest wyrażona w punktach ocena rozwoju każdego z filarów systemu. Ich zsumowanie daje stan zaawansowania wdrożenia World Class Manufacturing w firmie.
W wyniku audytu Fiat Auto Poland uzyskał 68 punktów, notując poprawę w stosunku do poprzedniej oceny o 4 punkty. Badane były wszystkie filary i wszystkie z nich odnotowały poprawę. Doceniony przez audytora został postęp uzyskany przede wszystkim w filarach: WO (Work Organization), AM (Autonomous

Maitenance), PM (Professional Maintenance) i QC (Quality Control), co znalazło wyraz w uzyskanej punktacji. Wart podkreślenia jest zwłaszcza ostatni z wymienionych filarów QC, czyli jakość, który uzyskał jako pierwszy w Grupie ocenę 4 i stał się punktem odniesienia dla innych spółek „Tak wysoka ocena – mówi Krystyna Gordon, koordynator WCM w tyskim Zakładzie FAP – potwierdza tylko fakt, że zarządzanie jakością jest naszą mocną stroną i także dlatego samochody, które produkujemy znajdują akceptację klientów na rynku – w rankingach prowadzonych przez niezależne, międzynarodowe instytucje badań rynku motoryzacyjnego modele produkowane w Tychach wyprzedzają zarówno europejskich, jak i japońskich producentów, takich jak Toyota i Mazda. Profesor Yamashina wysoko ocenił także filary menedżerskie, doceniając w szczególności filar Czas i budżet w aspekcie uzyskanych wyników uruchomienia nowego modelu Lancia Ypsilon".
Droga do złotego medalu WCM dla Zakładu Fiat Auto Poland w Tychach jest otwarta. Warto jednak zaznaczyć, że WCM to program, który się nigdy nie kończy, ponieważ jego filozofią jest ciągła poprawa.

NOWY DYREKTOR **IVECO POLAND**

19 września br. stanowisko Dyrektora Generalnego Iveco Poland objął Massimiliano Perri. Nowy dyrektor jest związany z Iveco od 1998 r., kiedy rozpoczął pracę dla przejętej przez Iveco firmy Astra, specjalizującej się w produkcji ciężkich wywrotek i samochodów specjalnych.
W latach 2001-2003 był odpowiedzialny w Iveco France za logistykę części zamiennych.
W latach 2003-2004 kierował Działem Customer Service w Iveco Poland, później odpowiadał za zakupy części zamiennych dla europejskich fabryk Iveco, od 2007 r. za Dział Customer Service w australijskiej filii Iveco, a od 2010 r. za Działy Customer Service na 30 rynkach Europy Centralnej i Wschodniej, w tym w Polsce, oraz na rynkach Dalekiego Wschodu.
Massimiliano Perri jest absolwentem Wydziału Inżynierii Uniwersytetu Rzymskiego. Jak wielu Włochów jest miłośnikiem piłki nożnej i fanem sportów samochodowych. Lubi uprawiać sport na świeżym powietrzu i gra w golfa.

DELTA DLA ENTUZJASTKI MARKI

O tym, że Marta Żmuda-Trzebiatowska jest wielbicielką marki Lancia nasi czytelnicy mogli się już przekonać w poprzednim wydaniu gazety, kiedy uczestniczyła podczas krakowskiej prezentacji Lancii Ypsilon. Niedawno ta znana polska aktorka telewizyjna, filmowa i teatralna odebrała od Fiata Auto Poland kluczyki do samochodu Lancia Delta 1,8 16v Sportronic o mocy 200 KM w wersji Executive.
Na zdjęciu: wraz z Bogusławem Cieślarem, rzecznikiem prasowym FAP. Więcej o aktorce na stronach 45-49.

Anna Lubertowicz-Sztorc

Marta Żmuda-Trzebiatowska, opowiada o aktorskim zawodzie, propozycjach, które dostaje, marzeniach i samochodach.

Tyle ciekawych *wyzwań...*

O czym najbardziej lubisz – lub nie – rozmawiać z dziennikarzami?
Muszę się przyznać, że nie przepadam za wywiadami – nie dlatego, że ich nie lubię, jest to jedna z form komunikacji z widzem, którego uwielbiam i szanuję; chodzi mi o to, że autor pisząc artykuł wybiera to, co według niego interesuje czytelnika gazety, dla której pisze. Ja lubię rozmawiać o rzeczach, które niewielu ludzi interesują, np. o literaturze, filmie, kinie. W związku z tym wywiady nie do końca oddają to, jaka jestem naprawdę, przedstawiają tylko mały fragment mojej osoby. Dziennikarze często sugerują mi, że czytelnicy wolą wiedzieć, co u mnie, a na te tematy nie lubię rozmawiać...

Właśnie chciałam zapytać, co u Ciebie słychać?
No właśnie… To pytanie z serii „nie lubię". Odpowiem tak: cały czas się rozwijam, a hasło: „kobieta zmienną jest" pasuje do mnie jak ulał. To, co pół roku temu myślałam na temat siebie samej czy mojego zawodu, po kilkunastu miesiącach okazuje się mało aktualne, bo jestem w zupełnie innym miejscu mojego życia, a doświadczenia życiowe i zawodowe sprawiają, że zmieniam zdanie. Oczywiście, jeżeli chodzi o te najważniejsze sprawy, wartości, które wynosi się z domu – pozostają „constans".

Podoba Ci się zawód, który uprawiasz?
Zawód aktora jest fascynujący. Z każdą rolą odkrywam siebie, granice swoich możliwości, dowiaduję się o sobie niesamowitych rzeczy.... Dziś już wiem, że nie zamieniłabym tego zawodu na żaden inny

Zdjęcia ze spektaklu „Kiedy Harry poznał Sally", Teatr Kwadrat, foto: Marcin Kowalski.

– tyle w nim emocji, tyle ciekawych wyzwań. Ten zawód to także spotkania z innymi ludźmi – kolegami po fachu, publicznością – dzięki temu nie jest monotonny.

Jaki film, a może jakiś moment był zwrotnym w Twojej karierze? Co sprawiło, że reżyserzy się na Ciebie rzucili?

Takim pierwszym momentem, sygnałem, że coś się zaczyna dziać wokół mnie, była rola w serialu

Marta Żmuda-Trzebiatowska lubi otaczać się przedmiotami luksusowymi

„Magda M." Zaskakuje mnie do dzisiaj, że ludzie pamiętają mnie właśnie z tego serialu. Byłam wówczas nieświadomym dziewczęciem na drugim roku studiów. Po tej roli dostałam kilka naprawdę ciekawych propozycji.

Owszem, czarną sukienkę w białe groszki, którą nosiłaś w tym serialu, pamiętam do dzisiaj, mimo że fanką seriali nie jestem...

Ostatnio na jakimś pikniku, podeszła do mnie pani i powiedziała, że nienawidziła mnie w „Magdzie M", ale z drugiej strony bardzo chciałabym pojawiała się na ekranie, bo będzie się coś działo. Był to dla mnie najpiękniejszy komplement! Widocznie czarne charaktery zapamiętuje się na dłużej. Kolejnymi, znaczącymi momentami były: serial „Teraz albo nigdy", film „Nie kłam kochanie" i taniec z gwiazdami, w którym wystąpiłam. To był najgorętszy czas w moim życiu. Chociaż zawodowo najciekawsze było to, co spotkało mnie po tych wydarzeniach. Dostałam wiele propozycji i miałam wtedy przywilej – możliwość wyboru. Nie zawsze ma się taką szansę. Zagrałam w „Ślubach panieńskich", w filmie „Wygrany" i „Och Karol 2". Wspaniałą przygodą była podróż do Stanów Zjednoczonych, gdzie dostałam niewielką rolę w filmie...

Zawód aktora jest fascynujący, bo wiele w nim emocji i ciekawych wyzwań

Czyli pociąg do Hollywood już ruszył?

Ja nigdy do tego pociągu nie wsiadłam. Nigdy nie miałam takich aspiracji i pierwsza nie wykonałam kroku, by zaistnieć na amerykańskim rynku,

Nie byłam nastawiona na karierę w Stanach Zjednoczonych. Potraktowałam to zaproszenie, jako przygodę oraz okazję, by trochę pozwiedzać ten kraj, a przy tym doświadczyć czegoś nowego. Aczkolwiek było mi miło, że ktoś zza Wielkiej Wody mnie zauważył... Dużo mnie ten wyjazd nauczył.

Bardzo miło wspominam ten czas. To niesamowite siedzieć podczas kolacji obok aktorki Jane Seymour, którą jako nastolatka oglądałam w serialu „Doktor Queen". Rozmawiałam z nią jak z koleżanką. Pamiętam, że zapytała mnie, dlaczego jest w Polsce taka popularna?

Bliżej Ci do bohaterki z „Magdy M" czy do miłej dziewczyny z „Teraz albo nigdy"?

