Fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW FIAT I FIAT INDUSTRIAL

LUDZIE / PRODUKT / AKTUALNOŚCI / CZAS WOLNY

LANCIĄ YPSILON
Na uliczkach Bielska-Białej

DEBIUT NOWYCH LANCII THEMA I VOYAGER

Czasopismo pracowników spółek koncernów Fiat i Fiat Industrial w Polsce • Rok XV/5 • Numer 94 • Listopad 2011

NOWY WYMIAR WYPRZEDAŻY

PANDA
OD 24 990 ZŁ

BRAVO
OD 43 990 ZŁ

PUNTO
OD 31 490 ZŁ

RABATY NAWET DO 14 000 ZŁ
KREDYT OD 2,99%

KIEDY CZAS ZDAJE SIĘ PĘDZIĆ, MY GO WYPRZEDZAMY – JUŻ TERAZ ZACZYNAMY WYPRZEDAŻ. KIEDY CENY WYDAJĄ SIĘ TYLKO ROSNĄĆ, MY JE DRASTYCZNIE OBNIŻAMY. STWORZYLIŚMY NOWY STANDARD WYPRZEDAŻY Z OGROMNYMI RABATAMI – NAWET DO 14 000 ZŁ ORAZ KREDYTEM OD 2,99%!

Prezentowane samochody stanowią jedynie ilustrację, a kolory mogą się różnić od kolorów dostępnych w ofercie. Rabat dotyczy modelu Fiata Bravo z roku produkcji 2010, ceny aut dotyczą modeli z rocznika 2011: Fiat Panda Fresh 1.2, Grande Punto Fresh 1.2, Bravo Fresh 1.4. Oferta ważna do wyczerpania zapasów. RRSO: 11,42% (kalkulacja oferty „Kredyt od 2,99%" z dnia 14.10.2011 roku dla parametrów: okres kredytu 96 miesięcy, wpłata własna 5% wartości samochodu, opłata przygotowawcza 5% i ubezpieczenie spłaty kredytu Bezpieczny Kredyt w opcji „Promo" finansowane w kredycie). W przypadku innych parametrów kredytu wysokość RRSO może być inna. Promocja kredytowa łączy się z ofertą rabatową, lecz nie łączy się z innymi ofertami promocyjnymi, dostępnymi w tym samym czasie. Szczegóły w salonach i na www.fiat.pl

FIAT

WWW.FIAT.PL

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

fiat wokół nas

w numerze

rok 15/5
numer 94
listopad 2011

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich

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:
17 listopada 2011 r.

FIRMA

4 Fiat nagrodzony za ekologię
23 XVIII Grand Prix Fiat Auto Poland
32 **Produkcja amortyzatorów w bielskiej Magneti Marelli**
36 **New Holland i Case IH na Agro Show**
44 Newsy

LUDZIE

45 **Jan A.P. Kaczmarek**

PRODUKT

6 **Czas na nowe Lancie**
14 Co znaczy luksus i komfort według Lancii
20 **Super Daily**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

26 Wywiad z prezydentem Bielska-Białej, Jackiem Krywultem
40 **Muzyka filmowa**

CZAS WOLNY

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

52
Danie specjalne: Przykuci do Facebooka

Fiat nagrodzony **za ekologię**

Już po raz trzeci z rzędu spółka została uznana za lidera zrównoważonego rozwoju, potwierdzając swoją obecność na indeksach Dow Jones Sustainability World i Dow Jones Sustainability Europe.

Fabryka Ferrari w Maranello

„Potwierdzenie naszej obecności wśród liderów w zrównoważonego rozwoju na indeksach Dow Jones Sustainability jest dowodem na to, że wartości, które są podstawę prowadzonej przez Fiata działalności, zostały docenione i uznane na poziomie międzynarodowym. Osiągnięcie tak ważnego rezultatu nie tylko poprawia nasz wizerunek, ale dowodzi, że za wynikami finansowymi stoi prawdziwa etyka zawodowa". Tak Sergio Marchionne, Dyrektor Pełnomocny Fiata, skomentował przyznany po raz trzeci z rzędu tytuł lidera zrównoważonego rozwoju i obecność na Dow Jones Sustainability World i Dow Jones Sustainability Europe, najbardziej prestiżowych indeksach giełdowych na świecie, skupiających tylko najlepsze spółki spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju.

Fiat razem z BMW otrzymał najlepszy wynik w sektorze (94/100) w stosunku do średniej oceny wynoszącej 72/100. Do oceny wartości zakwalifikowano jedynie spółki o najlepszych wynikach ekonomiczno-finansowych oraz społeczno-środowiskowych.

W sezonie 2011/2012 w branży Automobiles na indeksie DJSI World znalazły się poza Fiatem jeszcze BMW i Volkswagen. Natomiast do indeksu DJSI Europe weszły tylko Fiat i BMW.

Co ciekawe, Fiat otrzymał najwyższą punktację w prawie wszystkich obszarach analizy w zakresie ochrony środowiska (walka ze zmianami klimatycznymi, wyniki produkcji, procesy logistyczne), a w zakresie zaangażowania społecznego za rozwój kapitału ludzkiego, zaangażowanie akcjonariuszy, odpowiedzialne zarządzanie łańcuchem

Lider
zrównoważonego rozwoju

Także Fiat Industrial w pierwszym roku swojego istnienia wszedł do prestiżowego indeksu spółek Dow Jones Sustainability World i Dow Jones Sustainability Europe.
„To bardzo ważne wyróżnienie, które premiuje nasz sposób działania. Wzmocni ono nasze przekonanie, że tylko poprzez ciągły rozwój nie tylko ekonomicznych, ale także środowiskowych i społecznych aspektów naszej pracy, można osiągnąć wymierne i trwałe rezultaty". Tak prezes Fiata Industrial Sergio Marchionne skomentował wejście spółki do indeksu Dow Jones Sustainability World i Dow Jones Sustainability Europe już w kilka miesięcy po debiucie giełdowym spółki na rynkach światowych.
Fiat Industrial został liderem w obu kategoriach. Otrzymał 81/100 punktów wobec średniej wynoszącej 49/100 wśród spółek z tego sektora (Industrial Engineering) przebadanych przez SAM, firmę specjalizującą się w inwestycjach związanych z polityką zrównoważonego rozwoju. Indeks DJSI World i DJSI Europe to – jak wcześniej wspominaliśmy – prestiżowe grono spółek giełdowych, do którego należą firmy najlepiej prowadzące swój biznes pod względem zrównoważonego rozwoju. Indeksy grupują czołowe przedsiębiorstwa pod względem wyników finansowo-ekonomicznych oraz ekologiczno-społecznych. Do grona DJSI World zaproszono 99 firm z sektora, ale ostatecznie przyjęto tylko 13, zaś do indeksu DJSI Europe na 33 zgłoszeń, przyjęto tylko dziewięć.
Polityka zrównoważonego rozwoju stanowi podstawę działania Fiata Industrial. W 2010 roku na przykład, uwagę wszystkich przyciągała spółka CNH, która oferowała szeroką gamę wyrobów respektujących normy emisji spalin Tier 4. Także Iveco wprowadziło Eurocargo z napędem hybrydowym, pierwszy samochód dostawczy z napędem elektrycznym i silnikiem diesla, który był sprzedawany na rynku europejskim. Poza tym spółka dysponuje szeroką gamą pojazdów spełniających najsurowsze normy europejskie pod względem ochrony środowiska. FPT Industrial zaprezentował zaś niespotykaną dotąd technologię „SCR Only", która spełnia standardy emisyjne Euro VI i nie tylko ogranicza emisję Nox i pyłów do atmosfery, ale także poprawia osiągi przy redukcji spalanego paliwa.
Poza tym firma zaangażowała się w ograniczanie szkodliwego wpływu procesów produkcyjnych na środowisko naturalne. Pod koniec 2010 roku 45 zakładów posiadało już certyfikat ISO14001. Razem wytwarzają one 80% przychodów działalności przemysłowej Grupy.

Iveco Ecostralis, oraz zakład CNH w Basildon w Wielkiej Brytanii

dostaw oraz działania na rzecz społeczeństwa. Trzeba też pamiętać, że w 2010 roku, po raz czwarty z rzędu Fiat wysunął się na czołową pozycję wśród europejskich marek jeśli chodzi o najniższą emisję dwutlenku węgla w produkowanych przez siebie pojazdach.
Znaczną poprawę osiągnięto też pod kątem oddziaływania procesów produkcyjnych na środowisko naturalne. W stosunku do ubiegłego roku na przykład, zakłady Grupy Fiat Automobiles na świecie obniżyły o 11% emisję dwutlenku węgla na jedno wyprodukowane auto.
Fiat wszedł także do indeksu Global 500 Carbon Disclosure Leadership Index i do Carbon Performance Leadership Index. W badaniach, w których udział wzięło 400 spółek na całym świecie, Fiat był jedynym przedsiębiorstwem włoskim. Sprawozdanie prezentuje spółki, które wykazały największą przejrzystość komunikacji z twórcami strategii i działań w walce ze zmianami klimatu. ■

Czas na nowe L

Stefania Castano

Do Europy „przypłynęły" Thema i Voyager, dwa modele będące owocem sojuszu z Chryslerem. Pierwszy z nich to samochód flagowy, produkowany w Kanadzie na bazie nowego Chryslera 300, o elegancji i klasie Made in Italy. Drugi zaś to spadkobierca powstałego w 1984 roku

ancie

i sprzedanego na świecie w liczbie 13 milionów sztuk słynnego luksusowego vana Chrysler Town&Country (Voyager na rynku europejskim). W obu nowych modelach spod znaku Lancii dokonano więc połączenia z sobą tego co najlepsze z dwóch różnych „światów”.

Thema
Połączenie dwóch światów

Ze względu na proporcje, linie, szczegóły oraz materiały Lancia Thema na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie bogactwa zawartości produktu. Na poprzednich stronach ustawione w szyku modele Thema i Voyager na placu San Carlo w Turynie

Jak na „Amerykankę" przystało nowy samochód flagowy Lancii ma spore wymiary: 5 metrów długości, 1,9 metra szerokości i 1,49 wysokości. Z modeli „made in USA" pochodzi również innowacyjna, niezwykle solidna struktura, jaką Chrysler stosuje w przypadku tego typu wielkich sedanów, oraz napęd na tylne koła, czyli element, którego marka Lancia nie stosowała od zakończenia w 1970 roku produkcji modelu Flaminia 2.8. Pełne włoskości są natomiast eleganckie wykończenia i dbałość o szczegóły.
Centrum Stylu marki współpracę z kolegami zza oceanu rozpoczęło od spotkań już w zaawansowanej fazie projektu, kiedy w dyspozycji była platforma i struktura nadwozia, a w fazie definiowania był jedynie design. Skorzystano więc z okazji i skupiono się tylko na specyficznych elementach sylwetki modelu. W rezultacie powstał samochód, który odzwierciedla przyszłość, odwołując się jednocześnie do historii. Wystarczy spojrzeć na ułożone poziomo prostokątne reflektory, nawiązujące do modelu Thema z lat 80., czy chromowany element w kształcie litery „U" z przodu pojazdu i reflektory rozszerzające się na zewnątrz – wszystko to nawiązuje do modelu Flaminia.

Klasa, komfort, wyposażenie, bezpieczeństwo. Flagowej Lancii niczego nie brak

Jednak prawdziwie włoski gust dostrzec można dopiero we wnętrzu pojazdu, które jest niezwykle wygodne i wyszukane, jak w innych dużych Lanciach. Uwagę przykuwa analogowy zestaw wskaźników, siedzenia z miękkiej nappy z widocznymi szwami czy deska rozdzielcza pokryta skórą Poltrona Frau. Nadanie Chryslerowi 300 cech typowych dla włoskiej marki wymagało również poprawienia ustawienia samochodu i zmianę kalibracji wspomagania układu kierowniczego. Oba zawieszenia – zarówno przednie z podwójnym wahaczem, jak i tylne, pięciowahaczowe typu Multilink – zoptymalizowano, by dostosować prowadzenie pojazdu do naszych dróg oraz gustów klientów europejskich. Dzięki temu poprawiono własności jezdne modelu i trzymanie się drogi.
Do dyspozycji są dwa silniki, oba sześciocylindrowe, występujące w połączeniu z automatyczną skrzynią biegów: jednym z nich jest opracowany we Włoszech turbodiesel Multijet II o pojemności 3 litrów i mocy 190 lub 239 KM, drugim natomiast benzynowy Pentastar 3,6 litra dysponujący mocą 286 KM. Klienci mogą wybrać jedną spo-

śród trzech wersji wyposażenia: Gold, Platinum i Executive, a każda z nich jest niezwykle bogata. Wśród wielu „perełek" oferowanych nabywcom na wyróżnienie zasługuje system infotelematyczny z największym w tej klasie samochodów ekranem dotykowym (przekątna 8,4") i ponad 70 urządzeń z zakresu bezpieczeństwa czynnego i biernego: od Ready Alert Braking, który przewiduje potencjalne sytuacje wymagające hamowania awaryjnego, po Rain Brake Support, który uaktywnia się w momencie włączenia wycieraczek szyb i powoduje osuszanie klocków hamulcowych, dzięki czemu hamowanie w deszczu jest dużo bardziej skuteczne. Do dyspozycji kierowcy jest również specjalny radar przeciwzderzeniowy, który informuje w przypadku niebezpiecznej odległości od innych pojazdów, a także tempomat regulujący prędkość pojazdu w zależności od dystansu dzielącego go od pojazdów znajdujących się przed nim.

Nowa Thema to naprawdę „wartościowa alternatywa dla tych, którzy chcą się wyróżnić, jednak bez popisywania się", jak opisał model Saad Chehab, szef marki Lancia. Jest to samochód, który dysponuje najlepszymi technologiami oraz maksymalnie wysokim poziomem komfortu i osiągami za przystępną cenę. Śmiało może więc konkurować z niemieckimi markami, które w tym segmencie wiodą prym: na opracowanie nowej Themy – jak objaśnia Chehab – zainwestowano miliard dolarów, a celem jest jej sprzedaż w liczbie około dziesięciu tysięcy sztuk rocznie w Europie.

Voyager
Urok wspólnego podróżowania

Tak szef marki Lancia, Saad Chehab, mówi o nowej Lancii Voyager. Slogan ten przywodzi na myśl przyjemność podróżowania, jaką ten MPV potrafi zapewnić dorosłym, jak i dzieciom. Aby tego dokonać, następca modelu Phedra wykorzystuje innowacyjne zarządzanie przestrzenią, zaawansowany multimedialny system rozrywkowy oraz awangardowe urządzenia w zakresie bezpieczeństwa. Zapewnia także doskonałą dynamikę i styl godny najlepszej włoskiej tradycji. W odniesieniu do układu typu 2-3-2 amerykańskiego Chryslera Town&Country, van spod znaku Lancia proponuje inny podział siedzeń: dwa z przodu, dwa na środku i trzy-

osobową kanapę z tyłu. Wart uwagi jest też nowy przód, w którym wyróżniają się: osłona chłodnicy z logo Lancii, chromowany pasek w zderzaku podkreślający jego szerokość oraz wielkie reflektory w technologii LED. Przeprojektowano też pokrywę bagażnika, nadając jej bardziej nowoczesny i funkcjonalny wygląd.

Warte podkreślenia są wymiary pojazdu: 5,21 metra długości, 1,99 szerokości oraz 1,75 wysokości, zaś rozstaw osi wynosi około 3,1 metra. Takie gabaryty korzystnie wpływają na przestronność wnętrza oraz wszechstronność zastosowania pojazdu: wystarczy wspomnieć w tym miejscu o praktycznym systemie składania siedzeń „Stow 'n go" opatentowanym przez inżynierów z Chryslera, dzięki któremu siedzenia „znikają" w podłodze, a cała przestrzeń bagażowa staje się płaska, oferując cztery metry sześcienne wolnej przestrzeni.

Jeśli chodzi o zapewnianie pasażerom „rozrywki" w czasie podróży, jest to możliwe dzięki systemowi multimedialnemu Uconnect, z radiem/CD/DVD/MP3/WMA, portem USB, wejściem AUX, twardym dyskiem o pojemności 30 GB, ekranem dotykowym, kierownicą wielofunkcyjną i Bluetooth. Skorzystać można też z kamery cofania ParkView oraz, na życzenie, z nawigacji zawierającej mapy 2D i 3D. Pasażerowie obu tylnych rzędów siedzeń mogą cieszyć się z oglądania filmów na DVD dzięki ekranom LCD oraz słuchawkom bezprzewodowym przekazującym dźwięk audio. Nad bezpieczeństwem podróżnych „czuwają" przednie poduszki powietrzne Next Generation, kurtyny boczne dla trzech rzędów siedzeń oraz boczne poduszki powietrzne chroniące tułów pasażerów pierwszego rzędu. Automatyczna, trójstrefowa klimatyzacja zapewnia komfort w czasie dalekich podróży. Wnętrze zaś wyróżnia się wyrafinowaniem i oryginalnością stylu „made in Italy".

Wszechstronne wnętrze, bezpieczeństwo i nowe technologie. Ten MPV Lancii to przyjemność z podróży przez duże „P"

Lancia zrobiła krok do przodu w kierunku „all inclusive", przekazując klientom samochód tak wyposażony, w tak konkurencyjnej cenie. W Europie Voyager dostępny będzie tylko w wyposażeniu Gold, z czterema kolorami nadwozia, w dwóch wariantach wnętrza i z dwoma silnikami: dieslem 2.8 o mocy 163 koni generującym moment obrotowy równy 360 Nm i spalającym 7,9 litra w cyklu mieszanym, lub dysponującym większą mocą benzynowy 3.6 V6 Pentastar o mocy 283 KM, z momentem obrotowym 344 Nm i spalający 10,8 litra paliwa. Oba silniki występują w połączeniu z sześciobiegowym „automatem".

Z zewnątrz linia, która podkreśla bezpieczeństwo i urok od pierwszego wejrzenia. Wewnątrz modułowa, elegancka i funkcjonalna przestrzeń, z wieloma przydatnymi schowkami

Za kierownicą *3.0 V6*

Cicha, dostępna z mocnymi i wydajnymi silnikami oraz cechująca się doskonałymi własnościami jezdnymi nowa Lancia Thema zapewnia przyjemność z jazdy zarówno w mieście, jak i w dalszych podróżach.

Zewnątrz trochę onieśmiela swoją wielkością, szerokim przodem, olbrzymimi 20-calowymi obręczami, solidną formą. Ale jak tylko zasiądzie się za jej kierownicą, można poczuć się „jak w domu".

Wnętrze jest wyrafinowane; to jednak rodzaj luksusu, który daje poczucie wygody. Panoramiczny, dwupanelowy otwierany dach (najszerszy w segmencie) wpuszcza do środka naturalne światło i zapewnia zdwojoną widoczność na zewnątrz. Jakość zwraca uwagę w najmniejszym szczególe: siedzenia z czarnej nappy (testowana przez nas wersja dysponuje ciemnym wnętrzem, ale dostępne są również wersje w odcieniach brązu oraz beżu), chromowane lub satynowane obramowania wokół elementów sterowania, kierownica obszywana błyszczącą skórą, drewniane matowe wkładki na desce rozdzielczej oraz w panelach drzwi, które nawiązują do mebli w stylu wengé salonów designerskich, a także dwa uchwyty na kubki z możliwością podgrzania lub schłodzenia w konsoli środkowej. W desce rozdzielczej dominuje system infotelematyczny Uconnect Touch z wielkim ekranem dotykowym, zapewniający możliwość sterowania głosowego oraz Bluetooth, który pozwala nie tylko na odpowiedni dobór muzyki, ale również sterowanie telefonem, wskazywanie trasy poprzez zintegrowaną nawigację Garmin, a także zarządzanie systemami kontrolującymi różne elementy. Wystarczy wykonać kilka ruchów na wyświetlaczu, aby wysunąć daszki przeciwsłoneczne szyby przedniej, włączyć ogrzewanie lub wentylację siedzeń i ustawić klimatyzację dwustrefową.

Pora wyruszyć na testy. Zajęcie prawidłowej pozycji za kierownicą jest łatwe, ponieważ oprócz regulacji siedzenia i kierownicy można ustawić również odpowiednio zespół pedałów. Poruszanie się długim na niemal 5 metrów i szerokim na dwa metry kolosem po ulicach Turynu nie jest łatwe, ale pomocą służy system detekcji martwych pól widzenia (BSM) umieszczony w lusterkach wstecznych, który sygnalizuje kierowcy zbyt bliską obecność innych pojazdów. Bardzo wygodne jest również poruszanie się po parkingach, dzięki kamerze cofania Park View. System elektrohydraulicznego wspomagania układu kierowniczego EHPS zwiększa lub zmniejsza wspomaganie w zależności od warunków jazdy, dzięki czemu limuzyna Lancii staje się łatwa w prowadzeniu. Na antycznych brukach centrum miasta doceniamy także właściwą pracę zawieszeń, które odpowiednio filtrują nierówności. Jednak dopiero poza miastem nowa Lancia Thema daje z siebie wszystko co najlepsze, za sprawą precyzyjnego układu kierowniczego i zawieszeń, idealnego kompromisu pomiędzy komfortem a sportowym charakterem: własności jezdne są wręcz doskonałe, a krótkie zakręty pokonuje się z dużą dozą bezpieczeństwa. Na dłuższych prostych można nieźle przyspieszyć (od 0 do 100 w 7,8 sekundy) i wtedy dopiero odczuwa się „drzemiące" w silniku 3.0 V6 239 KM. Moment maksymalny wynosi 550 Nm, a uzyskiwany jest gdzieś pomiędzy 1.800 a 2.800 obrotów na minutę. Automatyczna, pięciobiegowa skrzynia, pracuje szybko i płynnie i nie wyzwala tęsknoty za skrzynią z ośmioma przełożeniami, dostępnej tylko w przypadku wersji benzynowej 3.6 V6.

