fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
GRUDZIEŃ 2006

DWUMIESIĘCZNIK BEZPŁATNY – ROK 10 – NUMER 65

Sportowy duch Pandy

Nowy Fiat Croma. Nawet 200 KM.

Twoja jazda próbna: wyślij SMS o treści CROMA na numer 7190 (1 zł + 22% VAT)

FIAT

- Dynamiczne silniki, w tym silnik Multijet o mocy nawet 200 KM
- Najobszerniejsze wnętrze w swojej klasie

Croma. Fiat jak żaden inny.

Infolinia: 0 801 19 19 19, koszt 1 jedn. operatora

www.fiatcroma.pl

Szczegóły oferty w salonach Fiata. Czas oferty ograniczony.

Zużycie paliwa i emisja CO_2: Fiat Croma 1.9 Multijet – 6,1 l/100 km, CO_2 160 g/km

fiat wokół nas
rok 10
numer 65
grudzień 2006

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Aldona Górna-Ahmed Mahmoud

Wydawca
Satiz Poland Sp. z o.o.
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała

Redakcja
Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: redakcja@satiz.pl

Dyrektor Artystyczny
Irena Nycz-Imielska

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 033/813 27 61
kolonko@satiz.pl

Opracowanie, skanowanie, skład i przygotowanie do druku
Satiz Poland, Bielsko-Biała

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
12 600 egz.

Oddano do druku:
22 grudnia 2006 r.

o tym się mówi

4 Ze świata Fiata

chwila refleksji

6 Prof. Andrzej Zoll

firma

8 Fiat i jego przyszłość
20 Nagrody Fiata za wyniki w nauce
24 Panda 100 HP
26 Fiaty 4x4: Sedici, Panda Cross i Panda 4x4 Van
30 Nowy Fiat Scudo
32 Fiat Freestyle
36 Zakład Tychy w finale EFQM
38 Wyróżnienia za stosowanie metody Six Sigma
40 Iveco na plakatach
42 Traktory wyścigowe New Holland
44 TPM - klucz do sukcesu w Fiat-GM Powertrain Polska
46 Produkcja wałów korbowych w Teksidzie Iron
48 Startuje SAP
50 Spotkania z Mikołajem

danie specjalne

54 Rysunki Felliniego

rubryki

58 Nowości: Czas ekologicznych spodni
60 Filmy: Relaks i trochę refleksji
61 Książki: Z kuchni do pawia królowej
62 Rozrywka: Z notatnika satyryka
64 Osobliwości: Zegar biologiczny

WZRASTA UDZIAŁ FIATA W RYNKU

Trwa dobra passa rynku samochodowego w Europie, w tym również Fiata. W listopadzie na starym kontynencie odnotowano wzrost sprzedaży nowych samochodów o 3,9% w stosunku do tego samego miesiąca roku poprzedniego. Fiat Auto sprzedał w listopadzie 91.721 nowych samochodów, co stanowi 15.3% wzrost w stosunku do tego samego miesiąca 2005 roku, i uplasował się na 5 miejscu w rankingu europejskich producentów. W pierwszych 11 miesiącach tego roku marka sprzedała 1.045.650 samochodów, odnotowując 18,2% wzrost w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego. Tak więc w listopadzie udział Fiata Auto w Europie wyniósł 7,9% (rok temu 7,1%). Biorąc pod uwagę pierwsze 11 miesięcy tego roku udział ten wynosi 7,7%, podczas gdy w ub. r. był na poziomie 6,5%.

Polska: W listopadzie Fiat Auto Poland znalazł nabywców na 3.025 samochodów, w tym 2.269 samochodów osobowych marek Fiat, Alfa Romeo i Lancia (10,66% udział w rynku) i 756 szt. samochodów dostawczych (18,2% udział). W ciągu 11 miesięcy tego roku firma sprzedała 30.395 sztuk, w tym 23.140 samochodów osobowych (10,64% udział w rynku) oraz 7.255 samochodów dostawczych (20,5% udział).

Nowy Fiat 500
- już za 9 miesięcy

Jest to ciekawa inicjatywa, z którą można się zapoznać na „500 wants you" – platformie multimedialnej, poświęconej modelowi Fiat 500. W dziewięć miesięcy przed prezentacją nowego samochodu, która odbędzie się w połowie września, Fiat zaprasza przyszłe mamy do wzięcia udziału w konkursie „Baby boom", którego rozwiązanie zaplanowano za dziewięć miesięcy.

Główną nagrodą konkursu jest jeden egzemplarz nowego modelu, by jednak przyszłe mamy mogły go wygrać, wcześniej muszą zarejestrować się na witrynie internetowej www.fiat500.com. Fiat 500 będzie bowiem losowany tylko spośród zarejestrowanych mam, które urodzą swoje dziecko w dniu prezentacji modelu, tj. 15 września.

Witryna dostępna jest w języku włoskim, angielskim i innym (szkoda, że nie po polsku), ale mimo to konkurs przeznaczony jest także dla polskich mam.

Jubileusz Ochotniczej
Straży Pożarnej w Teksidzie

4 listopada w zakładzie Teksid Iron w Skoczowie odbyły się obchody 45-lecia istnienia Obowiązkowej Straży Pożarnej oraz 35-lecia Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w Odlewni Żeliwa. Do obowiązków tej organizacji należy prowadzenie przeciwpożarowej działalności zapobiegawczej i udział w akcjach ratowniczych w czasie pożarów, czy klęsk żywiołowych. Członkowie Straży (foto poniżej) to społecznicy, którzy poświęcają swój wolny czas na ćwiczenia i bezinteresowną pomoc w kryzysowych sytuacjach. Za tę pracę zostali odznaczeni orderami. Więcej na ten temat w następnym FWN.

CNH I IVECO RAZEM

CNH i Iveco spotkały się w Turynie z najważniejszymi dostawcami, w tym z Polski, na „Suppliers Leadership Conference". Po raz pierwszy te dwie firmy spotkały się razem ze swoimi dostawcami, po tym, jak w 2005 roku połączyły swoje obszary zakupów. W spotkaniu wzięło udział ponad 1.500 osób z 25 krajów, w tym z Chin, Brazylii, Kanady i Japonii.

FIAT WRACA DO AUSTRALII

Po Alfie Romeo i Lekkich Samochodach Dostawczych, także marka Fiat wraca na rynek australijski. To zasługa Grande Punto, który jest obecnie sprzedawany przez importera – Ateco Automotive. Decyzja Fiata została podjęta ze względu na międzynarodowy sukces tego modelu. Według Davida Stone, odpowiedzialnego za samochody Fiata na rynku australijskim, Grande Punto oferuje styl, osiągi, technologię oraz relację jakość – cena wyższą od każdego innego modelu sprzedawanego w Australii.

Ferrari, najlepszy zagraniczny samochód w Niemczech

Czytelnicy niemieckiego pisma Auto Zeitung nagrodzili aż trzy modele Ferrari w corocznym konkursie Auto Trophy. Na I miejscu wśród zagranicznych samochodów w kategorii supersportowej znalazła się mała berlina F430, która uplasowała się przed bezpośrednim konkurentem Lamborghini Gallardo i innym modelem Ferrari – 599 GTB Fiorano. Ponadto model F430 Spider wygrał pojedynek z Aston Martinem DB9 C Convertible. W głosowaniu uczestniczyło prawie 94 tys. osób.

fiat to my

Ze względu na ograniczoną ilość miejsca w tym numerze pisma zmuszeni byliśmy skrócić naszą rubrykę dla pracowników. Nie oznacza to jednak, że z niej rezygnujemy. W dzisiejszym numerze zamieszczamy kilka bożonarodzeniowych akcentów. Mamy też nadzieję, że podzielicie się z nami swoimi świątecznymi i sylwestrowymi wrażeniami oraz planami na Nowy Rok. Niech przyniesie wszyskim spełnienie marzeń.

Satiz Poland, 43-300 Bielsko-Biała, ul. 11 Listopada 60/62, e-mail: redakcja@satiz.pl

KOCHANY ŚWIĘTY MIKOŁAJU!

Proszę Cię, abyś przywiózł mi braciszka albo siostrzyczkę. Moja mamusia i mój tatuś mają tylko mnie i czasem jest smutno, bo nie mam się z kim pobawić, czy nawet trochę pokłócić.

Jagoda, córka pracownika Fiat-GM Powertrain w Bielsku-Białej

KOLOROWE FANTAZJE

Zima już przenika do pomieszczeń, w których pracujemy, co o tej porze roku powoduje szarość dnia i szybsze zmęczenie. Miejsca pracy są wyposażone w nowoczesne urządzenia. Proponuję, aby miejsca do spożywania posiłków pozostały tradycyjne, w otoczeniu zieleni, która dodaje nam energii, a zarazem uspokaja. Sugeruję, tam gdzie jest to możliwe (jak w moim zespole), ukwiecić miejsca do spożywania posiłków, a dany zespół niech to pomnaża według swojej fantazji. Wtedy z uśmiechem, w zielonym nastroju, dobrze i miło się pracuje.

Antoni Hendzel, pracownik Fiat-GM Powertrain Polska w Bielsku-Białej

WSPOMNIENIA

Dzieci listy piszą, a my dorośli mamy okazję, aby myślami wrócić do radosnych wspomnień z dzieciństwa.

Św. Mikołaj kojarzy nam się nie tylko z prezentami, ale również z diabłem, który w tamtych czasach zawsze był obecny przy Mikołaju i karcił nas „dyscyplinką". Zanim otrzymałem paczkę to musiałem powiedzieć wierszyk, który mówiłem z drżącym serduszkiem, a wrażenia pamiętam do dziś:

„Przybądź święty Mikołaju, zejdź z wysokich do nas chmur, małe dzieci Cię czekają, przynieś podarunków wór."

Antoni Hendzel, Fiat-GM Powertrain

notowała: T. Bętkowska, fot. J. Zych

Patriotyzm w Europie bez granic

Andrzej Stanisław Zoll, prawnik. Przewodniczący PKW w latach 1990-93; sędzia Trybunału Konstytucyjnego (1989-93) i jego prezes (1993-97), Rzecznik Praw Obywatelskich (2000-06), przewodniczący Rady Legislacyjnej przy Prezesie Rady Ministrów; kierownik Katedry Prawa Karnego Uniwersytetu Jagiellońskiego; autor ponad 200 prac z zakresu prawa karnego, prawa konstytucyjnego i filozofii prawa; współautor polskiego kodeksu karnego z 1997 r.; członek Komitetu Etyki w Nauce PAN oraz Wydziału Historycznego PAU; członek PEN-Clubu, doktor h.c. uniwersytetów w Moguncji, Wilnie oraz AM we Wrocławiu. Żonaty, syn Fryderyk także jest prawnikiem.

Ważna jest odbudowa społeczeństwa obywatelskiego. Truizmem jest przypominanie, że silne państwo jest tylko wtedy, kiedy są silni i dobrze zorganizowani jego obywatele. Wzorce musimy sobie sami wypracować.

Dla mnie to pojęcie jest wciąż aktualne. Nie trudno jednak zauważyć, iż na przestrzeni czasu zmieniają się jego odniesienia - dawniej patriotyzm łączono z obroną tożsamości (mieliśmy w Polsce trudną sytuację i patriotyzm łączył się z walką o suwerenność, o niezależność), dzisiaj możemy już mówić, na przykład, o patriotyzmie lokalnym; rzeczą niezmiernie ważną, moim zdaniem, jest przywiązanie człowieka do jego małej ojczyzny - do gminy, do miejscowości, w której mieszka. I ważna jest też jego praca na rzecz społeczności tej gminy czy tej miejscowości. Istotą bowiem patriotyzmu jest troska każdego obywatela o dobro wspólne – tak, jak to nazywa Konstytucja. Przy czym ta troska wcale nie oznacza jednokierunkowości w myśleniu ludzi ani też reżimu zakładającego, że tylko jedna jest prawda - każdy z nas widzi przecież nieco inaczej. Ale ważne: my jednak tu nie konkurujmy – my się uzupełniajmy, przez co stajemy się bogatsi.

Dobro wspólne powinno być rozumiane jako dobro wspólnoty, która mieszka w jednej wsi, w jednym mieście. Może jednak być rozszerzone - na dobro wspólne całej Polski, na dobro wspólne Europy. Po prostu można zwiększyć obszar, na którym przyszło nam żyć. I nie znaczy to wcale, że mamy do czynienia z jakąś konkurencją obszarów – bo nasze działania, podobnie jak we wspomnianej gminie, też się dopełniają. Czy do takiego myślenia o patriotyzmie trzeba ludzi jeszcze przekonywać? Trzeba. Pamiętajmy o tym, że komunizm poczynił spustoszenie w mentalności niejednego człowieka. Totalitarny system zburzył też więzi międzyludzkie - nie wolno było mówić o swojej małej ojczyźnie, ani realizować się w stowarzyszeniach obywatelskich Rzeczpospolitej. Odbudowa ludzkiej świadomości, odbudowa więzi nie tylko rodzinnych, ale i więzi narodowej (choć ta, na szczęście, zawsze nam została – nie byliśmy siedemnastą sowiecką republiką) jest więc konieczna. Ważna jest odbudowa społeczeństwa obywatelskiego. I wcale tu nie ukrywam, że bardzo się martwię, gdy widzę jak obecne władze przechodzą obojętnie nad problemem jednocze-

nia się ludzi do jakiegoś wspólnego celu, jak mają wielką tendencję do centralizacji i lekceważenia społeczeństwa obywatelskiego. A przecież truizmem jest przypominanie, że silne państwo jest tylko wtedy, kiedy są silni i dobrze zorganizowani jego obywatele.

Czy jest w Europie kraj, z którego doświadczeń możemy skorzystać, budując w Polsce społeczeństwo obywatelskie? Moim zdaniem wzorzec musimy sobie sami wypracować. Dlatego, że jako wspólnota – jak zresztą każda inna - mamy swoje charakterystyczne cechy. Niemniej chciałbym abyśmy byli - jeśli chodzi o ruch obywatelski - tak dobrze zorganizowani jak społeczeństwa Austrii, Niemiec czy Szwajcarii... Ale uwaga: i my kiedyś mieliśmy społeczeństwo obywatelskie! Przekonałem się o tym uczestnicząc w konferencji, w której brał udział socjolog pochodzący ze Śląska. Ten bowiem pokazał nam XIX-wieczne dokumenty, także pamiętnik proboszcza z jego wsi, z których wynikało, że w wiosce liczącej niespełna tysiąc dusz działało aż kilkadziesiąt organizacji! Dziś, niestety, takiego ruchu nam brakuje.

Tradycja, która pozwala zachować tożsamość. Szopka neapolitańska z wystawy w Krakowie.

Nasi wygrali! Najpopularniejsza forma powierzchownego patriotyzmu.

Żyjemy w okresie, w którym z różnych powodów, modna jest poprawność polityczna. Tak, tak właśnie bym rzecz ujął. Co to znaczy? Otóż owa moda narzuca ludziom zacieranie korzeni, tradycji oraz nie ujawnianie publicznie własnych poglądów. Poddają się jej zaś dlatego, że źle rozumieją tolerancję. Tymczasem tolerancja oznacza uznanie prawa drugiego człowieka do różnienia się ode mnie. Oznacza uznanie tego, że każdy człowiek ze względu na jego indywidualną godność ma prawo do własnych poglądów, przekonań, sposobu zachowania się, ale oznacza także oczekiwanie przeze mnie od innych poszanowania moich przekonań i mojego prawa do różnienia się z innymi.

Teraz wracam do rozważań tradycji. Swoje myślenie chcę zaś zilustrować tak: otóż sądzę, że dużo trudności w dialogu z islamem pochodzi stąd, że ludzie związani z tamtą tradycją mocno tej tradycji bronią a my - właśnie poprzez modną poprawność polityczną - od naszych własnych korzeni się odcinamy. Dla mnie np. żenującą była dyskusja na temat chrześcijańskich tradycji Europy przy opracowywaniu Konstytucji Europejskiej. Podnoszono, że tych korzeni wpisywać do preambuły nie wolno, bo będzie problem z wyznawcami islamu, mieszkającymi na terenie Europy. No, ale przecież Europa ma tradycje chrześcijańskie i tego – obojętnie czy się jest osobą wierzącą czy niewierzącą – zaprzeczyć się nie da! Wiadomo: kultura Europy jest oparta na trzech filarach - greckiej filozofii, rzymskim prawie i etyce chrześcijańskiej.

Przemilczanie tradycji jest szkodliwe. Utrudnia dialog z innymi, gdyż jesteśmy pozbawieni tożsamości. Tymczasem znacznie łatwiej byłoby rozmawiać z przedstawicielem islamu wiedząc, że oni wychodzą się z innych niż my założeń – wobec czego musimy być tolerancyjni wobec siebie.

Przywiązuję wagę do tradycji. Ubolewam więc, że wiele z niej gubimy przyswajając obce nam kulturowo zwyczaje. Jeśli ktoś chce, niech sobie obchodzi dzień św. Walentego – ale nie traćmy rodzimych świąt, nie odżegnujmy się od naszych obrzędów. W nich jest naprawdę wiele wartości. Dlatego podkreślam: globalizacja nie może pozbawiać nas bogactwa odrębności, tożsamości ani oznaczać całkowitego zrównania ludzi, ich myślenia w stylu: „wszyscy jesteśmy tacy sami". Nie może - bo świat stanie się nudny, w każdym razie dla mnie na pewno. Globalizacja niech oznacza bliskość, łatwość komunikowania się, kontaktowania ze sobą.