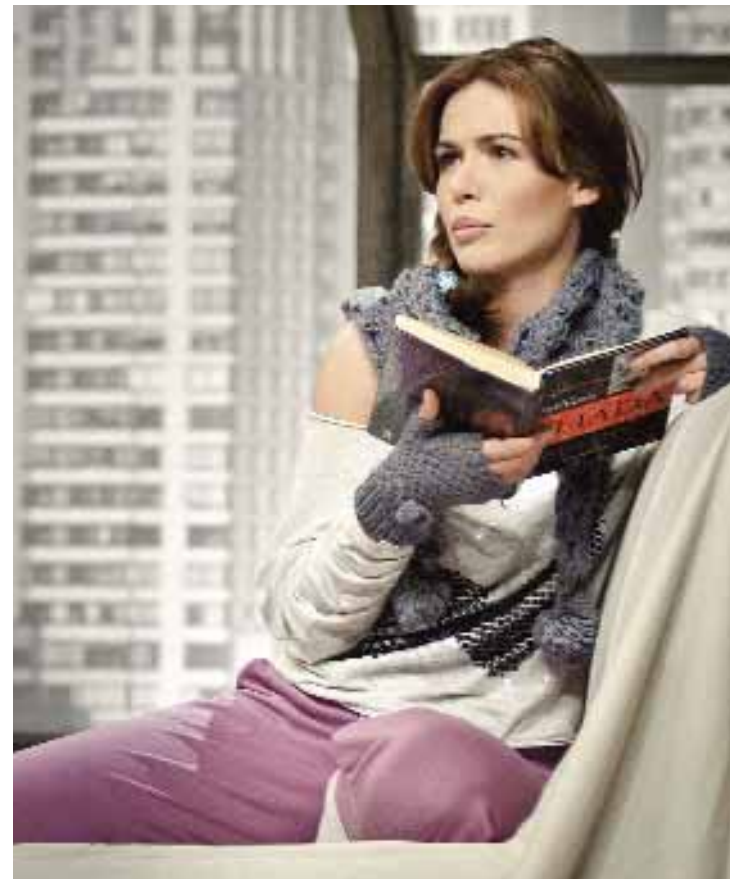
Ciekawiej chyba grało się postać w „Magdzie M". Po prostu większym wyzwaniem jest granie postaci wyrazistej, charakternej, trochę negatywnej. W każdej z nich było trochę mnie samej i trochę cech, których im dodałam, by nadać im czegoś indywidualnego.

Role w serialach czegoś Cię nauczyły?
Dzięki doświadczeniom serialowym wiele się nauczyłam, czasem bardzo podstawowych rzeczy, jak np. zachowywać się przed kamerą. Staram się oglądać rzeczy, w których gram i wyciągać wnioski... To nie tak, że gram i to wszystko …

To rzadkość, aby aktor oglądał filmy, w których gra...
Ja oglądam – nauczyli mnie tego doświadczeni, starsi aktorzy. Trzeba przede wszystkim słuchać publiczności, krytyki, ale i siebie samego. Wyciągać wnioski i być pokornym.

Zmęczenie, doły, frustracje – z czego wynikają w życiu zawodowym?
Z braku szansy, czy możliwości zaprezentowania się. Ale ja się im nie daję. Szukam wyzwań, dzięki którym mogłabym się pokazać stale z innej strony lub czegoś, o czym ja sama chcę powiedzieć. Mam nadzieję, że jeszcze wiele przede mną.

Czym różni się praca z aktorami np. Grażyną Szapołowską czy Januszem Gajosem od pracy z młodymi kolegami?
Przede wszystkim za starszymi aktorami stoi doświadczenie, nie tylko to życiowe, ale i zawodowe. Można się od nich wiele nauczyć. Na początku nie miałam odwagi ich pytać, potem nie bardzo wiedziałam, o co mam pytać, ale teraz nabrałam śmiałości, wiem, czego chciałabym się dowiedzieć... i staram się maksymalnie wykorzystać te



W SKRÓCIE

Personalia

Marta Żmuda-Trzebiatowska urodziła się 26 lipca 1984 roku w Człuchowie. Ukończyła szkołę podstawową w Przechlewie, liceum ogólnokształcące w Człuchowie oraz Akademię Teatralną w Warszawie, której absolwentką jest od 2007 roku. Po raz pierwszy zadebiutowała w serialu telewizyjnym „Dom Niespokojnej Starości" (2005). Później grała w innych serialach min. w „Na dobre i na złe" (2005), „Kryminalni" (2005), „Magda M" (2006), „Dwie strony medalu" (2006/07), „Fałszerze" (2006) oraz w „Twarzą w twarz" (2007). Zadebiutowała na dużym ekranie u boku Piotra Adamczyka w komedii romantycznej „Nie kłam kochanie" (2008). Potem była rola w popularnym serialu „Teraz albo nigdy" (2008), film „Serce na dłoni (2008), „Ciacho„(2010), „Śluby panieńskie" (2010), serial „Chichot losu" (2010), filmy: „Och Karol 2" (2011), „Wygrany" (2011), „Love, weedding, mariage" (2011). Brała udział w ósmej edycji „Tańca z gwiazdami", gdzie partnerem był Adam Król, który prywatnie jest również jej narzeczonym.

Aktorkę ujęła Lancia, bo zawsze szukała samochodu, który by do niej pasował

spotkania. Bardzo cenię sobie etat w warszawskim teatrze Kwadrat, bo spotykam się z cudownymi aktorami, legendami tego zawodu, od których dostaję wskazówki na przyszłość. Oni też podpowiadają mi jak pokierować swoim zawodowym życiem...

Praca z młodszymi kolegami bywa jednak równie ciekawa.

Ulubiony Twój film?

Jest ich wiele…. Takim pierwszym ukochanym filmem był „Absolwent". Kiedy jest mi źle i smutno lubię go oglądać. Kocham muzykę z tego filmu – to jeden z pierwszych i najważniejszych obrazów. Mam kolekcję filmów z Audrey Hepburn, którą podziwiam, lubię filmy Tarantino. Ostatnio wpadłam na szalony pomysł – na urodziny zażyczyłam sobie projektor, bo zdecydowanie fajniej jest oglądać filmy na tzw. „szmacie" niż na ekranie telewizora. Marzy mi się, aby kiedyś w domu mieć taką swoją, małą, prywatną salę kinową.

Które z licznych nagród, które otrzymałaś są najważniejsze?

Najcenniejsze są dla mnie nagrody publiczności, bo to, co robimy, robimy dla ludzi... Miło jest spotykać się z dowodami sympatii... Odzyskujemy wtedy chęć do pracy, pozytywne opinie motywują nas, dodają sił.

Wykorzystujesz swoją popularność?
Dopiero zaczynam poznawać jej siłę. Staram się oddawać dobrą energię, którą dostaję od ludzi i zawsze chętnie angażuję się w różne akcje charytatywne – jestem zaprzyjaźniona z kilkoma domami dziecka. Chciałabym umieć wykorzystać popularność, aby robić dobre uczynki.

Chciałaby wykorzystywać popularność, aby robić dobre uczynki

O jakich rolach marzysz?
Różnorodnych.
Zależy mi, aby grać zarówno w teatrze, w kinie i w telewizji. Ostatnio teatr stał się dla mnie bardzo ważny, bo tam dostaję natychmiastowy zwrot włożonej w spektakl energii: w postaci uśmiechów widzów, oklasków, ciepłych słów. Każde wyjście na scenę sprawia, że nabieram aktorskiej pewności siebie. W teatrze gram w komediach, choć zawsze wydawało mi się, ze jestem aktorką dramatyczną. Nie jest to łatwe, bo trudniej widza rozśmieszyć niż wzruszyć.

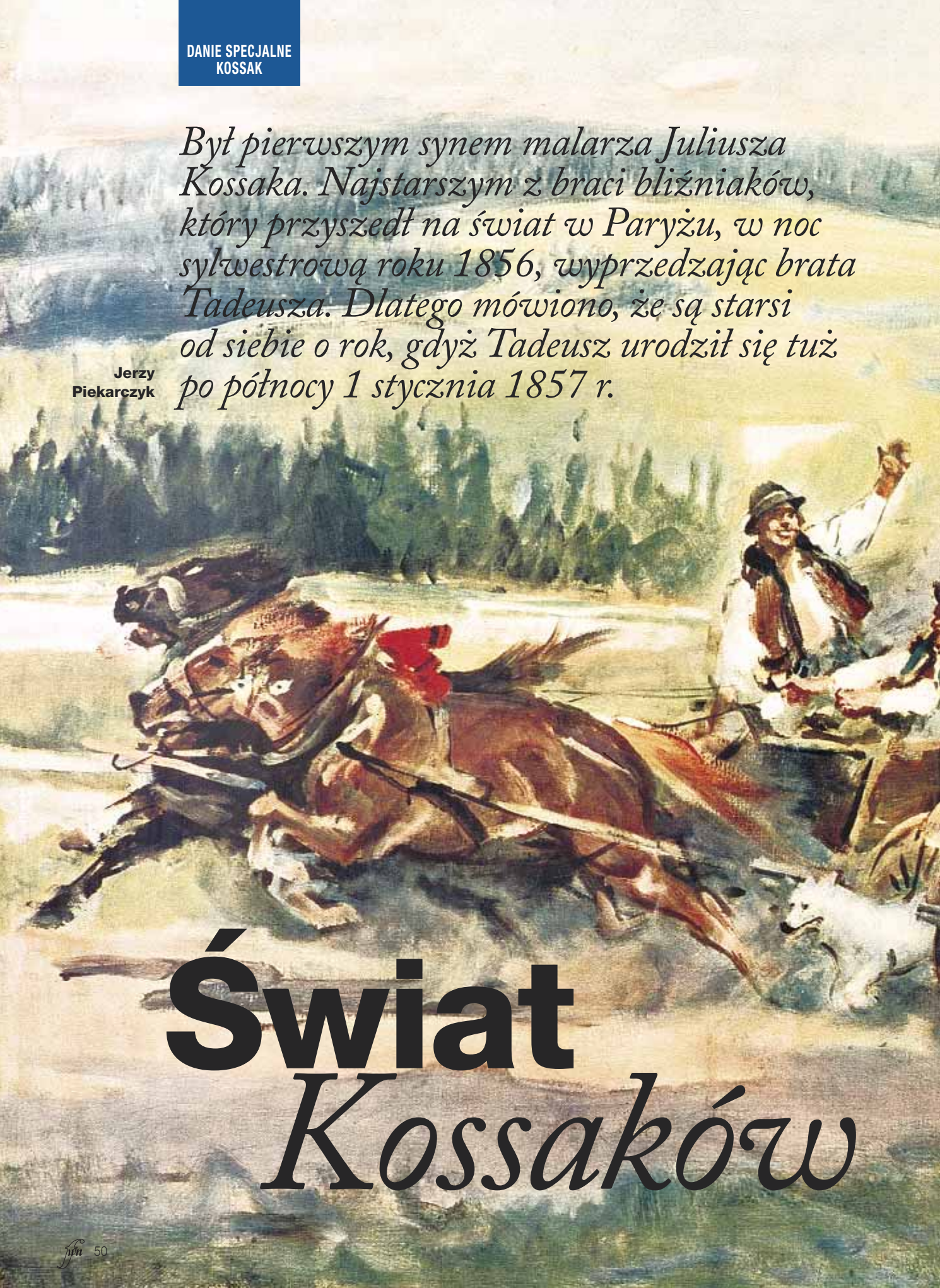
Lubisz otaczać się luksusowymi przedmiotami?
Jestem zodiakalnym lwem i lubię otaczać się ładnymi, wyrafinowanymi rzeczami, choć niekoniecznie drogimi. Przede wszystkim eksperymentuję w domu – stale go urządzam, uwielbiam coś zmieniać.
Mam ogromną słabość do zegarków – zwłaszcza tych w męskim stylu – to jest dla mnie najważniejsza biżuteria, bo nie lubię obwieszać się błyskotkami... Wolę jedną porządną rzecz niż kilka byle jakich. Jak każda kobieta kolekcjonuję buty (śmiech).