Luksusowy van *dla siedmiu osób*

Będąc mamą, niegdyś przyzwyczajoną do przewożenia „spacerówek”, a dzisiaj transportującą czy to rowery górskie, czy hulajnogi, czy wreszcie regały do samodzielnego montażu i innego typu przedmioty, najpierw musiałam zajrzeć do bagażnika i wypróbować ten „cudowny” system składania siedzeń opatentowany przez Chryslera. W wersji z trzecim rzędem siedzeń sterowanym elektronicznie wystarczy nacisnąć przycisk, aby rozłożyć i ponownie złożyć siedzenia. Ale nawet w wersji manualnej nie jest to trudne zadanie: wystarczy pociągnąć jeden po drugim kilka pasków, które są ponumerowane, gdyby ktoś nie czuł się mistrzem manualizmu. Równie proste jest składanie siedzeń drugiego rzędu i chowanie ich w dwóch włazach, które – kiedy siedzenia są podniesione – pełnią funkcję schowków. Żadnego wysiłku nie kosztuje zamykanie pokrywy bagażnika, bowiem jest ona sterowana elektronicznie, a na dodatek rozpoznaje ewentualne przeszkody w trakcie zamykania. Automatyczne są również drzwi boczne przesuwne. Wnętrze sprawia wrażenie niezwykle przestronnego, na co dodatkowy wpływ mają spore powierzchnie przeszklone. Elementy są miękkie i przytulne, materiały dobrej jakości, zadbano o każdy szczegół, jak w najlepszych Lanciach. Skórzane obicia siedzeń objęły również kierownicę (ogrzewaną) i dźwignię zmiany biegów. W konsoli znajdują się, na wyciągnięcie ręki kierowcy, dwa uchwyty na kubki i dwa gniazdka prądowe o napięciu 12 volt, do podłączenia telefonów komórkowych i cyfrowych urządzeń audio. Zarówno oba siedzenia środkowe jak i tylna kanapa są na tyle długie, szerokie i wysokie, aby zapewnić odpowiedni dystans dla nóg i głów pasażerów. W sumie więc Lancia Voyager to idealny samochód dla rodziny, która pragnie cieszyć się większą przestrzenią, przede wszystkim w czasie wolnym.

Za kierownicą siedzi się naprawdę wygodnie, a widoczność na zewnątrz jest doskonała. Na wyciągnięcie ręki umieszczono elementy sterowania, które są wyraźne i dobrze widoczne również przez pasażerów. Dźwignia zmiany biegów znajduje się na desce rozdzielczej, aby zapewnić więcej miejsca osobom siedzącym z przodu. Jak w przypadku jazdy testowej modelem Thema, również Voyagerem wyruszyliśmy z placu San Carlo, w samym sercu Turynu, kierując się dalej w stronę obwodnicy. Czterocylindrowy diesel 2.8 pracował regularnie i bardzo płynnie zarówno w mieście, jak i poza nim. Doskonale działają hamulce, dzięki czemu droga hamowania może być naprawdę krótka (z uwzględnieniem takiej masy), a reakcja niezwykle szybka. Na szerokich zakrętach obwodnicy minivan Lancii – dzięki ustawieniu zaprojektowanemu tak, aby ograniczyć kołysanie samochodem, oraz precyzyjnemu układowi skrętnemu – okazał się stabilny. Za sprawą odpowiedniego wygłuszenia wnętrza można powiedzieć, że Voyager to prawdziwy salon na kołach. O „salonowych” warunkach świadczy chociażby system rozrywkowy z odtwarzaczem DVD i ekranem o przekątnej 9 cali dla pasażerów drugiego i trzeciego rzędu siedzeń. Umożliwia on jednoczesne odtwarzanie video i audio z dwóch systemów multimedialnych: oznacza to, że w tym samym czasie jedno dziecko może spokojnie cieszyć się ulubioną grą video, drugie oglądać ciekawy film, a ty spokojnie możesz rozkoszować się podróżowaniem w świętym spokoju. Kto ma dzieci, zrozumie!

Mocne i niezawodne silniki Lancii Voyager oferują technikę i osiągi sprzyjające maksymalnemu komfortowi

Na ulicach Bielska przetestowaliśmy nową Lancię Ypsilon z dwucylindrowym silnikiem TwinAir. Auto posiadające system automatycznego parkowania doskonale nadaje się do miasta, ale jest też bardzo przyjemne w prowadzeniu na dłuższych trasach.

Filippo Gallino,
fot. Satiz Poland

Co znaczy luksus i komfort według Lancii

Jeśli należycie do grona osób, które utyskują, że „... Lancia Ypsilon to ładne autko, ale zupełnie niepraktyczne”, dzisiaj macie okazję zmienić zdanie. Nowa Lancia Ypsilon, wzbogacona o parę drzwi i bardziej przestronna, zerwała ze stereotypem modnego designerskiego auta i staje w szeregu z innymi uniwersalnymi modelami. Pod względem stylu i zastosowania upodabnia się do Delty, tylko że jest nieco mniejsza.

KAROSERIA

Trudno jej nie zauważyć. Nowa Ypsilon dumnie wypina tarczę tuż pod maską, a drugą, równie atrakcyjną plakietkę ma z tyłu, nawiązując do stylu Delty oraz innych dawnych modeli Lancii. Poza tym jej sylwetka przypomina trochę coupè, pomimo pięciu drzwi. Cały sekret tkwi w klamce tylnych drzwi, która jest, ale jej nie widać. Spróbujcie przesunąć ręką po linii biegnącej od maski, wzdłuż boków aż do styku z dachem. Na pierwszy rzut oka jej nie widać, ale to właśnie tam się kryje klamka.

MIEJSCE KIEROWCY

Wsiadamy do Lancii Ypsilon TwinAir z silnikiem o pojemności 0,9 litra i mocy 85 koni. I choć mam wrażenie, że wchodzimy do wnętrza przypominającego wysmakowany salon w Turynie, to jednak – co warte podkreślenia – samochód wyprodukowany został w stu procentach w Polsce w fabryce

Nawet jeśli kierowca z przodu jest wysoką osobą, pasażerowie z tyłu zachowują wystarczająco dużo przestrzeni na nogi. Głównie dzięki niespotykanym wcześniej oparciom foteli

Fiat Auto Poland w Tychach. Pod maską mieści się nowoczesny dwucylindrowy silnik z turbodoładowaniem wyprodukowany w Bielsku-Białej przez Fiat Powertrain Technologies. Ale udział Polski w wytwarzaniu nowego miejskiego auta pod marką Lancii na tym się nie kończy. Większość podzespołów i komponentów pojazdu powstało w Polsce, między innymi zawieszenia, zbiornik paliwa, zderzaki, układ wydechowy i zespoły świateł (wyprodukowane przez polskie spółki Magneti Marelli), a także deska rozdzielcza, nagrzewnica, układ klimatyzacji i inne ważne elementy, choć nieco mniej rzucające się w oczy, pochodzą od miejscowych producentów.

Wróćmy za kierownicę. Wspaniałe fotele to oczywiście wizytówka Lancii, zwłaszcza w wersji Platinum, obfitującej w materiały i obicia wysokiego gatunku. Ale to nie tylko kwestia wyglądu, równie ważna jest ich forma: są szerokie i jednocześnie wygodne, można je regulować na wysokość oraz do przodu i do tyłu, mają też właściwe oparcie pleców.

Panel sterowania znajduje się w centralnej części deski rozdzielczej, jak zwykle w Lanciach, zaś na wysokości lewego słupka umieszczono nawigację. Kto nie był do tej pory przyzwyczajony do takiego

WYPOSAŻENIE I AKCESORIA LANCII Y

Luksus *swobody wyboru*

Nowa Lancia Ypsilon to zapowiedź nowego pokolenia „city cars" opracowanych we współpracy z Chryslerem. Jest połączeniem solidności, mocy i stylistycznej fantazji typowej dla amerykańskiej marki z włoskim smakiem. To segment luksusowych aut miejskich, wyposażonych tak, jak pojazdy z wyższej półki.

Wyrafinowany styl małej Lancii odczujemy od razu po wejściu do auta, w którym uwagę zwraca jakość wykonania oraz komfort. Wnętrze pojazdu, zostało dopracowane w szczegółach pod względem materiałów, ich zestawienia i połączenia elegancji z nowoczesnością.

Kupując Lancię Ypsilon klient ma do wyboru trzy wersje wyposażenia (Silver, Gold, Platinum), 16 kolorów nadwozia, 2 rodzaje tapicerki oraz trzy silniki: 1.2 Fire o mocy 69 KM; 0.9 TwinAir o mocy 85 KM oraz 1.3 Multijet o mocy 95 KM. Wszystkie silniki posiadają system Start&Stop.

To bogate wyposażenie uzupełnia gama oryginalnych akcesoriów do nowej Ypsilon, którą charakteryzuje szeroki wachlarz produktów. Od elementów stylizacji samochodu takich jak: 16"" felgi ze stopów lekkich, obniżenia progów, nakładki na lusterka boczne, listwy na próg bagażnika, poprzez elementy poprawiające komfort podróży, jak bagażnik bazowy wraz z uchwytami na narty, rower, deskę surfingową i boxami dachowymi, po maksymalne bezpieczeństwo, które zapewniają systemy alarmowe, czujniki parkowania oraz zintegrowany system nawigacyjny TomTom dla samochodów z opcją 68R – portem do wpięcia nawigacji w deskę rozdzielczą.

Dla lubujących się w eleganckich dodatkach Lancia Ypsilon posiada w ofercie także obudowy na kluczyki oraz kunsztowne, pojedyncze, z kryształkami Swarovskiego.

Zestawienia bogatego wyposażenia nowego modelu z urozmaiconą gamą akcesoriów pozwalają na 600 możliwości indywidualnej stylizacji nowego modelu i skonfigurowanie samochodu marzeń.

umiejscowienia nawigacji, to na początku nieco się pomęczy. Ale już po kilku kilometrach czujemy się komfortowo i wkrótce to nowe rozwiązanie zyskuje naszą sympatię. Umiejscowienie pedałów, dźwigni zmiany biegów i kierownicy wydaje się prawidłowe i ergonomiczne: z łatwością chwytamy drążek, a obsługa znajdujących się powyżej elementów sterowania klimatyzacją i radiem nie przysparza problemów. Poza tym mamy do dyspozycji specjalnie duże przyciski regulacji temperatury wnętrza.

Dodatkowa para drzwi poszerza możliwości zastosowań Lancii

„na światłach": wystarczy zdjąć nogę ze sprzęgła, kiedy auto jest na luzie. Żeby znowu ruszyć należy ponownie nacisnąć sprzęgło, wrzucić jedynkę i możemy ruszać jak z procy na zielonym. Właśnie jak „z procy", bo silnik TwinAir osiąga właściwy moment już na niskich biegach, dlatego jazda samochodem jest bardzo dynamiczna przy ograniczonym zużyciu paliwa.
A wracając do zastosowanych rozwiązań, Gear Shift Indicator radzi nam, kiedy zredukować a kiedy podwyższyć bieg tak, aby zużycie paliwa było

Pozycja kierowcy, szerokie przeszklone powierzchnie i niewielkie rozmiary zapewniają bardzo szeroki kąt widzenia. Na żądanie klienta dostępny jest system automatycznego parkowania Magic Parking

Auto ma bardzo bogate wyposażenie i akcesoria. Najważniejsze z nich to system Magic Parking (w opcji), który pozwala na ułatwione parkowanie pojazdu nawet w bardzo ciasnych miejscach. Od razu chcemy zobaczyć, jak to działa.

MAGIC PARKING

Zaczynamy test parkowania. Włączamy przycisk Magic Parking na desce rozdzielczej i jedziemy wąską uliczką w centrum miasta. A takich w Bielsku nie brakuje... Krótki sygnał informuje nas, że przestrzeń, którą przed chwilą ominęliśmy będzie wystarczająca, zaś na ekranie możemy zobaczyć, czy cały manewr zostanie wykonany za pierwszym razem, czy trzeba będzie zrobić to stopniowo. My musimy tylko wrzucić bieg wsteczny, dodać gazu i hamować, bez dotykania kierownicy, bo Magic Parking za nas wykona ten manewr i ustawi nam samochód dokładnie wzdłuż chodnika.
Jazda po mieście przynosi kolejne miłe niespodzianki. System Start&Stop (w standardzie we wszystkich wersjach wyposażenia) zmniejsza spalanie i emisję spalin, wyłączając silnik, gdy stoimy jak najmniejsze a osiągi najwyższe. Na ekranie deski rozdzielczej pojawia się strzałka (która wskazuje w dół lub w górę, w zależności od tego czy trzeba zredukować czy zwiększyć bieg) w najbardziej odpowiedniej chwili do zmiany. Nie można też pominąć Blue&Me, który umożliwia bezpieczne prowadzenie rozmów telefonicznych przez zestaw głośnomówiący i praktyczne zarządzanie spisem telefonów, plikami muzycznymi bezpośrednio z pendrive'a.

KOMFORT NA DRODZE

Bezpieczna, intuicyjna, ale wcale nie ospała. Tak w skrócie można podsumować zachowanie się Lancii Ypsilon podczas jazdy – samochodu, który zdecydowanie podporządkowuje się woli kierowcy. Podczas cyklu miejskiego kierownica chodzi jak po maśle, a parkowanie to zabawka dla dzieci. Przy wyważonej prędkości nie ma specjalnych oporów lub zbytniego luzu.

Miękkie zawieszenia i ogólne wrażenie, nawet jeżdżąc po dziurach i koleinach, jest takie, jakby się jechało w wygodnym fotelu. Te miłe odczucia wzmaga jeszcze doskonałe wygłuszenie silnika, który naprawdę miło mruczy zarówno na niskich biegach, jak i wysokich, dlatego że wykorzystuje niespotykany dotąd dach pochłaniający hałas, zrobiony z nowoczesnego materiału na bazie poliestru.

Dwucylindrowy silnik dobrze spisuje się na każdym biegu i jest wręcz nieoceniony w mieście, bo dzięki swej elastyczności zachowuje stałą reakcję, głównie dzięki dobremu momentowi napędowemu, 145 Nm, które osiąga już przy 2000 obrotach /minutę. A poza miastem? TwinAir nie boi się podmiejskich szos, bardzo dobrze się nim jeździ w trasy, bo daje ogólne wrażenie bezpieczeństwa i komfortu nawet przy dużej prędkości na autostradzie. Silnik TwinAir, pomimo swej niewielkiej pojemności skokowej nie stwarza żadnych problemów przy dłuższej jeździe. Prędkość maksymalna wynosi 176 km/h: tak więc przy dozwolonej w naszym kraju prędkości 130 km/h zostaje jeszcze znaczny margines mocy. ■

Super *Daily*

Ostatnia generacja pojazdu, który od 33 lat króluje na rynkach międzynarodowych, miała swoją światową premierę w Fiat Industrial Village. Mocne strony modelu to silniki, wszechstronność i niezawodność.

„Daily to rodzaj symbolu marki Iveco, jak i całego rynku. To także kluczowy produkt naszego międzynarodowego rozwoju". Tak Alfredo Altavilla, prezes zarządu Iveco, mówił o roli Daily w strategii działania przedsiębiorstwa. Wypowiedź tę zanotowaliśmy podczas Fiat Industrial Village, gdzie odbyła się prasowa premier nowej generacji modelu, którego od 1978 roku do dzisiaj sprzedano na świecie w liczbie ponad dwa i pół miliona egzemplarzy. Altavilla przypomniał, jak powstał najnowszy model: „Daily przeszedł już gruntowną modernizację w 2009 roku. W 2011 mogliśmy więc ograniczyć się do kosmetycznych poprawek, wynikających ze zmieniającego się prawa, czyli przekształcenia silników na te zgodne z normami Euro5. W sumie tylko tyle trzeba było zrobić. Mimo to nie chcieliśmy osiąść na laurach i patrzeć

w przeszłość, ale odważnie spojrzeć w przyszłość. Dlatego zainwestowaliśmy w najnowszy model sporo pieniędzy, sto milionów euro i po raz kolejny podjęliśmy wyzwanie w celu satysfakcji klienta, stawiając na innowacje oraz naszą czołową pozycję w segmencie. Nowy Daily to samochód zaspakajający wszystkie wymagania, wszechstronny, opracowany przez profesjonalistów dla profesjonalistów".

Rama podłużnicowa, napęd na tylną oś, silnik turbodiesel z intercoolerem i bezpośrednim wtryskiem paliwa common rail, wersja 4x4, silniki zasilane gazem ziemnym, sześciobiegowe skrzynie biegów, przestrzeń ładunkowa do 17,2 m^3 i 210 cm wysokości, siedem ton masy całkowitej oraz maksymalna dopuszczalna długość pojazdu do sześciu metrów – to znane od dawna, mocne strony Daily.

Jednak tajemnica sukcesu tego modelu tkwi w umiejętności ciągłego ewoluowania, nie tracąc przy tym żadnej z tych cech, które stały się jego znakiem rozpoznawczym (wytrzymałość, niezawodność, wydajność, wszechstronność). Poza tym, jak zawsze, Daily jest przyjazny dla środowiska. Wszystkie te racje przesądziły kiedyś o powstaniu modelu, który dzisiaj po raz kolejny chce wyjść naprzeciw potrzebom ludzi pracujących.

Nowy Daily produkowany jest w zakładach Suzzara w Valladolid (w Hiszpanii). Docelowo produkcja wyniesie 100 tys. rocznie dla 160 krajów na świecie.

REKORDOWE SILNIKI

Nowy Daily przeszedł gruntowną odnowę począwszy od silników. Od zawsze zresztą model ten słynął z doskonałych zespołów napędowych, bo oferował klientom silniki niezawodne, wydajne, oszczędne pod względem zużycia paliwa i kosztów eksploatacji. Dzisiaj nowy Daily przeszedł samego siebie, poszerzając gamę silników o trzy zespoły napędowe wytwarzane w FPT Industrial. Pierwszy z nich to najsilniejszy diesel w segmencie, który po raz pierwszy będzie montowany właśnie w tym modelu. Mowa o 3 litrowy Twin 5 Turbo o mocy 205 koni. To pierwszy silnik, który przekroczył próg 200 KM stosowanych w lekkich pojazdach użytkowych, a ten wynik zawdzięcza podwójnej turbosprężarce z chłodnicą międzystopniową.

Kolejny silnik to 2,3 litrowy Euro 5 o mocy 146 koni z turbiną

Wnętrze nowego Daily. Pod spodem: plakat z kampanii reklamowej

FPT INDUSTRIAL

Podwójna turbina
podwójna moc

FTP Industrial opracował dla Iveco Daily nowy silnik 3.0 turbodiesel o mocy 205 KM. Ma większe osiągi, mniej pali i emituje mniej spalin. To nowoczesny silnik z niespotykanym dotąd rozwiązaniem technicznym, czyli dwoma turbosprężarkami z podwójnym intercoolerem. W przeciwieństwie do samochodów osobowych, gdzie pełną moc wykorzystuje się stosunkowo rzadko i przez krótki czas, samochód dostawczy czy ciężarowy zmaga się z ciągłym „wyciskiem" przy przewożeniu towarów. Oprócz samej mocy wymagany jest jeszcze wysoki moment obrotowy. Zastosowano więc złoty środek dla zaspokojenia tych dwóch potrzeb: doładowanie dwufazowe z udziałem dwóch turbosprężarek w jednym szeregu – pierwsza o niskim stopniu bezwładności ma zapewnić natychmiastową reakcję już przy niskich obrotach, natomiast zadaniem drugiej jest zapewnienie silnikowi maksymalnej mocy. Najnowszy silnik nie osiąga górnych wartości mocy przy wysokich obrotach, ale utrzymuje je na stałym poziomie 205 KM (150 kW) w przedziale od 3000 do 3500 obrotów. Jeśli chodzi o moment obrotowy, osiąga on rekordową wartość 470 Nm przy zaledwie 1400 obrotach i utrzymuje ją do 3050 obrotów. Nowością w sektorze pojazdów użytkowych jest to, że obie turbosprężarki wyposażone są w intercooler, którego zadaniem jest chłodzenie powietrza do optymalnej temperatury pracy silnika, co również przyczynia się do redukcji spalania oraz zwiększenia jego niezawodności. Cała tajemnica niskiego zużycia paliwa i emisji spalin tkwi właśnie w sposobie generowania mocy i momentu obrotowego, który zapewnia większy „zryw" nawet w połączeniu z przekładnią o wydłużonych biegach.

o zmiennej geometrii oraz wyjątkową technologią Multijet II. Do tego dochodzi nowy silnik EEV o trzylitrowej pojemności cylindrów i mocy 146 koni z turbosprężarką o zmiennej geometrii. Ten ostatni kończy gamę zespołów napędowych, których emisja spalin jest niższa od obowiązujących standardów. Gamę uzupełnia jeszcze wersja Natural Power Bifuel wyposażona w niezwykle ekologiczny silnik EEV, przystosowany do zasilania gazem naturalnym, w której mały zbiornik na benzynę służyć ma wyłącznie w wyjątkowych przypadkach. Gamę zamyka wersja o zerowej emisji spalin, z elektrycznym silnikiem zaprojektowanym przez Iveco. Ale to nie wszystko. Kierowca może poprawić jakość jazdy dzięki takim udogodnieniom jak: Start&Stop oraz system GSI (Gear Shift Indicator). Urządzenia te w połączeniu z nową, sześciostopniową skrzynią biegów i silnikami o pojemności 2,3 litra pozwalają na znaczną redukcję zużycia paliwa i emisji CO_2, aż o 10% w stosunku do poprzedniego modelu.