Fiat i jeg

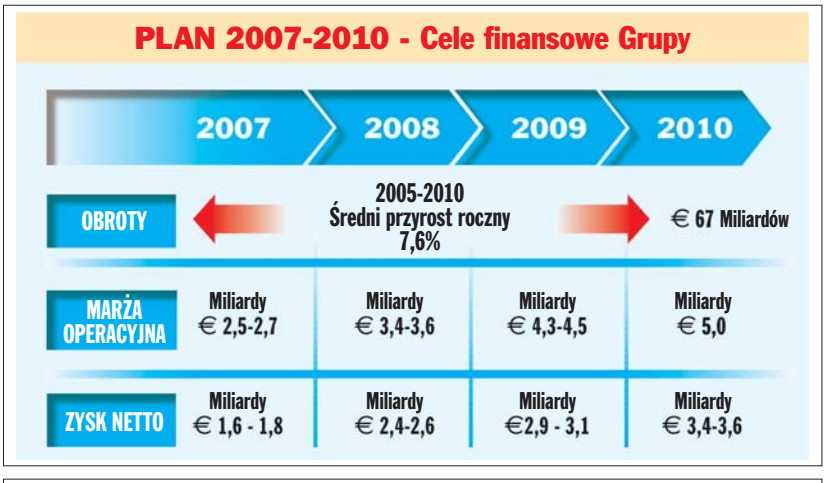
Podczas spotkania z 250 inwestorami i finansistami w Lingotto, dyrektor pełnomocny Sergio Marchionne oraz menedżerowie głównych sektorów przedstawili strategię rozwoju Grupy i ambitne cele: obroty na poziomie 67 mld euro w 2010 r., wynik operacyjny pięć razy wyższy od uzyskanego w 2005 r., oraz zaprezentowanie w najbliższych czterech latach aż 23 nowych modeli przez Sektor Samochodowy.

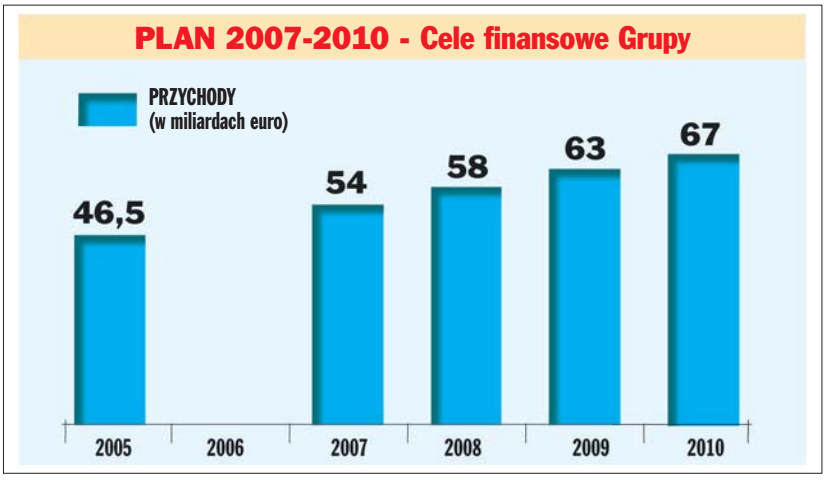
Silne, bojowo nastawione przedsiębiorstwo, zdeterminowane, by powrócić do grona największych grup przemysłowych naszego globu. Taki wizerunek Fiata wyłania się po spotkaniu najwyższego kierownictwa z 250 inwestorami i analitykami finansowymi z całego świata, jakie miało miejsce w Lingotto. W czasie tej dwudniowej sesji mówiono o cyfrach, strategiach, nowych produktach, zaprezentowano też dotychczasowe wyniki i – przede wszystkim – cele na najbliższe cztery lata. A te są niezwykle ambitne: w 2010 r. obroty Grupy powinny osiągnąć poziom 67 miliardów euro (w 2005 r. wyniosły one 45,6 miliarda), a wynik z zarządzania zwyczajnego 5 miliardów, czyli powinien być pięciokrotnie wyższy od uzyskanego w roku ubiegłym. Ponadto w tymże roku 2010 zysk netto ma oscylować w granicach 3,4 – 3,6 miliarda euro, a płynność finansowa – po spłacie zadłużenia – winna sięgnąć 3 miliardów. By możliwe było uzyskanie takich wyników finansowych, w najbliższych czterech latach konieczne są inwestycje Grupy Fiat na łączną kwotę 16 miliardów.

Zjazd w Lingotto odbył się w dwa lata po spotkaniu w Balocco w lipcu 2004 r. Obu przyświecały podobne cele, ale panujący na nich klimat był diametralnie różny. Przed dwu laty Fiat próbował za wszelką cenę utrzymać się na powierzchni, szefom spędzał sen z powiek poważny kryzys Sektora Samochodowego, a niektórzy z nich – jak przypomniał Sergio Marchionne – „wróżyli mu rychły koniec". Od tego momentu w Fiacie nastąpiły jednak zmiany i to bardzo głębokie. W 2004 r. Grupa każdego dnia traciła dwa miliony euro, a w tym roku, biorąc pod uwagę uśrednione dane z pierwszych dziewięciu miesięcy, codziennie odnotowuje pięć milionów zysku. Na dziś zadłużenie wynosi 2,6 miliarda euro, wobec 9,4 miliarda na 31 grudnia 2004 r. W zaledwie dwa lata firma skazana, wydawałoby się, na porażkę, zdołała przekształcić się w przedsiębiorstwo patrzące z optymi-

Kierownictwo Fiata podczas spotkania z analitykami finansowymi. Obok tytułu, znaczek wybrany na logo dwudniowej sesji w Lingotto.

o przyszłość





zmem w przyszłość. Przemianę tę już teraz określa się jako przełomową.

„To, co wydarzyło się w ostatnich trzydziestu miesiącach – powiedział Marchionne – doprawdy trudno wyrazić słowami. To było swoiste zmartwychwstanie".

Zdaniem dyrektora generalnego i pełnomocnego Fiata jest to zasługa przede wszystkim załogi. Dlatego nie szczędził pochwał swoim najbliższym współpracownikom, swojemu „zespołowi": sześćdziesięcioosobowej grupie osób w wieku około czterdziestu lat, które w Lingotto zasiadły obok niego, by opowiedzieć historię Fiata. „Potrzebny był czas, żeby ich wyselekcjonować. O wyborze decydowała merytokracja: daliśmy wszystkim wolną rękę do działania, a prawo do mianowania siebie liderem zyskał tylko ten, kto udowodnił, że potrafi z tego skorzystać. Ten, kto odniósł sukces i nie zawiódł".

W tabeli obok pokazano planowany wzrost obrotów w najbliższych latach.

Trzeci kwartał 2006

Wzrost jest kontynuowany

Rok 2006 w coraz większym stopniu zasługuje na miano przełomowego. Doskonałe wyniki trzeciego kwartału, dodane do tych odnotowanych w sześciu poprzednich miesiącach, są tego najlepszym dowodem.

W trzecim kwartale 2006 r. obroty Grupy wyniosły 11,8 miliarda euro, co oznacza wzrost o 11,4% w stosunku do analogicznego okresu w roku ubiegłym, a wynik z zarządzania zwyczajnego osiągnął poziom 427 milionów euro, poprawiając się aż o 84%. Motorami napędowymi tego trendu był Fiat Auto, który dzięki rosnącemu powodzeniu nowych modeli zwiększył obroty do 5,5 miliarda euro (+27,6%), oraz Iveco, którego przychody wzrosły do 2,1 miliarda euro (+14,4 %).

W tych trzech miesiącach Fiat Auto sprzedał prawie 460 tysięcy samochodów, co pozwoliło mu na zdobycie 30,8-procentowego udziału w rynku włoskim (+3,2%) i 7,1-procentowego w europejskim (+1,5%). A zatem pomimo trudnych warunków rynkowych Fiatowi Auto najprawdopodobniej uda się osiągnąć próg dwóch milionów samochodów sprzedanych w ciągu roku.

W przypadku Iveco znaczący wzrost przychodów, uzyskany pomimo osłabienia na kluczowych rynkach, należy zawdzięczać zwiększeniu liczby sprzedaży i bardziej konkurencyjnym cenom. Uwzględniając zmiany kursów obroty CNH można określić jako stabilne. W obszarze Komponentów i Systemów Produkcji sprzedaż zwiększył Fiat Powertrain Technologies oraz Magneti Marelli. Spadek natomiast odnotowało Comau, ponieważ firma ta odczuwa skutki zmniejszonego popytu na głównych rynkach, na których jest obecna.

Wynik z zarządzania zwyczajnego Grupy (427 milionów euro) wzrósł o 84%, znów głównie dzięki Fiatowi Auto, który już czwarty kolejny kwartał uzyskał zysk netto (51 milionów euro), oraz Iveco i jego 156 milionom euro na plusie (+ 79%). Nieznaczny przyrost, ze 133 do 137 milionów euro, odnotował także CNH. Spadek, o 18 milionów euro, przypadł natomiast w udziale obszarowi Komponentów i Systemów Produkcji, którego zysk wyniósł 83 miliony euro. Lepsze rezultaty Magneti Marelli i Fiat Powertrain Technologies nie zdołały zrównoważyć negatywnego wyniku Comau. Grupa zamknęła kwartał zyskiem netto w wysokości 200 milionów euro wobec 826 milionów w trzecim kwartale 2005 r., w którym to jednak wystąpiły przychody nadzwyczajne. W rzeczy samej, jeżeli nie uwzględni się tych nieprzewidzianych wpływów, można stwierdzić, że zysk netto wzrósł w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku o 409 milionów euro.

Zadłużenie przemysłowe wyniosło 2,6 miliarda euro i było odzwierciedleniem sezonowości biznesu, tylko częściowo zrekompensowanego wpływami z cesji aktywów niestrategicznych. Płynność Grupy osiągnęła na 30 września 2006 r. poziom 5,5 miliarda euro.

Rachunek ekonomiczny Grupy

w milionach euro	III kwartał 2006	III kwartał 2005	Zmiana	
			%	mln €
Przychody netto	**11.809**	**10.597**	**11,4**	
Wynik z zarządzania zwyczajnego	**427**	**232**		**195**
Wynik operacyjny	**427**	**409**		**18**
Wynik przed opodatkowaniem	**327**	**1.036**		**-709**
Zysk netto (Grupy i spółek trzecich)	**200**	**826**		**-626**
Zysk netto (Grupy i spółek trzecich z wyłączeniem zarządzania nadzwyczajnego)	**200**	**-209**		**409**

Wyszedłszy z kryzysu, Grupa Fiat szykuje się do nowych wyzwań, a cel, jaki sobie wyznaczyła na rok 2010, jest bez wątpienia bardzo ambitny. Aby obroty osiągnęły poziom 67 miliardów euro, musiałyby przyrastać średnio o 7,6% rocznie. Cel naprawdę ambitny, ale też całkiem realny. Ba, przewidywania i tak są dość ostrożne. „Jest zawsze czas, by je zwiększyć" – powiedział Marchionne. A jeżeli pojawią się jakieś nieprzewidziane trudności? Jeżeli nastąpi krach światowej gospodarki? „W zaledwie sześć miesięcy wprowadzimy stosowne środki zaradcze. Przeprowadziliśmy już pewne symulacje, zakładając najbardziej czarny scenariusz: 20-procentowy spadek popytu we wszystkich sektorach naszej działalności. Nawet w takim wypadku skutki nie byłyby dramatyczne. Obroty zmniejszyłyby się co prawda o 10 miliardów euro, ale w dalszym ciągu mielibyśmy pół miliarda euro zysku i żadnego zadłużenia". Ekonomiczny wzrost Fiata przebiega według strategii agresywnej, stawiającej na nowe produkty – sam tylko Fiat Auto planuje wprowadzenie w najbliższych czterech latach aż 23 nowych modeli – i zdobycie nowych rynków. Jednym z najważniejszych będą zapewne Chiny, gdzie Iveco już dziś ma ugruntowaną pozycję producenta lekkich samochodów dostawczych, a wkrótce planuje poszerzyć swą ofertę o pojazdy cięższe. I gdzie Sektor Samochodowy, na tę chwilę obecny w stopniu marginalnym, zamierza sprzedawać 300 tysięcy aut rocznie. Na froncie sojuszy Fiat pozostaje otwarty na nowe propozycje międzynarodowej współpracy, wzorowane na zawartych już wcześniej – i z bardzo dobrym skutkiem – aliansach Sektora Samochodowego z tak znanymi konstruktorami, jak Peugeot-Citroën, Suzuki, Ford czy Tata. Nie ma już jednak mowy o żadnym „małżeństwie", bo nasza firma jest na tyle silna, że może śmiało iść naprzód o własnych siłach, albo wręcz wybiegać naprzeciw wyznaczonym celom. „Te ogłoszone dwa lata temu w Balocco też wydawały się bardzo ambitne – przypomniał analitykom Sergio Marchionne. – Ale osiągnęliśmy je, a niektóre nawet przekroczyliśmy. Osiągniemy także i te, które sobie teraz wyznaczyliśmy. Mamy zespół, który jest gotowy do działania".

SERGIO MARCHIONNE KAWALEREM PRACY

Dyrektor generalny i pełnomocny Fiata Sergio Marchionne został odznaczony w Rzymie przez Prezydenta Republiki Włoch Giorgio Napolitano medalem Kawalera Pracy. Tym prestiżowym tytułem wyróżniono 25 osobistości ze świata włoskiego przemysłu, których działalność przyczyniła się do rozwoju nie tylko podległych im przedsiębiorstw, ale całych Włoch.

NOWE NOMINACJE W FPT I FERRARI

Alfredo Altavilla został mianowany dyrektorem pełnomocnym Fiat Powertrain Technologies (FPT), zastępując na tym stanowisku Domenico Bordone. Wcześniej sprawował on analogiczną funkcję w zakładzie Tofas, gdzie jego miejsce zajął Alì Aydin Pandor, manager wywodzący się z General Motors. Mario Mairano będzie odpowiedzialny za powstającą właśnie Dyrekcję Zasobów Ludzkich i Sekretariat generalny Ferrari, którymi przez pewien czas będzie zarządzał równolegle z Dyrekcją Zasobów Ludzkich Grupy Fiat.
Na mocy decyzji zarządu Ferrari Jean Todt został dyrektorem pełnomocnym spółki, a Amedeo Felisa jej dyrektorem generalnym. Paolo Martinelli, kierujący obecnie dyrekcją Silników działu sportowego Ferrari, przejmie rolę odpowiedzialnego za dyrekcję Rozwoju silników benzynowych Fiat Powertrain Technologies.

Spotkaniu w Lingotto towarzyszyła prezentacja bogatej gamy produktów Grupy Fiat.

FIAT AUTO

Produkty światowej klasy

Sektor planuje produkcję na poziomie 2,8 miliona samochodów w 2010 roku oraz znaczący wzrost zwłaszcza na rozwijających się rynkach: rosyjskim, chińskim i indyjskim. Obroty mają wynieść 32,5 miliarda euro.

Jeszcze wczoraj toczyła go ciężka choroba, dziś już pewnie prowadzi Fiata w przyszłość. Mowa oczywiście o Sektorze Samochodowym, który dzięki odnowie gamy produktów i sukcesowi takich modeli jak Panda i Grande Punto znów nabrał rozpędu. A cele, jakie sobie postawił na rok 2010, są bardzo ambitne: sprzedaż 2,8 mln samochodów rocznie, wobec dwóch milionów przewidzianych w roku 2006, w tym sprzedaż marek Alfa Romeo i Lancia na poziomie po 300 tysięcy każda, reszta to modele Fiata. Prognozy przewidują ponadto wzrost udziału w rynku zachodnioeuropejskim z obecnych 8 do 11%, planowana jest również zdecydowana ofensywa na nowych, najbardziej obiecujących rynkach, tzn. w Rosji, Indiach i – przede wszystkim – w Chinach.

Równie wygórowane są cele finansowe: w 2010 r. przewiduje się obroty rzędu 32,5 mld euro, o ponad 50% wyższe niż te odnotowane w zeszłym roku, oraz marżę operacyjną w przedziale od 4,5 do 5,3%. Uwzględniając dodatkowo Maserati i Ferrari, łączne przychody powinny sięgnąć 35,5 mld. Aby sprostać temu wymagającemu wyzwaniu, strategia Fiata Auto zakłada duże zaangażowanie w rozwój sieci sprzedaży, zwłaszcza marek Alfa Romeo i Lancia, oraz wprowadzenie na rynek w latach 2007–2010 aż 23 nowych i tyle samo odnowionych modeli, co daje imponującą średnią

– ponad 10 premier rocznie. Równie istotne będą prace konstrukcyjne nad modelami o wspólnej platformie i wspólnej większości komponentów, które przyniosą znaczne oszczędności. Dzisiaj istnieje bowiem aż 19 różnych platform, a celem jest zmniejszenie tej liczby do 11 w roku 2010 i sześciu w dwa lata później. Strategia ta przełoży się również na dalszą redukcję czasu rozwoju każdego nowego modelu, który już dzisiaj jest zdecydowanie krótszy niż jeszcze kilka lat temu.
Dla wzmocnienia pozycji Fiata w Europie we wszystkich większych miastach powstaną specjalne centra, wzorowane na turyńskiej Mirafiori Motor Village, natomiast dla wzmocnienia pozycji firmy w świecie – poza Brazylią, gdzie Fiat jest obecny od lat i posiada ponad jedną czwartą rynku – obrana została taktyka joint-venture z koncernami, m.in. rosyjskim Severstal czy indyjskim Tata. W ramach umowy z tym ostatnim Fiat ma konstruować nowego pickupa, który będzie sprzedawany na całym świecie.
W Chinach, gdzie Fiat zaprezentował niedawno nowy model Perla i podpisał porozumienie z Chery Automobiles o współpracy przy produkcji silników, plan przewiduje sprzedaż 300 tysięcy samochodów rocznie, i to nie tylko marki Fiat, ale również Alfy Romeo. Ta zresztą szykuje się również na triumfalny powrót na rynek USA.