A samochody? Czym ujęła Cię Lancia? Widziałam Cię na prezentacji tego auta...
Wszyscy namawiali mnie na małe sportowe samochody, najlepiej kabriolety. Ale ja szukałam samochodu, który byłby odpowiednikiem mojej indywidualności.
Czemu Lancia? To zabawna historia. Bardzo długo szukałam samochodu, który by do mnie pasował. Mam okazję przetestowania wielu aut, co rola to inny samochód. Dobrze się czuję w dużych autach, lubię mieć przestrzeń wokół siebie. Lancia to mało popularny samochód na polskich drogach i kojarzy się raczej z autami rządowymi. Któregoś dnia pojechałam do salonu i tam stała taka piękna Delta w kolorze cappuccino, która zrobiła na mnie ogromne wrażenie. Zamarzyła mi się (śmiech). To bardzo komfortowy samochód o unikatowej linii nadwozia i bogatym wyposażeniu. A poza tym jest zgrabna, powabna i bardzo kobieca. Jest jak dobra, luksusowa torebka...

Grając w serialu „Teraz albo nigdy" jeździłaś terenowym autem, qudami... Lubisz sporty motorowe?
Jestem po szkole sportowej, trenowałam piłkę ręczną i siatkową, lubię gry zespołowe i mam smykałkę do wszelkich sportów motorowych. W filmie „Ciacho" miałam jeździć gokartem, wzięłam więc lekcje i okazało się, że zupełnie nieźle sobie radzę... W serialu „Teraz albo nigdy", jeździliśmy, na quadach i nawet najtrudniejsze elementy robiłam sama. Lubię wyzwania samochodowe. W „Ślubach panieńskich" musiałam jeździć konno, żartowałam wówczas, że z koni to najbardziej lubię konie mechaniczne (śmiech).

Podoba się Ci się nowa Lancia Ypsilon?
Byłam na konferencji prasowej wprowadzającej na polski rynek ten samochód. Vincent Cassel, francuski aktor, producent i reżyser filmowy w reklamie tego auta robi niesamowite wrażenie. Myślę, że – wbrew pozorom – takim samochodem mogą jeździć faceci z charakterem...

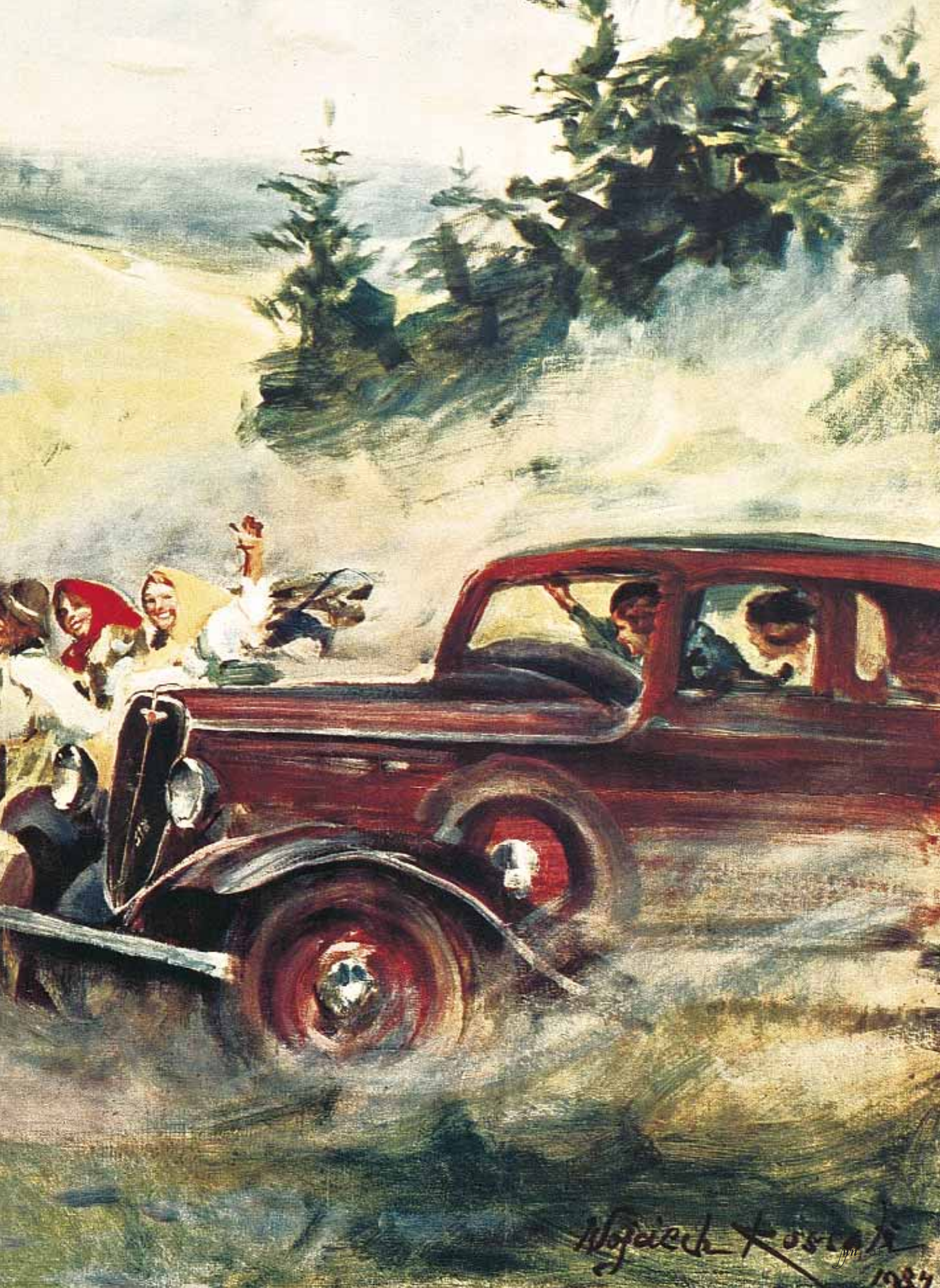
Po co Pani ten rozgłos?
Jest nierozerwalnie związany z moim zawodem. To forma PR-u. Jak się coś zrobi np. film to oczywiście trzeba to wypromować. Wiem jednak, że nie zawsze mam na niego wpływ. Nawet to sprawdziłam. Był czas, że nie udzielałam wywiadów i wycofałam się z mediów, a będąc za granicą dowiedziałam się, że ukazały się wywiady ze mną, których nigdy nie udzieliłam… Takie czasy, trzeba to zaakceptować, plotek staram się nie czytać, a zmyślonych historii nie komentuję... ■



Był pierwszym synem malarza Juliusza Kossaka. Najstarszym z braci bliźniaków, który przyszedł na świat w Paryżu, w noc sylwestrową roku 1856, wyprzedzając brata Tadeusza. Dlatego mówiono, że są starsi od siebie o rok, gdyż Tadeusz urodził się tuż po północy 1 stycznia 1857 r.