Daily ma ponad siedem tysięcy rożnych konfiguracji

RÓWNOWAGA I SIŁA

Przód pojazdu został opracowany na nowo tak, aby wygodnie mieścił nową osłonę chłodnicy, najnowszy system chłodzenia oraz zespół świateł. Łączy on światła dzienne, a także światła przeciwmgielne na zakrętach, które zapewniają kierowcom nowych pojazdów użytkowych Daily to, że widzą i są dobrze widziani. Nowy Daily stał się jeszcze bardziej komfortowy oraz przyjemny w prowadzeniu dzięki nowemu wnętrzu. Pojawiła się możliwość regulacji kierownicy na wysokość orz nowa regulacja fotela kierowcy (możliwość regulacji wzdłuż osi symetrii oraz kąta nachylenia fotela), z kolei dźwignia zmiany biegów jest łatwiejsza w obsłudze i mniej przeszkadza, gdy kierowca lub pasażer chce przemieścić się z jednej strony kabiny na drugą. W kabinie znajdują się cztery schowki formatu DIN, które pozwalają kierowcy zawsze mieć pod ręką urządzenia niezbędne do pracy. Ponadto pod dwumiejscowym siedzeniem dla pasażerów można umieścić schowek o pojemności 6 litrów.

BEZPIECZEŃSTWO

Na uwagę zasługują nowoczesne urządzenia zapewniające bezpieczeństwo. Wśród nich najważniejszy to system ESP 9 najnowszej generacji, który zawiera układ ABS, EBD, ASR, (kontrola trakcji) MSR (system regulacji prędkości obrotów silnika), Hill Holder (system umożliwiający zatrzymanie pojazdu na wzniesieniu) oraz LAC (sterowanie siłą hamowania w zależności od obciążenia ładunkiem). Poza tym nowy Daily ma jeszcze nowe urządzenia takie jak HFC (hydrauliczny układ kompensacji zmniejszenia siły hamowania przy zjawisku fadingu) oraz RMI&ROM (zapobiegający utracie stabilności i zapobiegający przewróceniu).

Nowy Daily to pojazd nowoczesny także pod względem telematycznym. W całej gamie Iveco oferuje system Blue&Me oraz Blue&Me Fleet. Dostępny jest też TomTom Go Live, który łączy funkcję nawigatora z informacjami o ruchu drogowym i pogodzie.

SZEROKA GAMA MOŻLIWOŚCI

Od zawsze jedną z najsilniejszych cech Daily była jego wszechstronność zastosowań. To zasługa wyjątkowej wprost elastyczności oraz bogatej gamy. Biorąc pod uwagę wszystkie warianty i kombinacje podwozia, silników i mechaniki, można uzyskać ponad siedem tysięcy różnych konfiguracji, począwszy od wersji do transportu towarów, poprzez transport osób, aż do baz do przystosowania i wyposażenia specjalnego. Na przykład gama furgonów oferuje pracownikom transportu aż osiem różnych wielkości skrzyni ładunkowej od siedmiu do 17,2 merów sześciennych i ładowności do czterech ton. ■

Anna Lubertowicz-Sztorc,
foto: I. Kaźmierczak

Dziennikarze prasy, radia, telewizji oraz portali internetowych z całej Polski przyjechali do Kielc, aby wziąć udział w zawodach sportowych na Torze Kielce.

XVIII Grand Prix *Fiat Auto Poland*

Przed startem na torze każda uwaga może okazać się cenna

Rywalizację o Puchar Prezesa Zarządu Fiat Auto Poland śmiało można nazwać Wyścigowymi Samochodowymi Mistrzostwami Polski Dziennikarzy. Tegoroczne spotkanie było wyjątkowe – mija bowiem 90 lat obecności firmy Fiat na polskim rynku, marki szczególnie zakorzenionej w naszym społeczeństwie.

Uczestnicy Grand Prix mieli do przejechania każdego dnia cztery próby sportowe samochodami Abarth 500 o mocy 135 KM i Alfą Romeo MiTo, spod maski której słychać było znany wszystkim „alfistom" odgłos silnika o mocy 155 KM. Pomimo kapryśnej pogody zawodnicy wykazali się sporymi umiejętnościami, a samochody potwierdziły swoją niezawodność w trudnych próbach sportowych, pewnie pokonując trasę przygotowaną przez Automobilklub Kielecki.

Najszybciej i bez punktów karnych wszystkie odcinki specjalne na torze przejechał red. Robert Bielecki, członek jury International Engine of The Year, który wyjechał z Kielc z Pucharem Prezesa Zarządu Fiat Auto Poland. Drugie miejsce w klasyfikacji generalnej zajął red. Tomasz Szmandra z Moto Express, a trzecie red. Robert Magdziak reprezentujący magazyn Cars.

W rywalizacji brały udział również panie, wśród których najlepszą okazała się red. Anna Sztorc-Lubertowicz z magazynu Top Class, która została nagro-

dzona Pucharem Dyrektora Handlowego Fiat Auto Poland. Drużynową klasyfikację wygrał team w składzie Jacek Jurecki z Tomaszem Szmandrą, reprezentanci Moto Express. Wśród tegorocznych uczestników Grand Prix FAP byli również dziennikarze z Litwy z prezesem Autoklubu Dziennikarzy Litewskich na czele.

Ta coroczna, sportowa impreza, którą organizuje Fiat Auto Poland, to także miejsce premiery nowego modelu auta. Tym razem po raz pierwszy w Polsce zaprezentowana została nowa Lancia Voyager, która niebawem zagości w salonach Lancii, wzbogacając ofertę tej marki na polskim rynku(więcej o modelu na str. 6-13). Po Lancii Delta i nowej Lancii Ypsilon to kolejny model, który ma wszelkie atuty, by stać się pożądanym samochodem rodzinnym. Wyróżnia go włoski design i amerykańska funkcjonalność. Podczas konferencji Country Manager marki Lancia i Jeep w Polsce, Sławomir Szałkowski, przekonywał wszystkich do komfortu, elegancji i wygody podróżowania nową, siedmioosobową Lancią Voyager.

Samochody potwierdziły niezawodność w próbach sportowych

Spotkanie było także okazją do prezentacji marek z Grupy Fiat. Do dyspozycji uczestników Grand Prix była na przykład Alfa Romeo Giulietta. Można również było porównać wrażenia z jazdy nowym Jeepem Grand Cherokee w wersji benzynowej 5,7 lub z silnikiem Diesla 3,0. Niewątpliwie ta coroczna impreza była nie tylko możliwością wypróbowania samochodów na torze, ale także okazją do wymiany cennych, motoryzacyjnych doświadczeń.

Obok: zwycięzcy XVIII Grand Prix FAP. Poniżej: tryumfatorki w kategorii pań

Partnerami tegorocznej imprezy Fiat Auto Poland były firmy: Selenia Motor Oil oraz Dunlop.

Podczas spotkania z dziennikarzami o sukcesach i planach na przyszłość opowiadali: Wojciech Masalski, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland oraz Sławomir Szałkowski, country manager marki Lancia.

Wojciech Masalski: „Osiemnastka to symboliczna rocznica. Już osiemnaście lat jesteśmy razem i bawimy się podczas Grand Prix. Emocji nie zabraknie również podczas naszej konferencji. Zacznę od tego, że przedstawię najbardziej medial-

ne marki w Polsce – Fiat zajmuje w tym rankingu czwarte miejsce. Jeżeli chodzi o publikacje prasowe, radiowe i telewizyjne – jesteśmy na pudle (drugie miejsce), trochę jesteśmy z tyłu, jeżeli chodzi o internet, ale – mam nadzieję – nadrobimy tę zaległość. Coroczne przedstawianie wyników produkcji tyskiego zakładu to już tradycja. Rok 2011 zakładał blisko 470 tysięcy wyprodukowanych samochodów, 370 tys. po dziewięciu miesiącach mamy już na koncie, myślę, że założony plan zostanie zrealizowany. W tym roku przypada okrągła rocznica – 90 lat obecności Fiata w Polsce. To taki kamień milowy. 90 lat temu podpisano list intencyjny, który tak naprawdę otwierał drzwi do produkcji i do historii Fiata w Polsce. Przy tej okazji muszę się pochwalić – ostatnio stałem się nabywcą tzw. „kaszlaczka", czyli Fiata 126p – auto ma 35 lat. To prawdziwy rarytas. Fiat w Polsce to także rzesza ludzi, którzy stoją za tą marką, to również sprzedaż i serwis: ponad 120 punktów sprzedaży i 189 punktów serwisowych. Fiat jest jedną z najbardziej dostępnych marek z punktu widzenia klienta i to nasz ogromny atut. A rok 2012 – co nas czeka? Uchylę rąbka tajemnicy. Premiera numer 1 w pierwszym kwartale przyszłego roku – jeżeli chodzi o markę Fiat na naszym rynku – to nowy Fiat Panda. Mam nadzieję, że będzie to przebój tak na polskim, jak i europejskim rynku. Kolejna marka adresowana jest do klientów o bardziej wysublimowanych gustach – Alfa Romeo. To najbardziej dynamicznie rozwijająca się marka, jeżeli chodzi o sprzedaż i wizerunek. Ten pozytywny trend chcielibyśmy utrzymać w kolejnych latach. W ramach tej marki pojawią się nowe modele: C4 i Julia – może jeszcze nie w przyszłym, ale na pewno w 2013 roku. To będzie kolejny kamień milowy. Abarth to modele fiata o sportowym zacięciu, ale to także bezpieczna jazda. Jeep to marka, z której jesteśmy dumni i cieszymy się, że znajduje się w Grupie Fiat. Lancia – dzisiaj prezentujemy nowy model, a w następnym roku gama aut tej marki będzie uzupełniona: obok Lancii Y oraz Delty pojawi się Lancia Thema i Lancia Voyager".

Sławomir Szałkowski, country manager marki Lancia: „Będę starał się Państwa przekonać, że pod nową marką Lancia samochody Chryslera zyskały zupełnie nowy wymiar. Pojawiły się dwa nowe modele: Lancia Voyager i Lancia Thema (dotychczas znane jako Chrysler Voyager i Chrysler 300C). Modele te doskonale uzupełniają ofertę Fiata. Polityka Lancii jest ściśle określona.

Organizowane co roku Grand Prix FAP daje dziennikarzom nie tylko możliwość wypróbowania samochodów na torze, jest też okazją do spotkania i wymiany doświadczeń

Wszystkie auta, które sprzedawane są na kontynencie europejski są sprzedawane pod marką Lancia, natomiast w Stanach Zjednoczonych marka Chrysler nadal rozwija się i jej historia jest kontynuowana. Lancia Voyager, która dzisiaj debiutuje na polskim rynku, to prawdziwa ikona kategorii MPV (pojazdów wielofunkcyjnych) z historią sięgającą 27 lat i trzynastoma milionami sztuk sprzedanych w 120 krajach całego globu. Ten typowy amerykański samochód – teraz w włoskim stylu – to ekskluzywny wehikuł najwyższej klasy, w którym specjalistyczna wiedza Chryslera dopełnia typową dla Lancii satysfakcję z jazdy, komfort wnętrza, doskonałe wyciszenie kabiny oraz dokładność wykonania i elegancję, charakterystyczną dla „Italian Design". Dostępna jest w wersji modelowej Gold, z dwoma silnikami do wyboru (3,6-litrowym benzynowym o mocy 283 KM oraz 2,8-litrowym turbodieslem o mocy 163 KM. Lancia Voyager adresowana jest do nabywców o dynamicznej naturze, otwartych na najbardziej zaawansowane technologie". ■

Fiat mecenasem *bielskiej kultury*

„Fiat Auto Poland ma ogromny wkład nie tylko w polski rynek motoryzacyjny, ale także w życie kulturalne, zwłaszcza regionu, z którego się wywodzi" – mówi prezydent Bielska-Białej, Jacek Krywult.

Marek Szafrański, fot. L. Cykarski, Satiz Poland

Sport i kultura są od lat sferą szczególnie bliską Fiat Auto Poland. Sponsorowanie ważnych i związanych z tradycją imprez służy kształtowaniu wizerunku firmy, budowaniu zaufania i kreowaniu wiarygodności. Dlatego w swej pozaprodukcyjnej działalności spółka wspiera inicjatywy kulturalne, sportowe i charytatywne zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

FWN: *Współpraca samorządu Bielska-Białej i Fiata Auto Poland w dziedzinie kultury trwa od wielu lat. Czy mógłby wymienić Pan jej główne kierunki?*

Jacek Krywult: „Spółka od dawna angażuje się w życie miasta, co bardzo sobie cenię. Fiat jako mecenas kultury obecny jest podczas wielu imprez organizowanych przez bielski samorząd. Co ważne, przedsiębiorstwo wspiera zarówno wydarzenia z zakresu tzw. kultury wysokiej jak Festiwal Kompozytorów Polskich czy Jazzowa Jesień, jak również przedsięwzięcia adresowane do szerokiej publiczności, czego przykładem mogą być doroczne Dni Bielska-Białej".

Dzięki wsparciu firmy możliwy był przyjazd do Bielska-Białej wielu gwiazd.

„Bielsko-Biała staje się, a w zasadzie już jest, ważnym punktem na trasach koncertowych gwiazd światowego formatu. Grał u nas przecież znakomity Kronos Quartet, prezentował się genialny Ivo Pogrelić, występowali najlepsi na świecie gitarzyści jak Paco de Lucia czy Al Di Meola, koncertowali

najwybitniejsi jazzmani. Mieliśmy okazję zobaczyć również wykonawców muzyki popularnej, jak choćby Gorana Bregovića. W sprowadzeniu do Bielska-Białej wielu z tych gwiazd spółka Fiat miała również swój udział".

Jaki wpływ na życie kulturalne i promocję Bielska-Białej mają tak znaczące wydarzenia jak – wspierane przez Fiat – Festiwal Kompozytorów Polskich czy Jazzowa Jesień?

„Dzięki tym wydarzeniom możemy konkurować z największymi polskimi ośrodkami kultury. Na koncerty odbywające się w ramach Festiwalu Kompozytorów Polskich czy Jazzowej Jesieni przyjeżdża publiczność z wielu, często bardzo odległych zakątków naszego kraju, a także z zagranicy. Imprezy te są relacjonowane przez wiele ogólnopolskich mediów, więc nazwa naszego miasta pojawia się na łamach gazet oraz na antenach radiowych i telewizyjnych w pozytywnym kontekście. Naprawdę trudno byłoby o lepszą promocję".

Kolejna edycja Jazzowej Jesieni już za nami. Nad Białą koncertowały wielkie gwiazdy.

„Tak, dziewiąta edycja Jazzowej Jesieni za nami. Najważniejszym wydarzeniem tegorocznego festiwalu był bez wątpienia koncert Cecila Taylora. Ten amerykański pianista i poeta to niekwestionowana legenda free jazzu i zarazem jeden z twórców tego gatunku. Nie waham się zatem stwierdzić, że Bielsko-Biała znów przez kilka jesiennych dni szczyciło się mianem stolicy światowego jazzu".

Czego możemy się spodziewać w najbliższym czasie dzięki mecenatowi Fiat Auto Poland?

„Wybiegając bardziej w przyszłość chciałbym już dziś zapowiedzieć, że gwiazdy z najwyższej, światowej półki zagrają dla bielszczan podczas przyszłorocznych Dni Bielska-Białej. Nie zdradzę jeszcze nazwisk, ale powiem, że szykuje się wielka muzyczna uczta. Realizacja naszego planu będzie wymagała ogromnego wysiłku organizacyjnego i finansowego, dlatego mam nadzieję, że będziemy mogli liczyć na dalsze wsparcie ze strony Fiata".

Gmina honorowała już Fiat Auto Poland własnymi wyróżnieniami. Tytuł Dobrodzieja Kultury spółka otrzymała wielokrotnie. Wskazuje to, że relacje na styku koncern-samorząd są wyśmienite. Skąd się bierze tak dobry klimat?

„Bielsko-Biała jest miastem przyjaznym dla biznesu, czego potwierdzeniem jest zresztą doroczny ranking prestiżowego magazynu „Forbes". Myślę, że władze koncernu, podobnie jak kierownictwa innych firm funkcjonujących w naszym mieście, doceniają naszą otwartość. Władze miasta z kolei darzą dużym szacunkiem tych przedsiębiorców, którzy nie tylko dają pracę naszym mieszkańcom, ale chcą dla nich zrobić coś więcej. Fiat jako mecenas kultury jest taką właśnie firmą. Stąd tak dobre relacje pomiędzy nami".

Fiat Auto Poland został ostatnio nagrodzony przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego wyróżnieniem Mecenasa Roku. Wystąpił o to samorząd Bielska-Białej. Dlaczego?

„Jako organizator życia kulturalnego w mieście doceniamy najbardziej te przedsiębiorstwa, które stale wspierają przygotowywane przez nas przedsięwzięcia. Dzięki takiej systematycznej pomocy zarówno imprezy cykliczne, jak i pojedyncze wydarzenia mogą mieć naprawdę duży wymiar. A Fiat Auto Poland jest właśnie taką firmą, która wspiera nasze działania w sposób systematyczny, a nie jedynie od czasu do czasu. Uznaliśmy zatem, że spółka jak najbardziej zasługuje na ministerialne wyróżnienie". ■

FAP MECENASEM KULTURY

Ministerialne *wyróżnienie*

Doroczne nagrody ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego zostały wręczone 19 września w Warszawie. Fiat Auto Poland został wyróżniony dyplomem – w honorowanej po raz pierwszy – kategorii Mecenas Kultury.

Podczas gali minister kultury Bogdan Zdrojewski powiedział, że stało się tradycją, aby raz w roku nagradzani byli artyści oraz instytucje, które w roku minionym odnotowały sukcesy. „Kultura nie zawodzi, przynosi fenomenalne efekty, efekty najwyższej wartości, buduje wizerunek państwa polskiego w sposób niezwykle trwały" – powiedział.

Ministerialne nagrody przyznawane są za całokształt działalności, wybitne osiągnięcia w twórczości artystycznej, upowszechnianie i ochronę dóbr kultury. Fiat Auto Poland do konkursu w kategorii Mecenas Roku został zgłoszony przez samorząd Bielska-Białej.

Tutaj bije *serce Abartha*

Francesca Rech

Technologia, profesjonalizm, kompetencje, duch pracy zespołowej i silne przywiązanie do marki. To cechy, na które stawia się w fabryce „Skorpiona".

Hala, w której projektuje się, poddaje próbom i produkuje samochody stanowi serce zakładu i nazywa jest Officine Abarth. To miejsce, w którym czuje się zapach historii wyścigów, i w którym większość pracowników doświadczyła w swym życiu adrenaliny związanej z przygotowywaniem samochodów wyścigowych. „Serca osób tutaj pracujących biją nieco innym rytmem – mówi Patrizia Quiligotti, będąca od roku szefem planowania i procesu produkcyjnego zakładu. – W firmie Abarth poczucie przynależności jest niezwykle wysokie – kontynuuje. – Odczuwa się przywiązanie do marki, ponieważ osoby te pracowały przy obsłudze zawodów, praca w dobrze zgranej drużynie jest więc dla nich codziennością".

Tak silne zaangażowanie miało istotne znaczenie w podejmowaniu zmian, jakie przechodził w ostatnim roku cały zakład, który wraz z uruchomieniem produkcji seryjnej Fiata 500 695 Tributo Ferrari wymagał zmian w produkcji. „Dzisiaj możemy więc mówić o zakładzie z prawdziwego zdarzenia – wyjaśnia Patrizia Quiligotti. – Niewielkiego, bo niewielkiego, ale na pew-

no bardzo wydajnego, który może produkować dziesięć samochodów dziennie. Aby tego dokonać, ciężko pracowaliśmy nad zorganizowaniem procesu produkcyjnego, poszukując synergii pomiędzy wszystkimi obszarami: od marketingu po manufacturing, czy wreszcie jakość. A wspólne świętowanie – w obecności Haralda Westera, dyrektora pełnomocnego marki Abarth – tysięcznego wyprodukowanego samochodu Tributo Ferrari było prawdziwym dopełnieniem oraz nagrodzeniem tego, co przeszliśmy w ostatnich miesiącach".

Dla Patrizii Quiligotti model 695 był prawdziwym wyzwaniem. Do lipca 2010 roku w zakładzie pracowano przede wszystkim przy samochodach rajdowych Abartha – czyli Fiacie Grande Punto S2000 (prowadzonym przez mistrza Europy Lukę Rossetti oraz Matteo Chiarossi) i modelu 500 Assetto Corse dla kierowcy Simone Monforte, który bierze udział w Trofeo Abarth 500 Selenia Italia i Europa. Ponadto realizowane były specjalne zlecenia, takie jak na przykład przygotowanie oraz montaż zestawu tuningowego Esseesse Abarth w jednorazowej partii do 50 samochodów przeznaczonych na rynki zagraniczne, między innymi do Australii. Nie można zapomnieć oczywiście o przygotowaniach 500-tek w wersji Rally z homologacją R3T, które od dwóch lat biorą udział są w Mistrzostwach jednej marki Trofeo Abarth 500 Rally. „My kupujemy od zakładu w Tychach Fiaty 500 „nie do końca ubrane". W tym momencie – wyjaśnia Patrizia – pracownicy Abartha zaczynają pracować nad samochodem, zmieniając jego różne aspekty: od elementów elektrycznych po zwiększanie osiągów silnika, od elementów ruchomych po skrzynię biegów, czy wreszcie

opony". Mowa tutaj o pracy ręcznej, gdzie pracownik zajmuje się danym samochodem od początku do końca. To takie swoiste produkowanie „samochodów na miarę". W ten sposób mechanicy zajmują się każdym detalem samochodu, który mają na podnośniku. „Takie dbanie o szczegóły wydało nam się bardzo sensowne w momencie, w którym rozpoczęliśmy seryjną produkcję modelu 695 Tributo Ferrari – kontynuuje. – Co więcej, w pewnym momencie musieliśmy poczynić wysiłki, aby z naszego zakładu mogły wyjeżdżać samochody praktycznie idealne. Bowiem klienci, którzy dokonują zakupu takiego cacka w wydaniu limitowanym, jakim jest model 695, zasługują z pewnością na to, byśmy poświęcili tym samochodom całą naszą wiedzę".