W tabeli powyżej pokazano planowany wzrost obrotów w najbliższych latach, z uwzględnieniem marek Maserati i Ferrari.

Nowy wizerunek

Cool, global, young, czyli piękna, modna, globalna i młoda. Oto nowy image marki Fiat, która jeszcze do wczoraj zdawała się pozostawać nieco w tyle i cieszyła się umiarkowanym uznaniem jedynie we Włoszech, wśród konserwatywnych, zaawansowanych wiekiem nabywców. Dziś jednak podoba się coraz bardziej, przede wszystkim młodzieży, i to w całej Europie, również na rynkach tradycyjnie uznawanych za „trudne". Najlepszym tego dowodem są dane sprzedaży, według których Fiat zdecydowanie prowadzi w klasyfikacji marek o najszybszym wzroście na rynku europejskim (+22 %), wyprzedzając Volkswagena, Toyotę i Mazdę, legitymujące się znacznie skromniejszym, bo 9-procentowym wynikiem. Sukces ten należy w pierwszej kolejności przypisać modelom Panda i Grande Punto, absolutnie bezkonkurencyjnym w swoich segmentach.
Pozytywne zmiany potwierdzają także najnowsze badania rynkowe, wskazujące na wyraźną poprawę społecznego odbioru marki Fiat. Ale nie tylko. Przed Lucą De Meo, odpowiedzialnym za markę Fiat, otwierają się zupełnie nowe możliwości. Wyniki badań dowodzą bowiem, że coraz mniej osób szuka samochodu „dużego i ważnego", wzrasta za to zapotrzebowanie na produkty proste, funkcjonal-

ne, ale posiadające coś więcej, na przykład technologię, design, sympatyczny wygląd. Innymi słowy, wszystkie te cechy, jakie charakteryzują Pandę i Grande Punto, a wkrótce prawdopodobnie również nowe Bravo. Poza tym klienci stają się coraz bardziej wrażliwi na kwestie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, czyli dwa aspekty, które dla Fiata mają znaczenie wręcz fundamentalne. O tym, że nie są to puste słowa, najlepiej świadczy pięć gwiazdek uzyskanych w testach EuroNCAP przez modele Grande Punto i Croma, mocnym dowodem jest także czołowa pozycja Fiata w klasyfikacji konstruktorów samochodów o najniższym poziomie emisji dwutlenku węgla.

Rok 2007 będzie dla Fiata rokiem przełomowym. W styczniu na rynek wejdzie nowe Bravo, model kluczowy, który ma za zadanie powtórzyć sukces Pandy i Grande Punto w segmencie najważniejszym na rynku europejskim, a dla Fiata do tej pory nie do końca najszczęśliwszym. Tym razem jednak sprawy mogą przybrać zupełnie inny obrót. Nowy model bowiem nie dość, że wprowadzony zostanie na rynek w bardzo dobrym dla marki momencie, to jeszcze dysponuje wieloma atutami: od atrakcyjnego wyglądu po nowe silniki z turbodoładowaniem. Jesień będzie czasem oczekiwanej z wielką niecierpliwością 500-tki, samochodu ikony, z zewnątrz nieco retro, ale pod względem wyposażenia bardzo zaawansowanego technologicznie.

Później pojawią się kolejne nowości: od wersji Abarth (planowany jest jej powrót w wielkim stylu marki Scorpione), po nowy model „cross-over". Ten ostatni to czteroipółmetrowej długości „krzyżówka" pojazdu typu SUV, samochodu rodzinnego, MPV oraz auta sportowego, która łączy w sobie funkcjonalność z głębokimi emocjami.

Wyzwanie Alfy Romeo

Alfa Romeo rzuca rękawicę swoim konkurentom. Na koniec bieżącego roku jej sprzedaż przekroczy 160 tysięcy sztuk, co oznacza 17-procentowy wzrost w stosunku do roku 2005. A cel na rok 2010 zakłada sprzedaż 300 tysięcy modeli, czyli niemal dwa razy więcej! Aby to osiągnąć, strategia została ukierunkowana na dwa aspekty: produkt i sieć. Zacznijmy od tego drugiego. Alfa Romeo, rywalizująca z niemieckimi koncernami BMW, Audi i Mercedes w sektorze pojazdów prestiżowych, posiada liczne grono zapalonych pasjonatów, ale poza Włochami, stanowiącymi ponad 50% jej rynku zbytu, marka wciąż jeszcze nie cieszy się zbyt dużą popularnością. Dlatego oprócz Europy planuje podbój nowych rynków o znacznym potencjale zakupowym, takich jak Rosja, Turcja, Japonia i Stany Zjednoczone, do brzegów których przybije w 2009 roku, nie wspominając już o Chinach, które mają szansę stać się drugim największym rynkiem zbytu.

Jeśli chodzi o gamę produktów, to do wylansowanych ostatnio modeli 159, Brera i Spider dołączą wkrótce kolejne. Trzy z nich – jak informuje Antonio Baravalle, odpowiedzialny za markę Alfa Romeo – są zupełnie nowe. Junior będzie małym trzydrzwiowym autkiem o wyraźnie sportowym charakterze, przeznaczonym głównie dla młodych nabywców, toteż przystępnym cenowo. Model „cross-over", na wpół SUV, na wpół coupé, okaże się z pewnością idealną propozycją na czas wolny, bo oprócz silnej osobowości będzie posiadać także wystarczająco dużo miejsca, aby pomieścić rodzinę wraz z bagażami i sprzętem na weekend w górach. No i 169, niemal pięciometrowej długości limuzyna, z całą pewnością godnie zastąpi Alfę 166.

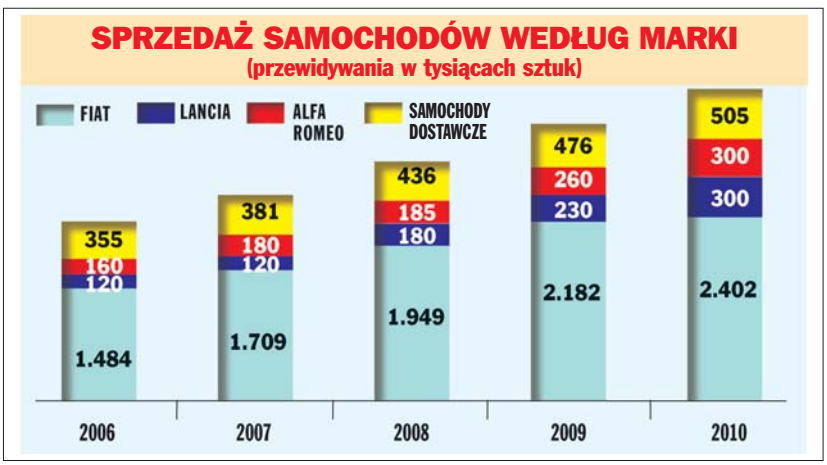
Katalizatorem procesu rozwoju Alfy Romeo będzie także absolutnie sportowy wizerunek marki, na który wpłyną dodatkowo modele Brera, Spider i, przede wszystkim, 8C Competizione. Ten ostatni to super auto z 450-konnym silnikiem pod maską, które powstanie w limitowanej serii i bez wątpienia od razu zyska miano klasyki. W zaledwie dwa tygodnie do producenta spłynęło ponad tysiąc zamówień z całego świata, ponad dwukrotnie więcej niż planowana wielkość produkcji.

Lancia, włoski luksus

Podobnie jak Alfa Romeo, również i Lancia ma wysoko postawioną poprzeczkę: w 2010 r. jej roczna sprzedaż ma przekroczyć próg 300 tysięcy wobec obecnych 120 tysięcy. I także w tym przypadku plan wzrostu bazuje na dwóch elementach: wzmocnieniu sieci handlowej i ekspansji na nowych rynkach z jednej strony oraz innowacyjnych produktach z drugiej.

Dzisiaj, jak stwierdził odpowiedzialny za markę Olivier François, trudno mówić o zrównoważonym rynku Lancii, skoro aż 80% transakcji sprzedaży ma miejsce we Włoszech, a zaledwie 20% w innych krajach. Cel na rok 2010 zakłada zwiększenie obecności marki w Europie i ofensywę na nowych rynkach, od Turcji przez Rosję po Japonię.

Stylowy, wysokiej klasy image włoskiego producenta, który właśnie skończył sto lat, mają podkreślać przyszłe modele, na czele z Deltą HPE, która według przewidywań pojawi się na rynku w 2008 r. Ten nowy pojazd, zaprezentowany po raz pierwszy na Salonie w Paryżu, zaskakuje oryginalnością konstrukcji i elegancją form, szeroko komentowanymi nie tylko przez potencjalnych nabywców, ale i osoby, które przyczyniły się do jego powstania.



SAMOCHODY DOSTAWCZE RYNEK GLOBALNY

Marka Fiat Samochody Dostawcze (LCV), ze sprzedażą, która na koniec roku sięgnie 355 tysięcy sztuk, utrwaloną obecnością w Europie i Ameryce Południowej oraz gamą naprawdę udanych produktów, jest bez wątpienia „lokomotywą" ponownego ożywienia w sektorze samochodów dostawczych.

A przewidywania na najbliższe cztery lata sygnalizują dalszy wzrost, aż do docelowego pół miliona w 2010 r. Plany przedstawione przez Lorenzo Sistino, odpowiedzialnego za markę, zakładają dalszy wzrost sprzedaży w Europie – z 233 do 268 tysięcy sztuk rocznie – oraz zwiększenie udziału w rynkach pozaeuropejskich. Tych, na których Fiat LCV jest obecny już dzisiaj, na przykład w Turcji, gdzie wytwarzane jest Doblò i gdzie w ramach joint-venture z koncernami Peugeot-Citroën i Tofas będzie powstawał nowy lekki samochód dostawczy, czy też w Ameryce Łacińskiej. Wzrost sprzedaży przewidywany jest również na zupełnie nowych rynkach, zwłaszcza w Rosji, gdzie w 2010 r. planuje się sprzedawać 79 tysięcy Doblò i Ducato, czy też w Afryce Północnej, na Środkowym Wschodzie, w Afryce Południowej i Australii.

Fiat Veicoli Commerciali, zachęcony powodzeniem współpracy z firmami Peugeot-Citroën i Tofas, planuje utworzenie kolejnych spółek joint-venture, tym razem z rosyjskim potentatem Severstal i indyjskim Tata. Wspólnie z tym ostatnim Fiat skonstruuje pickupa, który będzie produkowany w zakładzie w argentyńskiej Kordobie i sprzedawany na całym świecie.

CNH

Siła marek

Sektor odczuwa skutki zastoju na rynku, ale różnorodność produktów i ich obecność na całym świecie są podstawą do ponownego ożywienia. Do roku 2010 obroty mają wzrosnąć o 25 - 30%.

Co czwarty ciągnik i co trzeci kombajn sprzedawany na świecie nosi logo CNH. „A mimo to – powiedział analitykom Sergio Marchionne – wyniki sektora wciąż jeszcze nie osiągnęły oczekiwanego poziomu, zarówno pod względem konkurencji, jak i udziału w rynkach oraz zysków". Szefowie marek współtworzących konsorcjum CNH (Case IH, New Holland Agriculture, Case oraz New Holland Construction Equipment) oraz jego dyrektor wykonawczy Herold Boyanovsky na spotkaniu w Lingotto bez ogródek mówili o problemach i – przede wszystkim – możliwych działaniach naprawczych.

W 2007 r. przychody CNH wzrosną nieznacznie lub wcale, ze względu na niestabilny rynek budowlany w Ameryce Północnej. W kolejnych latach powinny jednak wzrosnąć o 25 – 30%, tak, by w 2010 roku osiągnąć poziom 17,5 miliarda dolarów (13,5 miliarda euro). „Jeszcze istotniejsze jest to – mówił Boyanovsky – że w najbliższych czterech latach wynik z zarządzania zwyczajnego wzrośnie z 6,8 do 12,4%".

Przyczyn tych odczuwalnych w ostatnich latach trudności było wiele: nienadążanie za ewolucją rynku, zaniedbanie niektórych tradycyjnych klientów, czy brak wsparcia dla sieci

dealerów w formie kompletnej oferty produktowej w sektorach o silnym wzroście, zwłaszcza w sektorze maszyn rolniczych do użytku domowego i rekreacyjnego.

Możliwości poprawy sytuacji nie brakowało, stwierdził Marchionne, ale być może nie zostały one w pełni wykorzystane.

Czego zatem potrzeba do uzdrowienia? Na recepcie powinna widnieć m.in. szczuplejsza struktura organizacyjna, ze zredukowaną liczbą poziomów, ale większą indywidualną odpowiedzialnością każdego z pracowników, ponadto przejrzystsza polityka handlowa, racjonalizacja produkcji (na całym świecie jest aż 39 zakładów produkcyjnych) oraz dalsza jakościowa poprawa produktu.

Pozytywne zmiany w podejściu do oczekiwań klienta przyniosły efekty już w ostatnich miesiącach. Mimo to jeszcze wiele pozostało do zrobienia, a działania, które mają doprowadzić do pełnego uzdrowienia w roku 2010, będą skupione na pięciu podstawowych aspektach. W pierwszej kolejności, jak wyjaśnił Boyanovsky, na wzmocnieniu marek, które z racji ścisłych powiązań historycznych z przedsiębiorstwami będącymi składowymi CNH mogą ułatwić odzyskanie utraconej pozycji. Następne aspekty to jakość, niezbędna do tego, by tworzyć produkty dobre i niezawodne, oraz wspieranie sieci dealerskiej poprzez szkolenia i programy motywujące. Pozostał jeszcze rozwój sektora części zamiennych, bo każdy nieplanowany przestój maszyny przekłada się na wymierne straty dla klientów, oraz silna ekspansja na nowych, rozwojowych rynkach. To prawda, że firma CNH jest obecna w ponad 160 krajach świata, chodzi jednak o możliwie najlepsze wykorzystanie chłonności takich rynków, jak Rosja, Indie i Chiny.

Podsumowując, perspektywy są optymistyczne. Obserwowany w ostatnich dwóch latach rosnący trend dochodowości nie powinien się załamać, a konsorcjum w dalszym ciągu będzie czerpać korzyści z synergii z innymi sektorami Grupy w obszarze zakupów. Ta ostatnia przyniosła już zresztą znaczne profity w roku 2006: na samych tylko kosztach surowców zdołano zaoszczędzić 80 milionów dolarów.

IVECO

Sektor spogląda na wschód

Dochodowość powyżej 10% – taki cel postawiono producentowi pojazdów użytkowych. Aby go osiągnąć, firma szykuje się do podboju najbardziej dynamicznie rozwijających się rynków, na czele z chińskim.

Najbliższe cztery lata to dla Iveco same wyzwania. Tym podstawowym, a właściwie nadrzędnym, jest przekroczenie 10-procentowego progu dochodowości. Prezentację projektu na sympozjum Investor Day w Lingotto, dokonaną przez dyrektora pełnomocnego spółki Paolo Monferino, poprzedziła seria analiz rynkowych, opracowanych strategii i celów finansowych, takich jak wzrost obrotów z 8,5 mld euro w zeszłym roku do dziesięciu miliardów w roku 2010. Grunt, na jakim bazuje Iveco, jest stabilny. „Dziś – powiedział Monferino – nasza spółka może poszczycić się bogatą gamą pojazdów użytkowych, od lekkich po specjalistyczne". W przychodach największy udział mają samochody ciężarowe (37%), następnie lekkie samochody dostawcze (27%), autobusy (14%), średnie samochody dostawcze (12%) i wreszcie pojazdy specjalistyczne (10%).

Iveco jest europejskim liderem w sektorze samochodów dostawczych o wadze od 3,5 do 6 ton, ze sprzedażą na poziomie 90 tysięcy sztuk, natomiast – jak przypomniał Monferino – w niższym segmencie (od 2,8 do 3,5 ton) numerem jeden jest Fiat Samochody Dostawcze. Wspólnie marki te zapewniają Grupie przywództwo w tym przedziale rynku z 18,6% udziałem. Najbliższe cztery lata będą dla Iveco bardzo ważne. Sprzedaż w Europie powinna być stabilna, swój „ciężar gatunkowy" ma zwiększyć zbyt w Afryce, na Środkowym Wschodzie i na rynkach wschodnioeuropejskich, ale bezsprzecznie największe nadzieje producent wiąże z Chinami.

Strategię swojego rozwoju spółka przełożyła na szczegółowy plan, który zakłada m.in. korekty cen oraz wprowadzenie na rynek nowych samochodów, które będą spełniać wymogi Euro 4 i Euro 5 na pięć lat przed wejściem tych unijnych norm w życie. W zaledwie pięć miesięcy od swego debiutu nowe Daily zebrało blisko 45 tysięcy zamówień; w roku 2007 na rynku pojawią się uaktualnione wersje modeli Stralis i Trakker, rok później przewiduje się odświeżenie Eurocargo, a w 2009 r. premierę nowego średniego samochodu dostawczego produkowanego w Chinach.