Jerzy
Piekarczyk

Świat Kossaków


1984

Zarzucano mu, że umie malować konie, ale nie umie malować obrazów. Wielbicieli nie musiał szukać ze świecą

Trzech synów, dwie córki oraz znane w świecie artystycznym nazwisko – to był dorobek Juliusza Kossaka, z którym zdecydował się przenieść z Warszawy do Krakowa, chroniąc swoich synów przed rusyfikacją, a swą twórczość o tematyce historyczno-patriotycznej, przed okiem carskiej cenzury wszechobecnej w zaborze rosyjskim. To właśnie w Krakowie, zaprzyjaźniony z rodziną Kossaków poeta Wincenty Pol, wyszukał im – wówczas jeszcze podmiejski – dworek przy ulicy Zwierzynieckiej, który do historii rodu przeszedł jako „Kossakówka". Schodzili się tam malarze, aktorzy, ludzie pióra, muzycy, cały ówczesny świat artystyczny Krakowa zaprzyjaźniony z Juliuszem, który tworzył tutaj przez 30 lat. Wojciech dorastał w tej atmosferze i idąc śladami ojca, przez prawie 50 lat – z przerwami na liczne podróże – tworzył też w „Kossakówce". W tym miejscu wreszcie swój talent literacki rozwinęły dwie córki Wojciecha: poetka Maria Pawlikowska-Jasnorzewska, pełna temperamentu pisarka Magdalena Samozwaniec oraz jego syn Jerzy, również malarz, „trzeci z Kossaków", który w dworku przy Zwierzynieckiej mieszkał i malował przez pół wieku, pozostał jednak w cieniu ojca i brata. Wojciech był już wtedy znanym z licznych dzieł malarzem batalistą, specjalizującym się w obrazach o tematyce historycznej, wystawiającym swe prace w Krakowie i Warszawie, Paryżu i Wiedniu, w Peszcie i Monachium. Rozgłos jaki Wojciechowi Kossakowi przyniosła „Panorama Racławicka" sprawił, że przyjął propozycję Juliana Fałata namalowania drugiej panoramy „Przejście przez Berezynę", ukazującej ostatni akt rozkładu napoleońskiej Wielkiej Armii. Pracował nad nią 16 miesięcy, ale z dobrym skutkiem, gdyż dzieło odniosło sukces w Berlinie, gdzie zachwyciło cesarza Wilhelma II, który nazwał „Berezynę" najlepszą z panoram, przyznając jej pierwszeństwo przed batalistami niemieckimi. Cesar darzył Kossaka sympatią i ta

Ranny kirasjer i dziewczyna (1908)

przyjaźń miała swój konkretny wymiar w zamówieniach. „Płaci cesarz hojnie i prędko” – pisał Wojciech z Berlina, ale bez euforii, bo malowane obrazy nie dawały mu rzeczywistego zadowolenia. Pisał do żony: „Tak mi dusza skacze do wielkiej jakiej kompozycji polskiej, że po prostu rady sobie dać nie mogę”.

Swoje powodzenie Wojciech zawdzięczał nie tylko talentowi i dobrym notowaniom na dworze cesarskim, ale również cechom osobistym. Humor nie opuszczał go nigdy, łatwość prowadzenia rozmowy sprzyjała nawiązywaniu kontaktów. „Świetna figura i ogromne poczucie humoru, jednały mu serca wszystkich i czyniły z Wojtka ulubieńca każdego towarzystwa” – pisał Alfred Wysocki. Postawa rotmistrza ułanów, ujmująca osobowość, smukła sylwetka, a przy tym trochę cygańska nonszalancja, fantazyjnie zawiązany krawat, kapelusz Borsalino, no i to zabójcze spojrzenie, gdy patrzył na ładne kobiety. Powszechnie lubiany, sympatyczny,

Wojciech Kossak z żoną Marią z Kisielnickich wkrótce po ślubie w 1884 roku. Niżej: w krakowskiej pracowni na „Kossakówce”, około 1928 r.

KONIE MECHANICZNE NA PŁÓTNIE

Inne *światy*

Często pomijanym faktem w biografii Wojciecha Kossaka jest jego fascynacja automobilizmem i przynależność do krakowskiego automobilklubu. Namiętność jednak nie aż tak wielką, aby przysłonić konie, bezkonkurencyjne dla Kossaków – ojca i syna. Obraz „Dwa światy”, namalowany dla spółki Polski Fiat, w swej symbolice ukazuje zetknięcie tradycji, kojarzonej z hucznymi wiejskimi weseliskami a nowoczesnym miejskim przemysłem i bytem, którego standard zaczynał określać samochód. Głównym elementem kompozycji nieprzypadkowo umieszczonym na pierwszym planie, jest Polski Fiat 508, wyprzedzający furmankę. Na owe czasy był to niezwykle nowoczesny pojazd, skądinąd produkowany w stołecznych zakładach firmy Fiat. Auto posiadało wiele rozwiązań technicznych, umożliwiających jazdę po polskich bezdrożach. Dlatego też wiejska droga na obrazie nie jest tylko fantazją artysty. Na tamte czasy nowatorskie rozwiązania, takie jak reduktor terenowy, czy zwiększony prześwit, zyskały wielkie uznanie fachowców i sprawiły, że Fiat 508 stał się marzeniem wielu Polaków.

Pieniądze uzyskane za obraz przeznaczył artysta na wynajęcie na rok apartamentu na szóstym piętrze hotelu „Bristol” z piękną panoramą Warszawy, który to widok stał się inspiracją jego wielu późniejszych prac. Obraz wisiał do II wojny światowej w warszawskiej siedzibie spółki, w gabinecie jej przedstawiciela generalnego i ulotnił się zaraz po jej zakończeniu. Do dziś jest jednym z nielicznych dzieł Wojciecha Kossaka, których nigdy nie odnaleziono.

Jedna z hipotez utrzymuje, że uległ zniszczeniu podczas działań wojennych, druga – że doskonale zabezpieczony, zdobi mieszkanie któregoś ze współczesnych koneserów sztuki.

Podobno do przeniesienia na płótno koni mechanicznych dał się Kossak skusić sowitym wynagrodzeniem, ale z umieszczenia prawdziwych koni na obrazie nie zrezygnował. W każdym razie w tej wersji obrazu zamówionej u niego przez Przedstawiciela Generalnego firmy „Polski Fiat” w Warszawie. W niektórych katalogach zwano ten obraz „Góralskim weselem”, chociaż tytuł „Dwa światy” mówił o daleko głębszym zjawisku, jakim była zapowiedź ekspansji przemysłu samochodowego, po której nic już nie było na świecie tym samym. Reprodukcja obrazu Kossaka w formie plakatu zdobi wnętrza Muzeum Plakatu w Wilanowie.

łatwy w nawiązywaniu kontaktów, które potrafił zręcznie wykorzystywać dla rozbudzenia zainteresowania swoją twórczością.
Wzrastający popyt na obrazy Kossaka oraz rozgłos, jaki im towarzyszył sprawił, że z pracowni wychodziło coraz więcej replik, kopii i wariantów tego samego tematu. Malował z coraz większym pośpiechem. Portretem marszałka Focha zrobił furorę w Paryżu, dokąd przyjechał odznaczony Komandorią Polski Odrodzonej. W sierpniu 1823 roku pisał do żony: „Marzenie mojego życia jest faktem… Zdobyłem Paryż bez blagi, bez reklamy, uczciwą pracą, a najwięksi malarze są przede mną chapeau bas".
Sylwetki koni, „nieodłącznych towarzyszy żołnierza", można dostrzec na obrazach Kossaka w planie głównym albo przynajmniej w tle. Uwielbiał je czyniąc z nich czasem swój znak rozpoznawczy. Wielu malarzy malowało konie równie świetnie, ale typ wojskowego konia polskiego najcelniej odtwarzał Kossak. Jeśli dla Juliusza podobnym znakiem był „ułan i dziewczyna", w malarstwie Wojciecha dominowała batalistyka historyczna oraz tematyka rycersko-wojskowa i łowiecka. Dlatego na obrazy Wojciecha nie należy patrzeć przez pryzmat ich wartości czysto malarskich ocenianych różnie przez historyków sztuki, ale poprzez ich walory dokumentalno-historyczne, w których osiągnął mistrzostwo jako malarz-naturalista. Zarzucano mu, że uprawia „literaturę w malarstwie", że umie malować konie, ale nie umie malować obrazów. Nie miało to jednak wpływu na charakter twórczości Kossaka, której wielbicieli nie musiał szukać ze świecą. W ciągu kilkudziesięciu lat swej obecności na rynku sztuki, zdecydowanie przeciwny wszelkiemu nowatorstwu, pozostał wierny sobie, swej tematyce i stylowi. Zmieniały się prądy w malarstwie i style, ale na Kossaka nie miało to

Powyżej: fragment Panoramy Berezyńskiej, po prawej: portret marszałka Focha (1923)

Poniżej: fragment Panoramy Racławickiej (Kościuszko na koniu), niżej: portret córek artysty, Marii i Magdaleny (1906/1911)

żadnego wpływu. Malował pośpiesznie, z temperamentem, ale łatwość z jaką wykorzystywał swe umiejętności z czasem sprawiła, że to malarstwo stało się powierzchowne. Nabierało cech „kossakowskiej maniery", która sprawdzała się znakomicie w seryjnej produkcji obrazów, bardziej w ich „fabrykowaniu" niż tworzeniu. Stały się szablonem wykorzystującym popularność malarza w społeczeństwie bezkrytycznym wobec jego twórczości i tematyki, jaką z sobą niosła.

Był malarzem niezwykle płodnym i pracowitym. W swej pracowni w „Kossakówce" dzień pracy zaczynał o ósmej rano. Codziennie stawał przed sztalugami, aby przez kolejne osiem godzin, często bez wolnej niedzieli, pracować nad tym, co stanowiło źródło utrzymania dla całej rodziny. We wstępie do „Wspomnień" Wojciecha Kossaka Kazimierz Olszański pisał, że dom Kossaków pochłaniał masę pieniędzy, był przysłowiową studnią bez dna. Dochody Wojciecha były duże, ale wydatki jeszcze większe. Żyło się z rozmachem iście szlagońskim; goście, przyjęcia, konie do bryczki i pod wierzch, auto, liczna służba, zagraniczne wojaże. Utrzymywanie kilku domów i pracowni w Warszawie, Zakopanem i Juracie, a do tego wyjazdy rodziny, stroje, małżeństwa i rozwody córek – to kosztowało. Stąd czas spędzany przy sztalugach nie wynikał tylko z chęci zmaterializowania natchnienia. Nieustanną pogoń za pieniędzmi zmuszała do „fabrycznej produkcji" obrazów i ich kopii. Odpowiedzią było pojawianie się na rynku kopii i podróbek, które z pracownią Kossaka nie miały żadnego związku. Na punkcie podrabiania swoich obrazów Wojciech był niezwykle wrażliwy: „Jest tej cholery moc straszna po domach prywatnych" – stwierdzał w liście do żony świadom, że tej powodzi nie da się powstrzymać.