Każdy pracownik zajmuje się samochodem od początku do końca produkcji

Każdy samochód sprawdzany jest poprzez tzw. check-up: tego typu kontrola przeprowadzana jest od chwili wjazdu samochodu do „fabryki" Abartha, w trakcie uzupełniania jego wyposażenia oraz przed jego dostarczeniem do klienta, tj. w momencie dokonywania odbioru końcowego. „Ale to nie wszystko – dodaje szef produkcji. Co piętnaście minut pobieranych jest losowo pięć nadwozi, w ramach których przeprowadza się dodatkowe kontrole. Z uwagi na fakt, iż wyprodukowanych zostanie jedynie 1695 samochodów 500 Tributo Ferrari, wskaźnik kontroli jakości będzie u nas wynosił blisko sto procent".

A kto jest odbiorcą tego niewielkiego auta z logo Ferrari? „Z pewnością kierowcy z Emiratów Arabskich –

Powyżej: Andrea Pace podczas pracy nad modelem Tributo Ferrari. Poniżej: Patrizia Quiligotti, szefowa produkcji. Na pierwszej stronie: przygotowanie seryjne wersji 695

Na górze: drużyna Officine Abarth świętuje wyprodukowanie tysięcznego modelu Tributo Ferrari. Powyżej cztery kolory modelu 695. Na następnej stronie Paolo De Carolis oraz Fiat 500 Rally podczas wyścigu

śmieje się Patrizia Quiligotti, – ale nie tylko. Mamy zamówienia z całej Europy, Australii i Stanów Zjednoczonych. Mowa tutaj o edycji limitowanej, która przyciągnęła uwagę kolekcjonerów, pewnie też z uwagi na to, iż proponowana jest gama różnych kolorów: plan zakładał wyprodukowanie 99 samochodów w kolorze szarym, 99 granatowym, 299 żółtym i 1198 w czerwonym. Ale już około stu klientów zdecydowało się odebrać swój nowy samochód wprost z fabryki. Przygotowaliśmy dla nich specjalną poczekalnię, w której przygotowano także monitory wyświetlające pokazy filmowe". Sporo uwagi i zaangażowania poświęca się również na szkolenia: co roku do Abartha przyjeżdżają młodzi ludzie ze szkół zawodowych, aby przez dwa miesiące szkolić się w różnych obszarach zakładu. „Wszyscy po ukończeniu stażu wyjeżdżają stąd wyposażeni w niezbędną wiedzę, ale też z miłymi wspomnieniami – dodaje Patrizia Quiligotti. – Młodzi stanowią naszą przyszłość, dlatego staramy się im pomóc w edukacji".

DRUŻYNA ABARTHA

W zakładzie Abartha pracuje około 120 osób. Rok temu do załogi dołączyły również nowe osoby, które pracują na takich stanowiskach jak pracownik usuwający niewielkie poprawki blacharskie i lakiernicze nadwozia, pracownik zwalniania samochodów czy eksperci ds. jakości. Ponadto w prace nad 695 Tributo Ferrari zaangażowano specjalny „team" pracowników, którzy zajmują się wszystkimi fazami produkcji tego modelu. Jednym z nich jest 42-letni mieszkaniec Turynu, Paolo De Carolis. Paolo pracuje dla Abartha już od dwudziestu lat i do zeszłego roku był jednym z członków działu wyścigowego. Wraz z rozpoczęciem produkcji modelu Tributo Ferrari podjął się tego nowego wyzwania. „Zajmuję się teraz tym małym au-

tem: tutaj liczy się wartość estetyczna, dbanie o szczegóły, o najmniejsze detale. Codziennie przygotowuję trzy samochody 695, wcześniej natomiast mogłem pracować nad jednym Abarthem nawet trzydzieści dni. Teraz mamy w fabryce kartę pracy, na której zapisujemy wszystkie interwencje, jakie wykonujemy, oraz przeprowadzane przez nas kontrole: od filtra powietrza po centralkę, od ustawienia reflektorów po ciśnienie w oponach, czy montaż słupków zewnętrznych z włókien węglowych". Pracownikiem Abartha jest również Andrea Pace, 33-letni turyńczyk. Andrea pracuje zarówno dla działu zajmującego się produkcją Tributo Ferrari, jak i działu wyścigowego. W zakładzie Abartha zatrudniony jest od dwóch lat. Doświadczenie zdobył w dziale Engineering zakładu Mirafiori, gdzie nabył wiedzę o płynności produkcji i nauczył się pracy zespołowej. Jego stanowisko to specjalista elektronik, a pod jego pieczą są elementy hardware (wiązki przewodów) i software (centralek). „Jeśli chodzi o Tributo Ferrari, wraz z moim zespołem zajmuję się instalowaniem systemu GPS, aktualizacją niektórych oprogramowań oraz całkowitą kontrolą wszystkich elementów elektrycznych. W pojazdach wyścigowych natomiast pracujemy nad centralkami, zwłaszcza nad tą, która steruje silnikiem. Na przykład w modelu 500 rally zmodyfikowaliśmy wiązki przewodów i dodaliśmy kilka centralek, takich jak centralka wyświetlacza biegów oraz centralka monitora, na którym odczytuje się poziomy płynu, obroty silnika itd. Jest to rodzaj personalizacji względem samochodów drogowych". ■

HISTORIA I LEGENDA

Wszystko zaczęło się *w 1963 roku*

695: ten numer przywołuje na myśl wspomnienia i emocje. Trzy cyfry mówiące o tym, jak z legendarnego modelu jakim jest Fiat 500 Abarth, po odpowiedniej modyfikacji, można uzyskać jeszcze bardziej spektakularny model. W rezultacie powstał samochód, który z pojemności 499,5 otrzymał 689 cm^3, natomiast liczba koni mechanicznych wzrosła do 30 w przypadku modelu podstawowego czy wręcz do 38 w wersji 695 SS. Są to osiągi, jak na tamte czasy, nieprzeciętne oraz będące gwarancją mocy zarówno na zwykłej drodze, jak i w czasie rajdu. Od 1963 roku, czyli daty debiutu samochodu, 695-ka zwyciężała we wszystkich zawodach, stając się prawdziwym mitem.

Fiat 500 *Tributo Ferrari*

Dzisiaj mit Abartha 695 odżywa w 695 „Tributo Ferrari", szybszej niż kiedykolwiek w wersji zwykłej 500-tki. Nowy Abarth potwierdza związek pomiędzy producentem działającym pod znakiem Skorpiona z fabryką z Maranello. Związek silny, oparty na pasji do wysokich osiągów, wyścigów, dbania o szczegóły i włoski styl. Osiągi zapewnia 16-zaworowy silnik 1,4 Turbo T-Jet dodatkowo wzmocniony do ponad 180 koni i występujący w połączeniu ze skrzynią Abarth Competizione ze sterowaniem elektrohydraulicznym, łopatkami przy kierownicy, która uwydatnia osiągi silnika przy niewielkim czasie zmiany biegów. Dokładnie przeanalizowane ustawienie zapewnia sztywność i bezpieczeństwo dostosowane do osiągów, do tego samochód wyposażono w opony niskoprofilowe na 17-calowych obręczach ze stopu, których design nawiązuje do tych produkowanych przez Ferrari. Ten niewielki bolid dostępny jest w czterech różnych kolorach: czerwonym Corsa, żółtym Modena, granatowym Abu Dhabi i szarym Titano. Każdy pojazd posiada lusterka wykonane z włókna węglowego oraz spersonalizowane elementy wnętrza: sportowe skórzane siedzenia, obszytą skórą kierownicę oraz wyścigowe pedały z logo Skorpiona i tabliczkę, na której widnieje numer seryjny pojazdu, co ma świadczyć o dbaniu o szczegóły i prestiżu tego małego, a tak niezwykłego samochodu.

We can, *make it!*

Anna Szafrańska, fot. Satiz Poland

„We can make it!" (Możemy to zrobić) to motto załogi zakładu amortyzatorów Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko-Biała.

Amortyzatory to jedna z dwóch linii biznesowych – obok systemów zawieszeń – bielskiego Magneti Marelii. Pracuje tu około 360 osób. „Nasza załoga mimo różnych trudności nigdy się nie poddaje. Ten zespół wie, że potrafi podołać każdemu wyzwaniu. Pracujemy z dużym zaangażowaniem, żeby osiągnąć wyznaczone cele" – podkreślił dyrektor zakładu Andrea Fazia.

AMORTYZATORY DLA WSZYSTKICH

W bielskim zakładzie powstaje rocznie około 4 mln amortyzatorów: przednich i tylnych, amortyzatorów „Koni" ze zmienną twardością w zależności od częstotliwości pracy, amortyzatorów sterowanych elektronicznie, a także amortyzatorów tylnych ze zmienną twardością w zależności od skoku (tłumienie amortyzatora zmienia się w zależności od wysokości/obciążenia samochodu). Montowane są w samochodach różnych marek i wielkości. Dyrektor Fazia podał, że około 55% produkcji trafia do Grupy Fiat. Montowane są w Fiatach, niezależnie od wielkości: zarówno w Fiacie Panda, jak i w Fiacie Ducato, a także w Alfie Romeo, Mito, Lancii Musa, Ypsilon, Delta i samochodach Chryslera. Zakład dostarcza także poza Grupę, między innymi do Renault i General Motors. „W tym roku wyprodukowaliśmy już około 3,2 mln. Około 98% trafi do pierwszej zabudowy, czyli do nowych samochodów. Reszta wędruje do autoryzowanych serwisów – powiedział Mirosław Rusin, który jest Kierownikiem Zarządzania Operacyjnego.

Dyrektor zakładu Andrea Fazia podkreśla, że załoga pracuje z dużym zaangażowaniem, żeby osiągnąć wyznaczone cele

Firma wciąż rozszerza i unowocześnia ofertę proponując nowatorskie rozwiązania. W tym roku wdrożyła do produkcji amortyzatory z innowacyjnymi zaworami holenderskiej firmy Koni. Do konwencjonalnych amortyzatorów z dwoma zaworami dodano jeszcze

jeden, dzięki czemu zwiększył się komfort jazdy. „Ktoś może lubić samochody »twarde«. Jeśli jednak wjedzie na duże nierówności komfort spada. W systemie FSD Koni dodatkowy zawór otwiera się w momencie zwiększenia ruchu koła, a »twardy« amortyzator staje się bardziej miękki, gwarantując w tym samym czasie wysoki komfort i stabilność samochodu w trakcie zmiennych warunków jazdy. Ten system stosujemy między innymi w Alfie Romeo, Mito i dostarczamy do Chryslera w Stanach Zjednoczonych" – powiedział Mirosław Rusin.
Dyrektor podkreśla, że bielskie amortyzatory słyną z doskonałej jakości. Od uruchomienia zakładu wyniki jakościowe były bardzo dobre, a od 2 lat poziom usterkowości uległ jeszcze większej poprawie i w tym momencie jest jednocyfrowy. „Mamy mniej niż 10 części wadliwych na milion, w branży motoryzacyjnej to bardzo satysfakcjonujący wynik, biorąc pod uwagę rosnące oczekiwania klienta w zakresie jakości i krótszego czasu realizacji, każdego dnia dokładamy starań, aby je spełnić" – powiedział dyrektor Fazia.

ZAŁOGA NA „SZÓSTKĘ"

Tworzenie nowoczesnego, doskonałego jakościowo produktu wymaga załogi, która jest w stanie podołać ambitnym planom i wyzwaniom. W Bielsku-Białej pracują młodzi ludzie. Średnia wieku wynosi około 30 lat. Widać u nich chęć do podnoszenia kwalifikacji i kreatywność. Dyrektor Fazia powiedział, że w ciągu sześciu lat istnienia zakład wykształcił doświadczoną ekipę. „To dzięki niej możemy konkurować z firmami znacznie dłużej działającymi na rynku" – podkreślił.
Zdaniem kierownika działu personalnego Arkadiusza Raczyńskiego większość pracowników kadry inżynieryjno-technicznej Magneti Marelli zaczynała od stanowisk z poziomu bezpośredniej i pośredniej produkcji i rozwijała się wraz ze swymi działami. „Np. szefami poszczególnych zmian są osoby, które parę lat temu zaczynały jako zwykli pracownicy. Dziś nie szukamy specjalistów tylko na rynku; tworzymy ich również sami. Inwestujemy w szkolenia i pozwalamy się rozwijać. Mamy bardzo dobrą załogę" – podkreślił Arkadiusz Raczyński.
Sześć lat temu do Bielska-Białej przyjeżdżali Brazylijczycy, by szkolić miejscową załogę. „Teraz to bielszczanie pokazują światu, jak produkować amortyzatory".
Miesiąc temu Brazylijczycy przyjechali tu ponownie, ale już po to, by się od nas uczyć nowych rozwiązań w zakresie produkcji i jakości. Te sześć lat bardzo wiele zmieniło. Jest to możliwe dzięki zaangażowaniu całej załogi i możemy być z tego naprawdę dumni" – powiedział Fazia.

Od góry: Mirosław Rusin i Arkadiusz Raczyński. Poniżej: na linii produkcyjnej

INWESTUJĄ

Aby zakład mógł się dobrze rozwijać nie wystarczy dobry zespół. Potrzeba nowoczesnych narzędzi. W Magneti Marelli inwestycje sięgają około 4 milionów euro rocznie. W tym roku zakupione zostały m. in. nowoczesne generatory spawalnicze Fronius, które wykorzystują technologię CMT (Cold Metal Transfer). „To system spawania bezzwarciowego. Powoduje, że podczas spawania używa się prądu o mniejszym natężeniu, co przeciwdziała powstawaniu odprysków, dzięki czemu nie musimy tworzyć dodatkowych stanowisk ich usuwania" – wyjaśnił Mirosław Rusin.
W latach 2009-2010 firma zainwestowała w laboratorium do testowania jakości amortyzatorów około 2 mln euro. „Ten proces jeszcze się nie zakończył. W styczniu przyszłego roku kosztem dodatkowego 0,5 mln euro zainstalujemy tam kolejne maszyny. W laboratorium oprócz weryfikacji jakości można tworzyć prototypy i je testować. Możemy tam przeprowadzić wszystkie testy wymagane przy uruchamianiu produkcji amortyzatorów np.: testy na głośność, testy zużycia i trwałości, kontrolę hamowania. Testy te symulują prace amortyzatorów w samochodzie, gdzie osiągany jest przebieg w wysokości 450 tys. km. Dzięki laboratorium prototypów zdołaliśmy zmniejszyć o dwa miesiące czas uruchomienia nowych produktów, dorównując tym samym najlepszym konkurentom w Europie, co ma kluczowe znaczenie dla rozwoju dotychczasowych i pozyskiwania nowych klientów" – podkreślił Andrea Fazia.

Amortyzatory z Bielska-Białej słyną z doskonałej jakości

Także wprowadzenie na rynek przez Grupę Fiat Lancii Ypsilon przyczyniło się do modernizacji parku maszynowego. Amerykańską maszynę Swanson, która wytwarzała zawór kompresji, zastąpiła nowa. Powstała ona w wyniku współpracy inżynierów z Magneti Marelli oraz włoskiej firmy Tekno-Alfa.
Dzięki wszystkim inwestycjom bielski zakład jest obecnie zautomatyzowany w wyższym stopniu niż fabryki w Stanach Zjednoczonych czy Brazylii. Andrea Fazia zastrzegł jednak, że automatyzacja została zastosowana tylko w niektórych fazach procesu produkcji tak jak np. w montażu zaworów lub w niektórych operacjach. „Gdybyśmy zastosowali pełną automatyzację zakładu, również przy operacjach obróbki końcowej, stracilibyśmy elastyczność potrzebną do optymalizacji zdolności produkcyjnej" – wyjaśnił.

WCM

W lipcu 2009 zakład amortyzatorów Magneti Marelii rozpoczął wdrażanie programu World Class Manufacturing. W ostatnim audycie, w kwietniu bieżącego roku, zakład zgromadził 36 punktów. Kolejny jest zaplanowany na początek grudnia. „Czekamy na niego w napięciu. Bardzo chcemy pokazać jak bardzo jesteśmy zaangażowani we wdrażanie WCM i jakie kroki poczyniliśmy od ostatniego audytu" – powiedział dyrektor Fazia.
Jednym z głównych efektów wdrażania WCM jest wyzwolenie inicjatywy u pracowników. Nawet niepozorne na pierwszy rzut oka pomysły mogą przynieść spektakularne efekty. W zakładzie sugestia wyłączenia niektórych lamp w hali, co w żadnym stopniu nie odbiło się na komforcie pracy, zaowocowała zmniejszeniem zużycia energii na godzinę produkcyjną o 10 procent. Racjonalizacja ustawienia maszyn doprowadziła do tego, że tą samą ilość amortyzatorów bez dodatkowego wysiłku wytwarza mniejsza ilość pracowników. „W celi montażowej amortyzatorów do Ducato początkowo pracowało pięć osób. Produkowali 800 sztuk amortyzatorów. Teraz tą samą ilość robią trzy osoby. Produkcja odbywa się na trzech zmianach, co oznacza, że dla zakładu pozyskaliśmy sześć osób, które mogą robić coś innego" – powiedział. Jak podkreślił: w takim przypadku nie ma mowy o redukcji personelu. „Nie możemy sobie pozwolić na stratę doświadczonych pracowników, dlatego podnosząc wydajność i reorganizując pracę, musimy pozyskać nowych klientów, by zapewnić wszystkim pracę" – wyjaśnił.
Średnio każdy pracownik linii amortyzatorów zgłosił w tym roku już blisko sześć pomysłów usprawniających pracę. Kierownik działu personalnego Arkadiusz Raczyński powiedział, że dotyczą one niemal wszystkich dziedzin, m. in. bezpieczeństwa, środowiska, organizacji miejsca pracy, logistyki, przepływów materiałów czy polepszenia jakości produktów. „Plan zakłada, że w tym roku osiągniemy średnią ośmiu sugestii na pracownika. Pracujemy nad tym. Rekordziści mają już po 70-80 pomysłów" – dodał.

Na zdjęciach: cele spawalnicze

PO 2012

Rynkowa renoma bielskiego zakładu Magneti Marelli owocuje zamówieniami. „Wygraliśmy przetarg na amortyzatory do Lancii Ypsilon i nowej Pandy. W przyszłym roku zostanie do nas przeniesiona z Brazylii produkcja amortyzatorów tylnych do Opla Corsy i Fiata Fiorino – przednie amortyzatory wytwarzamy już teraz. Bielski zakład postrzegany jest w rodzinie Magneti Marelli jak również wśród klientów jako bardzo dobry co pozwoliło nam na pozyskanie tej produkcji" – powiedział dyrektor Fazia. „Amortyzatory, które trafią do Fiorino, to nasza wielka myśl techniczna. Przy załadowanym samochodzie amortyzator, dzięki zastosowaniu specjalnego przetłoczenia w jego cylindrze, staje się »twardy«, a po rozładowaniu staje się bardziej »miękki«. W ten sposób zwiększa się komfort kierowcy, zapewniając bezpieczeństwo na najwyższym poziomie przy obciążonym pojeździe" – wyjaśnił Mirosław Rusin.

Zdaniem Andrei Fazii w Bielsku-Białej wkrótce wytwarzane będą inne modele amortyzatorów tylnych np. dla Fiata Ducato. W zakładzie trwa także weryfikacja procesów technologicznych przed wprowadzeniem do produkcji amortyzatorów do samochodu o roboczym kryptonimie 343. Będzie to nowy model wytwarzany w Chinach.

Z OPTYMIZMEM

Marka bielskiego zakładu Magneti Marelli przyciąga klientów. W przyszłym roku szefostwo zakłada 15% wzrost produkcji. „Przyszłoroczny plan produkcyjny szacujemy na 4,5 mln amortyzatorów" – podkreślił dyrektor Fazia. „Jesteśmy zatem optymistycznie nastawieni co do przyszłości, to my ją będziemy kreować i realizować". ■

PRACOWNICY

Tryumf *młodości*

Przy produkcji amortyzatorów w Magneti Marelli pracuje około 360 osób. Średnia wieku wynosi 30 lat. To zespół bardzo młody i niezwykle dynamiczny, który chętnie podejmuje wyzwania i poszerza swoją wiedzę. Zarząd firmy uważa, że może się poszczycić ekipą, która – mimo niedługiego stażu – jest doświadczona na tyle, by z powodzeniem konkurować z innymi zakładami.