Ponadto od 2005 r. wdrażany jest plan redukcji ogólnych kosztów systemów przemysłowych. „Chcemy generować – powiedział Monferino – wzrost wydajności o 3% z każdym rokiem, a jednocześnie zmniejszyć koszty materiałów poprzez synergie z CNH oraz sięgnięcie po potencjał krajów bardziej opłacalnych ekonomicznie. W tym wypadku pomogą nam Chiny". By w pełni wykorzystać jego olbrzymie możliwości, zawarto wiele innych umów o współpracy. ■

Magneti Marelli, komponenty z najwyższej półki

„Rok 2006 był dla Magneti Marelli bardzo pozytywny" – stwierdził dyrektor pełnomocny spółki Eugenio Razelli. Obroty przekroczyły 4 miliardy euro, z czego ponad miliard wiązał się z nowymi rodzajami działalności. Dziś celem jest zbliżenie się do progu sześciu miliardów w 2010 r.
Wzrost ma być oparty na czterech fundamentach. Po pierwsze, spółka skupi się na rynkach ustalonych w planach poszerzenia oferty dla klientów spoza Grupy Fiat, a także na Japonii i rozwojowych rynkach: chińskim, indyjskim i rosyjskim. Po drugie, na technologii, typowej dla produktów z wyższej półki, „tych, za które – jak wyjaśnił Razelli – klienci są skłonni wyłożyć spore pieniądze". Trzecim fundamentem są koszty, związane zwłaszcza z zakupem surowców, które planuje się realizować w krajach bardziej opłacalnych, a czwartym – niemniej ważnym – jest jakość. Wśród najważniejszych innowacji firmy do 2010 r., będzie zastosowanie oświetlenia LED. Dużą aktywność przewiduje się także na polu badań i rozwoju systemów interfejsu „człowiek-maszyna", z uwzględnieniem licznych aspektów „pobocznych" (na przykład ubezpieczenia, w kontekście którego planuje się prace nad swego rodzaju „czarną skrzynką"). Spółka przeznaczy również spore fundusze na badania silników diesel.

FPT, SPÓŁKA W FAZIE WZROSTU

Rozwijać się – taka jest misja spółki Fiat Powertrain Technologies, najmłodszego sektora Grupy, skupiającego w sobie działalność związaną z projektowaniem i konstruowaniem silników i skrzyń biegów. Plany przedstawione przez dyrektora pełnomocnego Alfredo Atlavillę zapowiadają silny wzrost. Do roku 2010 obroty powinny zwiększyć się z obecnych 5,5 do 8 miliardów euro, czyli o 45%, a dochodowość z 2 do 4,6 – 5,4%. W zeszłym roku raczkująca jeszcze spółka wyprodukowała 2,5 mln silników i 1,9 mln skrzyń biegów, których największymi odbiorcami były koncerny General Motors, CNH i Peugeot-Citroën. Planując przyszłość FPT stawia na następujące elementy: ciągłe unowocześnianie swoich produktów, osiągnięcie wysokiego standardu jakościowego, tworzenie synergii z innymi sektorami oraz wzmocnienie sieci sprzedaży, skoncentrowanej na silnikach morskich i przemysłowych. „Chcemy, aby zaczęto traktować nas jako poważnego partnera do strategicznych sojuszy – powiedział Altavilla – w czym pomogą nam również międzynarodowe umowy innych spółek Grupy". W tym kontekście FPT jest obecnie zaangażowane w dwa projekty joint-venture. Pierwszym jest porozumienie z indyjskim kolosem samochodowym Tata, w ramach którego, jak stwierdził Altavilla, „do 2008 r. powinna ruszyć produkcja 250 tysięcy silników diesel i 290 tysięcy skrzyń biegów rocznie". Drugie porozumienie obejmuje współpracę z Shanghai Automotive Industry Corporation, Saic-Iveco oraz Chongqing, której owocem będzie ponad sto tysięcy silników rocznie.

Aldona Górna-Ahmed Mahmoud, fot. Satiz Poland

Nauka to potęgi klucz

W tym roku już po raz dziesiąty Grupa Fiat nagrodziła dzieci pracowników za bardzo dobre wyniki w nauce. Uroczystość rozdania nagród miała miejsce tradycyjnie w Sali Redutowej Pod Orłem w Bielsku-Białej.

Tegoroczną, jubileuszową uroczystość wręczenia nagród za szczególne wyniki w nauce dla dzieci pracowników Grupy Fiat uświetnili swoim udziałem John Elkann, wiceprezes Grupy Fiat, przedstawiciele władz i instytucji lokalnych oraz kierownictwo spółek Fiata w Polsce. Dodatkową atrakcją był występ kwintetu smyczkowego Bielskiej Orkiestry Kameralnej. Jednak, jak co roku głównymi bohaterami imprezy byli absolwenci szkół średnich i wyższych. Nagrodzonych zostało łącznie 191 osób, w tym: 54 maturzystów, 35 absolwentów studiów licencjackich i inżynierskich oraz 102 absolwentów studiów magisterskich i medycznych. John Elkann oraz Enrico Pavoni, prezes Grupy Fiat w Polsce w swoich przemówieniach wyrazili słowa uznania pod adresem absolwentów oraz ich rodziców. „Najważniejszym skarbem każdej firmy są jej pracownicy – powiedział John Elkann. – Dlatego staramy się co roku wraz z wami – rodzice, świętować rodzinne sukcesy i nagradzać wasze dzieci za bardzo dobre wyniki w nauce. Bardzo się cieszę, że mogę być dzisiaj z wami w Polsce i życzę wszystkim absolwentom, aby w dalszym ciągu rozwijali swoje umiejętności”.

John Elkann wręcza nagrodę Magdalenie Bieli

Uroczystość wręczenia nagród w Sali Redutowej Pod Orłem

„Dzisiejszy dzień jest bez wątpienia wielkim świętem i dla was, pracowita młodzieży, i dla was, szanowni rodzice a także dla naszej firmy. Mam nadzieję, że otrzymane nagrody będą dla was impulsem do dalszych starań i stałego pogłębiania wiedzy, niezależnie od drogi, jaką w życiu obierzecie – powiedział **Enrico Pavoni**”.

Po uroczystym wręczeniu nagród przyszedł czas na słowa podziękowania, które w imieniu absolwentów przekazał przedstawicielom Grupy Fiat **ks. Tomasz Wojtyła**, syn pracownika Fiat GM Powertrain. „To wspaniale, że takie inicjatywy jak dzisiejsza mają miejsce – powiedział. – Jest to ukłon w kierunku absolwentów, ale przede wszystkim ich rodziców. Ja swoją nagrodę postaram się spożytkować jak najlepiej, najprawdopodobniej przeznaczę ją na wyjazd z młodzieżą na ferie zimowe. Mam też nadzieję, że takie imprezy będą się odbywały do końca istnienia Grupy Fiat, czyli w nieskończoność”.

Idea nagród dla dzieci pracowników narodziła się w 1996 roku. Do tej pory nagrody o łącznej wartości 6.400.000 złotych otrzymało 1.683 młodych ludzi.

Enrico Pavoni

Lista nagrodzonych

Nagrodzeni w kategorii świadectw maturalnych

ANNA ADAMUS
JUSTYNA BĄK
ŁUKASZ BEDNAREK
PAWEŁ BEDNARZ
ANETA BONDEL
TOMASZ BORGOSZ
BERNADETTA CIESEK
IZABELA DĄBROWSKA
KAROLINA DUDZIK
PRZEMYSŁAW FAŁKOWSKI
AGNIESZKA FANKIDEJSKA
MONIKA FIOŁEK
BEATA FLAK
KINGA GÓRECKA
KATARZYNA GÓRSKA
GABRIELA HANDZLIK
MARLENA JÓŹWIAK
MAGDALENA KADŁUCZKA
JERZY KAŁUŻA
MIKOŁAJ KARAWACKI
MONIKA KELNER
JUSTYNA KONIECZNA
KRZYSZTOF KOZAK
EDYTA KOZIOŁ
GRZEGORZ KÓZKA
MAGDALENA KRZEMIEŃ
MICHAŁ KRZEŚLAK
KRZYSZTOF KUPKA
PAULINA MET
JOANNA MICEK
PAULINA MIELNICZUK
RAFAŁ MROTEK
MAGDALENA NIEWIARA
DARIUSZ NOWAK
JUSTYNA ORZEŁ
DOROTA PAPCIAK
ANNA PIEKARSKA
DAMIAN PTAK
SONIA RAK
KAMIL RAUCH
ANNA REICHERT
SEBASTIAN SARAMA
SANDRA SIKORA
NATALIA SIMENKA
ARTUR SITEK
JUSTYNA SKIBA
MAGDALENA SKOWRON
PAWEŁ SKRZYPCZYŃSKI
ANNA SOJKA
JOANNA SZCZERBATY
DOROTA SZKUDLAREK
MAŁGORZATA TROŃ
BOŻENA ZAWISZA
MARTA ZNAJOMSKA

Nagrodzeni w kategorii licencjata lub inżyniera

ŁUKASZ ADAMCZYK
PRZEMYSŁAW BIERNAT
PAWEŁ BIESZCZAD
MAREK BUCHARZEWSKI
MAGDALENA BYLIŃSKA
ŁUKASZ CHAJEC
BEATA CYGAN
DANIEL CYMA
PAWEŁ DUDEK
KATARZYNA FIDELUS
DOROTA FIJAK
LESŁAW GABREL
MAGDALENA GĄSIOREK
MONIKA HABDAS
JOANNA HUĆKO
DOROTA KACZMAREK
PIOTR KAMIŃSKI
KATARZYNA KANIK-PAWEŁEK
AGNIESZKA KLIŚ
MARCIN KOCOŃ
MATEUSZ KOSEK
ANETA KRUPIŃSKA
URSZULA KUBOSZEK
MARCIN ŁĄKOWSKI
MARCIN MATCZAK
KRZYSZTOF MATUSIAK
ANNA OGRODOWCZYK
IZABELA OSIELCZAK
MAGDALENA OSIKA
ADAM POŁĄCARZ
KRZYSZTOF REDOSZ
DOROTA SYPYTKOWSKA
KRZYSZTOF TALIK
MONIKA ZACHARA
ANNA ZUBEL

Nagrodzeni w kategorii magistra lub lekarza

ANETA ADAMSKA
PAWEŁ ANIOŁ
DOROTA ARWAR
AGNIESZKA BALCER
BARTOSZ BAR
TOMASZ BAR
ANNA BARTULA
AGNIESZKA BIAŁY
MAGDALENA BIELA
MARCIN BIELSKI
SZYMON BOBKIEWICZ
ŁUKASZ BRZOZOWSKI
BARTOSZ BUKOWSKI
ARTUR BURY
ŁUKASZ CHĘCIŃSKI
AGNIESZKA CHOJNACKA
HANNA CHOROŚ
JOANNA CICHY
GRZEGORZ CIOK
HANNA CIUCH
AGNIESZKA CZAJKA
JOLANTA ĆWIKALSKA
ŁUKASZ DACZKOWSKI
PAWEŁ DOMAŃSKI
EDYTA DUSIK
KATARZYNA DWORZYCKA
DANIEL DYSZLEWSKI
MONIKA GAJEWSKA
ANETA GOŁĄBEK
AGATA GORAUS
WOJCIECH GÓRYWODA
DOROTA HAMERA
SYLWIA HERMAN
RADOSŁAW HUDZIEC
ŁUKASZ HUŃKA
MICHAŁ JAKUBOWSKI
MARIOLA KACPRZAK
ANITA KAJDAS
JUSTYNA KAŁWA-MARKOWICZ
MONIKA KARWACKA
KRZYSZTOF KLIMCZEWSKI
EDYTA KOŁODZIEJ
PRZEMYSŁAW KONIECZNY
AGNIESZKA KONOPACKA
ANETA KOPEĆ
ANNA KORZUNOWICZ
SEBASTIAN KOZAK
MAGDALENA KRÓL
MARTA KRÓL
AGNIESZKA KUBICA
MONIKA KUBOSZEK
PAWEŁ KUPKA
AGNIESZKA KWIECIŃSKA
MARCIN MAJCHRZAK
EWELINA MAJEWSKA
ARKADIUSZ MARCINIAK
KATARZYNA MAREKWICA
PAWEŁ MSZYCA
GABRIELA NIECIĄG
MONIKA NIECIĄG
JOANNA NOWAK
MARTA NOWAKOWICZ
EWA NOŻOWNIK
MAŁGORZATA OLEJARZ
IWONA ORDON-CHUDEK
MAGDALENA PAJĄK
ARTUR PALIGA
EWA PALUSZKIEWICZ
ANNA PAWŁOWSKA
DOMINIK PUDYKIEWICZ
TOMASZ RADKO
MAGDALENA RAKOWICZ
MARCIN SEWERA
AGNIESZKA SIUDA
JOANNA SIUDA
WOJCIECH SOBCZYK
ALEKSANDRA STANISŁAWEK
MAŁGORZATA STANULA
SABINA STEC
SABINA STĘPIEŃ
PIOTR SZCZEPANIAK
JUSTYNA SZKARADZIŃSKA
ANNA SZYPUŁA
PIOTR ŚLOSARCZYK
PAWEŁ ŚWITAŁA
ŁUCJA THEN
ANNA TOBIASZ
MAŁGORZATA TOMANKIEWICZ
WOJCIECH WAWRZYCZEK
KRZYSZTOF WIATR
MAGDALENA WITUSKA
TOMASZ WOJTYŁA
ANNA WOLIŃSKA-HARDA
KRZYSZTOF WOŹNIAK
KRZYSZTOF WOŹNIAK
MARIOLA WRÓBLEWSKA
ANNA WRZECIONKO
ANNA WYSKIEL
SEBASTIAN ZACHARIASZ
ANNA ZALEJSKA
PATRYCJA ZARZYCKA
ŁUKASZ ŻAGLEWSKI

I. Kaźmierczak

Dorota Fijak (mama pracuje w Business Solution): Dzisiejsza uroczystość wywarła na mnie ogromne wrażenie. Impreza została zorganizowana na najwyższym poziomie. Oprócz tego, że otrzymaliśmy nagrody pieniężne, które dla każdego absolwenta są na pewno niemałym zastrzykiem finansowym, mogliśmy jeszcze uczestniczyć w koncercie kwintetu smyczkowego, który niezmiernie mi się podobał. Jestem absolwentką Akademii Techniczno-Humanistycznej. Dzisiejszą nagrodę, wraz z dotychczasowymi oszczędnościami, mam zamiar przeznaczyć na zakup samochodu – będzie to bez wątpienia auto marki Fiat.

Dorota Fijak

Michał Jakubowski

Michał Jakubowski, syn pracownika CNH: Jestem absolwentem studiów magisterskich na wydziale politologii (specjalność historia) Uniwersytetu Opolskiego. Pieniądze, które dzisiaj otrzymałem z pewnością odciążą trochę moje finanse. To wspaniale, że dzięki takim inicjatywom będę mógł zrealizować moje marzenie, jakim jest zakup własnego, małego kącika.

Aneta Kopeć, absolwentka studiów magisterskich: Moi rodzice pracują w Magneti Marelli. I to im w głównej mierze dedykuję dzisiejszą nagrodę.

Ks. Tomasz Wojtyła złożył w imieniu nagrodzonych podziękowania przedstawicielom Grupy Fiat

Aneta Kopeć

Mam zamiar wesprzeć ich za trud, jaki włożyli nie tylko w moje wychowanie, ale także za pomoc, ofiarowaną mi w czasie studiów. Bardzo się cieszę, że organizatorzy konkursu dali mi taką możliwość. Część pieniędzy mam zamiar przeznaczyć na jakiś wypoczynek, który po okresie ciężkiej pracy bardzo mi się przyda".

Dorota Arwar

Dorota Arwar (mama pracuje w Gesco, tato jest pracownikiem Fiata Auto Poland w Tychach): Jestem absolwentką Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Dzisiejsza impreza bardzo mi się podobała a pieniążki spożytkuję na kupno nowego samochodu. Być może będzie to nowe małe autko, którego produkcja ma niedługo wystartować w FAP w Tychach". ■

Panda 100 HP synonim mocy

Fiat Panda nie przestaje zaskakiwać. Do rodziny samochodów, które powstały na bazie tego modelu, ostatnio dołączyła prawdziwie sportowa wersja „Panda 100 HP". Samochód wyposażono w premierowy silnik 1.4 16v o mocy 100 KM.

Innowacyjny design Fiata Panda, dostępna dla wszystkich zaawansowana technologia, oferująca komfort, charakterystyczny dla większych modeli. a także inteligentne rozwiązania, ułatwiające i poprawiające przebywanie w samochodzie, to cechy, które wpłynęły na niezwykłą popularność tego sympatycznego modelu. Klienci, jak i eksperci z dziedziny motoryzacji doceniają także zdolność do poszerzania „projektu Panda" o nowe wersje. Jedną z ostatnio oferowanych jest prawdziwa sportowa wersja Panda 100 HP.

Nowy samochód wyposażono w premierowy silnik 1.4 16v, który rozwija moc 100 KM przy 6.000 obrotów/min i posiada maksymalny moment obrotowy 131 Nm przy 4250 obrotach/min. Panda 100 HP osiąga prędkość maksymalną 185 km/h, przyspiesza od 0 do 100 km/h w zaledwie 9,5 sekundy i zużywa 6,5 l/100 km w cyklu mieszanym. Te niezwykle interesujące charakterystyki zadowolą z pewnością młodego klienta, poszukującego osiągów, a także oryginalności.