Ostatnie swe lata spędził, jak całe swe życie, przy sztalugach. Nie sprzedał ani jednego obrazu Niemcom, chociaż chcieli dobrze płacić, a w „Kossakówce" się nie przelewało. Malował zaś za grosze dla lekarzy krakowskich, cukierników, dla kupców, wreszcie na handel wymienny. Na propozycję otrzymaną z wawelskiego Burgu namalowania portretu generalnego gubernatora Hansa Franka, odpowiedział odmownie. Chorobę, która go prześladowała od lat, znosił spokojnie. Może dlatego, że nie wiedział o jej podłożu nowotworowym. Marzył, że doczeka końca wojny i wtedy będzie miał pogrzeb wojskowy, z pełnymi honorami, na które sobie niewątpliwie zasłużył. Nie doczekał. 29 lipca 1942 roku kazał sobie nałożyć farby na paletę, a nie mogąc już ustać, poprosił córkę, aby puściła mu płytę z Polonezem AS-dur i zmarł przy dźwiękach muzyki Chopina. ■

Joanna Lasek

Jesień sprzyja *kanapowym kinomanom*

Jeśli ktoś narzeka na pogodę i coraz krótszy dzień, niech obejrzy którykolwiek ze szwedzkich seriali kryminalnych, gdzie ciągle jest ciemno, a ekran tonie w strugach deszczu.

Kurt Wallander, w rolę którego wcielił się Kenneth Brannagh, to jeden z najpopularniejszych detektywów wszechczasów. Jego przygody opowiada świetny serial BBC, a na dvd dostępne są dwie serie (sezon I – „**Fałszywy trop**", „**Zapora**", „**O krok**", seria II – „**Piąta kobieta**", „**Morderca bez twarzy**", „**Mężczyzna, który się uśmiechał**"). Ten jeden z najlepszych seriali kryminalnych zebrał sporo nagród na rozmaitych festiwalach. Dla wielbicieli twórczości Henninga Mankella jest to pozycja obowiązkowa, szczególnie, jeśli ktoś chce pobawić się doszukiwaniem analogii ze szwedzką wersją.
Poszukując różnorodności, warto uzupełnić wiedzę o nieoglądane filmy mistrza Almodovara, tym bardziej że na ekranach jest właśnie jego najnowsze dzieło.
„**Złe wychowanie**" to film nietypowy dla twórczości Pedro Almodovara. Nie jest to zarazem najlepszy z jego filmów, nie sposób jednak odmówić mu jednego – kontrowersyjności i oryginalności. Warto obejrzeć „Złe wychowanie" chociażby ze względu na doskonałą rolę Gaela Garcii Bernala, który nie boi się wybierać propozycji trudnych i skandalizujących, traktuje je raczej jako wyzwanie aktorskie. Opowieść o dojrzewaniu w Hiszpanii czasów Franco jest gorzka, a reżyser zapewnia, że jest to forma jego rozprawienia się z przeszłością,

Kryminał
Granatowa krew

Wiktor Hagen „Granatowa krew". Polscy autorzy kryminałów są coraz sprawniejsi w pisaniu i coraz bardziej znani za granicą. Wiktor Hagen to pisarz o egzotycznym pochodzeniu (jego matka była Polką, ojciec Francuzem) i ciekawym życiu – mieszkał między innymi w Kairze i Indiach. To doświadczenie świetnie odbija się w jego twórczości – bohater „Granatowej krwi" – Robert Nemhauser – jest arcyciekawą osobowością. Po godzinach gotuje w knajpie przyjaciela, jest absolwentem studiów historycznych i miłośnikiem starych Citroënów. Jest ojcem bliźniaków – stale bijących się – Cyryla i Metodego. Również intryga kryminalna jest całkiem interesująca. Hagen drobiazgowo oddaje atmosferę polskich komisariatów, które w rzeczywistości dalekie są od serialowych bajek (komputery to rzadkość). Zagadka kryminalna sięga w daleką przeszłość i przywołuje specyficzny klimat powojennej Warszawy, bananowej młodzieży i pijackich rautów. „Granatowa krew" to pierwsza część serii poświęconej Nemhauserowi.
Wiktor Hagen: *Granatowa krew*. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2010.

Dla młodych strojnisi
M.O.D.A.

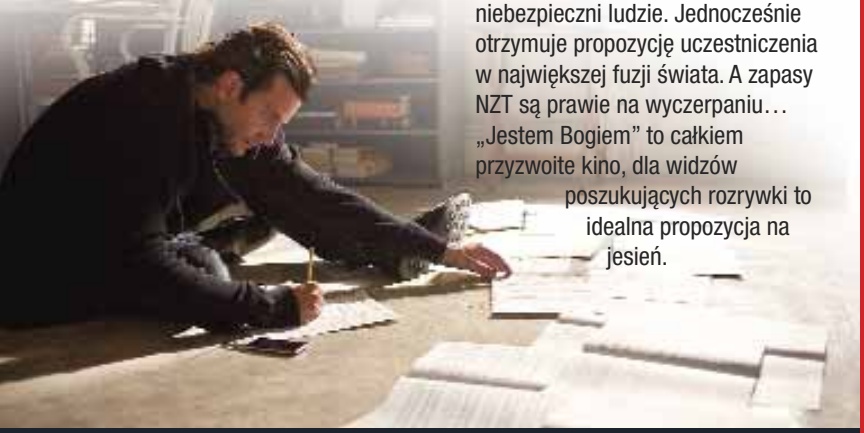
Katarzyna Świeżak „M.O.D.A." Wydawnictwo Dwie Siostry to jedno z najoryginalniejszych wydawnictw dla dzieci. Dwie Siostry dbają zarówno o treść, jak i o warstwę wizualną. Pojawiła się wreszcie długo wyczekiwana „M.O.D.A." (pierwsze ukazały się dwa tytuły serii – „D.E.S.I.G.N." i „D.O.M.E.K."). Zainteresuje ona głównie małe strojnisie, choć nie tylko. Niezależnie od płci, warto się dowiedzieć chociażby, skąd się wzięły jeansy lub adidasy i skąd pochodzi ich nazwa? Albo co to jest sukienka – harmonijka? Opisano również najciekawszych projektantów i najbardziej oryginalne projekty w historii mody. Cała seria jest godna polecenia, dorośli i dzieci z pewnością przeczytają ją z zapartym tchem. Miłego odkrywania meandrów mody.
Katarzyna Świeżak: *M.O.D.A.* Wydawnictwo Dwie Siostry. Warszawa 2011.

terrorem i molestowaniem. Film jest mocny i z pewnością nie nastraja optymistycznie, lecz nie tego chyba szuka się u Almodovara…

„**Jestem Bogiem**" to oryginalny thriller z niezłą obsadą (Bradley Cooper – gwiazda „Kac Vegas"- oraz Robert de Niro). Opowiada o niebezpieczeństwie szybkiego sukcesu, do tego osiągniętego w niezbyt uczciwy sposób. Eddie Morra jest przeciętnym pisarzem, który styka się z niezwykłym narkotykiem. NZT pozwala bowiem zapamiętywać wszystkie informacje, jakie człowiek otrzymuje, sprawia, iż użytkownik staje się atrakcyjny, błyskotliwy i charyzmatyczny.

Warunkiem jest ciągłe dostarczanie narkotyku organizmowi. Morra staje się gwiazdą Wall Street, ale wtedy zaczynają się nim interesować niebezpieczni ludzie. Jednocześnie otrzymuje propozycję uczestniczenia w największej fuzji świata. A zapasy NZT są prawie na wyczerpaniu…

„Jestem Bogiem" to całkiem przyzwoite kino, dla widzów poszukujących rozrywki to idealna propozycja na jesień.



PREMIERY

„Róża" to długo oczekiwany film Wojciecha Smarzowskiego, który już na długo przed premierą zebrał doskonałe recenzje. Tym razem reżyser prześwietla skomplikowane powojenne losy mieszkańców Mazur, gdzie mieszały się języki i narodowości. Tadeusz (Marcin Dorociński) przybywa do domu Róży (Agata Kulesza), aby oddać jej pamiątki po mężu-żołnierzu Wermachtu, którego śmierci był świadkiem. Mroczny, wciągający film, długo nie można go zapomnieć.
Reż.: Wojciech Smarzowski, wyst.: Agata Kulesza, Marcin Dorociński, Eryk Lubos, Jacek Braciak, Edward Linde-Lubaszenko

„Elita zabójców" to oparty na faktach sensacyjny film w doskonałej obsadzie. Opowiada o byłych funkcjonariuszach elitarnej jednostki SAS, którzy próbowali wieść spokojne uporządkowane życie, jednak przeszłość wróciła do nich szybciej niż się spodziewali. Główny bohater porzuca nudne życie na farmie i wraca do zawodu, aby pomóc swemu dawnemu dowódcy i mentorowi. Zbiera swą dawną ekipę i rusza „ratować świat".
Reż.: Gary McKendry, wyst.: Jason Statham, Robert de Niro, Clive Owen.