Młody zespół jest bardzo ambitny. **Agnieszka Teper** z Oświęcimia pracuje w Magneti Marelli pół roku. Pracuje przy montażu amortyzatorów do Fiatów Ducato. Ma męża i 20-miesięczną córeczkę Maję. Choć obowiązków ma bardzo dużo potrafi jednak doskonale zorganizować czas. Dzieli go między pracę, rodzinę, a także naukę. „Czasem ciężko pogodzić pracę na trzy zmiany z życiem poza zakładem, ale dla chcącego nic trudnego. Po pracy studiuję administrację w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Oświęcimiu. Z Magneti Marelli chcę związać swoją przyszłość. Studiuję, bo w przyszłości chciałabym tu awansować" – powiedziała.

Szef Agnieszki Teper – **Marek Dobrociński** ma 25 lat. Pochodzi z podbielskich Hecznarowic. Dowodzi czteroosobowym zespołem. Jest technikiem mechanikiem samochodowym. On także zamierza w przyszłości wzbogacić wykształcenie. „Myślę o tym. Awans by się przydał" – powiedział. Ma także inne marzenie: mieć prawdziwego choppera, a przynajmniej odrestaurować motocykl junak. „To najlepsza polska maszyna" – zapewnił.

Kamienie *milowe*

– wrzesień 2004 – decyzja o utworzeniu zakładu amortyzatorów w Bielsku-Białej
– lipiec 2005 – instalacja pierwszych maszyn
– lipiec 2006 – rozpoczęcie produkcji amortyzatorów
– lipiec 2009 – zakład rozpoczyna wdrażanie programu World Class Manufacturing
– marzec 2010 – certyfikacja OSHAS 18001 (zakład posiada również certyfikaty ISO 14001 i ISO TS 16949)

Trzy kolory: *czerwony, żółty, niebieski*

Anna Borsukiewicz, foto: Jerzy Kozierkiewicz

Tegoroczna, mimo że trzynasta, Międzynarodowa Wystawa Rolnicza AGRO SHOW w podpoznańskich Bednarach, była szczęśliwa dla wystawców i gości. Pogoda jak zawsze dopisała, a ekspozycje odwiedziło rekordowo dużo, bo aż 125 tysięcy gości.

WICEPREZYDENT NH NA AGRO SHOW

Jesteśmy *numerem 1*

Carlo Lambro, wiceprezydent New Holland na Europę:
„Już trzeci raz jestem w Polsce na Agro Show i z dumą mogę stwierdzić, że New Holland jest marką numer 1. Nie tylko na tej wystawie, ale przede wszystkim na polskim rynku" – powiedział Carlo Lambro podczas otwarcia stoiska New Holland na poznańskiej imprezie. „Przoduje pod względem obszerności i nowoczesności swojej oferty dla rolnictwa, a także dzięki aktywności dealerów firmy oraz kapitałowemu wsparciu naszego partnera CNH Capital. Wzrost cen produktów rolnych w Europie powoduje zwiększenie popytu na maszyny rolnicze. Cieszy mnie, że tak również jest w Polsce. To widać też na stoisku New Holland. Zainteresowanie klientów przedstawionymi tu maszynami i ich nowatorskimi rozwiązaniami, zwłaszcza silnikami, pokazuje najlepiej jak poprzez nasze nowe produkty powiększamy swoją ofertę dla rolnictwa oraz wciąż wzmacniamy pozycję na rynku".

Większość z nich była na trzech stoiskach Grupy Fiat – z daleka widocznych i bardzo efektownych. New Holland przyciągał żółtym i niebieskim kolorem swoich maszyn, futurystycznymi w kształcie, półprzezroczystymi białymi kopulastymi pawilonami. Case IH wyróżniał się czerwienią olbrzymich traktorów oraz wielkim ekranem, na którym przedstawiano osiągnięcia marki, a także transmitowano pokazy artystyczne towarzyszące ekspozycji. Było też oddzielne stoisko Fiat Auto Poland, na którym zaprezentowano gamę samochodów osobowych i użytkowych marek Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Abarth oraz Jeep.

NA ŻÓŁTO I NA NIEBIESKO

Tak z daleka prezentowało się stoisko New Holland. Niebieskie ciągniki i żółte kombajny ustawio-

Po lewej: kombajn TC 5080 HillSide oraz prasy i traktory marki New Holland. Poniżej: traktory T7040 New Holland (z lewej) i Case IH podczas prac polowych

MARKA NEW HOLLAND

Stawiamy *na ekologię*

Tomasz Kozieł, szef marketingu New Holland

Czerwone jabłuszka, na których przemyślnie umieszczono napisy „New Holland Agriculture", umieszczono na drzewkach przy wejściu do namiotu New Holland nie tylko dla ozdoby. „Podkreślają ekologiczność firmy" – mówi Tomasz Kozieł. „Nasze ciągniki i kombajny spełniają normę czystości spalin Tier 4, znacznie bardziej rygorystyczną do dotychczasowej Tier 3 pod względem emisji cząstek stałych i tlenku azotu. Stosujemy w nich takie rozwiązania jak recyrkulacja schłodzonych spalin (CEGR) oraz system oczyszczania spalin (SCR – selektywna redukcja katalityczna), opracowane przez Fiat Powertrain Technologies. Silniki pracują w technologii ECOBlue SCR (Selective Catalytic Reduction) zgodnej z normą Tier 4a. Dzięki temu ograniczono emisję szkodliwych dla środowiska spalin i zarazem zużycie paliwa podczas pracy.
O korzyściach wynikających z tych nowatorskich rozwiązań dyskutujemy z użytkownikami naszych maszyn. Szczególnie interesują się nimi młodzi. New Holland współpracuje z Forum Młodych Rolników, wspierając je materiałami informacyjnymi i zapraszając na prezentacje, w tym takie imprezy jak Agro Show. Współpraca łączy nas również z Politechniką Opolską i warszawską Szkołą Główną Gospodarstwa Wiejskiego".

Po prawej: kombajn New Holland podczas pracy

ne na powierzchni około 3 tysięcy m^2 były dosłownie oblegane przez gości, którzy odwiedzili wystawę. Większość z nich to rolnicy, więc oglądali je w sposób fachowy, porównując z już posiadanym sprzętem i oceniając nowe rozwiązania oraz parametry prezentowanych maszyn. A ponieważ wszystkie urządzenia zostały udostępnione zwiedzającym, zasiadali w kabinach, zaglądali w najróżniejsze zakamarki, dyskutowali.

Olbrzymim zainteresowaniem cieszyły się pokazy. Powszechny podziw wzbudzały ewolucje, jakie może wykonywać na stromych zboczach kombajn TC5080 z układem poziomowania w terenie górskim. Jego działanie prezentował Józef Dębski, specjalista produktowy New Holland. „Każde odchylenie od poziomu gruntu jest wykrywane przez czujniki, które wysyłają sygnał do zaworów elektromagnetycznych – wyjaśniał. – Zawory kontrolują dwa niezależne systemy hydrauliczne. Jeden koryguje nachylenie poprzeczne, a drugi odpowiada za nachylenie wzdłużne, co w sposób zautomatyzowany pomaga utrzymać poziomą pozycję kombajnu".

New Holland znany jest z żółtej linii kombajnów. „Na Agro Show została zaprezentowana nowa seria: kombajny CX 5000 i CX 6000, przeznaczone dla dużych gospodarstw uprawnych" – mówił oprowadzający nas po ekspozycji Tomasz Kozieł, szef marketingu New Holland. „Są uniwersalne, umożliwiające szybką adaptację do różnych rodzajów zbóż, najbardziej przydatne w gospodarstwach o wielkości powyżej 200 hektarów. „CX" oznacza kombajn konwencjonalny, a pierwsza cyfra „5" lub „6" określa liczbę wytrząsaczy słomy. W kombajnach serii CX5000 i CX6000 zastosowano nowe kabiny. Najczęściej używane przyrządy sterujące są w nich pogrupowane po prawej stronie operatora, co pozwala na ergonomiczną i intuicyjną obsługę za pomocą wielofunkcyjnej dźwigni".

Wśród innych nowości wskazanych przez Tomasza Kozieła były serie niebieskich traktorów. W centrum ekspozycji ustawiono nowy ciągnik serii T8, kandydujący do tytułu traktora roku 2012. Jest też odnowiona gama traktorów serii T7, spełniających normę czystości spalin Tier 4, a z mniejszych ciągników – T4 Power Star o mocach 55-75 KM. Te traktory są uniwersalne. Współpracując z ładо-

KUCHNIA WŁOSKA

Gotowanie *wśród ciągników*

Wśród ciągników i kombajnów na stoisku New Holland ustawiono okrągłe podium, na którym zamiast sprzętu rolniczego królowała... kuchnia. Na niej Paolo Cozza, Włoch mieszkający w Polsce już 16 lat i znany z licznych programów telewizyjnych, pokazywał gościom Agro Show, jak szybko i tanio ugotować smaczne, proste potrawy: spaghetti z sosem pesto i penne z sosem orzechowym.

„Makaron jest w Polsce w każdym sklepie" – mówił wkładając do rondla spaghetti. „Składniki sosu pesto: oliwa, bazylia, czosnek i parmezan również są łatwo dostępne, orzeszki piniowe też bywają. Można zresztą je zastąpić włoskimi, a do pesto użyć np. listków szpinaku lub rucoli. Ważna jest kreatywność. Włoska kuchnia, kuchnia ludzi biednych, wykorzystuje to, co rośnie w okolicy. Dlatego jest ekologiczna" – opowiadał miksując sos i cały czas rozmawiając z widzami. „Takie potrawy są zdrowe, można je podawać również dzieciom. Ważne, by nie rozgotować makaronu, bo wówczas jest tuczący. Rolnictwo i kuchnia ściśle się ze sobą wiążą. Dlatego mój pokaz tematycznie pasuje do Agro Show. A że prowadzę go w stoisku New Holland, to oczywiste. Firma należy przecież do Grupy Fiat"– powiedział nam Paolo w przerwie między prezentacjami.

waczem czołowym świetnie służą np. producentom mleka czy hodowcom zwierząt, ale są przydatne również dla przedsiębiorstw komunalnych.

Powyżej: ładowarka teleskopowa Case IH

CZERWONO Z GWIAZDKAMI

Stoisko Case IH, drugiej z marek CNH, z ogromnymi czerwonymi traktorami ozdobionymi amerykańskimi gwiazdami i stojącym wśród nich Jeepem Wranglerem tętniło życiem. Wśród maszyn rolniczych pojawiał się zespół tańczących dziewcząt i chłopcy wykonujący cyklotrialowe ewolucje po platformach zamontowanych na dachach kombajnów. Prawdziwie amerykański show.

„Firma podkreśla w ten sposób swoją długoletnią historię i jednocześnie wizerunek młodego, dynamicznego zespołu pracującego w Polsce" – tłumaczył Piotr Szewczuk, szef sprzedaży Case IH. „Zestawienie tych wartości i nasza atrakcyjna oferta to sposób na przyciągnięcie klientów, którzy podczas takiej imprezy jak Agro Show są „atakowani" przez wiele firm".

Goście na stoisku dopisali. Zarówno ci profesjonalni, bardzo dociekliwie sprawdzający zalety prezentowanych maszyn, jak i ci najmłodsi, którzy jak kilkuletni Adaś z entuzjazmem zasiadali w każdym traktorze Case IH. Agro Show wychowuje już kolejne pokolenie nowoczesnych rolników.

NA POKAZOWYCH POLACH

Zalety rolniczego sprzętu można było poznawać nie tylko w firmowych stoiskach. Show trwał także na poletkach, gdzie można było oglądać maszyny „w akcji". Wśród nich nie zabrakło oczywiście produktów CNH, których popisowe ewolucje podczas pracy oglądała i oklaskiwała liczna widownia. ■

MARKA CASE IH

Rozszerzamy *naszą ofertę*

Piotr Szewczuk – szef sprzedaży Case IH

„Oferowane przez nas maszyny Case IH, takie jak ciągniki Magnum czy Steiger, których moc silnika dochodzi do 600 KM, to produkty z najwyższej półki. W Polsce już powstał na nie rynek – rocznie sprzedajemy kilkadziesiąt tych olbrzymich traktorów, na które jest zapotrzebowanie w wielkoobszarowych gospodarstwach.

Sprzedaż produktów amerykańskiej linii Case IH to jeden z trzech projektów, którymi się zajmujemy. Drugim jest jeszcze skuteczniejsze wypromowanie w Polsce marki Steyr, również mającej wielką tradycję. Jej ciągniki o mocach powyżej 100 KM powstają w Austrii (co jest gwarancją najwyższej jakości) i są używane nie tylko w rolnictwie, lecz również w gospodarce leśnej i komunalnej, np. przy koszeniu trawników czy odśnieżaniu. Trzeci projekt jest związany z austriacką marką Maxxum, której uniwersalne traktory o mocach silników od 100 do 140 KM są przeznaczone dla małych i średnich gospodarstw. Odznaczają się zwrotnością, prostotą w obsłudze, a także niskimi kosztami eksploatacji i niskim poziomem emisji substancji toksycznych.

W 2007 roku stworzyliśmy sieć sprzedaży i obsługi Case IH w Polsce. Mamy 16 dealerów i to oni pracują w terenie na wizerunek naszej marki, mając bezpośrednie kontakty z klientami. Dlatego zaprosiliśmy wszystkich naszych dealerów na poznańską wystawę i na wspólnym stoisku zorganizowaliśmy dla każdego nich oddzielny pokój spotkań z klientami. Każdy z gości Agro Show zainteresowany którymś z naszych produktów może więc spotkać się z najbliższym mu dealerem, nawiązać z nim kontakt, a nawet zawrzeć na miejscu umowę i sfinalizować transakcję".

Polska muzyka *filmowa*

Marek Kamiński

Henryk Wars, Krzysztof Komeda, Jan A. P. Kaczmarek, Wojciech Kilar – to znani polscy kompozytorzy tworzący muzykę filmową. W tej dziedzinie sztuki naprawdę mamy się czym pochwalić. Niewiele osób pamięta, że pierwsi Polacy, którzy otrzymali Oscary, to twórcy muzyki filmowej.

Oscarowe szlaki przecierał Leopold Stokowski, który w roku 1941 napisał muzykę do animowanej Fantazji Walta Disney'a. Drugim był w 1953 roku Bronisław Kaper. Polak swoją statuetkę otrzymał za muzykę do musicalu *Lili* (na swoim koncie ma także nominacje za *Czekoladowego żołnierza* oraz dwie za muzykę do *Bunt na Bounty*). Później nastąpiła długa oskarowa posucha. Pomimo wielu nominacji i wybitnych filmów (*Nóż w wodzie, Faraon, Ziemia Obiecana, Potop*), Oscary omijały polskich twórców aż do 1982 roku. Trzeciego „polskiego" Oscara

za muzykę, po ponad półwiecznej przerwie, wywalczył w 2005 roku Jan A. P. Kaczmarek ścieżką dźwiękową do filmu *Marzyciel*. Artysta wspomina, że o angaż nie było łatwo. Pewien znany twórca proponował, że napisze muzykę do tego filmu za jednego dolara. Twórcy filmu nie byli pewni czy polski kompozytor jest w stanie napisać lekką, zwiewną muzykę. Okazało się, że ze swojego zadania wywiązał się znakomicie.

W archiwach zachowało się wiele klatek, które składają się na historię polskiej muzyki filmowej

Historia polskiej muzyki filmowej rozpoczęła się jednak znacznie wcześniej. Już w czasach filmu niemego istniały orkiestrowe partytury, które wykonywano w czasie projekcji. Pianiści grający w kinach, tzw. taperzy korzystali z gotowych utworów komentujących akcję filmu (były utwory miłosne, nadające się do scen pościgów itd.)

Sytuacja zmieniła się po 1927 roku, kiedy pojawiły się filmy dźwiękowe. Trzy lata później powstał pierwszy polski film dźwiękowy – *Na Sybir*. Muzykę napisał najpopularniejszy przedwojenny twórca – Henryk Warszawski, bardziej znany jako Henryk Wars. To właśnie on jest autorem takich przebojów jak *Umówiłem się z nią na dziewiątą* i *Miłość Ci wszystko wybaczy*. Jego piosenki śpiewały m. in. Hanka Ordonówna, Zula Pogorzelska, Adolf Dymsza i Eugeniusz Bodo. Kompozytor w czasie wojny walczył w armii Andersa. Polska kinematografia na dobre utraciła go w 1947 roku, kiedy wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Amerykańscy fani muzyki mieli z niego jeszcze wiele pożytku. Jego piosenki śpiewali Bing Crosby i Doris Day.

Po wojnie upaństwowiony polski przemysł filmowy także potrzebował filmowej muzyki. Pierwszym powojennym filmem były *Zakazane piosenki*. Muzykę do tego filmu napisał Roman Palester. Mimo że był uznawany za jednego z najzdolniejszych polskich kompozytorów, jest to postać szerzej nieznana. Na przełomie lat 40. i 50. wyemigrował z Polski. Współpracował z Radiem Wolna Europa, dlatego jego nazwisko aż do 1977 roku znikło ze wszystkich krajowych publikacji (na mocy decyzji cenzury).

Jego autorstwa była muzyka do *Ostatniego etapu, Ulicy granicznej* i *Miasta nieujarzmionego*

(w tym wypadku nazwisko kompozytora zostało usunięte przez cenzorów z napisów końcowych).
Niektóre ścieżki dźwiękowe ze starych polskich filmów są niedostępne. Nigdy nie zostały wydane na płytach. Wydawcy mają problemy ze znalezieniem oryginalnych taśm, a jeżeli nawet istnieją, trudno ustalić, kto brał udział w nagraniach. A to powoduje komplikacje prawne. Ponieważ brakuje dokumentacji, łatwiej jest nagrać ścieżkę dźwiękową na nowo. Tyle że nie jest to już oryginalna muzyka z filmu.
Historia polskiej muzyki filmowej to przede wszystkim opowieść o wielkich osobowościach.

Wiele utworów polskich kompozytorów weszło do kanonu światowej muzyki filmowej, na przykład kołysanka z filmu *Dziecko Rosemary* Krzysztofa Komedy

Na pewno jedną z najważniejszych jest Wojciech Kilar. Artysta znany głównie jako twórca muzyki współczesnej, dla którego muzyka filmowa, jak sam mówi, nie jest najważniejsza. Podobno partyturę do filmu pisał najczęściej w tydzień lub dwa tygodnie. „Koncert, symfonia czy msza są to dla mnie rzeczy znacznie ważniejsze niż napisanie muzyki do jakiegoś filmu. To kwestia hierarchii" – wyjaśnia Wojciech Kilar. Może dlatego zdarza mu się odmawiać znanym twórcom. Proponowano mu m. in. napisanie muzyki do *Quest* Jean-Claude Van Damme'a i *Braterstwa wilków* Christophe Gansa.
Jeśli jednak prześledzimy jego filmografię, będzie jasne, że historia filmu polskiego bez tego artysty będzie znacznie uboższa.
Wojciech Kilar ma na swoim koncie muzykę do 130 filmów. Dopiero przy okazji powtórek przypominamy sobie, że „poważny" kompozytor napisał m. in. muzykę do *Rejsu* i *Samych swoich*. Bez niego zupełnie inaczej wyglądałyby filmy Zanussiego, Kutza i Wajdy. To on napisał najpiękniejsze motywy z *Lalki, Ziemi obiecanej, Pana Tadeusza*. Ukoronowaniem jego twórczości była znakomita muzyka do *Draculi* Francisa Forda Coppoli. W tej pięknej kolekcji wspaniałych motywów, filmów i prestiżowych nagród zabrakło tylko Oscara. Być może miałby szansę otrzymać go za muzykę do *Władcy pierścieni*, którą miał stworzyć. Mimo że miał taką propozycję, ostatecznie do podpisania umowy z producentami nie doszło.
Oprawę muzyczną do wielu znakomitych filmów stworzył także Waldemar Kazanecki. Swoją przygodę z filmem rozpoczął od obrazu *Orzeł* z 1958 roku. Zmarły w roku 1991 kompozytor, ma na koncie oprawę muzyczną do ok. 500 filmów, m. in. pamiętne tematy z seriali *Czarne chmury*, *Hrabina Cosel* czy *Noce i dnie*.
Wybitnymi autorami muzyki filmowej byli też jazzmani. Jerzy Matuszkiewicz to twórca jednego z pierwszych polskich zespołów jazzowych Melomani, autor muzyki do najlepszych polskich seriali. To z jego nazwiskiem po-

winniśmy łączyć niezapomniane melodie ze *Stawki większej niż życie*, *Czterdziestolatka*, *Janosika* i *Alternatywy 4*.
Znakomite scenariusze i wyraziści aktorzy ułatwiali mu zadanie: „Zobaczyłem Stanisława Mikulskiego w mundurze Abwehry, w otoczeniu pięknych kobiet, i poczułem klimat" – wspomina po latach.
W Melomanach razem z Matuszkiewiczem grał także Krzysztof Trzciński, bardziej znany jako Krzysztof Komeda.
Komeda stworzył niezwykły tandem twórczy z Romanem Polańskim. Obaj debiutowali obrazem *Dwaj ludzie z szafą*. Później współpracowali przy *Nożu w wodzie*. Do kanonu światowej muzyki filmowej weszła Kołysanka z filmu *Dziecko Rosemary* z 1968 roku. Niestety *Rosemary's Baby* był ostatnim filmem, do którego muzykę napisał Komeda. Świetnie rozwijającą się karierę przerwał tragiczny wypadek. W Los Angeles wracał do domu wraz z Markiem Hłasko. Pisarz przypadkowo zepchnął go ze skarpy. Efekt pijackiego powrotu do domu był tragiczny. Kompozytor, przewieziony do Polski, zmarł w wyniku krwiaka mózgu w kwietniu 1969 roku.
Wymieniając najlepszych polskich twórców muzyki filmowej nie sposób nie wspomnieć o Andrzeju Kurylewiczu, artyście również wywodzącym się z jazzu. To nazwisko najchętniej łączymy z serialami *Polskie drogi* i *Nad Niemnem*.
Zbigniew Preisner kojarzony jest przede wszystkim z Krzysztofem Kieślowskim. *Dekalog*, *Podwójne życie Weroniki* i *Trzy kolory* – to filmy, które zapewniły mu trwałą pozycję wśród europejskich kompozytorów. Preisner chętnie współpracował także z Agnieszką Holland. Efektem tej współpracy były m. in. *Europa, Europa* czy *Tajemniczy ogród*.
Lista polskich kompozytorów muzyki filmowej jest długa – Andrzej Korzyński, Michał Lorenc, Henryk Kuźniak, Krzesimir Dębski – to ci, których muzyka najbardziej zapadła nam w pamięć. I oby pojawiali się kolejni młodzi zdolni, bo w przeciwnym razie w filmach usłyszymy tylko najnowsze przeboje spod znaku pop-music. ■

Lista polskich kompozytorów muzyki filmowej jest długa. I oby pojawiali się kolejni młodzi zdolni

BIELSKO-BIAŁA, PAŹDZIERNIK 2011

Festiwal *Kompozytorów Polskich*

Jest organizowany od 1996 roku w Bielsku-Białej. Tegoroczną, 16. edycją dedykowano kompozytorom muzyki filmowej. Poszczególne koncerty były poświęcone Wojciechowi Kilarowi, Janowi A. P. Kaczmarkowi oraz muzyce z polskich filmów fabularnych i seriali. Koncert inauguracyjny, który poprowadził Krzysztof Penderecki, rozbrzmiewał muzyką dyrygenta oraz Henryka Mikołaja Góreckiego, który od pierwszej edycji był patronem festiwalu. Artysta zmarł w grudniu ubiegłego roku. Festiwal nosi teraz imię tego wybitnego kompozytora.
Muzyka filmowa gościła także na wcześniejszych edycjach Festiwalu Kompozytorów Polskich. W roku 2001 widzowie usłyszeli kompozycje Andrzeja Kurylewicza i Zbigniewa Preisnera, a w 2009 roku Krzesimira Dębskiego.
Przyszłoroczny festiwal poświęcony zostanie dwóm wydarzeniom. Z okazji 130 rocznicy urodzin Karola Szymanowskiego na festiwalu będzie rozbrzmiewała polska muzyka inspirowana górami. Widzowie przyszłorocznego festiwalu będą także mogli usłyszeć muzykę Wojciecha Kilara. W 2012 roku przypadnie 80. rocznica urodzin artysty.
Od pierwszej edycji sponsorem Festiwalu Kompozytorów Polskich jest Fiat Auto Poland.