Sportowy charakter Pandy 100 HP podkreślają też rozwiązania stylistyczne. Na zewnątrz są to: spojler i chromowana końcówka rury wydechowej, specjalne zderzaki ze sportowym wlotem chłodnicy (grill) i nowe obręcze kół ze stopu lekkiego 15". Sportowy charakter odnajdziemy też w kabinie, gdzie uwagę zwraca pokryta skórą kie-

Dane techniczne Pandy 100 HP

Długość	**3578 mm**	**Maksymalny moment obrotowy:**	**128 Nm przy 4500 obr./min**
Szerokość	**1606 mm**	**Prędkość maksymalna**	**185 (km/h)**
Wysokość	**1522-1560 mm**	**Przyspieszenie 0÷100 km/h**	**9,5 s**
Pojemność skokowa	**1368 cm³**	**Zużycie paliwa: cykl miejski**	**8,7**
Moc maksymalna:	**100 KM (73,5 kW)**	**pozamiejski**	**5,3**
	przy 6000 obr./min	**mieszany**	**6,5**

rownica, nowe sportowe wnętrza i czarna deska rozdzielcza z chromowanymi wykończeniami.

Ponadto, do bogatego wyposażenia seryjnego wersji Emotion, z której się wywodzi się nowa Panda 100 HP, dodano światła przeciwmgielne, tylne hamulce tarczowe, specjalne zawieszenia, opony 195/45-15", kierownicę pokrytą skórą, manualną skrzynię biegów z 6 przełożeniami, dzieloną kanapę i specjalny pakiet estetyczny. Oprócz tego, za pomocą przycisku Sport, znajdującego się na desce rozdzielczej, klient może wybrać ustawienie układu kierowniczego oraz szybkość reakcji przyspieszenia, aby w pełni cieszyć się sportową jazdą.

I wreszcie, gama kolorów Pandy 100 HP składa się z pięciu odcieni: czerwonego, czarnego, białego, niebieskiego i szarego (ostatnie dwa są premierowe). ■

PANDA 100 HP W XIII EDYCJI GRAND PRIX FIATA

Dziennikarze motoryzacyjni oraz ich koledzy „po piórze" z Litwy, wzięli udział 13 listopada w corocznym Grand Prix na torze Kielce w Miedzianej Górze. Impreza była okazją do zaprezentowania i jednocześnie wypróbowania na torze najnowszych modeli Fiata: Pandy 100 HP, również z napędem 4x4, Grande Punto Sport i Pandy Cross. W sumie rozegrano 5 prób sportowych na torze wyścigowym, a także jazdy terenowe. Indywidualnie zwyciężył Szymon Sołtysik (Wysokie Obroty) przed Jackiem Jureckim (Interia.pl) oraz Marcinem Matusem (Auto Świat). W klasyfikacji zespołowej zwyciężył Team Interia.pl – J. Jurecki, W. Majewki, M. Wicher.

4x4 dla każdego

Sport Utility Vehicle, w skrócie SUV, to nie tylko ostatni krzyk mody. Napędy integralne zawdzięczają swój sukces przede wszystkim wyjątkowej uniwersalności, gwarantującej bezpieczną jazdę po wszelkich możliwych nawierzchniach. Walor ten najpełniej oddają Fiaty Sedici i Panda Cross, które dzięki zastosowaniu najbardziej zaawansowanych technologii kuszą także niskim zużyciem paliwa i fantastyczną łatwością prowadzenia.

Upowszechnić samochody i technologie dostępne dotąd tylko dla wybranych. To cel, który przyświecał projektantom Sedici i Pandy Cross, dwóch nowych samochodów Fiata z napędem integralnym. Oba modele są zbieżne z historyczną misją marki, jaką jest udostępnianie w masowej skali rozwiązań technicznych, kierowanych wcześniej wyłącznie do elitarnych konsumentów. Oba modele są także nowatorskie i oryginalne i wyznaczają nowy standard jakości wśród pojazdów z napędem na cztery koła. A ten segment jest Fiatowi szczególnie bliski, bo to przecież właśnie turyński producent jako pierwszy eksperymentował z napędem integralnym, by już w 1912 roku zaprezentować światu ciężarówkę z napędem na cztery koła. W 1951 r. na rynku pojawiła się słynna Campagnola, samochód terenowy nie do zdarcia (jego wojskową wersję żołnierze zrzucali na spadochronach z samolotów, a mimo to niektóre egzemplarze do dziś służą Straży Pożarnej), który w 1953 roku pobił rekord świata przejeżdżając całą Afrykę, od Kapsztadu po Algier, w zaledwie 11 dni. Nie można też zapominać o Lancii Delta Integrale, która aż sześciokrotnie – w tym pięć razy z rzędu – triumfowała w Rajdowych Mistrzostwach Świata.

Fiat Sedici wolność wyboru

Nowy model, z 411 centymetrami długości, 175 szerokości i 162 wysokości, jest jednym z najbardziej oryginalnych i kompaktowych reprezentantów swojego segmentu. Pod względem pierwszego wymienionego wymiaru Sedici jest średnio o 11 cm krótsze niż inne auta typu SUV, co dla klienta oznacza większą łatwość manewrowania, zwłaszcza w ruchu miejskim. To samochód o kompaktowych, solidnych kształtach, dość masywny,

a jednocześnie oryginalny i elegancki. Z zewnątrz wyróżnia się obniżoną, w stosunku do słupka szyby przedniej, linią szyb bocznych (dla lepszej widoczności), a także potężnymi kołami, „wysubtelnionymi" za pomocą czystych, nowoczesnych i wyraźnych konturów. Zaprojektowana przez Giugiaro pokrywa silnika jest długa, ale opływowa i wraz z muskularnymi błotnikami wyraża siłę i sportowego ducha modelu.

Wnętrze samochodu sprawia bardzo korzystne pierwsze wrażenie: kabina jest nie tylko obietnicą komfortu, ale przede wszystkim gwarantem pełnej ochrony. Wygodny fotel o ergonomicznej pozycji zapewnia niewymuszone ułożenie ciała. W tym kontekście nie bez znaczenia jest też odległość podwozia od ziemi, determinująca inną niż w samochodach osobowych płaszczyznę siedzenia kierowcy, która ułatwia zajmowanie miejsca i znacznie poprawia widoczność. Jednak podstawowym atutem Fiata Sedici jest integralny napęd, który umożliwia prowadzącemu w dowolnym momencie przełączanie się z opcji 4x2 na 4x4 i odwrotnie. Centralny mechanizm różnicowy funkcjonuje bowiem w trzech trybach: napęd przedni (2WD), napęd integralny z automatycznym rozdziałem momentu napędowego (AUTO) oraz napęd integralny z blokadą mechanizmu różnicowego na trudniejszych odcinkach (LOCK). System ten zapewnia osiągi prawdziwej terenówki bez uszczerbku dla parametrów jezdnych samochodu osobowego. Dlatego właśnie Fiat Sedici w normalnych warunkach zachowuje się jak auto z dwoma kołami napędzanymi, zużywając mniej paliwa niż inne pojazdy terenowe, natomiast na nawierzchniach o gorszej przyczepności napęd przechodzi w tryb 4x4, automatycznie rozdzielając moment napędowy na przednią i tylną oś.

Sercem układu napędowego jest ECCD, system suchego sprzęgła wielotarczowego, które, poprzez sterowanie elektroniczne, moduluje przekazywany moment napędowy w zależności od bieżących potrzeb. Impuls, który wytwarza pole magnetyczne dla połączenia tarcz, dociera w momencie, kiedy czujniki ABS rozpoznają poślizg kół przednich lub tylnych. Pozwala to na natychmiastowe przełączenie się z napędu 4x2 na 4x4, bez utraty cennych sekund. Poza tym, chcąc wybrać jeden z trzech trybów pracy, wystarczy nacisnąć przycisk, nie jest do tego potrzebna dodatkowa dźwignia.

DANE TECHNICZNE	
Benzyna lub diesel	
Długość	**411 cm**
Szerokość	**175 cm**
Wysokość	**162 cm**
Zdolność pokon. wzniesień	**50%**
Silnik	**1.6 16v benzyna**
Pojemność	**1586 cm³**
Moc	**107 KM**
Prędkość maks.	**170 km/h**
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym	**7,1 l/100 km**
Silnik	**1.9 Multijet 120 KM**
Pojemność	**1910 cm³**
Moc	**120 KM**
Prędkość maks.	**180 km/h**
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym	**6,6 l/100 km**

Panda Cross
duch terenówki

„Mała terenówka o wielkich, okrągłych oczach jak u żaby” – takimi słowy Luca De Meo, Brand Manager marki Fiat, opisał Pandę Cross. I jeśli dobrze jej się przyjrzeć, to doprawdy trudno o trafniejsze porównanie. W pierwszej kolejności dostrzegamy styl: żywy, modny, śmiały. Okazałe listwy boczne, ogromne reflektory i wydatne zderzaki z osłonami ochronnymi sprawiają, że nie sposób pomylić jej ze „zwykłą” Pandą 4x4. Terenowy charakter auta podkreślają ponadto piętnastocalowe obręcze z lekkiego stopu oraz zabezpieczenia elementów

mechanicznych. Wszystko to zachęca do zajęcia miejsca za kierownicą i wyruszenia na poszukiwanie wolności i przygody. W odróżnieniu od Fiata Sedici kierowca nie musi dokonywać wyboru napędu, bo Panda Cross zapewnia mu komfort jazdy z napędem integralnym przez cały czas. Ba, często wyręcza go w myśleniu: w normalnych warunkach drogowych moment napędowy w 98 procentach kierowany jest na oś przednią, ale kiedy koła zaczynają tracić przyczepność, na przykład na zaśnieżonym, oblodzonym lub podmokłym podłożu, moment napędowy rozdzielany jest na wszystkie cztery koła, w największym stopniu na te, które w danej chwili mają najlepszą zdolność napędową. W pełni inteligencję tego systemu można docenić np. na śliskiej i zabłoconej trasie. W takich warunkach poznaje się bowiem zalety Electronic Locking Differential, czyli elektronicznie blokowanego mechanizmu różnicowego, zamontowanego w Pandzie po raz pierwszy. Model jest wyposażony w integralny napęd sterowany sprzęgłem wiskotycznym, który w ciągły i optymalny sposób steruje rozdziałem momentu napędowego na przednią i tylną oś. W dodatku dysponuje specjalnym systemem elektronicznym, który hamując ślizgające się koło, pozwala na zachowanie zdolności napędowej drugiego koła z tej samej osi. ■

Satiz Poland

DANE TECHNICZNE PANDY CROSS	
Długość	358 cm
Szerokość	161 cm
Wysokość	160 cm
Pojemność	1248 cm³
Moc	70 KM
Prędkość maks.	150 km/h
Zdoln. pokonywania wzniesień	50%
Zuż. paliwa w cyklu miesz.	5,3 l/100 km

Wszechstronna terenówka VAN

Panda Van 4x4 to prawdziwe auto terenowe, które dzięki napędowi na wszystkie cztery koła pokona w razie potrzeby praktycznie każdą drogę, nawet w trudnych warunkach. To jednocześnie zwinny samochód, świetnie radzący sobie w ruchu miejskim.

Model Van, oprócz tej podwójnej natury, posiada jeszcze jedną cechę – dużą pojemność przedziału ładunkowego (1000 dm³), która umożliwia praktyczne zastosowanie samochodu w pracy.

Panda Van 4x4 oferuje komfort prowadzenia, na który wpływają między innymi: dźwignia zmiany biegów umieszczona w środkowej części deski rozdzielczej, przesuwane przednie fotele z płynną regulacją pochylenia oparć i piankowymi zagłówkami, funkcja obiegu wewnętrznego powietrza, przednie światła z funkcją „Fellow me home", regulacja wysokości kierownicy, wspomaganie kierownicy Dualdrive, itp.

Samochód wyposażony jest w dwie jednostki napędowe: dynamiczny i mocny silnik benzynowy 1.2 8v oraz oszczędny i zapewniający doskonałe osiągi wysokoprężny 1.3 Multiet 16v.

Samochód oferowany jest w 11 kolorach karoserii z 2 rodzajami tapicerki.

NOWY FIAT SCUDO

Pochodzi z Valenciennes

We francuskim zakładzie Sevel Nord miał miejsce premierowy pokaz kompaktowego samochodu dostawczego, będącego owocem sojuszu z PSA. Fiat Scudo, bo o nim mowa, pojawi się na naszym rynku w połowie lutego w wersji Furgon oraz dwa miesiące później w wersji Kombi do przewozu osób.

„Współpraca z PSA układa się doskonale, a sektor samochodów dostawczych przynosi firmie największe dochody. Sprzedaż Ducato przerosła wszelkie oczekiwania, a produkcja tego modelu wzrosła do 260 tysięcy sztuk rocznie. Naszym celem jest przekroczenie progu 400 tysięcy nabywców naszych pojazdów użytkowych na świecie oraz uzyskanie 12,5-procentowego udziału w rynku zachodnioeuropejskim". Tak mówił Sergio Marchionne, dyrektor pełnomocny Fiata, w Valenciennes na północy Francji, gdzie odbyła się prezentacja nowego Fiata Scudo. Wraz z bliźniaczymi Peugeotem Export i Citroënem Jumpy model ten będzie produkowany w zakładzie Sevel Nord, powstałym w wyniku spółki joint-venture z koncernem PSA (Peugeou-Citroën). Kiedy w 1995 r. Fiat i PSA wprowadzały na rynek rodzinę kompaktowych samochodów dostawczych wywodzących się z pojazdów jednobryłowych, tych, którzy wierzyli w ten sukces, można było policzyć na palcach jednej ręki. A jednak w ostatniej dekadzie tercet Fiat Scudo-Peugeot Export-Citroën Jumpy przyczynił się do gwałtownego rozwoju swojego segmentu, który odnotował trzycyfrowy wzrost, praktycznie podwajając wyniki uzyskane przez rynek samochodów dostawczych. Ten pozytywny trend potwierdza także sprzedaż pojazdów marki Fiat, która w pierwszych ośmiu miesiącach 2006 r. wzrosła o 7%. W 2007 r. sytuacja powinna ulec dalszej poprawie, albowiem już w połowie stycznia na rynku pojawi się nowa generacja kompaktowych samochodów dostawczych firmowanych przez Fiata, Peugeota i Citroëna.

Przyjrzyjmy się bliżej Fiatowi Scudo. W swym najnowszym wcieleniu będzie on oferowany w wersji Furgon oraz Kombi do przewozu osób. Ten przeznaczony dla świata pracy samochód zachował – albo wręcz poprawił – wszystkie atrybuty, które decydowały o powodzeniu jego poprzednika, takie jak łatwość wsiadania, optymalna pozycja kierowcy, ergonomia, komfort, bezpieczeństwo, zachowanie na drodze, przyjemność jazdy i doskonała zwrotność. Ładowność i pojemność ładunkowa zostały wyraźnie zwiększone (ta ostatnia mieści się teraz w przedziale od pięciu do siedmiu metrów sześciennych, co przekłada się na 1000-1200 kg ładunku użytecznego). Aby ułatwić ładowanie towaru, odległość progu załadowczego od ziemi została zmniejszona do 57 cm dla wersji krótkich z zawieszeniem mechanicznym oraz rekordowych 45 cm dla wersji z zawieszeniem pneumatycznym, uzyskiwanych wtedy, gdy samochód pozostaje w bezruchu. Dostęp do przedziału ładunkowego, o mocniej niż u poprzednika zarysowanym sześciennym kształcie, ułatwiają także większe drzwi. Krótko mówiąc projektanci nowego Scudo skupili się na poprawie

Sevel we Francji

Włoski zakład Sevel Val di Sangro (zarządzany przez Fiata) specjalizuje się w produkcji dużych samochodów dostawczych, natomiast jego francuski bliźniak, Sevel Nord di Valenciennes (zarządzany przez PSA), angażuje swe moce wytwórcze w duże pojazdy jednobryłowe (jak Fiat Ulysse, Lancia Phedra, Peugeot 807, Citroën C8) oraz lekkie samochody dostawcze obu koncernów. Francuska fabryka, powstała w 1992 r., zatrudnia obecnie 4000 osób, a jej zdolność produkcyjna sięga 190 tysięcy sztuk rocznie (880 dziennie, z czego 550 samochodów dostawczych i Kombi). Pomimo tylko jednej linii montażowej zakład jest w stanie produkować aż 21 różnych wersji aut. Produkcja kompaktowych bagażówek i Combi zaowocowała wprowadzeniem nowego systemu logistycznego, modernizacją wydziałów, a w efekcie także znaczącą poprawą ergonomii stanowisk roboczych. Najwięcej zmian nastąpiło na wydziale Spawalni, który zwiększył nie tylko swą powierzchnię, ale i poziom zautomatyzowania.

jego cech funkcjonalnych, aby sprostać oczekiwaniom coraz bardziej wymagających klientów.