Snajper
Opowieść komandosa

Howard E. Wasdin, Stephen Templin „Snajper. Opowieść komandosa SEAL Team Six". Książka przypadnie do gustu zwłaszcza panom. Team Six to elitarny oddział Navy Seal, który jest odpowiedzialny, między innymi, za zabicie Osamy Bin Ladena.
To pierwsza książka napisana przez byłego komandosa, która bezpośrednio wprowadza nas w tajniki służb specjalnych. Z pewnością niejeden czytelnik jest ciekaw, jak wygląda rekrutacja do oddziałów, jak ciężko trenują jego członkowie. Z opisów Wasdina wynika, że morderczo. Spędzają na przykład długi czas w lodowatej wodzie. Miłośnicy filmu „Helikopter w ogniu", w którym sfilmowano akcję w Somalii – brały w niej udział właśnie „foki"- na pewno chętnie sięgną po tę pozycję. Komandosi Team Six to precyzyjne maszyny do zabijania, które traktują swoją pracę jako misję dla dobra ojczyzny. Książka będzie ciekawostkę zarówno dla wielbicieli militariów, jak i dla nuworyszy w tej dziedzinie, którzy przeczytają ją jako ciekawostkę socjologiczną.
Howard E. Wasdin, Stephen Templin: *Snajper. Opowieść komandosa SEAL Team Six*. Wydawnictwo Znak. Kraków 2011.

Joanna Lasek

Kolejny *smartfon Nokii*

Nokia wprowadziła na rynek przystępny cenowo smartfon bez kompromisów w jakości i wydajności. Nokia 500 jest wyposażona w najszybszy procesor 1GHz, aparat fotograficzny 5 MPix, zaawansowane funkcje muzyczne i rozrywkowe oraz mapy z darmową nawigacją samochodową i pieszą. System Symbian Anna oferuje szybszą przeglądarkę internetową. Nokia 500 będzie dostępna początkowo wyłącznie w wersji czarnej, potem natomiast również w wersji białej. Cena sugerowana będzie wynosić około 750 zł. Dzięki szybkiemu procesorowi, użytkownik może korzystać z kilku aplikacji jednocześnie bez spowolniania działania telefonu. W smartfonie zainstalowano przewodniki Lonely Planet oraz Michelin. W przypadku nawigacji, wskazówki głosowe w 80 krajach nie wymagają połączenie z siecią, dzięki czemu można uniknąć opłat roamingowych.

Pięciopalnikowe *kuchnie gazowe*

Ponieważ trwa boom budowlany, wiele osób jest na etapie wykończenia, a zwłaszcza panie domu wiedzą, jak ważne jest odpowiednie umeblowanie kuchni i trafny wybór urządzeń. Firma Ardo wprowadziła do sprzedaży 4 nowe modele pięciopalnikowych kuchni gazowych, które są nie tylko funkcjonalne, ale i ładnie zaprojektowane. Kuchnie PL998 XS, PL998 BLACK, PL998 CREAM oraz PL998 YORK posiadają duży piąty palnik oraz 85 litrowy piekarnik, dlatego świetnie sprawdzą się w domach, w których wydaje się sporo przyjęć i kolacji dla niezapowiedzianych gości. Podwójna szyba w drzwiczkach piekarnika zamontowana w specjalnym systemie Easy Slide uniemożliwia oparzenie, co jest istotne zwłaszcza w przypadku rodzin z dziećmi. Inną ciekawą propozycją jest płyta gazowa PFS6040R, która łączy rustykalny wygląd z nowoczesną funkcjonalnością. Płyta jest wyposażona w zabezpieczenie przeciwwypływowe gazu. W pokrętłach umieszczono zapalarkę. Wysoka wydajność palników umożliwia spalenie mniejszej ilości gazu, przez co urządzenie jest zakwalifikowane jako ekologiczne.

Produkty *do pielęgnacji dzieci*

Pozostając w temacie dzieci, często zastanawiamy się, jaki prezent sprawić młodym rodzicom, by był i ładny i funkcjonalny. Tysiące niepotrzebnych przedmiotów bardziej przeszkadzają niż pomagają w opiece nad niemowlęciem. Philips jest producentem całej gamy produktów do pielęgnacji dzieci. Śliczny termometr – kwiat – będzie doskonałym uzupełnieniem codziennej pielęgnacji. Mierzy bowiem nie tylko temperaturę powietrza, ale i wody, przez co można go wykorzystywać do kąpieli najmniejszych bobasów. Ponieważ jest wodoodporny, będzie zarazem świetną zabawką zachęcającą malucha do zabawy i pluskania się. Jest całkowicie bezpieczny i przystosowany do kontaktu z dzieckiem.

Internetowe radio *dla wymagających*

W połowie października firma Signo wprowadzi na rynek nowe radio internetowe K2 renomowanej marki Revo. Urządzenie posiada tuner FM, cyfrowe radio DAB DAB+, odtwarza strumieniowe radio internetowe oraz utwory z Last. fm. Po podłączeniu iPoda, iPada oraz iPhone'a można odtwarzać muzykę bezpośrednio z dysku komputera. Łączna moc przetworników i wzmacniaczy klasy D to 40 W. Cyfrowy procesor dźwięku DSP wywołuje wrażenie obcowania ze znacznie większym urządzeniem niż to ma miejsce w rzeczywistości. Dodatkowym atutem radia jest jego atrakcyjny wygląd. K2 jest wyposażone w wysuwaną zautomatyzowaną stację dokującą do iPhone'a, iPoda i iPada.
Cena detaliczna urządzenia w Polsce będzie wynosić około 399 EUR.

Kosmetyki *dla alergików*

Nowoczesne kosmetyki muszą spełniać stale rosnące wymagania swoich konsumentów. Coraz więcej wśród nas jest osób z wrażliwą, atopową skórą oraz innymi niedoskonałościami. Promieniowanie UV, zanieczyszczenie środowiska, dym papierosowy i alkohol, a także klimatyzacja mogą pogorszyć kondycję skóry, dlatego warto stosować kosmetyki jak najprostsze, które nie naruszają ochronnej warstwy naskórka. Seria Biały Jeleń powróciła w pełnej krasie. Ulepszone opakowania i szeroki asortyment sprawiły, iż klienci pokochali te produkty. Cała gama żeli pod prysznic jest idealna dla skóry z problemami, oczywistym plusem jest także idąca w parze z jakością niska cena. Prawdziwym przebojem okazały się mydła z dodatkiem koziego mleka, które działa odżywczo i nawilżająco, a także łagodząco. Do „jeleniej" rodziny dołączył jakiś czas temu balsam do mycia naczyń chroniący skórę dłoni przed wysuszeniem i działaniem detergentów.

W trosce o mamy *i ich pociechy*

Kobiety w ciąży oraz młode mamy często martwią się, że wygląd ich skóry nigdy nie wróci do stanu sprzed ciąży. Nic bardziej mylnego. Laboratoires Expanscience to producent renomowanych kosmetyków Mustela, które od 60 lat dbają o skórę mam oraz niemowląt. Mustela to 4 specjalistyczne linie dermokosmetyków – dla kobiet w ciąży i po porodzie (Mustela 9 Miesięcy), noworodków i dzieci od pierwszych dni życia (Mustela Bebe), do ochrony przeciwsłonecznej dla dzieci (Mustela Sun Protection) oraz dla dzieci z atopowym zapaleniem skóry (Mustela Dermo-Pedriatics). Mustela 9 Misięcy to efekt wieloletnich zaawansowanych badań służących poznaniu mechanizmu powstawania rozstępów. Skuteczność kremów została potwierdzona w wielu testach klinicznych. Kosmetyki składają się wyłącznie ze składników bezpiecznych dla mamy oraz maluszka. Dermokosmetyki nie zawierają parabenów, ftalanów i fenoksyetanolu.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Maltańskie *megality*

Malta, Gozo, Comino, Cominotto, St Paul's i Filfla – wyspy wchodzące w skład archipelagu Wysp Maltańskich, noszą na sobie dziedzictwo cywilizacji starszej niż egipska. Największymi skarbami są tajemnicze podziemne budowle datowane na ok. 5000 lat p.n.e. Wielka tajemnica – Hypogeum Hal Saflieni oraz liczne neolityczne świątynie są nieporównywalne z niczym innym w basenie Morza Śródziemnego. Nie bez powodu obszar ten nazywa się „wyspami megalitów", bo usiane są budowlami megalitycznymi niespotykanymi nigdzie indziej w Europie.
Okoliczności odkrycia Hypogeum są dosyć tajemnicze. W 1899 roku angielscy robotnicy w trakcie rozbudowy bazy marynarki wojennej w okolicach Hal Saflieni na Malcie, natrafili przypadkowo na strop potężnej neolitycznej, podziemnej konstrukcji. Odkrycie to było trzymane w tajemnicy aż do 1902 r., kiedy rozpoczęto prace wykopaliskowe. W trakcie poszukiwań odkryto podziemne pomieszczenia na trzech poziomach oraz jaskinie i podziemne korytarze. Na środkowym poziomie znaleziono nadpalone szczątki trzydziestu tysięcy mężczyzn, kobiet i dzieci oraz siedem tysięcy szkieletów. Oprócz tego fragmenty biżuterii i ceramiki oraz zagadkowy Dół Węży – dwumetrowe zagłębienie, którego przeznaczenie nie jest znane. Jednak najbardziej tajemniczym jest, częściowo zalany wodą, poziom dolny, do którego prowadzą schody z wyższych poziomów. Nie odkryto tu żadnych oznak pobytu człowieka. Znalezione w podziemnych salach artefakty w postaci statuetek „grubych kobiet" i „śpiących pań" mogą świadczyć o tym, że świątynia ta, będąc miejscem składania ofiar, łączyła świat żywych i umarłych. Historia Hypogeum oraz kamiennych świątyń na Malcie zaczyna się około roku 5200 p.n.e.