Lancia Thema i Fiat Freemont
UZYSKAŁY 5 GWIAZDEK EURO NCAP

Lancia Thema i Fiat Freemont zdobyły pięć gwiazdek Euro NCAP, czyli maksymalną ocenę, którą ta niezależna organizacja przyznaje od 1997 roku w testach bezpieczeństwa samochodów. W czasie tej samej sesji testów Lancia Voyager otrzymała cztery gwiazdki ze wskazaniem na pięć, co oznacza znaczącą poprawę w stosunku do modelu testowanego w 2007 roku.

Ocena ta po raz kolejny dowodzi, jak wyjątkową uwagę Grupa Fiat przywiązuje do aspektów związanych z bezpieczeństwem. Uzyskane rezultaty wynikają z zaawansowanych urządzeń elektronicznych, które zwiększają bezpieczeństwo. Są to m. in. systemy kontroli trakcji, funkcji wspomagania nagłego hamowania (panic braking), adaptacyjna kontrola prędkości oraz funkcja Forward Collision Warning, dzięki której kierowca zostaje ostrzeżony, gdy odległość od poprzedzającego go pojazdu jest zbyt mała. Na bezpieczeństwo wpływają także dodatkowe elementy, jak kamera wideo zainstalowana w lusterku wstecznym sygnalizująca „martwe pole", system automatycznej regulacji przednich reflektorów oraz system automatycznego monitoringu ciśnienia w oponach. Słowem, pełna ochrona jak wskazuje na to 6 poduszek powietrznych w seryjnym wyposażeniu (dwie z nich to poduszki typu multi-stage) w modelach Fiat Freemont i Lancia Voyager i 7 poduszek powietrznych w Lancii Themie, a także trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z podwójnymi napinaczami i dwuzakresowymi czujnikami wagi. Wszystkie trzy samochody wyposażone są ponadto w innowacyjny system wykrywania uderzenia w nogi pieszego (system minimalizuje ryzyko obrażeń głowy pieszego), a także w fotele przednie z mechanizmem zbliżającym zagłówek do głów osób siedzących z przodu w razie uderzenia w tył samochodu.

Fiat 500 i Jennifer Lopez: DWIE IKONY W STYLU POP

O ikonie włoskiego designu w stylu pop – Fiacie 500, nadal głośno, także za oceanem. Na kilka dni przed otwarciem Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Los Angeles, gdzie zaprezentowano Abartha 500, miejski samochód Fiata zaistniał w wyjątkowy sposób w świecie reklamy, prezentując się ponownie u boku równie wyjątkowej Jennifer Lopez. Aby zręcznie uciec ulicami amerykańskiego miasta przed tłumem swych fanów, piosenkarka wybrała właśnie Fiata 500 – samochód stworzony dla każdego, kto kocha rozrywkę i kto za kierownicą samochodu chciałby udać się w dowolne miejsce na ziemi. Efektem tego wyboru jest 30 i 60-sekundowa reklama, która promuje zarówno przebój Jennifer Lopez, jednej z najbardziej znanych piosenkarek i niekwestionowanej królowej muzyki pop, jak i Fiata 500 w stylu pop.

WYNIKI ZA TRZECI KWARTAŁ
PLANY POTWIERDZONE

Grupa Fiat-Chrysler odnotowała w trzecim kwartale 2011 roku przychody na sumę 17,6 mld euro i zysk z zarządzania zwyczajnego w kwocie 851 mln euro. Marża od przychodów wzrosła tym samym do 4,8%. Zysk netto wyniósł 112 mln euro (169 bez uwzględnienia aspektów nietypowych).
Zadłużenie przemysłowe netto wzrosło do 5,8 mld euro za sprawą sezonowego wzrostu kapitału obrotowego oraz kupna udziałów w Chryslerze od rządu Kanady i Departamentu Skarbu Stanów Zjednoczonych. Dostępne środki finansowe są na dobrym poziomie i wynoszą 20,8 mld euro.
Potwierdzono wszystkie cele na rok 2011: oczekiwane przychody przekraczające sumę 58 mld euro i zysk netto około 1,7 mld euro. Założono poprawę zysku z zarządzania zwyczajnego do ponad 2,1 mld euro. Skonsolidowane zadłużenie przemysłowe netto grupy ma wynieść od 5,0 do 5,5 mld euro.
Przychody Grupy Fiat, nie uwzględniając Chryslera, wzrosły o ponad 4% w stosunku do trzeciego kwartału 2010. Firma Fiat Group Automobiles (FGA) utrzymała poziom zeszłego roku mimo trudnej sytuacji na rynku samochodowym w Europie. Marki sportowe i luksusowe oraz sektor komponentów potwierdziły pozytywny trend. FGA odnotował w tym kwartale przychody w wysokości 6,5 mld euro sprzedając 460.400 samochodów i lekkich pojazdów użytkowych (-4,3% wobec trzeciego kwartału roku 2010). Chrysler osiągnął przychody na poziomie 9,3 mld euro, sprzedając ogółem 469.000 pojazdów (+15%).

DWUCYFROWY
WZROST PRZYCHODÓW

Fiat Industrial zamknął trzeci kwartał z przychodami w kwocie 5,9 mld euro (+11,7% w stosunku do trzeciego kwartału 2010) w wyniku dwucyfrowego wzrostu przychodów we wszystkich sektorach. Zysk z zarządzania zwyczajnego uplasował się na poziomie 484 mln euro (+47%). Marża od przychodów Grupy wzrosła do 8,3%. Zysk netto wyniósł 204 mln euro, niemal dwa razy więcej w stosunku do analogicznego okresu w roku poprzednim. Zadłużenie przemysłowe wzrosło nieznacznie do 1,9 mld euro, zaś dostępne środki finansowe pozostały na stabilnym poziomie 5,6 mld euro. Grupa założyła podniesienie celu na rok 2011 w zakresie zysku z zarządzania zwyczajnego do 1,6 mld euro (z wcześniejszego 1,5).
Sektor maszyn rolniczych i budowlanych (CNH) odnotował przychody równe 3,5 mld euro, osiągając 16,4% wzrost względem trzeciego kwartału roku 2010 (+27,4% w dolarach). Pojazdy użytkowe (Iveco) również zwiększyły przychody o 12% do sumy 2,2 mld euro. Całkowita liczba sprzedanych pojazdów (w tym autobusy i pojazdy specjalne) wzrosła o 15,3% do liczby 35.107 sztuk. Biorąc pod uwagę strefy geograficzne, sprzedaż wzrosła o 10,4% w Europie Zachodniej, o 22,4% w Ameryce Południowej i o 20,3% w Europie Wschodniej.
FPT Industrial zrealizował przychody w wysokości 742 mln euro, uzyskując 33% wzrost dzięki wzrostowi zamówień ze strony innych sektorów Grupy i klientów zewnętrznych.

PROMOCJA DLA PRACOWNIKÓW
KREDYT PRACOWNICZY OD 2,99%

1. Modele objęte promocją:
   - Nowe samochody wszystkich marek.
2. Zakres i czas obowiązywania promocji:
   - Kredyt może być udzielony osobom fizycznym.
   - Promocja obowiązuje do 31 grudnia 2011 roku.
3. Warunki promocji:
   - Minimalna wpłata własna: 0% ceny kredytowanego samochodu.
   - Okres kredytowania: 12 – 96 miesięcy.
   - Oprocentowanie kredytu zgodnie z poniższą tabelą:

Nazwa	*Oprocentowanie*			
	6-12 m	**13-24 m**	**25-36 m**	**37-96 m**
Kredyt 2,99%	2,99%	7,49%	7,99%	8,49%

- Spłata kredytu: miesięczne raty równe lub malejące.
- Opłata przygotowawcza: 2,75%.
- Obowiązkowe ubezpieczenie spłaty „Bezpieczny Kredyt" w opcji „Komfort" lub „GAP Index 20%" pod warunkiem, iż klient może zostać objęty ubezpieczeniem. Dla kredytu na okres 12 miesięcy obowiązkowo finansowane ubezpieczenie „Bezpieczny Kredyt" w opcji „Promo".
- Kredyt łączy się z każdym rabatem.

NOTA PRAWNA:

RRSO: 12,57% (Kalkulacja oferty „Kredyt od 2,99%" z dnia 19.10.2011 roku dla parametrów: okres kredytu 96 miesięcy, wpłata własna 5% wartości samochodu, opłata przygotowawcza 2,75% i ubezpieczenie spłaty kredytu Bezpieczny Kredyt w opcji „Komfort" finansowane w kredycie). W przypadku innych parametrów kredytu wysokość RRSO może być inna.

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

Marzyciel z Polski

Marek Kamiński

Odbierając swojego Oscara za muzykę do filmu Marzyciel, myślał o drodze, jaka zaprowadziła go z niewielkiego Konina na oskarową galę w Kodak Theatre. Patrząc kątem oka na słynnego reżysera Martina Scorsese, który siedział na widowni, zdał sobie sprawę, że osiągnął szczyt dla wielu niedostępny.

Filip Blazejowski/FORUM

„Martin Scorsese wtedy jeszcze czekał na swojego Oscara. Dostał go rok czy dwa lata później" – mówi jeden z najbardziej znanych na świecie Polaków, kompozytor Jan Andrzej Paweł „A. P. Kaczmarek. Co natomiast zdecydowało, że tego wieczoru Amerykańska Akademia Filmowa uhonorował polskiego kompozytora? Dlaczego właśnie on, a nie jeden z setek innych mniej lub bardziej znanych twórców?

„To jest droga, która mnie zawsze fascynuje, dlatego że się wymyka prostej formule. Można analizować życie patrząc na nie wstecz, ale tak naprawdę to nie wiadomo, co zdecydowało, która wyjątkowa kombinacja elementów i decyzji życiowych sprawiła, że stanąłem na scenie w Kodak Theatre. Chętnie analizuję to wszystko, kiedy rozmawiam ze studentami, ale tak naprawdę fascynująca jest tajemnica życia, że nie wiemy, co nas czeka i nie wiemy, dokąd nas życie zaprowadzi".

Jego dziadek grywał w kinie, przygrywając razem

ze swoją orkiestrą podczas projekcji filmów. Stąd pierwsza hipoteza, że talent otrzymał w genach. Jan A. P. Kaczmarek uważa, że „geny w życiu grają ogromną rolę. Ważny jest także kontekst społeczny. Mój dziadek był skrzypkiem. Trochę komponował. Był bardzo barwną postacią. Ja wierzę w teorię, że geny przenoszą się co drugie pokolenie. Może dziedziczę je po dziadku. Robiono różne badania, w których potwierdzono rolę genów. (…) Oczywiście, że środowisko i edukacja także wpływają na to, jak się losy dalej potoczą, ale nie da się oszukać podstawowych skłonności ludzkich" – tłumaczy kompozytor, opowiadając historię swojego życia.

Mama od najmłodszych lat zabierała go na poranki muzyczne do Filharmonii Poznańskiej. Marzyła, żeby jej syn został śpiewakiem operowym. „Uczyłem się muzyki przez osiem lat. To były głównie lekcje fortepianu z odrobiną teorii. Pod koniec szkoły nie znosiłem muzyki. Po prostu nie wytrzymywałem dyscypliny ćwiczenia na fortepianie".

Zdarzało się, że bandażował sobie nawet rękę, symulując urazy, byle tylko uniknąć nużących ćwiczeń. „Nie przypuszczałem, że będę zawodowo zajmował się muzyką, ale po rocznej przerwie, w liceum, zaproszono mnie do takiego teatrzyku licealnego, gdzie okazało się, że w kącie stoi fortepian, na którym nikt nie gra. Wtedy odkryłem, że potrafię komponować. Do wszystkich naszych szkolnych premier, od zera robiłem muzykę. Grałem w zespole rockowym, quasi- jazzowym, tworzyłem kabaret".

Jan A. P. Kaczmarek, jeden z najbardziej znanych polskich kompozytorów, nie ma wykształcenia muzycznego. Studiował prawo, chciał zostać dyplomatą. Szybko zauważył jednak, że to nie jest jego powołanie.

W początkach swojej artystycznej działalności pojawiły się przy jego nazwisku inicjały A. P. Chodziło o to, aby być bardziej rozpoznawalnym: „Te inicjały pojawiły się bardzo wcześnie. Już kiedy kończyłem liceum, zaczynałem trochę działać w polu artystycznym. Musiałem się jakoś odróżnić od Jana Kaczmarka z Wrocławia, słynnego kabaretowego artysty. A. P. to był jedyny sposób. Użyłem moich trzech imion – Jan Andrzej Paweł. Teraz to już jest znak markowy, ale też przejaw szacunku dla zmarłego artysty, On już odszedł od nas, ale on jest Janem Kaczmarkiem. Ja jestem A. P. i w ten sposób jest porządek w naturze" – śmieje się kompozytor. „Porządek w naturze" oznaczał także porządek na koncie. Wcześniej zdarzało się, że jego honoraria autorskie były wysyłane do artysty kabaretowego Jana Kaczmarka.

Początki Jana A. P. Kaczmarka w Stanach Zjednoczonych nie były łatwe, ponieważ jego muzyka okazała się zbyt trudna. Pierwszym filmem, do którego napisał muzykę był horror *Blada krew*

Kolejną szkołę życia otrzymał podczas warsztatów teatru Jerzego Grotowskiego. Miała to być forma psychoterapii. Działaniom artystycznym towarzyszyła ciężka praca, niedobór snu (nocne czuwania), specyficzne rytuały. Niektórzy nie mogli się potem odnaleźć w normalnym życiu. Dla innych była to znakomita szkoła życia i bycia artystą.

Z muzyką teatralną Jan A. P. Kaczmarek związał się na dłużej. W roku 1977 rozpoczął współpracę z alternatywnym Teatrem Ósmego Dnia, z czasem tworząc Orkiestrę Ósmego Dnia. Po kilku latach w zespole zaczęły się pojawiać konflikty. Teatr angażował się w działalność opozycyjną, a muzycy z Orkiestry chcieli się zająć wyłącznie sztuką. Ich drogi powoli zaczęły się rozchodzić.

Kolejnym przełomem w życiu artysty był rok 1989. Kaczmarek otrzymał stypendium Departamentu Stanu USA. Wyjechał do Los Angeles. Dla filmowego miasta jego muzyka okazała się zbyt trudna. Początki były więc „straszne" – napisał muzykę do krwistego horroru *Blada krew*.

Stany Zjednoczone wessały go niespodziewanie i z całą bezwzględnością. Po rocznym pobycie poznał je z dwóch stron. Ta jaśniejsza to prestiż, przyjęcia u milionerów i coraz wyższa pozycja towarzyska. Ta ciemna, to absolutny brak pieniędzy. Artysta podobno nie miał za co wrócić do Polski, z trudem płacił rachunki. Już wtedy wiedział, że albo pojawią się intratne propozycje filmowe, albo będzie musiał ogłosić bankructwo.

Jego upór zaczął przynosić efekty. Po raz pierwszy orkiestrową muzykę do filmu skomponował w 1993 roku. Wkrótce pojawił się „anioł". Aniołem stróżem była Agnieszka Holland, dla której napisał muzykę do filmu *Całkowite zaćmienie* (z Leonardo DiCaprio w roli poety Arthura Rimbaud). To otworzyło mu drzwi do sławy. W Hollywood pracuje około tysiąca kompozytorów muzyki filmowej. Konkurencja jest ogromna. Tymczasem kolejne filmy z muzyką Kaczmarka – obrazy Agnieszki Holland, *Aimée& Jaguar*, *Trzeci cud* (z Edem Harrisem i Anne Heche), odnosiły sukcesy.

W 2002 roku do kin trafia *Niewierna*, z muzyką uznawaną przez widzów za jedną z najpiękniejszych w jego karierze. Trzy lata później, odbiera z rąk Johna Travolty Oskara za muzykę do filmu *Marzyciel*. Jest jednym z trzech polskich kompozytorów, którzy cieszyli się z tej nagrody. Jak mówi półżartem – jedynym żyjącym. Poprzednio Oskar dla Polaka za muzykę filmową został wręczony ponad pół wieku wcześniej.

Ścieżkę jego kariery wyznaczają serial *Wojna i pokój*, filmy *Bracia Karamazow* (reż. Petr Zelenka) i *Aż po grób*. Jan A.P. Kaczmarek współpracuje także z polskimi reżyserami. Już jako uznany artysta otrzymuje od Jerzego Kawalerowicza propozycję napisania muzyki do *Quo Vadis*.

Jego nazwisko było także łączone z kontrowersyjnym, niedokończonym filmem o obronie Wester-

Drzwi do sławy w USA Janowi A. P. Kaczmarkowi otworzyło napisanie muzyki do do filmu *Całkowite zaćmienie* z Leonardo DiCaprio

FESTIWAL KOMPOZYTORÓW POLSKICH

Muzyka kompozytora *w Bielsku-Białej*

Jan A. P. Kaczmarek 6 października był gościem specjalnym Festiwalu Kompozytorów Polskich organizowanego przez Bielskie Centrum Kultury, a sponsorowanego przez Fiat Auto Poland. Muzykę mistrza wykonywała Sinfonia Varsovia. Dźwiękom orkiestry towarzyszyły obrazy z filmów, do których skomponował muzykę. „Moje pierwsze spotkanie z Bielskiem-Białą uważam za bardzo udane. Orkiestra grała znakomicie. Zabawna rzecz wydarzyła się na koniec. Publiczność myślała, że to jest przerwa, a myśmy już skończyli, więc trochę się rozjechaliśmy. Jest takie wrażenie nieskończonego koncertu, co mnie cieszy, ponieważ jest powód, żeby wracać, żeby go skończyć. Oczywiście on był skończony, ale pozostał otwarty i to jest ciekawe".

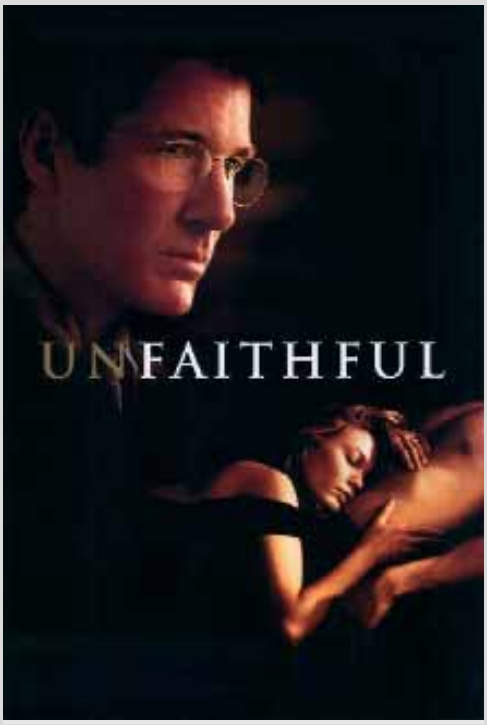
KONIECZNIE TRZEBA ZOBACZYĆ

Filmy z muzyką *Jana A. P. Kaczmarka*

Niewierna – Thriller erotyczny. W rolach głównych Diane Lane oraz Richard Gere. W ustabilizowane małżeńskie życie Connie i Edwarda wkrada się nuda. Connie poznaje młodego antykwariusza. Wkrótce mąż odkrywa prawdę…

Marzyciel – film opowiada o życiu Jamesa Matthiew Barriego, pisarza, który stworzył postać Piotrusia Pana. James (w tej roli Johny Depp) zaprzyjaźnia się z młodą wdową Sylvią (Kate Winslet) i jej czterema synami. Wspólne zabawy podsuwają mu pomysł na sztukę o chłopcu, który nie chciał dorosnąć. Kiedy matka chłopców umiera, zostaje ich opiekunem.