Nowy Fiat Scudo przewyższa swojego poprzednika również wielkością gamy. Dzięki dwóm różnym wysokościom i długościom samochód jest dostępny aż w dziewięciu wersjach nadwoziowych. Do nich dochodzi jeszcze całkiem nowa rodzina Kombi, przeznaczona głównie do przewozu osób i skierowana do dwóch wielkich grup nabywców: firm, które muszą przewozić znaczną ilość pasażerów i towarów, oraz osób prywatnych poszukujących samochodu podobnego do „jednobryłowca", ale w rozmiarze XXL i po przystępnej cenie.

W porównaniu z autami osobowymi Scudo Kombi nie musi się zresztą niczego wstydzić. Dzięki dużym powierzchniom przeszklonym oraz panoramicznej szybie przedniej, jednej z najokazalszych na rynku, w kabinie jest bardzo jasno, a na widoczność nie mogą narzekać nawet pasażerowie tylnych siedzeń, umieszczonych nieco wyżej niż te przed nimi. Przedmiotem szczególnej uwagi projektantów był także komfort termiczny. Klient może na przykład poprosić o zainstalowanie drugiego urządzenia klimatyzacyjnego, które będzie służyć osobom siedzącym z tyłu. I jeszcze kilka słów o silnikach: 16-zaworowe silniki Multijet są wyposażone we wszystkie najnowocześniejsze rozwiązania techniczne i spełniają rygorystyczne normy Euro 4, które od stycznia 2007 r. będą obowiązywać w nowych samochodach dostawczych sprzedawanych na terytorium Unii Europejskiej. ■

Aldona Górna-Ahmed Mahmoud, fot. FAP

Moda na Fiata

Koncepcja Fiat Freestyle narodziła się we Włoszech w 2004 roku i jest sukcesywnie rozszerzana na całą Europę. W Polsce została zainicjowana otwarciem warszawskiego Klubu Platinum.

Pierwszym krokiem, podjętym przez Fiata Auto na polu „Freestyle", było wsparcie udzielone 5-osobowej, włoskiej drużynie snowbordowej. W przeciągu dwóch lat inicjatywa ta została poszerzona o sponsoring młodych, włoskich zawodników (obecnie 12 sportowców), uprawiających z pasją inne sporty alternatywne – skateboarding, surfing, windsurfing, katesurfing. Zamiarem firmy jest rozszerzenie tej działalności na całą Europę, czyli wspieranie lokalnych drużyn sportowych, określanych mianem „Freestyle Team". Dzięki tym inwestycjom, Fiat zamierza dotrzeć ze swoją ofertą do grupy młodych, aktywnych odbiorców – jest to więc „fantastyczny projekt dla fantastycznych ludzi". Poza wsparciem finansowym, którego Fiat udziela sportowcom, twórcy koncepcji Freestyle postanowili także podjąć działania w innych obszarach – chodzi tutaj między innymi o pomoc w organizacji wszelkich imprez, związanych ze sportami alternatywnymi (do tej pory były to między innymi Zimowe Igrzyska Olimpijskie w Turynie). W celu rozpowszechnienia samej koncepcji Fiat postanowił przygotować kolekcję odzieży i gadżetów, przeznaczonych dla młodych i aktywnych ludzi. W kolekcji, znalazły się nie tylko bawełniane bluzy, sygnowane logiem Fiat, ale także czapeczki „basebolówki", plakietki, paski i wiele innych. Odzież ta była do niedawna dostępna tylko w renomowanych butikach, obok takich marek jak Dolce&Gabbana, czy Versace, natomiast w przyszłym roku będzie można ją nabyć w sklepach Quiksilver Rossignol Pro Shop. Poza ubraniami marka Fiat wkroczyła także w świat gadżetów technologicznych (widoczna jest np. na telefonach komórkowych) oraz muzyki (logo Fiata znajduje się na okładkach płyt winylowych z muzyką freestylową).

Zjawiskowe hostessy Fiata w złotych kreacjach, zaprojektowanych specjalnie na ten wyjątkowy wieczór

Freestylowi B Boys

Ilona Felicjańska i Jerzy Iwaszkiewicz

Aby sympatycy Fiata mieli łatwiejszy dostęp do nowości, oferowanych przez markę, zgodnie z koncepcją Freestyle przygotowano szeroko zakrojoną kampanię medialną, a także stworzono specjalną stronę internetową www.fiatfreestyleteam.com. Na tej witrynie umieszczono wszystkie informacje, które bez wątpienia zainteresują młodych ludzi.

W Polsce inicjatywa „Fiat Freestyle" została zainicjowana w Warszawie otwarciem ekskluzywnego Klubu Platinum. Lokal ten wyróżnia prestiżowa lokalizacja, zabytkowe wnętrza i ekscentryczny design. Zaproszeni na imprezę, znamienici goście, mieli okazję obserwować wielki powrót Fiata do prawdziwie włoskiego stylu. ■

Nie zabrakło znanych twarzy w bluzach Fiata. Tego dnia w klubie pojawili się m. in.: Paolo Cozza. Najbardziej polski Włoch i najbardziej włoski Polak, ulubieniec i jedna z głównych postaci programu TVP 2 „Europa da się lubić" z Elżbietą Jedrzejewską („Samo Życie") i Tomaszem Bednarkiem („Klan").

Kompozytor, muzyk, podróżnik Krzysztof Kasa Kasowski, (z lewej) i Marcin Prokop Juror „Idola".

Anna Maria Jopek z zespołem.

Beata Dziekanowska, Brand Promotion Manager i Marek Kisz, Dyrektor Marketingu FAP.

Zabawa z gwiazdami

Na ten szczególny wieczór gwiazdy wybrały bluzy Fiata (po włosku: „Felpa Fiat"). Wykonane w 100 procentach z najlepszej amerykańskiej bawełny, dostępne były dotychczas wyłącznie w luksusowych butikach obok takich marek jak Roberto Cavalli, Dolce & Gabanna i Versace. Bluzy wykreowane przez Lapo Elkana (wnuka Giovanniego Agnelli – założyciela Fiata) znajdziemy już wkrótce w sieci sklepów Quiksilver Rossignol Pro Shop. W Platinium można było oglądać, wykonaną przez firmę Rites replikę kombinezonu kierowców wyścigowych z lat 20. ubiegłego wieku z serii „vintage". Marzena Słupkowska zaprosiła na scenę Annę Marię Jopek.

Ze stołów znikało włoskie wino Fiat Barbera d'Asti DOC Scrimaglio 2004, a DJ miksował kawałki z Fiat Playa, płyty nagranej minionego lata w klubie Fiata na prestiżowej plaży Sardynii Costa Smeralda.

Przed kolorowo oświetlonym wejściem do klubu „Platinium" zaparkowały cztery, czerwone Grande Punto Sport i SUV Fiat Sedici, z których wysiedli członkowie freestyle'owego zespołu by pojawić się na scenie.

Fiat Quiksilver Freestyle Team to kolejna wybuchowa mieszanka wieczoru. Prawdziwe gwiazdy, zawodnicy, których w jeden zespół połączył freestyle: Staszek Karpiel, Michał Wiślicki, Jan Krzysztof i Michał Ligocki.

Warszawie przybył kolejny klub nocny, którego otwarcie świętowali z nami także: Aneta Kręglicka, Wojciech Brzozowski, Jerzy Iwaszkiewicz, Włodzimierz Zientarski, Szymon Majewski, Reni Jusis, Marek Kościkiewicz, Andrzej Sołtysik oraz reprezentacja „Tańca z gwiazdami": Rafał Maserak i Ola Kwaśniewska.

Fiaty Croma do samego rana odwoziły znakomitych gości, którzy na długo zapamiętają zjawiskowe hostessy Fiata w złotych kreacjach, zaprojektowanych specjalnie na ten wyjątkowy wieczór.

Aldona Górna-Ahmed Mahmoud, fot. Fot. I. Kaźmierczak

Finalista europejskiej ekstraklasy

Decyzją jury EFQM, Fiat Auto Poland Zakład Tychy znalazł się w gronie 27 finalistów konkursu Nagroda Doskonałości EFQM. Oficjalne ogłoszenie wyników i rozdanie statuetek miało miejsce podczas listopadowej gali na Węgrzech.

Paul Geomets i Zdzisław Arlet, Dyrektor Zakładu Tychy

Na uroczystej gali, która odbyła się 8 listopada w Budapeszcie, Fiat Auto Poland Zakład Tychy został oficjalnie ogłoszony finalistą konkursu EFQM i nagrodzony kryształową statuetką fundacji. Wręczenie tej nagrody było uwieńczeniem ciężkiej pracy, którą uczestnicy konkursu włożyli w udoskonalanie poszczególnych obszarów zarządzania. Przypomnijmy pokrótce przebieg działań, podjętych przez Fiat Auto Poland na tym polu.

Na początku tego roku w FAP przygotowano aplikację, w której uwzględniono wszystkie obszary zarządzania firmą m.in. pracownicy, procesy, akcjonariusze, partnerzy, klienci. Po jej złożeniu Europejska Fundacja Zarządzania Jakością zaprosiła przedstawicieli Fiat Auto Poland do udziału w rozmowach, podczas których zaplanowano harmonogram czerwcowych audytów. EFQM przydzieliła 5 asesorów, którzy po zapoznaniu się z aplikacją określili tematy rozmów i przeprowadzili audyt w Zakładzie Tychy. Trzydniowe rozmowy z audytorami, w których wzięło udział łącznie 60 pracowników (w tym 17 pracowników z bezpośredniej produkcji), były momentem przełomowym i zdecydowały o ostatecznym sukcesie firmy. 17 lipca w Brukseli, decyzją jury EFQM Fiat Auto Poland Zakład Tychy został ogłoszony jednym z 27 finalistów. Wynik ten został oficjalnie ogłoszony podczas imprezy w węgierskim Pałacu Sztuki, do którego przybyło ponad 800 osób. Wśród nich znaleźli się nie tylko finaliści konkursu, ale także przedstawiciele rządu węgierskiego oraz prezydium Europejskiej Fundacji Zarządzania Jakością.

„Impreza miała niezwykle podniosły charakter – mówi Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Tychy. – Pierwsza część odbyła się w sali koncertowej Pałacu Sztuki, gdzie miało miejsce wręczenie kryształowych statuetek, które było połączone z krótką fotograficzną prezentacją wyczytanej firmy. Prowadzący uroczystość w kilku słowach przedstawiał zebranym dane, dotyczące konkretnych obszarów działania zakładów. Druga część odbywała się w Muzeum Kolejnictwa Węgierskiego, gdzie koncertowały regionalne zespoły węgierskie. W tym miejscu odbyło się także oficjalne wręczenie Węgierskiej Nagrody Jakości oraz wyróżnień dla finalistów EFQM. Po części oficjalnej mieliśmy okazję porozmawiać z przedstawicielami firm, zaproszonych na uroczystość. Wszyscy byli zaskoczeni faktem, że nasz zakład zaledwie po dwóch latach starań zdołał osiągnąć taki poziom zarządzania. Innym uczestnikom konkursu udało się zdobyć miano finalisty średnio po 10 latach! Muszę stwierdzić, że Fiat Auto Poland jest

Uroczystość na zamku w Warszawie

W dniu 11 listopada br. na Zamku Królewskim w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia Polskich Nagród Jakości. Przy okazji tego wydarzenia, dyrektor Zdzisław Arlet odebrał z rąk dyrektora biura Europejskiej Nagrody Jakości w Brukseli Paula Geometsa statuetkę Finalisty Europejskiej Nagrody Jakości, przyznaną przez Europejską Fundację Zarządzania Jakością (EFQM) dla Zakładu Tychy Fiat Auto Poland.

W swoim przemówieniu Paul Geomets podkreślił fakt, że Zakład Tychy Fiat Auto Poland jest pierwszym w historii nagród EFQM polskim przedsiębiorstwem, które zdobyło uznanie europejskich audytorów i otrzymało tę prestiżową nagrodę. „Sukces polskiego Fiata jest nie do przecenienia i wytycza nowe standardy w zakresie jakości produkcji" - zakończył Geomets.

Od lewej: B. Cieślar, C. Świstak, Z. Arlet, Z. Szeja, A. Piętka i W. Rymer

bardzo dobrze postrzegany zarówno przez przedstawicieli EFQM, jak i inne firmy. Wszyscy wyrażali słowa uznania pod naszym adresem. Najbardziej dumny jestem z tego, że w imieniu załogi, która ciężko pracowała na tę nagrodę, mogłem odebrać to, jakże zaszczytne wyróżnienie".

„Jestem oczarowany nie tylko Budapesztem, ale i sposobem w jaki zostaliśmy przyjęci przez władze EFQM i innych uczestników gali – dodaje Józef Kosek, Kierownik Quality Engineering. – Największe emocje towarzyszyły nam bez wątpienia podczas wręczania pucharów, co połączone było krótkimi prezentacjami poszczególnych firm. Przedstawiciele innych, zaproszonych firm nie szczędzili nam gratulacji i miłych słów. Uważam, że nasze wysiłki się opłaciły a tempo, które sobie narzuciliśmy, sięgając po tytuł finalisty, jest imponujące".

Zdzisław Arlet, dyrektor zakładu podsumowuje: „Nie zamierzamy spoczywać na laurach. Ten ogromny sukces jest dla nas motorem napędowym do podjęcia dalszych działań; w tej chwili jesteśmy w czołówce europejskiej, pora więc pomyśleć o światowej. Myślę, że szkoda byłoby zmarnować entuzjazm załogi, który widzimy nieustannie od momentu naszych zeszłorocznych starań o zdobycie trofeum EFQM. Za to wszystkim pracownikom bardzo serdecznie dziękuję, bo zawsze podkreślam, że bez starań całej załogi nie byłoby czego świętować. Zawsze też mówię, że nie chodzi o trofea i nagrody, ale przede wszystkim o to, aby zasady EFQM (i innych konkursów) zostały w nas samych, gwarantując nam ustabilizowaną pozycję wśród innych europejskich firm o wysokim wskaźniku Total Quality Management (zarządzania poprzez jakość w każdym obszarze). Błędem byłoby więc poprzestać na tym, co już osiągnęliśmy, dlatego następnym naszym krokiem będzie udział w konkursie World Class Manufacturing". ■

EXCELLENCE AWARD FINALIST
EFQM

Logo EFQM, którym może się posługiwać Fiat Auto Poland Zakład Tychy, jako finalista konkursu EFQM.

Six Sigma

Poprawa wyrażona w liczbach

Francesca Rech

Ta zrodzona w Stanach Zjednoczonych metoda szybko rozpowszechniła się we wszystkich wielkich koncernach międzynarodowych, a w 2005 r. została zaadaptowana przez Fiata Auto, który stawia na jakość. Najlepsze efekty metoda ta przynosi w Zakładzie Tychy.

Fiat Auto zorganizował w Mirafiori Motor Village pierwszy Six Sigma Day. „Po dwóch latach od wdrożenia tej metody pomyśleliśmy, że dobrze byłoby podsumować to, co zostało zrobione do tej pory, i wyznaczyć cele na przyszłość", wyjaśnił Richard Schwarzwald, wiceprezydent Quality Fiata Auto. Rangę spotkania podniosły referaty menedżerów firm Avio i General Electric Oil&Gas oraz Włoskiej Akademii Six Sigma, którzy skonfrontowali swoje doświadczenia z tym, co udało się do tej pory zrealizować w Fiacie Auto.

Six Sigma to oparty na technikach statystycznych program przemian, kierunek, zgodnie z którym należy dążyć, by osiągnąć doskonałość. To także metoda opracowywania i zarządzania poprawą poprzez pomiar wyników procesów oraz ciągłą kontrolę wskaźników kluczowych dla osiąganych efektów, przez pracowników często określanych skrótem „KPI". Celem nadrzędnym jest oczywiście wyeliminowanie defektów.

„Dla Fiata Auto Six Sigma nie jest bynajmniej zlepkiem projektów – powiedział Schwarzwald. – Jest to metoda pracy, którą musimy sobie przyswoić, proces, który powinien pomóc nam w osiąganiu nowych, ambitnych celów. Proces, który pozwala nam rozwiązywać problemy, osiągać cele, ale przede wszystkim zachowywać ciągłość osiąganych efektów w czasie".

Fiat Auto przystąpił do wdrażania metody Six Sigma w pierwszych miesiącach 2005 r. w ramach dyrekcji Quality. Po fazie „uruchomienia" organizacyjnego oraz inwestycji w odpowiednie zasoby ludzkie nastąpiła faza opracowywania projektów. „W roku 2005 prowadziliśmy certyfikację pierwszych wyników i poszerzyliśmy perymetr działalności – kontynuuje Schwarzwald. – Jednocześnie zrealizowaliśmy plan szkoleniowy, w ramach którego zapoznaliśmy z nową metodą około 300 osób. W roku 2007 mamy zamiar zwiększyć liczbę projektów, skonsolidować uzyskane wyniki i wzmocnić specjalnie w tym celu utworzoną strukturę. Naszym celem jest objęcie tą metodą do końca roku 250 osób, z czego 80 powinno uzyskać certyfikaty, a także udane wdrożenie 300 projektów".

Obecnie w Six Sigma zaangażowane są cztery obszary Fiata Auto: Manufacturing, Engineering and Design, Supplier Quality oraz Customer Care. W roku 2007 metoda zostanie rozszerzona na inne sfery działalności, w tym Parts& Services, opracowano również obszerny plan pracy z wybranymi dostawcami. W ramach obszaru Manufacturing projekty Six Sigma zostały wdrożone w Cassino, Pomigliano, Melfi i Mirafiori, jednakże palma pierwszeństwa w Grupie Fiat należy się bezwzględnie polskiemu Zakładowi Tychy, w którym znajdują one zastosowanie

„Metoda Six Sigma stanowi element kompetencji, posiadanych już przez pracowników Fiata Auto. Naszym zadaniem jest pogłębianie tej filozofii" - powiedział Francesco Garello, odpowiedzialny za Zasoby Ludzkie Fiata Auto, wręczając wyróżnienia pierwszym pracownikom, którzy uzyskali certyfikaty Six Sigma.