To najprawdopodobniej wtedy przybyli tu z Sycylii pierwsi neolityczni osadnicy. Początkowo trudnili się ceramiką i rolnictwem. Tak było do roku 3600 p.n.e., kiedy nastąpił tajemniczy przełom cywilizacyjny. Rolniczy lud zmienił się nagle w budowniczych świątyń i grobowców. 1000 lat przed powstaniem piramidy Cheopsa w Egipcie i kompleksu Stonehenge na Wyspach Brytyjskich, maltańscy rolnicy wybudowali około 50 gigantycznych kamiennych świątyń. Największe to Ggantija, Borg, Cave Dalam Ghar, Hagar Qim, Mnajdra, Skorba, Tarxien, Ta Hagrat i Tal-Mintna Catacombs. Wtedy wybudowano też wspomniany już, zagadkowy obiekt – Hypogeum Hal Saflieni. Wokół tych budowli, których przeznaczenia nie znamy, narosło wiele teorii. Do połowy XIX wieku uważano, że świątynie są pozostałością po mitycznej rasie gigantów. Pojawiła się nawet teoria, że mogą być one dziedzictwem pozostawionym przez Atlantów istot, które ocalały po gigantycznej katastrofie jaką było zatonięcie Atlantydy. Przypuszcza się także, i jest to najbardziej prawdopodobne, że miejsce to służyło do całopalnych ofiar z ludzi, które składać miał prehistoryczny człowiek. Przemawiają za tym liczne ołtarze oraz ślady ochry na ścianach. Czerwień symbolizowała bowiem krew, śmierć i ofiarę. Faktem jest natomiast, że cywilizacja zamieszkująca Maltę nie była podobna do żadnej innej w basenie Morza Śródziemnego i zagadka ta do dziś nie daje spokoju archeologom. Tak samo jak nagła jej zagłada około 2500 roku p.n.e., kiedy wyspa w tajemniczy sposób wyludniła się. Do czasu...
Mniej więcej w tym samym okresie na terenach dzisiejszego Libanu pojawia się inny starożytny lud o tajemniczym pochodzeniu – Fenicjanie, biblijne „dzieci Kanaanu". Cywilizacja fenicka słynęła ze swej

religijności, a raczej z głęboko zakorzenionej potrzebie składania swym bogom ofiar z ludzi. Wśród panteonu bogów fenickich, na którego czele stał Baal-Hammon i Tanit, jeden był wyjątkowo krwawy – Moloch. Ten tajemniczy bóg, niejednokrotnie potępiany w Starym Testamencie, miłował się w ofiarach z dzieci. Czczono go pod postacią człowieka z głową byka. Fenicjanie, podróżując okrętami po basenie Morza Śródziemnego, odkrywali i kolonizowali nowe lądy. W ten sposób, około roku 800 p.n.e. trafili na Maltę, gdzie zaczęli zakładać swoje osiedla. Feniccy kapłani bardzo łatwo nawrócili mieszkańców wyspy na swoją religię, a stojące od tysiącleci budowle zmienili na świątynie własnych bóstw. Nowi bogowie przypadli tubylcom do gustu, a w szczególności Moloch. Wyspiarze bowiem sami od pradawna składali krwawe ofiary z ludzi poświęcane swoim tajemniczym „bogom" mieszkającym pod ziemią. Właśnie do tego celu ich przodkowie zbudowali Hypogeum Hal Saflieni. Kilkaset lat później Maltę podbili Kartagińczycy, którzy utrwalili kult Molocha i Baala na tych ziemiach. W 1999 r. Shaun Arrigo, twórca podwodnych filmów dokumentalnych, nurkując wraz ze swoim bratem Kurtem na północno-wschodnim wybrzeżu Malty, odkrył ślady, które mogą wskazywać, że na znajdującym się 12 metrów pod wodą płaskowyżu, przetrwały resztki starożytnych dróg, świątyń, kamiennych kręgów i murów, a także wiele megalitycznych bloków. Owe zatopione megalityczne struktury nie różnią się od tych, które znajdują się w Hagar Qim, Tarxiem i Gigantija. Symulacje komputerowe przebiegu linii wybrzeża w późnej epoce lodowcowej pokazały, że ta część dna morskiego przy brzegach Malty stanowiła kiedyś suchy ląd i łączyła się z Sycylią. Prawdopodobnie, pod koniec epoki lodowcowej, poziom wody podniósł się na tyle, że zatopił tereny, które stanowiły półwysep przy południowym wybrzeżu Sycylii. Tereny wyższe, które nie uległy zatopieniu, stały się później Wyspami Maltańskimi. Za tym, iż teoria ta jest prawdziwa przemawia fakt, że w tym okresie, wraz z roztapianiem się resztek lodowca, poziom wody Morza Śródziemnego i Czarnego podniósł się tak wysoko, że bariery między nimi uległy przerwaniu, tworząc cieśniny Bosfor i Dardanele.

Osobliwe *trakty*

I jeszcze jedna niepoznana do końca tajemnica tych wysp. W wielu miejscach na Malcie i Gozo uwagę przyciągają podobne do torów wyżłobienia w skalistej ziemi. Zawsze mają postać dwóch równoległych szyn o rozstawie odpowiadającym dokładnie szerokości wozu. W określonych punktach znajdujemy regularne zwrotnice, odgałęzienia oraz tory mijankowe. Historycy uważają te osobliwe podwójne wyżłobienia za prehistoryczne szlaki komunikacyjne. Co transportowano tymi traktami? Może neolity do budowy świątyń? W niektórych miejscach ustawione są fenickie groby, co świadczyłoby o tym, że szyny w skale muszą być od nich starsze i najprawdopodobniej pochodzą z młodszej epoki kamiennej.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

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.

Panda

WYMIARY 354/158/154 — BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 ACTUAL ECO 69KM	29.742	1242	162	4,9	4/5
1.2 DYNAMIC ECO 69KM	34.842	1242	162	4,9	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 75KM	37.392	1248	165	4,2	4/5

Punto EVO

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
1.2 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

WYMIARY 403/169/149 — BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.3 Multijet 16v ACTUAL 75KM 5D	43.767	1248	165	4,1	5

500

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
1.2 LOUNGE 69KM	43.350	1242	160	5,1	4
0.9 SGE S&S LOUNGE 85KM	48.450	875	173	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE 95KM	52.700	1248	180	3,9	4
1.4 16v LOUNGE 100KM	50.150	1368	182	6,1	4
0.9 SGE S&S TWINAIR 85KM	43.350	875	173	4,1	4
0.9 SGE S&S TWINAIR PLUS 85KM	48.450	875	173	4,1	4
1.2 BY GUCCI 69KM	56.100	1242	160	5,1	4

500C

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	173	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE 95KM	62.050	1248	180	3,9	4
1.2 BY GUCCI 69KM	65.450	1242	160	5,1	4

Qubo

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	56.517	1248	155	4,3	5
1.3 Multijet 16v TREKKING 95KM	58.217	1248	170	4,3	5

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

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v ACTIVE 90KM	43.342	1368	179	6,3	5
1.6 Multijet 16v ACTIVE 105KM	53.542	1598	187	4,9	5
1.4 16v DYNAMIC 90KM	45.892	1368	179	6,3	5
1.4 T-Jet 16v DYNAMIC 120KM	50.992	1368	197	6,3	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 140KM	56.092	1368	204	5,7	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 105KM	56.092	1598	187	4,9	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 120KM	56.942	1598	195	4,7	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC DUALOGIC 120KM	61.192	1598	195	4,6	5
1.4 T-Jet 16v EMOTION 120KM	58.642	1368	197	6,3	5
1.4 MultiAir 16v EMOTION 140KM	63.742	1368	204	5,7	5
1.6 Multijet 16v EMOTION 120KM	64.592	1598	195	4,7	5
2.0 Multijet 16v EMOTION 165KM	67.142	1956	215	5,3	5
1.4 MultiAir 16v SPORT 140KM	63.742	1368	204	5,7	5
2.0 Multijet 16v SPORT 165KM	67.142	1956	215	5,3	5

Sedici

WYMIARY 412/176/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.6 16v DYNAMIC 4X4 120KM	50.992	1586	170	7,1	5
2.0 Multijet 16v Z DPF DYNAMIC 4X4 135KM	62.892	1956	180	6,6	5
1.6 16v EMOTION 4X2 120KM	50.142	1586	185	6,2	5
1.6 16v EMOTION 4X4 120KM	55.242	1586	170	7,1	5
2.0 Multijet 16v Z DPF EMOTION 4X4 135KM	67.142	1956	180	6,6	5

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

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 ACTIVE 77KM	35.692	1368	165	6,3	5
1.4 DYNAMIC 77KM	39.942	1368	165	6,3	5

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
ACTIVE 1.4 16V 95KM	49.887	1368	161	7,2	5
ACTIVE 1.6 MULTIJET 16V 105KM	60.342	1598	164	5,2	5
ACTIVE 1.6 MULTIJET 16V 90KM	59.492	1598	158	5,2	5
DYNAMIC 1.4 16V 95KM	53.287	1368	161	7,2	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 105KM	63.742	1598	164	5,2	5
DYNAMIC 1.4 T-JET 16V 120KM NAT. POWER	71.987	1368	172	7,5	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 90KM DUALOGIC	67.142	1598	158	5,0	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 90KM	62.892	1598	158	5,2	5
EMOTION 1.4 16V 95KM	57.537	1368	161	7,2	5
EMOTION 1.6 MULTIJET 16V 105KM	67.992	1598	164	5,2	5
EMOTION 2.0 MULTIJET 16V 135KM	72.242	1956	179	5,7	5