Za muzykę do tego filmu Jan A.P. Kaczmarek otrzymał w 2005 roku Oscara.



Jan A. P. Kaczmarek pisze muzykę zarówno do filmów historycznych, thrillerów, jak i kameralnych melodramatów

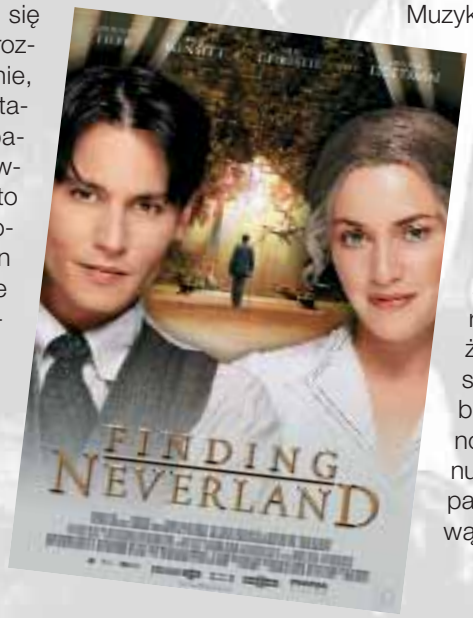
platte – *Tajemnica Westerplatte*. Pytany o tę sprawę zaprzecza. „To jest fikcja. Ja nigdy nie podpisałem żadnej umowy. Kiedyś zwrócono się do mnie z zapytaniem. Mieliśmy rozmowy na ten temat, ale nigdy nie doszło do finalizacji tych rozmów".

Jan A. P. Kaczmarek zdradza, jak tworzy muzykę do filmów: „Z reguły najpierw ogląda się film w nieskończonej formie. Obraz jest wstępnie zmontowany, ale to nie jest jeszcze kształt ostateczny. To jest ten najważniejszy moment, kiedy widzi się film po raz pierwszy. Włącza się instynkt i wszystkie pierwsze rozwiązania, przynajmniej u mnie, wynikają z tej pierwszej spontanicznej reakcji na to, co zobaczyłem. Wtedy powstają pierwsze tematy, wtedy wiem czy to będzie łatwe, czy trudne, a potem dopiero włącza się ten drugi element – myślenie strukturalne połączone z rozwagą. Ale najważniejszy jest instynkt, ta spontaniczna reakcja na film".

Pytany, czy można być dobrym kompozytorem muzyki filmowej nie kochając kina, mówi, że to niemożliwe. „Nie można być kompozytorem nie rozumiejąc kina. Czasami można jakiegoś filmu nie kochać, ale trzeba go rozumieć i jako fachowiec, zawodowiec napisać do niego świetną muzykę".

Nie zatracił więzi z Polską przez dwie dekady pobytu w USA

Jan A. P. Kaczmarek pisze muzykę zarówno do filmów historycznych, thrillerów, jak i kameralnych melodramatów: „Mnie interesuje każdy gatunek, ale nie wyobrażam sobie, że można robić wyłącznie komedie albo filmy akcji. Te dwa gatunki mogę zrobić w wyjątkowym przypadku, jako pewien rodzaj przerywnika w życiu".



Muzyka do filmów *Niewierna* i *Marzyciel* uznawana jest za jego największe osiągnięcia. On sam nie chce zdradzić, który ze swoich soundtracków ceni najbardziej: „To trudne pytanie. Z reguły kochamy nasze ostatnie dziecko, bo jest bardzo nam bliskie, ale jest wiele filmów, które uważam za mój osobisty życiowy sukces, gdyż udało się w nich przełamać jakieś blokady wewnętrzne, znaleźć nowy język. Nie odpowiem panu jednym słowem. Gdyby mnie pan zapytał, jaką muzykę filmową najbardziej lubię, to zawsze

odpowiadam – ***Misja*** Ennio Morricone, a jeśli chodzi o muzykę klasyczną, to jest to ***Requiem*** Mozarta".

Jan A. P. Kaczmarek nagrywa muzykę do filmów produkowanych na całym świecie. Żartuje, że szczególnie gorąco jest ostatnio przyjmowany w Japonii. Powód – „popełnił" muzykę do filmu z Richardem Gere'em. ***Hachiko – psia opowieść***, to film o piesku, który w Japonii jest symbolem miłości i wierności. W roku 2011 dużo uwagi poświęcił także pozafilmowym projektom: „W tym roku skończyłem dwa utwory koncertowe. Jeden z nich to koncert Jankiela. Pierwsza taka próba symfoniczna „rekonstrukcji bez rekonstrukcji" literackiego koncertu Jankiela (od autora: chodzi o słynny koncert uwieczniony w Panu Tadeuszu Adama Mickiewicza). Premiera odbyła się w czerwcu w Filharmonii Narodowej. „Jankielem" były trzy białoruskie cymbalistki, które olśniły wszystkich swoją techniką. Drugi utwór powstał na zamówienie Muzeum Powstania Warszawskiego. Ten utwór to taka metafora wolności. Widzę wolność Polski jako otwarte okno. Sprzeczamy się, spieramy, ale nikt nas nie cenzuruje, robimy to we własnym języku, ważne żeby Polska przeżyła wspaniały okres. Możliwości stoją otworem, a więc polskie okno wolności jest otwarte.

Jeśli chodzi o muzykę filmową – kończę właśnie japońsko-amerykański film ***Leonie***. To jest film o młodej amerykance, która w roku 1905 w Nowym Jorku poznaje japońskiego poetę. Zakochuje się, zostaje jego edytorem, rodzi mu dziecko, a potem wyjeżdża za nim do Japonii, by odkryć szokujące różnice. Odkrywa, że ukochany ma drugą rodzinę, co było wtedy normą. To jest początek dramatu. Ona porzuca go, by zacząć niezależne życie, co było wtedy dla kobiety aktem niebywałej odwagi. Jej syn wyrasta później na wielkiego japońskiego rzeźbiarza".

Jan A. P. Kaczmarek swój czas dzieli pomiędzy dwa kontynenty. Po latach nie jest już „emigrantem z Polski": „Ciągle większość czasu spędzam w Stanach, ale bardzo poważnie zainwestowałem mój czas w kraju. Kończę budowę Instytutu Rozbitek. To jest takie miejsce, które przeznaczam na twórcze spotkania z młodymi artystami, także na pracę nad nowymi projektami filmowymi, założyłem też Festiwal Filmu i Muzyki Transatlantyk w Poznaniu, który w sierpniu tego roku debiutował z dużym sukcesem. Udało się stworzyć atmosferę, która sprawiła, że ludzie nie chcieli wyjechać, a teraz chcą wracać. To są takie zmiany w moim życiu, które mnie przybliżają do Polski".

Więzi z Polską nie zatracił poprzez dwie dekady pobytu w Stanach Zjednoczonych. Co więcej, mówi bez jakiegokolwiek śladu obcego akcentu. I coraz częściej przyjeżdża do Polski. ■

Jan A. P. Kaczmarek otrzymuje *Złotą Płytę* podczas festiwalu Kompozytorów Polskich w Bielsku-Białej

Przykuci do Facebooka

Emanuela Chiappero

Blisko 750 milionów ludzi na świecie założyło konta na najbardziej znanym portalu społecznościowym. Ostatnio jednak wiele osób rezygnuje z niego ze względu na coraz większe niebezpieczeństwo pogwałcenia prywatności. Sporo zagrożeń czyha tam na dzieci, ale z pomocą rodziców można tego uniknąć.

FOTOLIA

W Polsce konta na Facebooku założyło ponad siedem milionów ludzi, to znaczy co piąty obywatel naszego kraju. Największą grupę wiekową stanowi młodzież w wieku od 18 do 24 lat, łącznie 2 miliony użytkowników, w tym 53% kobiet i 47% mężczyzn. Polska jest 24 w rankingu wszystkich krajów na portalu.
Dane te potwierdzają niesamowity sukces Facebooka. Tymczasem w Stanach Zjednoczonych pojawiają się pierwsze sygnały kryzysu portali społecznościowych. Oczywiście trudno mówić o kryzysie w chwili, gdy na świecie jest już ponad 750 milionów użytkowników portalu, a codziennie 25 milionów osób znajduje na nim „przyjaciół". Prawdą jest natomiast, że dynamika wzrostu liczby użytkowników nieco spadła. Co miesiąc przybywa ich 13,9 miliona. To bardzo dużo, ale jednak mniej niż w zeszłym roku, kiedy miesięcznie notowano 20 milionów nowych kont. W Stanach Zjednoczonych z kolei Facebook stracił ostatnio aż sześć milionów klientów. Dlatego właśnie Mark Zucherberg, założyciel Facebooka podpisał umowę ze Skypem, by zachęcić użytkowników sieci do prowadzenia między sobą rozmów video. Ale dlaczego tak wiele osób zdecydowało się opuścić sieć? Powód jest zawsze ten sam, prywatność. A raczej jej brak.

FOTOLIA

NIECHCIANE KONTAKTY

Facebook opiera się na naprawdę prostym pomyśle: umożliwia komunikację ludziom, którzy od dawna się ze sobą nie kontaktują. Najlepszym przykładem są dawni koledzy ze szkoły. Dzięki Facebookowi nawiązują też nowe znajomości, jeden znajomy przyciąga kolejnych, w zależności od wspólnych upodobań i fascynacji. Ale ta zasada może obrócić się przeciwko nam. Kiedy zakładamy konto na „fejsie", musimy podać nasze prawdziwe imię i nazwisko, które następnie pojawia się w wyszukiwarce Google. W ten sposób możemy zostać odnalezieni przez niechciane i anonimowe osoby. Na portalu wszyscy wszystko wiedzą o wszystkich. Prosty przykład: dawny kolega z klasy może umieścić na stronie jakieś nasze stare zdjęcie, którego raczej nie chcielibyśmy nikomu pokazywać. Niewiele wtedy możemy zrobić. Mało tego, prawdopodobnie nawet się o tym nie dowiemy. Ale to jeszcze niewielki problem. Istnieją inne, większe niebezpieczeństwa.

FOTOLIA

FOTOLIA

FOTOLIA

ZABEZPIECZENIA DLA DZIECI

Tak naprawdę na Facebooku nie ma żadnej ochrony nieletnich. Teoretycznie rzecz biorąc, osoby poniżej 13 roku życia nie mogą zostać użytkownikiem portalu. Ale przecież wystarczy podać fałszywą datę urodzenia, by stać się pełnoprawnym posiadaczem konta. I wiele dzieci tak właśnie robi. Poza tym można tak ustawić profil użytkownika, że widoczne na nim będą tylko imię i nazwisko. Rodzice powinni więc zwracać uwagę na to, co robią ich dzieci, gdyż portale społecznościowe mogą stanowić wyraźne zagrożenie dla najmłodszych.

SZEŚĆ PRZYKAZAŃ DLA RODZICÓW

– Rodzice powinni wejść na stronę Facebooka i kliknąć zakładkę konto (u góry po prawej stronie) wybrać ustawienia prywatności, a potem ustawienia osobiste. Tutaj można określić, kto i co może przeglądać w naszym profilu.

– Jeszcze lepiej jest stworzyć grupę znajomych (na przykład koledzy szkolni), którzy będą mogli wiedzieć więcej niż wszyscy pozostali.
– Nigdy nie podawaj swojego adresu zamieszkania na fejsie.
– Zastanów się, zanim napiszesz coś na swojej tablicy lub na tablicy innych. Wszyscy znajomi będą mogli przeczytać naszą wypowiedź.
– Nie zamieszczaj zdjęć swoich dzieci.
– Odrzucaj zawsze propozycje od nieznajomych.

POKOLENIE INTERNETU

Co do postępów w nauce szkolnej zarówno Facebook jak i Twitter mogą oddziaływać w sposób zróżnicowany. Są tacy uczniowie, którzy czerpią korzyści z użytkowania portalu społecznościowego i są otwarci (w 75%) na współpracę z pozostałymi uczniami z klasy. W tym sensie „bycie w sieci" oznacza przynależność do określonej wspólnoty. Gdy jesteś na fejsie, to prawdopodobnie koledzy w szkole zaproszą cię (dwa razy szybciej) do grupy znajomych i będziesz mógł się z nimi spotykać poza szkołą.
Według Paola Ferri z Uniwersytetu w Mediolanie, autora książki „Urodzeni internetowcy", młodzież, która należy do opisywanego przez niego pokolenia ma pewne określone cechy antropologiczne. Przyzwyczajona jest od wczesnego dzieciństwa do oglądania rzeczywistości namacalnej i wirtualnej jako jednej i tej samej rzeczy. Urodzeni internetowcy są zawsze podłączeni do sieci, dlatego że stanowi ona dla nich odpowiednik spotkań na trzepaku, jest miejscem wymiany plotek, ale także dziennikiem telewizyjnym, magazynu wydarzeń kulturalnych.

FOTOLIA

TO CO W SIECI NAJLEPSZE

Facebook, Twitter i inne portale społecznościowe mają swoje dobre i złe strony, służą odpoczynkowi i dają pracę. Pozwalają na utrzymanie kontaktów koleżeńskich z ogromną liczbą osób, a także ułatwiają relacje zawodowe. Oczywiście pod warunkiem, że mamy dużo czasu na przeglądanie Facebooka. Można tam znaleźć naprawdę wszystko, na przykład grę ekologiczną „Podaj butelkę". To propozycja portalu opierająca się na bardzo popularnym angielskim pomyśle „Pass the bottle". Wygląda to tak, że każdy ze znajomych wypija z niej jednego łyka (oczywiście w sposób wirtualny), a ostatnia osoba, która opróżni butelkę, oddaje ją do recyklingu i zwycięża. ■

FOTOLIA

Joanna Lasek

Na zimowe *zimne wieczory*

Zimowe chłody nie nastrajają do wieczornego wyjścia z domu, całe szczęście, że aby obejrzeć kawał dobrego kina, nie trzeba się narażać na przemarznięcie. Na świecie jest tyle filmów, których nie zdążymy obejrzeć i tyle książek, których nie zdążymy przeczytać…

No cóż, trzeba się jednak starać, pamiętajmy, że dobry film i lektura to pożywka dla naszego zmęczonego dniem codziennym umysłu. „**Osiem kobiet**" to film twórcy „Basenu" Francoisa Ozona. Bardzo ciekawy i wart zobaczenia, chociażby ze względu na doskonałą obsadę nazwaną we Francji „obsadą stulecia" – Danielle Darrieux, Catherine Deneuve, Isabelle Huppert, Emmanuelle Béart, Fanny Ardant to wystarczająca rekomendacja do poświęcenia dwóch godzin na film Ozona. Akcja toczy się w domu na uboczu, w którym popełniono morderstwo na panu domu. Dom pełen jest kobiet powiązanych bardziej lub słabiej z nieboszczykiem, przez cały film

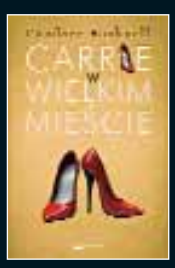
staramy się razem z reżyserem rozwiązać zagadkę kryminalną, jednak w pewnym momencie ważniejsza od finału staje się obserwacja skomplikowanych stosunków międzyludzkich, skrywanych sekretów i kłamstw. Ozon nakręcił film w manierze teatralnej, momentami nieco irytującej, lecz świadomie nawiązującej do komedii burleskowej z lat 30. Owa sztuczność w grze aktorskiej, scenografii ma jedynie podkreślić

Dla rodziców i dzieci
Miasteczko Mamonko

Aleksandra Mizielińska, Daniel Mizieliński „Miasteczko Mamomko". „Miasteczko" to książka bardzo nietypowa. Przerażony rodzic otwiera pierwszą stronę, a tam… zero tekstu. Jednak po kilku chwilach człowiek wprost zakochuje się w uroczych mieszkańcach Mamoko. Można tylko pogratulować pomysłu autorom, nie tylko świetnie zilustrowali całą książkę, ale pomysł jest wprost genialny w swej prostocie. Otóż „Miasteczko Mamoko" to 14 stron, na których rozrysowano coś na kształt komiksu. Strona pierwsza to cała gama postaci (o uroczych imionach, np. żółw Gerwazy Skorupko, piesek Ernest Nakrapiany itd.), które pojawiają się na wszystkich kolejnych stronach, można więc śledzić ich losy, tworząc własną interpretację. Kapitalna zabawa dla rodzica i dziecka i Mizielińscy wskrzesili tradycję opowiadania, koloryzowania, interpretowania. Wspaniały pomysł na prezent dla naszego dziecka, wspólne chwile przy „Mamoko" to chwile magiczne. Aleksandra i Daniel Mizielińscy: Miasteczko Mamoko. Wydawnictwo Dwie Siostry. Warszawa 2010.

Na prezent dla kobiet
Carrie w wielkim mieście

Candance Buschnell „Carrie w wielkim mieście". Carrie Bradshaw to już postać legenda. Serial HBO uczynił z niej ikonę i idolkę milionów kobiet na całym świecie. Rozmowy czterech przyjaciółek przełamały tabu mówienia o seksie w otwarty i bezpośredni sposób. „Seks w wielkim mieście" (serial, gdyż wersje kinowe to już osobna historia) pokazał, iż kobiety mają swoje pragnienia, marzenia i nie wahają się ich zwerbalizować. Tym razem Candance Buschnell wróciła do początków kariery Carrie w „wielkim mieście". Powyższa książka przedstawia bowiem moment, w którym bohaterka pojawia się w Nowym Jorku na wakacyjnym kursie pisania. Poznaje tam tajemniczego, starszego mężczyznę, reszty można się już tylko domyślić. Fantastyczny prezent dla wiernych fanek Carrie, Samanthy, Mirandy i Charlotte. Candance Busnell: Carrie w wielkim mieście. Znak. Kraków 2011.



hipokryzję i ułudę rządzącą tym tajemniczym domem. Doskonały film, idealny na zimowe zimne noce. To prawdziwa uczta dla oka i intelektu.

„**Carlos**" to gratka przede wszystkim dla wielbicieli prawdziwych historii i biografii. To film opowiadający dzieje jednego z najbardziej poszukiwanych terrorystów na świecie – Iljicza Ramireza Sancheza zwanego Carlosem. Carlos, który karierę rozpoczynał w palestyńskim ruchu oporu, wyruszył na „tourne" światowe i stał się jednym z najniebezpieczniejszych ludzi na planecie. Działał przez ponad 20 lat, w końcu został aresztowany przez francuskie siły specjalne, ale stało się to dopiero dokładnie 20 lat po pierwszym poważnym zamachu (1974 rok). Reżyser mówi, iż nie jest to film polityczny, a jego celem było skonfrontowanie się z mitem „Szakala". Warto poświęcić kilka godzin na zapoznanie się z tą fascynującą historią, mimo że jest ona pełna zła i przemocy.

Święta to czas zadumy i refleksji, także nad tymi, którzy odeszli. „**Ludzie Boga**" to jeden z najpopularniejszych filmów 2010 roku. To przejmująca historia, która, niestety, oparta została na prawdziwych wydarzeniach. W 1996 roku w Górach Atlas porwano siedmiu mnichów z zakonu Trapistów. Dwa miesiące później znaleziono ciała wszystkich zakonników. Film próbuje zrekonstruować wydarzenia, a także przedstawić detale z życia zakonnego mnichów. Jest pełen patosu, ale w tej sytuacji nie jest on rażący. Głęboko poruszające kino, nie tylko dla katolików. Opowiada uniwersalną historię powołania, posłannictwa i poświęcenia. Zakonnicy nie chcieli zejść z raz obranej ścieżki, mimo iż wiedzieli, jak może się skończyć ich konsekwencja. Piękny i poruszający film, idealny do kontemplacji świąt.

Stolica Hitlera
Życie i śmierć w wojennym Berlinie

Roger Moorhouse „Stolica Hitlera. Życie i śmierć w wojennym Berlinie". Do niedawna nie zajmowano się zbyt często tematyką życia codziennego Niemców w czasie wojny. Było to dość niepopularne, jednak stopniowo zaczęły się pojawiać dokumenty epoki, nie tylko ciekawe, ale i wstrząsające („Kobieta w Berlinie"). Roger Moorhouse to uczeń Normana Daviesa, z którym napisał monografię poświęconą Wrocławiowi. Tym razem bada wojenne życie Berlińczyków, którzy uwierzyli w obietnicę Hitlera, że ani jedna cegła nie zostanie zniszczona w stolicy Niemiec. Jak powszechnie wiadomo, było wręcz przeciwnie, a front wschodni przyniósł miastu prawdziwą zagładę. To naprawdę pasjonująca lektura, obiektywna, drobiazgowa i ciekawa. Fragmenty poświęcone kłopotom związanym z życiem w zaciemnieniu są fascynujące. Nie każdy z pewnością wie, że Berlin był także stolicą oporu antyhitlerowskiego i tajna policja nie mogła sobie poradzić z jego likwidacją. Roger Moorhouse: Stolica Hitlera. Życie i śmierć w wojennym Berlinie. Znak. Kraków 2011.