Pierwsze wyróżnienia Six Sigma Fiata Auto. Od prawej: Richard Schwarzwald (wiceprezydent Quality Fiata Auto), Iwona Urbańczyk, Andrzej Tokarz, Jan Snopkowski, Francesco Barello, Ewa Wyrobek, Wiesław Białoń, Antonio Petruzzelli, Janusz Migalski, Michele Farinella, Jerzy Kramarczyk i Domenico Gizzi.

już od roku 2004. „Tychy przetarły drogę pozostałym jednostkom przemysłowym, a dziś są naszą największą chlubą" – zakończył Schwarzwald.

W polskiej fabryce, w której powstaje Panda i w której przygotowania pod nową „500" są już niemal dopięte na ostatni guzik, metodę wprowadzono w celu ciągłej poprawy osiąganych wyników. Rozpoczęto ją w roku 2004 od szkolenia, w 2005 dopracowano model organizacyjny i rozpowszechniano metodę, prowadząc równocześnie projekty pilotażowe. W roku 2006 zwiększono ilość wdrażanych projektów, a 45 zrealizowanych do tej pory dotyczyło między innymi: poprawy procesu i wydajności urządzeń oraz logistyki, ograniczenia kosztów i zapasów materiałowych, redukcji poziomu braków i występowania awarii oraz oszczędności czynników energetycznych. Ponad 90 procent z nich zakończyło się pełnym powodzeniem i wywarło pozytywny wpływ na jakość produktu końcowego. ■

Anna Borsukiewicz, fot. Iveco Poland

Iveco na plakatach

Wielka gala zorganizowana w eleganckim Domu Dochodowym przy placu Trzech Krzyży w Warszawie zakończyła konkurs na plakaty ilustrujące dzieje Iveco i jego pojazdy.

Uroczystość zgromadziła przedstawicieli dwóch światów – sztuki i motoryzacji – odległych od siebie tylko pozornie. Każdy samochód jest przecież dziełem nie tylko inżynierskim. Swą zewnętrzną szatę zawdzięcza także projektantom, wśród których byli i są najwybitniejsi artyści. Oni też popularyzowali pojazdy, przedstawiając je na swych plakatach.

Do tej właśnie tradycji nawiązano w Iveco Poland, inicjując konkurs mający przedstawić firmę Iveco – jej korzenie i współczesność. Zadanie to powierzono młodym twórcom, rozpoczynającym dopiero swą artystyczną drogę. Do udziału w konkursie na plakat zaproszono studentów akademii sztuk pięknych i wydziałów architektury z całej Polski.

Temat okazał się dla nich fascynujący. Na konkurs wpłynęło ponad 250 prac. – Byłem mile zaskoczony ich poziomem. Powstały interpretacje twórcze, wnoszące świeży powiew w tym, co dzieje się w kreacji firmy Iveco – mówił podczas wręczania nagród przewodniczący jury, prof. Mieczysław Wasilewski z warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych. – Podczas oceny plakatów toczyliśmy zażarte boje.

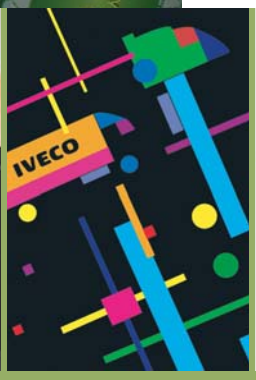
Jury, w którego składzie byli także Dariusz Zatorski, dyrektor kreatywny JWT na Polskę i Europę Wschodnią, wielokrotny laureat i juror polskich oraz międzynarodowych konkursów reklamy, Włodzimierz Zientarski, dziennikarz motoryzacyjny, autor wielu programów telewizyjnych i Graham Donald, dyrektor generalny w Iveco SpA, odpowiedzialny za region Centralnej i Wschodniej Europy, musiało wyłonić czternaście najlepszych prac, w tym trzy zwycięskie. Oceniano je zarówno pod względem wartości artystycznych jak i zgodności z prawami projektowania plakatu reklamowego w danym okresie.

Jak znakomicie młodzi twórcy wywiązali się z tego zadania, można było podziwiać, oglądając wyróżnione plakaty, wyeksponowane na sztalugach ustawionych wzdłuż ściany patio Domu Dochodowego. – Tak się zaczęła historia samochodów ciężarowych – opowiadał prowadzący galę członek jury Włodzimierz Zientarski, prezentując plakat Jacka Karpacza, przedstawiający Fiata z 1903 roku, pierwszy na świecie pojazd zaprojektowany z myślą o przewozie towarów. Ten – mówił dalej – przedstawiający amfibię z 1982 roku, jest w klimacie Beatlesów i kojarzy mi się z żółtą łodzią podwodną.

Amfibia, dzieło Macieja Salamona, zdobyła w konkursie trzecią nagrodę. Drugie miejsce jury przyznało Patrycji Berenice Świderskiej za kubistycznie potraktowany temat samochodu strażackiego. Zwycięzcą konkursu został Radosław Błażejewski, student architektury z Politechniki Gdańskiej, który przedstawił na swym plakacie samochód Saurer z 1929 roku,

Prof. Mieczysław Wasilewski i Włodzimierz Zientarski

I nagroda



II nagroda

III nagroda

Dla wybranych

Kalendarz Iveco otrzymają m.in. partnerzy handlowi oraz kluczowi klienci Iveco Poland, centrala firmy i jej przedstawicielstwa w Europie oraz uczestnicy galowego spotkania podsumowującego konkurs – powiedział Krzysztof Moczulski Marketing & PR Manager Iveco Poland Sp. z o.o. – Myślimy też o zlicytowaniu kalendarza z numerem 1 i przeznaczeniu pieniędzy z aukcji na cele charytatywne.

pierwsze auto dostawcze z silnikiem diesla. Szwajcarska firma Saurer należy dziś do Iveco, a w jej historycznej siedzibie w Arbon mieści się centrum projektowe silników.

Za swój plakat, stworzony w konwencji końca lat dwudziestych XX wieku, Radosław Błażejewski otrzymał nagrodę w wysokości 5 tysięcy złotych. Dwie kolejne wyniosły 3 i 2 tysiące zł. Laureatom wręczył je Maurizio Ganio-Mego dyrektor generalny Iveco Poland. Największym zaszczytem dla wszystkich nagrodzonych i wyróżnionych młodych twórców stało się jednak to, że z ich prac powstał ekskluzywny kalendarz Iveco, który ukazał się w 500 numerowanych egzemplarzach. Podobnie jak słynny kalendarz Pirelli, nie jest on przeznaczony do sprzedaży.

Są też pomysły, by polską inicjatywę „umiędzynarodowić" i od przyszłego roku wydawać europejską edycję kalendarza Iveco, w której powstawaniu uczestniczyliby twórcy z kilkunastu krajów. Jeżeli to by się udało, jego porównanie ze światowej sławy kalendarzem Pirelli, teraz wygłaszane nieco na wyrost, mogłoby się przerodzić w kolejne wielkie wydarzenie artystyczne. ■

Śpiewająca Urszula

Gala pod hasłem „Twórz z Iveco" zgromadziła licznych przedstawicieli świata artystycznego – rysowników, plakacistów, aktorów, przedstawicieli prasy kulturalnej. Gorąco oklaskiwano koncert znakomitej wokalistki jazzowej Urszuli Dudziak, która swym występem uświetniła uroczystość Iveco.

Starcie gigantów

Carola Popaiz

Wymyślono je w Ameryce przed 30 laty, ale „tractor pulling” zyskały ogromną popularność również we Włoszech, gdzie doczekały się nawet mistrzostw. To zasługa przede wszystkim braci Bertelli, których zespół – Blue Leader – startuje na ciągnikach New Holland.

Bodźcem do powstania tego artykułu była informacja, że podczas ubiegłorocznego Family Day w zakładzie CNH w San Matteo (Modena) miała miejsce prezentacja „tractor pulling”. Głównymi bohaterami była drużyna Blue Leader – Paolo, Guido i Stefano Bertelli, czyli trzej modeńskich rolników, którzy w wolnym czasie ścigają się na potężnych ciągnikach New Holland. Ale co można właściwie powiedzieć o „tractor pulling”? To bardzo emocjonujące, nietypowe zawody: uczestniczące w nich traktory muszą pokonać 100-metrowy odcinek bitej drogi, ciągnąc za sobą 25 ton ładunku.

Jak to często bywa w sportach ekstremalnych, „wyścigi ciągników” wywodzą się ze Stanów Zjednoczonych, gdzie już w latach 70. ubiegłego stulecia rolnicy urządzali rywalizację, ciągnąc odpowiednio podrasowanymi traktorami ogromne ilości drewna. Do Italii „tractor pulling” dotarł w połowie lat 90., właśnie dzięki braciom Bertelli, którzy po obejrzeniu tego typu zawodów na targach w Paryżu postanowili przenieść tę dyscyplinę na włoski grunt. To był przysłowiowy „strzał w dziesiątkę”. W 2000 r. odbyły się pierwsze mistrzostwa kraju, a ich kolejne edycje przyciągały coraz większą grupę nie tylko uczestników, ale i widzów. Mówi Guido Bertelli: „Tractor pulling” przykuwa uwagę. Każdy wyścig jest inny niż poprzednie i wymaga takich samych, wielomiesięcznych przygotowań. W naszym gospodarstwie urządziliśmy w pełni wyposażony warsztat, a godzin w nim spędzonych nawet już nie liczymy”. Mistrzostwa odbywają się latem: co dwa tygodnie jeden wyścig, w sumie dziesięć. Jesienią i zimą „traktory-bestie” poddawane są zabiegom ulepszającym, które mają im zapewnić dominację w kolejnym sezonie. Bertelli kontynuuje: „Z całą pewnością pasja ta do najtańszych nie należy. Żeby uzmysłowić sobie, jaka skala wydatków wchodzi w grę, wystarczy że powiem, iż niektóre części zamienne kosztują nawet dwa tysiące euro. Staliśmy się ekspertami w modyfikacjach i bardzo często wymieniamy się poradami z pasjonatami tego sportu z całej Europy, głównie drogą mailową”. Dozwolone przeróbki są uzależnione od kategorii, w jakiej się startuje. „Przykładowo w Italian pulling – mówi Bertelli – mogą brać udział ciągniki o masie do 2600 kg (z paliwem, olejem i wodą włącznie) i pojemności silnika – czy to diesla czy benzynowego – do 8300 ccm. Może w nich być zamontowana więcej niż jedna jednostka napędowa, ale ich łączna pojemność nie może przekraczać dopuszczalnego maksimum”. Oprócz tego są jeszcze cztery inne kategorie: superstock (3,5 ton i trzy silniki turbo), prostock (3,5 tony i jeden silnik turbo), dowolna (4,5 tony, bez ograniczeń pojemności i liczby silników) oraz truck (8,5 tony), ta ostatnia zastrzeżona dla siodłowych ciągników drogowych. Blue Leader Team startuje

w kategoriach Italian pulling oraz prostock. Równie skomplikowany jest także regulamin zawodów: „Żeby zakwalifikować się do finału – opowiada Bertelli – traktor musi wykonać Full Pull, czyli dotrzeć do linii 100 metrów. Ciągnik zostaje przypięty do naczepy z płozami zamiast kół. Przy ruszaniu ładunek zostaje podniesiony z platformy i im mocniej traktor ciągnie, tym bardziej ładunek się zsuwa, stawiając większy opór. Obciążenie naczepy (albo raczej czegoś w rodzaju sań) jest uzależnione od mocy ciągnika. Do fazy pull-off przechodzą wszystkie traktory, które podczas kwalifikacji dotarły do linii 100 metrów. W drugiej części zawodów zwycięża ten, który pokona możliwie najdłuższy odcinek toru. Mistrzostwa Włoch zakończyły się kilka miesięcy temu. Blue Leader Team zajął w nich bardzo dobre miejsca, ale „jest jeszcze nad czym pracować" – wyznaje.

Guido Bertelli. Poniżej: „wyścigowe" ciągniki zespołu Blue Leader. Powyżej: zawody „tractor pulling".

Skończywszy opowieść o „tractor pulling" Bertelli powraca do swych codziennych zajęć: do 250 hektarów pszenicy i pastwisk oraz hodowli 200 krów. Ich mleko trafi do konsorcjum Parmigiano Reggiano, producenta słynnego na całym świecie sera. „Nasze rolnicze tradycje sięgają lat 80. XIX w. W owym czasie stajni doglądało 13 osób. Dziś mamy tylko jedną, która obsługuje automatyczną dojarkę. Kiedyś na polach pracowało ośmiu mężczyzn i 30 kobiet. Teraz nasz braterski tercet wystarcza w zupełności, oczywiście za sprawą wydatnej pomocy ciągników New Holland. Nazwa „Blue Leader Team" jest właśnie hołdem złożonym producentowi tych niebieskich bestii". ■

Aldona Górna-Ahmed Mahmoud

TPM klucz do sukcesu

W grudniu w Fiat – GM Powertrain Polska odbył się audyt końcowy TPM Excellence First Category. Był on uwieńczeniem długiego etapu działań, związanych z wdrażaniem zasad tego systemu w zakładzie.

System TPM (Total Productive Maintenance) jest programem o szerokim zasięgu. Skrót TPM oznacza w dosłownym tłumaczeniu Totalne Utrzymanie Ruchu i można go rozwinąć w następujący sposób: T (Total) oznacza, że dotyczy wszystkich pracowników i wszystkich obszarów zakładu, P (Productive) jest synonimem dążenia do bycia „ponad przeciętną", zaś M (Maintenance) to przekonanie o możliwości przetrwania firmy na konkurencyjnym rynku. Dostosowanie działalności zakładu do tych zasad jest gwarantem sukcesu.

„Koncepcja TPM powstała w Japonii po II wojnie światowej i związana była z odbudowywaniem zakładów produkcyjnych i udoskonalaniem ich pracy. Nazwa TPM została zdefiniowana i użyta po raz pierwszy w 1971 roku – mówi Adam Drąg, kierownik Zespołu Najlepszych Praktyk Biznesowych w Fiat-GM Powertrain Polska. – Podstawowym założeniem tego systemu jest efektywne zarządzanie parkiem maszynowym – celem zakładu jest włączenie wszystkich pracowników w utrzymanie ciągłości produkcji, poprzez zespołowe eliminowanie strat, kierując się wymogami klienta i nastawiając na wypracowanie zysku. Chodzi o zarządzanie produkcją w taki sposób, aby osiągnąć: ZERO awarii, ZERO braków produkcyjnych oraz ZERO wypadków przy pracy. Postęp w TPM mierzy się głównie za pomocą wskaźników zawartych w tzw. SCORECARD. Obejmują one wszystkie obszary działalności przedsiębiorstwa: bezpieczeństwo, jakość, koszty, produktywność, logistykę i zarządzanie ludźmi (organizacja zespołu). Jednym z głównych wskaźników TPM jest OEE – Całkowita Efektywność Wyposażenia".

Na tych zasadach opiera się konkurs TPM, adresowany do wszystkich firm, których celem jest stałe udoskonalanie wymienionych wskaźników. Aby doprowadzić do sytuacji „zero awarii, zero braków i zero wypadków" konieczna jest determinacja wszystkich pracowników. Tej w zakładzie Fiat-GM Powertrain Polska nie brakuje, co było widoczne podczas grudniowego audytu do uzyskania Pierwszego Szczebla Doskonałości TPM (TPM Excellence – First Category).