Freemont

WYMIARY 489/188/169 | BAGAŻNIK 145/540 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
URBAN 2.0 Multijet 140KM 4x2	97.742	1956	180	6,4	5/7
URBAN 2.0 Multijet 170KM 4x2	102.842	1956	195	6,4	5/7

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

MiTo Seria 0

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	52.615	1368	187	5,7	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 135KM DISTINCTIVE	59.415	1368	207	5,6	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S TCT 135KM DISTINCTIVE	64.515	1368	207	5,5	4/5
1.3 JTDM S&S 95KM DISTINCTIVE	56.865	1248	180	4,3	4/5
1.6 JTDM S&S 120KM DISTINCTIVE	63.665	1598	198	4,8	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 170KM QUADR. VERDE	71.315	1368	219	6,0	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 170KM QUADR. VERDE NEW	73.015	1368	219	6,0	4/5

159**

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

Giulietta

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
1.4 TB M-Air 16v 170KM DISTINCTIVE S&S TCT	78.115	1368	218	5,2	5
1.6 JTDM 16v 105KM DISTINCTIVE S&S	74.715	1598	185	4,4	5
2.0 JTDM 16v 140KM DISTINCTIVE S&S	79.815	1598	205	4,5	5
2.0 JTDM 16v 170KM DISTINCTIVE S&S	81.515	1956	218	4,7	5
2.0 JTDM 16v 170KM DISTINCTIVE S&S TCT	88.315	1956	218	4,5	5
1750 TBi 16v 235KM QUADRIFOGLIO VERDE	90.865	1742	242	7,6	5

159 Sportwagon**

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 ** tylko auta ze stocku

Delta

WYMIARY 452/180/150 | BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 Turbojet E5 16v STEEL 120KM	58.642	1368	195	6,3	5
1.6 Multijet E5 16v STEEL 105KM	63.742	1598	186	4,6	5
1.4 Turbojet E5 16v SILVER 120KM	65.442	1368	195	6,3	5
1.4 MultiAir E5 16v S&S SILVER 140KM	68.842	1368	203	5,7	5
1.6 Multijet E5 16v SILVER 105KM	70.542	1598	186	4,6	5
1.6 Multijet E5 16v SILVER 120KM	73.942	1598	194	4,7	5
1.6 Multijet SELELECTRONIC E5 16v SILVER 120KM	77.342	1598	194	4,6	5
1.4 MultiAir E5 16v S&S GOLD 140KM	73.942	1368	203	5,7	5
1.6 Multijet E5 16v GOLD 120KM	79.042	1598	194	4,7	5
1.6 Multijet SELELECTRONIC E5 16v GOLD 120KM	82.442	1598	194	4,6	5
2.0 Multijet E5 16v GOLD 165KM	84.915	1956	214	5,1	5
1.8 Turbojet SPORTRONIC E5 16v PLATINUM 200KM	107.942	1742	230	7,8	5
1.9 Twinturbo Multijet E5 16v PLATINUM 190KM	107.942	1910	222	5,7	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

SELECTRONIC - zautomatyzowana skrzynia biegów; SPORTRONIC - automatyczna skrzynia biegów

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8V 69 KM SILVER	38.165	1242	163	4,9	4
1.2 8V 69 KM GOLD	41.565	1242	163	4,9	4
0.9 85 KM GOLD	45.815	875	176	4,2	4
1.3 JTD 95 KM GOLD	50.915	1248	183	3,8	4
0.9 85 KM GOLD MTA	49.215	875	176	4,2	4
1.2 8V 69 KM PLATINUM	46.665	1242	163	4,9	4
0.9 85 KM PLATINUM	50.915	875	176	4,2	4
1.3 JTD 95 KM PLATINUM	56.015	1248	183	3,8	4
0.9 85 KM PLATINUM MTA	54.315	875	176	4,2	4

Musa

WYMIARY 403/169/166 | BAGAŻNIK 390 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v S&S GOLD 95KM	51.765	1368	175	6,0	5
1.3 Multijet 16v S&S GOLD 95KM	59.415	1248	173	4,3	5
1.4 16v MTA S&S 5th AVENUE 95KM	61.115	1368	175	6,0	5

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4424/1808/1712 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 328 | RABAT 15%

JEEP PATRIOT

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**95.200**
LIMITED 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**102.850**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4448/1812/1718 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 328 | RABAT 15%

JEEP COMPASS

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.0L DVVT 16V M5 156 KM	przedni	1998	185	7,6	**70.125**
LIMITED 2.0L DVVT 16V M5 156 KM	przedni	1998	185	7,6	**78.115**
SPORT 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**98.600**
LIMITED 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**106.250**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4233/1873/1825 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 142 | RABAT 15%

JEEP WRANGLER

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.8L CRD M6 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,1	**107.772**
SPORT 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,1	**110.492**
SAHARA 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,1	**123.675**
RUBICON 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP ROCK-TRAC	4x4	2777	169	8,0	**135.337**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4751/1877/1825 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 498 | RABAT 15%

JEEP WRANGLER UNLIMITED

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.8L CRD M6 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,4	**120.522**
SPORT 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,4	**123.242**
SAHARA 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,4	**136.425**
RUBICON 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP ROCK-TRAC	4x4	2777	169	8,3	**148.087**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4822/1943/1781 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 457 | RABAT 15%

JEEP GRAND CHEROKEE

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
LIMITED V6 3.0 CRD A5 241 KM QUADRA-TRAC II	4x4	2987	202	8,3	**178.500**
OVERLAND V6 3.0 CRD A5 241 KM QUADRA-TRAC II	4x4	2987	202	8,3	**208.675**

Zastrzegamy sobie prawo do wycofania dowolnego samochodu z oferty bez podania przyczyny.

POCZTA

ŁAMY DLA PRACOWNIKÓW

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.

Zlot pasjonatów
włoskiej kultury i motoryzacji

Przez dwa dni, 10-11 września, pałac w podwarszawskim Konstancinie-Jeziorna był miejscem spotkania fanów włoskiej motoryzacji i włoskiego stylu życia. Właśnie tam klub *Forzaltalia.pl* zorganizował po raz piąty ogólnopolski zlot miłośników aut rodem z Włoch. Jednak tym razem wydarzenie miało nieco inny charakter. W pięknym otoczeniu zebrali się fani współczesnych aut włoskich, samochodów klasycznych, jak również miłośnicy włoskiego klimatu. Pojazdy, które pojawiły się na dziedzińcu Pałacu w Oborach to piękne klasyki w dobrym stanie – pieczołowicie odrestaurowane, czy też w stanie oryginalnym. Fiat Auto Poland natomiast na imprezie zaprezentował najnowsze produkty marek. Goście i uczestnicy mieli okazję przetestować najnowszą Alfę Romeo Giulietta, Alfę MiTo z nową skrzynią dwusprzęgłową „Alfa TCT", Lancię Delta serii 1, Fiata Bravo, Fiata Sedici, Abartha 500 i Abartha Punto Evo. Do samochodów ustawiała się kolejka. Auta ciągle jeździły, były sprawdzane, oglądane, a... kluczyki z żalem były oddawane kolejnym osobom chętnym na jazdę próbną.
W czasie zlotu odbyły się też wybory najpiękniejszego auta na imprezie. Głosami jury tytuł „miss" zdobyła Alfa Romeo 164 Q4 z 1993 roku należąca do Wojtka Witkowskiego. Także publiczność wybrała ten jeden jedyny najpiękniejszy pojazd – okrzyknięto nim replikę Fiata 124 Abarth należącą do Szymona Chojnowskiego. Ostatni laur trafił do klubu *Alfaholicy.org* za najliczniejszą reprezentację na zlocie.
Nie zabrakło również atrakcji dla najmłodszych – jedną z nich był konkurs rysunkowy na włoski pojazd przyszłości. Fiat Auto Poland zorganizował też mini-miasteczko, w którym ogromną popularnością cieszyły się małe Fiaty 500. Sportowe emocje zapewniał symulator jazdy Abartha.
Piknik zgromadził ponad 150 samochodów i motocykli oraz mnóstwo odwiedzających – w sumie podczas imprezy przewinęło się niemal pół tysiąca osób. Piękna, jesienna pogoda, przypominająca nawet trochę atmosferę i klimat Toskanii, wspomagała integrację uczestników i gości. Sądząc po uśmiechach i dobrych humorach osób, które pojawiły się na imprezie, pomysł okazał się strzałem w dziesiątkę.

Forzaltalia.pl

stan na 30 września 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: Werner Ballieu	produkcja maszyn rolniczych
2. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 5784300, Fax (22) 5784318 Dyrektor Generalny: Massimiliano Perri	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych

FREEMONT.
CAŁY ŚWIAT W JEDNYM SAMOCHODZIE.
• gwarancja na 3 lata do 150 000 km
• przeglądy co 30 000 km
• 32 konfiguracje siedzeń
• 5-7 miejsc siedzących
• spalanie 6,4 l/100 km (cykl mieszany)
• silnik Diesla 170 KM
Szczegóły oferty u dealerów Fiata.
Emisja CO_2 dla silnika Diesla 170 KM wynosi 169 g/km.
FIAT
www.fiat.pl