PREMIERY

„Moja łódź podwodna". Komedia o dylematach piętnastolatka, który powziął kilka postanowień związanych ze swoim życiem. Po pierwsze – chce stracić dziewictwo do dnia swoich urodzin, po drugie – nie ma zamiaru dopuścić, aby matka zostawiła ojca dla pewnego okultysty…
Brzmi jak typowy brytyjski humor? Ten film jest go pełen.
Reż.: Richard Ayoade, wyst.: Noah Taylor, Craig Roberts.

„Attenberg". Film otrzymał główną nagrodę festiwalu Nowe Horyzonty. Grecki film opowiadający o życiu młodej dziewczyny w typowym przemysłowym mieście. Życie Mariny upływa na spotkaniach z jedyną przyjaciółką i oglądaniu filmów przyrodniczych. Aż do czasu, kiedy przybyły do miasteczka mężczyzna proponuje jej wspólny mecz w piłkarzyki.
Reż: Athina Rachel Tsangari, wyst.: Ariane Labed, Vangelis Mourikis

Joanna Lasek

By utrwalić *bożonarodzeniowy nastrój*

Amator pięknych zdjęć ucieszy się z pewnością z nowego modelu Sony A65. Jest to aparat z półprzeźroczystym lustrem i wymiennym obiektywem. Wysoka rozdzielczość 24,3 megapiksela przetwornika CMOS zapewnia znakomity kontrast, niezwykłe kolory i piękno szczegółu. Technologia Exmor eliminuje szumy, gdy obraz jest konwertowany na cyfrowy format. Aparat posiada funkcję zdjęć seryjnych 10 kl./s, co przydaje się zwłaszcza w przypadku fotografowania obiektów w ruchu. Funkcja Picture Effects to paleta opcji obejmujących posteryzację, częściowe kolory, styl retro, technikę high-key, monochromatyczną i efekt aparatu zabawkowego. Ekran LCD odchyla się w górę lub w dół, by zapewnić najlepszy kąt podglądu. Funkcja ta jest przydatna zwłaszcza, kiedy aparat jest oddalony od oka. Mamy więc doskonałą okazję, aby nowym urządzeniem utrwalić najbardziej wzruszające momenty Bożego Narodzenia.

Zmiana *wnętrza*

Idą święta, czas kończyć jesienno-zimowe remonty i w pełnym relaksie rozkoszować się nowymi wnętrzami. Jakoś tak jest, że ludzie po wakacjach zabierają się za renowacje, przemeblowania i czasem granicznym są właśnie święta Bożego Narodzenia. Jeśli ktoś nie ma jeszcze pomysłu na nową sypialnię, firma Klose ma dla nich świetną propozycję. Meble z serii Uno Belllo odpowiadają wszelkim światowym standardom, zarówno w zakresie designu, jak i wykonania. Proste formy zachwycają skromnością, lecz zarazem wyglądają luksusowo i elegancko. U wezgłowia zamontowano listwę świetlną, która umożliwia tak lubiane przez wielu czytanie w łóżku. Wybrane modele zaopatrzono w pojemnik na pościel z podnośnikiem gazowym, dzięki czemu można unieść stelaż przysłowiowym „jednym palcem". Pomyślano nawet o cichym mechanizmie zamykania szuflad w szafkach nocnych, aby nie obudzić śpiącego partnera…

Litr soku *w ciągu minuty*

Nadeszła zima, a wraz z nią koniec sezonu na świeże warzywa i owoce. Nie można pominąć ich jednak w codziennej diecie, warzywa i owoce powinny się pojawiać przynajmniej w trzech posiłkach dziennie. Trzeba sobie radzić, aby dostarczyć naszemu organizmowi potrzebnych witamin. Na pewno lepsze niż suplementy diety będą świeżo wyciskane soki owocowe i warzywne. Warto pomyśleć o zaopatrzeniu się w dobrą sokowirówkę. Pyszne soki marchwiowe, jabłkowe i warzywne wynagrodzą nam niewątpliwy trud umycia sokowirówki (któż z nas to lubi!). Zelmer ma w swojej ofercie cały zestaw sokowirówek, jednak model 496 jest dodatkowo wyposażony w separator piany, co powinno być wystarczającą zachętą do kupna. W ciągu jednej minuty można przygotować cały litr soku! Pamiętajmy jednak, aby nasze owoce i warzywa były jak najlepszej jakości. Zimowa odporność zapewniona, a przy tym jest to doskonała propozycja na świąteczny prezent dla zwolenników zdrowego trybu życia.

Kawowe „desery” *dla ciała*

Zimą wszyscy tęsknimy za latem, zwłaszcza panie – za słońcem i opaleniznę. Na szczęście do wyboru mamy całą gamę kosmetyków, które zapewnią nam zdrową i ładną opaleniznę bez narażania się na szkodliwe promieniowanie. Cafe Mocha firmy Eris to dwa „kawowe desery” dla naszego ciała. Produkty nie tylko pięknie przyciemniają naturalną karnację, również pielęgnują zmęczoną zimowym powietrzem skórę. To odrobina lata zaklęta w małym opakowaniu, która przywoła najpiękniejsze wakacyjne wspomnienia.

Na prezent *dla nastolatka*

Dobra wiadomość dla fanów „Gwiezdnych Wojen” i gier komputerowych! Na grudzień zapowiedziano europejską premierę „Star Wars: The Old Republic”. Akcja toczy się tysiące lat przed narodzinami Dartha Vadera i przenosi graczy do uniwersum Gwiezdnych Wojen, gdzie czeka na nich tysiące przygód i niebezpieczeństw. Można przemierzać tak legendarne planety jak Tatooine, Alderaan czy Hoth. Każda z ośmiu głównych klas posiada własną linię fabularną, a wszystkie napotkane postaci przemawiają własnym głosem. Całości dopełnia piękna i dopracowana oprawa muzyczna.
Warto zaznaczyć, iż gra pobiła już wszelkie rekordy sprzedaży i zdobyła 95 wyróżnień branżowych. Wszyscy gracze, którzy dokonają wcześniejszego zakupu, otrzymają specjalny kod umożliwiający dostęp do gry przed 22 grudnia, na który to dzień przewidziano europejską premierę. To doskonała propozycja na prezent dla nastolatka, trzeba jedynie uzbroić się w cierpliwość, zniknie on bowiem na długo w czeluściach własnego pokoju.

Dla miłośników *gadżetów komputerowych*

HP poinformowała, iż wprowadza na rynek pierwszą myszkę zaopatrzoną w technologię Wi-Fi. Nowa mysz ma stać się początkiem rewolucji, ponieważ umożliwia definitywne pozbycie się przewodów i zewnętrznych odbiorników. Urządzenie łatwo nawiązuje kontakt z wbudowaną kartą sieci Wi-Fi, pozostawiając użytkownikowi wolny port USB, do którego można podłączyć inne akcesoria. Myszka jest w stanie pracować na akumulatorze aż 9 miesięcy-to dwa razy dłużej niż w urządzeniach wykorzystujących technologię Bluetooth. Propozycja ta zainteresuje miłośników „gadżetów” komputerowych, którzy chętnie znaleźliby podobne urządzenie pod choinką.

Na poświąteczną *dietę*

A teraz coś dla łasuchów, którzy dodatkowo nie lubią się męczyć w kuchni. Firma Kelloggs, dotąd znana z produkcji całej gamy płatków śniadaniowych, wprowadziła na rynek nowość – mrożone gofry marki Goeffels. Wystarczy sięgnąć po gofry do zamrażarki, włożyć je do tostera lub piekarnika i po chwili wyjąć pachnące i świeżutkie, czekające jedynie na dodatki. Do wyboru są 4 rodzaje -klasyczne brukselskie, śniadaniowe dla dzieci oraz smakowe – cynamonowe lub waniliowe. Producent zapewnia, iż gofry są wykonane beż użycia barwników i sztucznych dodatków. Wszystkie gofry wypiekane są w Belgii według sprawdzonej tradycyjnej receptury. Tylko, kto będzie miał ochotę na gofra po parodniowym świątecznym obżarstwie?

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Bożonarodzeniowe *drzewko*

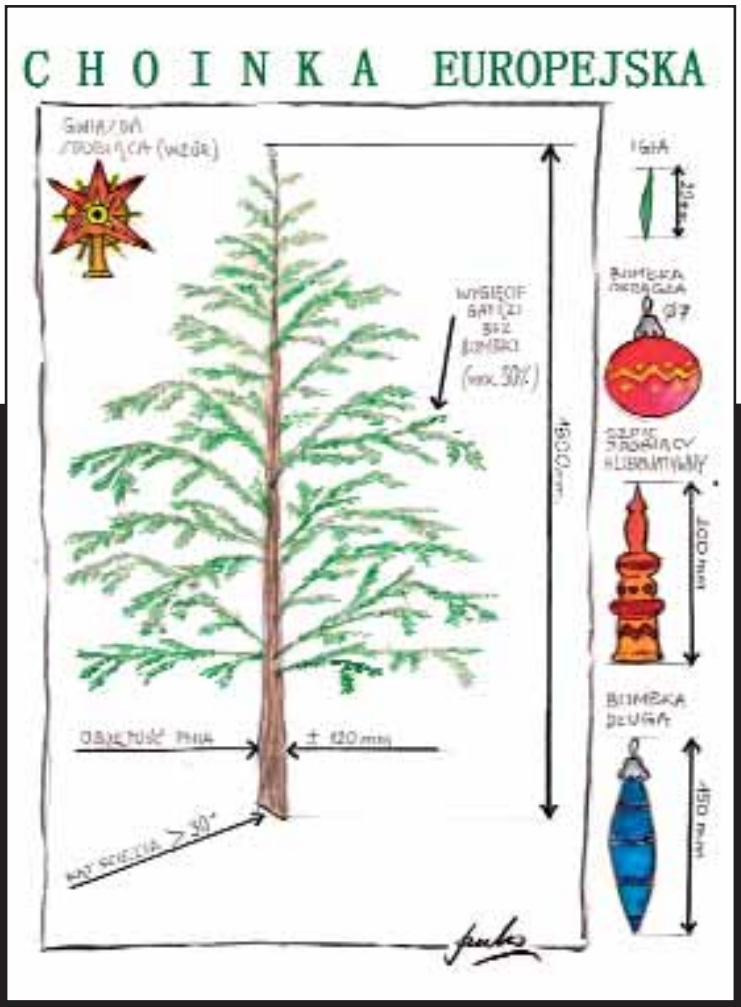
„… Choinko moja,
blaskiem marzeń złota,
Ze wszystkich świateł,
co na tobie płoną
Jedno, jedyne z gałązką zieloną
Zachowaj ty mi na resztę
żywota!…”.

Marian Gawalewicz – „Choina”

Jednym z symbolów najbardziej kojarzących się z Wigilią i Świętami Bożego Narodzenia jest choinka. Stawiamy ją w domu i ślicznie przystrajamy, a zapach jej zielonych igieł powoduje, że budzą się w nas obrazy z dzieciństwa, wracają zapachy pysznych ciast i potraw, słyszymy melodie śpiewanych kiedyś kolęd i słowa życzeń bliskich, których już nie ma pośród nas... Dziś, nawet w przybliżony sposób nie można określić, od kiedy iglaste, wiecznie zielone drzewko stało się symbolem świąt. Wiadomo natomiast, że w wielu różnych kręgach kulturowych i religijnych drzewo, zwłaszcza iglaste, było i jest symbolem życia, odradzania się i trwania. Pierwszą wzmiankę o choince, jako symbolu bożonarodzeniowym, znaleźć można w życiorysie św. Bonifacego. W VII wieku ten brytyjski zakonnik nawracając na chrześcijaństwo pogańskich Franków, kazał ściąć olbrzymi dąb, któremu oddawali oni cześć. Upadający dąb zniszczył wszystkie pobliskie drzewa oprócz małej sosenki. Święty uznał to za znak niebios, a młode zielone drzewko za symbol Chrystusa i chrześcijaństwa. Współczesna choinka, przybrana świeczkami i innymi ozdobami pojawiła się najwcześniej na ziemiach niemieckich, najprawdopodobniej w Alzacji. Tam właśnie zwyczaj polegający na wnoszeniu do domu wiecznie zielonej gałęzi i wieszaniu jej przy suficie został zastąpiony w XV lub XVI wieku stojącym drzewkiem wigilijnym. Faktem jest, iż na jednym z miedziorytów malarza i grafika Łukasza Cranacha Starszego (zm. w 1553 r.), w bliskości żłóbka bożonarodzeniowego można rozpoznać drzewko jodłowe ozdobione gwiazdą i świeczkami. Dowodzi to, iż na pewno zwyczaj strojenia na święta choinki sięga XVI wieku.

Choinkę wnosi się do domu w dniu, w którym wspominamy pierwszych ludzi – Adama i Ewę. Nie może zabraknąć na niej jabłek, bo właśnie te owoce były na owym biblijnym drzewie

W Polsce zwyczaj ten do przełomu XVIII – XIX wieku nie był znany, aczkolwiek miał swoje odpowiedniki w różnych regionach naszego kraju. Podczas świąt wnętrza przyozdabiano wtedy zielonymi gałązkami i innymi elementami roślinnymi splatanymi w wieńce i girlandy. W wieczór wigilijny pod obrusy wkładano siano, jako symbol ubóstwa Jezusa. Często sianem zaścielano też podłogi. W rogu pomieszczenia stawiano snop zboża, jako symbol dostatku i przyszłego urodzaju.
W czasach dzisiejszych choinka jest odwzorowaniem rajskiego drzewa – „drzewa życia", biblijnego drzewa wiadomości dobra i zła, pod którym rozpoczęła się historia ludzkości. Żywe, zielone drzewo jodłowe ma symbolizować Chrystusa – źródło wszelkiego życia. Choinkę wnosi się do domu w dniu, w którym wspominamy pierwszych ludzi – Adama i Ewę. Nie może zabraknąć na niej jabłek, bo właśnie te owoce były na owym biblijnym drzewie. Narodziny Jezusa, odkupiciela pierworodnego grzechu sprawiały, że owoc ten symbolicznie zawsze powracał na drzewo życia. Jabłko symbolizuje też urodę, zdrowie i czerstwość do późnej starości. Wśród iglastych gałązek wiją się łańcuchy – lekkie, słomkowe, bibułkowe, to pamiątka po wężu kusicielu. Pętają one choinkę jak niewolnicę, przypominając, że cały ludzki ród znajduje się w niewoli grzechu, ale mają też wzmacniać rodzinne więzi. Gwiazda na szczycie drzewka symbolizuje gwiazdę betlejemską, która wiodła Trzech Króli do Dzieciątka Jezus. Ma też wskazywać drogę i pomagać w powrocie członkom rodziny przebywającym poza domem. Gorejące na gałązkach świeczki, które wprowadził Martin Luter, symbolizują światło Chrystusa. To jakby okruchy ognia, który dawniej płonął w izbie przez całą noc wigilijną, aby przychodzące na ten czas dusze przodków mogły się ogrzać. Dzisiaj przypominają one o nigdy nie gasnącej Bożej miłości do ludzi. Mają także chronić dom od demonów i ludzkiej nieżyczliwości. Aniołki – to opiekunowie domu. Dzwonki zaś oznaczają dobre nowiny i radosne wydarzenia w rodzinie.
Choinkę ubiera się w kolorowe bombki oraz piernikowe figurki ludzi i zwierząt mające zapewnić dostatek na przyszły rok. Na gałązkach wiesza się też orzechy zawijane w złotko, które zapewniają dobrobyt i siły witalne domownikom, a także opłatki mające umocnić miłość, zgodę i harmonię w rodzinie.
A ubiera się choinkę dopiero w wieczór wigilijny. Aby jednak zapalić świeczki, trzeba poczekać na pojawienie się na niebie pierwszej gwiazdy. Tak ustrojone drzewko powinno stać w domu do Trzech Króli.



Choinka
według Feng shui

Propagatorzy starochińskiej sztuki aranżacji przestrzeni zalecają zawieszenie na choince drobnych przedmiotów, np. dzwoneczka lub szklanego paciorka, które później można umieścić w swoim pokoju na resztę roku. Będą służyć wspomaganiu harmonii, zdrowia i pomyślności przez wzmocnienie przepływu dobroczynnej energii. Staną się nie tylko ozdobą, ale i naładują się szczególną mocą związaną z drzewkiem, które obdarzamy uczuciem, i w którym skupia się najbardziej pozytywna energia świątecznych dni.
Im więcej czasu i serca włożymy w strojenie choinki, tym więcej łask od losu doznamy przez cały następny rok. Warto o tym wszystkim pamiętać stroiąc swoje świąteczne drzewko.

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 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

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

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

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.

Dni Honorowych *Dawców Krwi*

W listopadzie obchodzone są Dni Honorowych Dawców Krwi Polskiego Czerwonego Krzyża. Co roku w tym czasie Koło PCK i Klub HDK przy Fiat Auto Poland w Tychach organizują uroczyste spotkanie, które w tym roku miało miejsce 11 listopada. Obchody to doskonała okazja do przedstawienia sprawozdania z rocznej działalności koła, ale przede wszystkim podziękowania krwiodawcom za ten piękny gest, jakim jest honorowe oddawanie krwi po to, aby chorzy czuli się bezpiecznie i by wiedzieli, że ich życiu nie zagraża niebezpieczeństwo. Spotkanie jest również okazją do nadania wyróżniającym się członkom organizacji odznaczeń za długoletnie honorowe oddawanie krwi.
A ofiarnych krwiodawców w Fiat Auto Poland i spółkach Grupy Fiat nie brakuje. W tym roku Kapituła Odznaki Honorowej PCK przy Zarządzie Głównym tej organizacji za wybitne zasługi w pracy na rzecz PCK oraz w propagowaniu Honorowego Krwiodawstwa wyróżniła Odznaką Honorową PCK III stopnia Pawła Bojczuka, a odznaką IV stopnia Zbigniewa Kierasa. Śląska Okręgowa Rada HDK-PCK w Katowicach po oddaniu honorowo 18 litrów krwi odznaką Zasłużony Honorowy Dawca Krwi wyróżniła Kazimierza Wojtiuka, po oddaniu 12 litrów krwi Daniela Kidonia i Sylwestra Podpłońskiego, a po oddaniu honorowo 6 litrów krwi Krzysztofa Marczaka, Pawła Lisiewicza, Kamila Kuzię, Dariusza Drozdka i Łukasza Sobola. Za duży wkład pracy w działalność organizacji prezes koła PCK i klubu HDK wyróżnił także upominkiem Leszka Prałata, Zbigniewa Kierasa, Włodzimierza Erlinga, Zbigniewa Kufelina, Krzysztofa Stachowicza i Andrzeja Czerniaka, a za propagowanie honorowego krwiodawstwa poprzez udział w imprezach rekreacyjnych koła Małgorzatę Harężę, Ewę Tomes, Piotra Tomesa, Zdzisławę Syrek, Elżbietę Jędryczko, Jerzego Sitko, Jana Drobca i Mariana Dudka.
Na uroczystość przybyli także zaproszeni goście, m. in. władze Krajowej i Śląskiej Rady HDK-PCK, przedstawiciele Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa, dyrekcji Fiat Auto Poland oraz związków zawodowych przy zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach, a także prezesi klubów HDK-PCK działających na terenie miasta Tychy i jego okolic.

Na zdjęciach: Wiceprzewodniczący Krajowej Rady HDK-PCK i jednocześnie przewodniczący Śląskiej Rady HDK-PCK Stefan Kurdek odznacza Sylwestra Podpłońskiego, w tle Kazimierz Wojtiuk. Poniżej:
Andrzej Lis wręcza Łukaszowi Sobolowi legitymację HDK, obok Dariusz Drozdek.

Na zakończenie warto jeszcze dodać, że jeden z krwiodawców, Leszek Prałat, został wyróżniony przez Ministra Zdrowia odznaczeniem Honorowy Dawca Krwi „Zasłużony dla zdrowia narodu". Uroczyste wręczenie nastąpi 9 grudnia podczas Akademii zorganizowanej przez Śląską Okręgową Radę HDK-PCK w Katowicach.

Andrzej Lis, prezes koła PCK i klubu HDK przy Fiat Auto Poland w Tychach

stan na 31 października 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) 8132182, 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

Jestem Giulietta. Zanim o mnie powiesz, SPRAWDŹ MNIE

NA ZIMĘ GOTOWY, START!

Odkryj unikalny system D.N.A. z funkcją All Weather – sprawdza się bez względu na warunki panujące na drodze.

D.N.A. Jeden ruch wystarczy, by dostosować dynamikę prowadzenia pojazdu do własnych preferencji. Masz do wyboru tryby Dynamic, Normal i All Weather.

All Weather Wyprzedź zimę! Sprawdź, jak doskonale Alfa Romeo Giulietta radzi sobie z utrzymaniem przyczepności nawet w najtrudniejszych warunkach drogowych.

ALFA TCT to innowacyjna skrzynia biegów z podwójnym sprzęgłem, która zapewnia szybszą i łatwiejszą zmianę biegów bez utraty mocy.

ALFA ROMEO GIULIETTA. AUTOMATYCZNA SKRZYNIA BIEGÓW ALFA TCT W CENIE SKRZYNI MANUALNEJ. OSZCZĘDZASZ AŻ 8 000 ZŁ*.

Alfa Romeo Giulietta najbezpieczniejszym samochodem kompaktowym według Euro NCAP.

BEZ SERCA BYLIBYŚMY JEDYNIE MASZYNAMI

Giulietta

www.alfaromeo.pl

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

* Dotyczy wersji Disttinctive nie objętej promocją.