„W tym roku miał miejsce nasz pierwszy start w konkursie, co nie oznacza, że zasady TPM nie towarzyszyły naszej pracy wcześniej – dodaje Adam Drąg. – Pierwsze próby wdrożenia metodologii TPM zakład podjął już w 1997 roku (związane to było z udoskonaleniem parku maszynowego do produkcji silnika 899 i skrzyń biegów C 526). Stopniowo zasady TPM zaczęliśmy

Fiat-GM Powertrain Polska

Od lewej: Asesor TPM Tokutaro Suzuki, tłumacz języka japońskiego Sławomir Szulc, asesor TPM Hiroshi Takano oraz Dyrektor Zakładu Tadeusz Świerczek

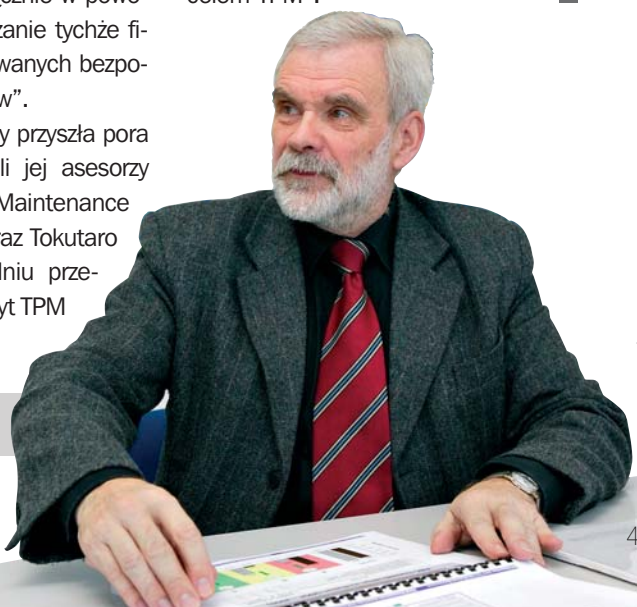
wdrażać od 2003 roku, czyli od rozpoczęcia produkcji naszej perełki – silnika 1.3 SDE, który do dzisiaj nie ma sobie równych („1,3 SDE – Engine of the Year 2005"). Ten sukces zdeterminował nas do sformalizowania działań TPM – należało je najpierw zdefiniować i zacząć wprowadzać zmiany. Przede wszystkim oparliśmy się na 3 warstwowym systemie zarządzania produkcją (inaczej mówiąc droga od pracownika do dyrektora została uproszczona do 3 poziomów). Następnie należało przeszkolić ludzi i zorganizować 10 filarów zarządzania TPM, do których należą: Ukierunkowane Doskonalenie, Autonomiczne i Planowane Utrzymanie Ruchu, Utrzymanie Jakości, Edukacja i Szkolenia (powstało doskonale wyposażone Centrum Szkoleń, w którym praktycznie codziennie odbywają się kursy – ich priorytetowym celem jest przekazanie pracownikom produkcyjnym wiedzy na temat systemów i komponentów maszyn, które obsługują oraz umiejętności wykrywania anomalii i właściwego reagowania), Bezpieczeństwo, Środowisko – koncepcja kładzie nacisk na stworzenie przyjaznego środowiska pracy, Logistyka, Wczesne Zarządzanie Wyposażeniem oraz wdrożenie zasad TPM w Biurach. Łącznie w powołanie i późniejsze wdrażanie tychże filarów zostało zaangażowanych bezpośrednio 43 pracowników".

Po okresie ciężkiej pracy przyszła pora na jej ocenę. Dokonali jej asesorzy z Japan Institute of Maintenance (prof. Hiroshi Takano oraz Tokutaro Suzuki), którzy w grudniu przeprowadzili końcowy audyt TPM (poprzedzone to było audytem wstępnym, który odbył się w zakładzie w czerwcu). Wizyta ta trwała cały dzień i została podzielona na dwie części. Pierwsza odbyła się w sali konferencyjnej i składała się z prezentacji wszystkich Filarów TPM, przygotowanych przez pracowników odpowiedzialnych za ich wdrażanie – Leaderów Filarów. W drugiej części na liniach produkcyjnych Obszaru Obróbek i Obszaru Montażu, prezentowano „Projekty Poprawy", obejmujące przykłady rozwiązywania problemów, czyli „walkę ze stratami".

Wyniki audytu będą znane pod koniec stycznia. Dla wszystkich osób, zaangażowanych w projekt, nie one są jednak najważniejsze.

„Dzięki wprowadzeniu zasad TPM osiągnęliśmy sukces produkcyjny – podsumowuje Adam Drąg. – Koncepcja efektywnego zarządzania parkiem maszynowym sprawiła, że odpowiadamy pozytywnie na żądania rynku w chwili obecnej produkcja wynosi 2700 silników na dzień (zdolność projektowa to 2400 silników na dzień). Wszystkie inne wskaźniki również zdecydowanie się poprawiły. Ilość wypadków w naszym zakładzie ma wartość śladową, wzrasta też wiedza pracowników. Szereg korzyści, które wynieśliśmy z tych działań sprawia, że w dalszym ciągu chcemy się rozwijać i stanowić konkurencję na rynku, co jest priorytetowym celem TPM". ■

Adam Drąg



Aldona Górna-Ahmed Mahmoud, fot. Satiz

7000 ton odlewów na 2007 rok

Dyrekcja spółki Teksid Iron podjęła w 2005 roku decyzję o przeniesieniu produkcji wałów korbowych z zakładu w Crescentino do Skoczowa. W 2007 roku liczba tych odlewów będzie oscylować w granicach 7000 ton.

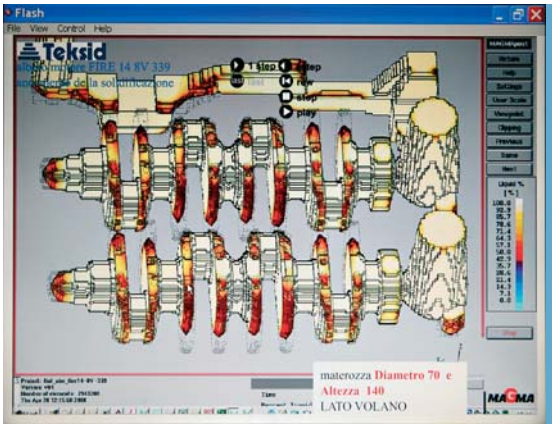
Bogusław Krzywoń

Decyzja o przeniesieniu produkcji wałów korbowych z zakładu w Crescentino we Włoszech do Teksid Iron w Skoczowie była krokiem milowym na drodze do sukcesu, o którym może dzisiaj mówić załoga zakładu. Proces wdrożenia produkcji był długi i wymagał zaangażowania wszystkich pracowników w obszarach: przygotowania konkretnych planów i harmonogramów, opracowania dokumentacji i wykonania odpowiedniego oprzyrządowania odlewniczego, doboru parametrów procesu, prób i pomiarów wewnętrznych, a później udokumentowanych badań na zgodność z rysunkami i normami dostarczonymi przez klienta (jest nim Fiat Powertrain – zakład w Termoli we Włoszech). Następnie odbył się szereg audytów, które miały na celu zatwierdzenie procesu produkcyjnego.

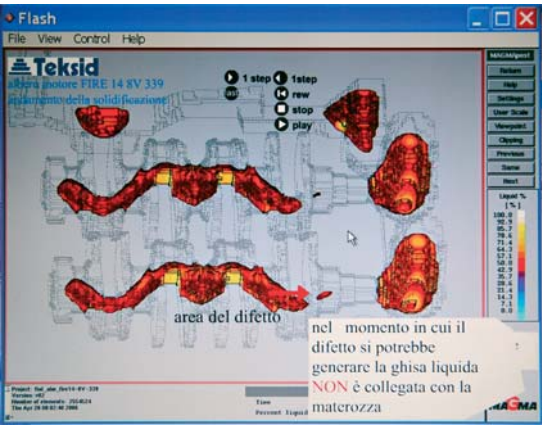
„Najdłuższym i najbardziej żmudnym etapem uruchomienia były testy kwalifikacyjne odlewów, które miały miejsce w laboratoriach Fiata w Turynie – mówi Bogusław Krzywoń, odpowiedzialny w Teksidzie Iron za Technologię, Proces i Narzędziownię. – Do testów podchodziliśmy trzykrotnie ponieważ, mimo że odlewy spełniały wymagania podyktowane rysunkami i normami, to kilka z nich nie wytrzymało długiego cyklu „badań zmęczeniowych" (badania o bardzo wysokim współczynniku bezpieczeństwa). W pierwszym podejściu prób nie przeszły 4 odlewy na 10 badanych, w drugim odpadł tylko1 – klient był jednak nieubłagany i należało kontynuować pracę. Po tych dwóch niepomyślnych seriach podejmowaliśmy dalsze badania i próby poprawy parametrów procesu. W trzeciej partii, która była badana w połowie tego roku powiodło się – przy badaniu 15 pozytywnego odlewu zaniechano testów i uznano, że możemy rozpoczynać produkcję. Błędy, które pojawiły się w pierwszej i drugiej partii odlewów, związane były z wystąpieniem mikroporowatości i mikroniezgodności w strukturze. Trzecia próba zakończyła się jednak sukcesem, na który pracowała cała załoga. Dodam, że nawet w trudnych chwilach nie zostaliśmy sami. W poszukiwaniu błędów pomagali nam koledzy z odlewni w Crescentino, a sam klient dał nam pełny dostęp do wyników badań i analiz, na podstawie których mogliśmy pracować dalej. Nie spo-

Detal pierwszej klasy

Obecnie w zakładzie Teskid Iron w Skoczowie produkowane są wały korbowe do silników FIRE 1100, 1200 (8v i 16v) i 1400 (8v i16v). Wał korbowy silnika to detal, znajdujący się w I klasie funkcjonalności, z tzw. charakterystykami report, co oznacza, że wyniki badań każdej partii odlewów, muszą być przechowywane przez okres 15 lat. Problemy, które mogą się pojawić w procesie jego wykonania są związane właśnie z materiałami i zróżnicowanym czasem krzepnięcia poszczególnych elementów odlewu. W procesie uruchomienia produkcji wałów korbowych brali udział pracownicy całego zakładu, począwszy od biura technologicznego, laboratorium, narzędziowni, służb jakości poprzez wydziały produkcyjne: topialnię, formiernię, wykańczanie odlewów oraz służby pomocnicze.



Wygląd ekranów programu Magmasoft podczas symulacji zalewania odlewu.



sób też nie wspomnieć o wykorzystaniu w tym procesie nowych narzędzi, takich jak program symulacyjny Magmasoft. Program ten użytkujemy od dawna, natomiast w wypadku odlewów wałów korbowych postanowiliśmy go wykorzystać dopiero na etapie testów – symulacja bardzo nam pomogła i pokazała, że zmiana sposobu zasilania powinna przynieść znaczące efekty, co potwierdziło się w praktyce.

Pewnie metodą prób i błędów doszlibyśmy do tych samych wniosków, jednak dzięki zastosowaniu symulacji zaoszczędziliśmy wiele czasu. Program Magmasoft kosztuje około 50 tysięcy dolarów, ale jak widać warto było zainwestować te środki".

Pracownicy zakładu Teksid Iron w Skoczowie przyznają, że uruchomienie produkcji wałów korbowych było dla nich dużym wyzwaniem. Nie jest to odlew skomplikowany pod względem geometrycznym, ale pod względem wymagań stawianych materiałowi. Ze względu na to, że wał korbowy jest jednym z najważniejszych i najbardziej obciążonych elementów silnika, wszelkie prace związane z jego odlewaniem muszą być ściśle kontrolowane na każdym etapie procesu. Załoga Teksidu ma jednak powody do dumy – udało się uruchomić tę produkcję, która w tym roku wyniosła 2 tysiące ton i ma być zwiększona do 7 tysięcy ton w roku 2007 (co stanowi ponad 10 % całej produkcji). Należy również dodać, że odbiorca produktu FPT Termoli jest zadowolony z jakości dostarczanych odlewów. Taka sytuacja rokuje doskonałe perspektywy na przyszłość. ■

Aldona Górna - Ahmed Mahmoud

SAP startuje

Program SAPiens zacznie funkcjonować w Fiat Auto Poland od 2 stycznia 2007 roku. Ponad roczny okres pracy zespołów wdrażających owocuje wprowadzeniem systemu do użytkowania.

Za skrótem SAP (Software Application Products) kryje się jeden z najnowocześniejszych systemów informatycznych na świecie. Ale nie tylko. Jest to także idealne narzędzie zintegrowanego i znormalizowanego zarządzania procesami zakładowymi, jak również platforma, gwarantująca realizację usług w obrębie zakładu, u dostawców, u partnerów handlowych oraz u klientów. Zespół, który zajmuje się wdrożeniem tego systemu, powołano w Fiat Auto Poland już w listopadzie 2005 roku, następnie wyłoniono tzw. teamy robocze, odpowiedzialne za poszczególne obszary, po to, aby rozpocząć realizację pierwszej fali (wave) wieloletniego planu. Od początku wdrażania programu trwa współpraca polsko – włoskich teamów, która zakończy się dopiero w momencie całkowitego przejścia na nowy system. Według harmonogramu nowy program zacznie funkcjonować od 2 stycznia 2007 roku, w praktyce jednak w tym terminie nie będzie on aktywny w stu procentach, poszczególne jego funkcje będą sukcesywnie aktywowane w przeciągu dwóch pierwszych miesięcy funkcjonowania. Jego wdrożenie jest skomplikowanym przedsięwzięciem i wiąże się z zamknięciem wielu starych systemów, przeniesieniem danych w nich zawartych do systemu SAPiens oraz pełną weryfikacją prawidłowości ich przejęcia. Wszystkie te operacje zostaną zrealizowane przed dniem startu systemu. W poszczególne fazy wdrażania programu zaangażowana była grupa kilkudziesięciu osób – team leaderów, ekspertów procesów, kluczowych użytkowników, których zaangażowanie pozwoliło na przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych działań. Pierwsza fala objęła obszar finansowo – księgowy, controlling, zamawianie materiałów pośrednich

Szkolenie dla przyszłych użytkowników SAPiens

i usług, zarządzanie inwestycjami i utrzymanie ruchu. W następnym etapie w 2007 roku SAPiens obejmie również zarządzanie materiałami bezpośrednimi. Aby ułatwić posługiwanie się programem jego przyszłym użytkownikom, od października do grudnia zorganizowano cykl szkoleń, w których wzięło udział ponad 450 osób. Ich uczestnicy mieli okazję zapoznać się z funkcjami systemu oraz przekonać się o jego zaletach.

„Szkolenie, w którym miałem okazję uczestniczyć bardzo ugruntowało moją wiedzę o programie SAPiens - dodaje **Stefan Walnicki**, Business Team Leader obszaru IM/PS/SD (Investments Management/ Project System/Sales and Distribution). – Uczyliśmy się jak wprowadzać wnioski zakupowe i jak przeprowadzać proces ich akceptacji (tzw. ścieżka aprowacyjna), a także poznawaliśmy wiele innych obszarów, w których no-

w FAP w Bielsku-Białej

wy system będzie funkcjonował. Do tej pory pracowałem w systemie SAIL (system do tej pory zarządzający obszarem projektów inwestycyjnych), który obsługiwał podobny proces, dlatego pewne elementy SAPa nie były dla mnie zaskoczeniem. Myślę jednak, że wprowadzenie tego nowego systemu to doskonałe rozwiązanie, które pozwoli zebrać wszystkie dane przechowywane do tej pory w różnych programach, w jednym zintegrowanym środowisku".

Wywiad z Konradem Januszem, szefem ICT FAP

Dlaczego Fiat Auto Poland podjął decyzję o wdrożeniu systemu SAP?

Wdrożenie SAP było decyzją strategiczną podjętą przez kierownictwo Fiat Auto i obowiązującą dla całego sektora. Analizy głównych obszarów objętych Wave 1 potwierdziły duży stopień zgodności modelu wdrożonego przy użyciu SAP rok temu w Fiacie Auto we Włoszech z naszym polskim modelem zarządzania. Wdrożenie SAP oznacza dla Fiat Auto Poland przejście na nowoczesny, zintegrowany system zarządzania przedsiębiorstwem przy użyciu jednolitego narzędzia funkcjonującego w naszym sektorze w realiach naszego koncernu.

Jakie są zalety tego programu?

SAP, dzięki temu, że pozwala śledzić wszystkie finanse spółki rozproszone w wielu procesach w czasie rzeczywistym, stał się już standardem we wszystkich światowych przedsiębiorstwach o porównywalnej z Fiatem wielkości. Ujednolicenie platformy informatycznej pozwoli także zamknąć stare systemy dedykowane pojedynczym procesom i znacznie ograniczyć liczbę programów wymieniających wzajemnie dane między systemami, tzw. interfejsów, które są trudne do modyfikacji i kosztowne w utrzymaniu. Poza tym jednolite oprogramowanie dla dużej liczby użytkowników sprawia, że wszyscy pracują w takim samym środowisku, używając jednakowo obsługiwanych funkcji w systemie, realizujących jednak różne zadania w zależności od procesu, któremu służą. Dzięki takiemu systemowi będzie można przeprowadzać dogłębne analizy i symulacje, umożliwiające lepsze planowanie i zarządzanie procesami w przedsiębiorstwie. W trakcie prac projektowych nastąpiło znaczne poszerzenie wiedzy z zakresu identyfikacji procesów przedsiębiorstwa przez przyszłych użytkowników, a same procesy zostały sformalizowane w postaci dokumentacji szczegółowo opisującej model, a także map określających przepływy informacji oraz odpowiedzialności.

Jakie są opinie tych, którzy już z niego korzystali?

W pierwszym momencie praca z systemem wydawała się mało przyjazna, ale po kilku godzinach działań, gdy użytkownicy poznali zasady i środowisko oraz liczne narzędzia ukierunkowane na przeszukiwanie dużych zestawów danych, praca zaczynała przebiegać coraz sprawniej. Technicznie, opanowanie nowego narzędzia przebiega więc bez kłopotów, ponieważ dla SAP najważniejsze jest zrozumienie obsługiwanego procesu i pozycji użytkownika w jego przepływie. Doceniono zwłaszcza dobrze rozwinięte narzędzia raportujące dwóch rodzajów, które sprawiają, że wprowadzane dane i analizy są łatwo dostępne, a wygląd raportów prosty do indywidualnego dostosowania dla każdego, kto korzysta z systemu.

ZALETY PROGRAMU SAPIENS

Decyzja o wprowadzeniu SAP w Fiat Auto Poland nie jest wyborem technologicznym a biznesowym. Aby poprawić funkcjonowanie biznesu należało stworzyć jedną, spójną platformę związaną z przepływami finansowymi, fakturowaniem, płatnościami. Na tym jednak zalety programu się nie kończą. Istnieje wiele oddzielnych modułów SAP, które wkraczają w obszary finansów, zakupów materiałów pośrednich i usług oraz realizację inwestycji. Podstawowym celem każdego z tych segmentów jest poprawa przepływu informacji pomiędzy poszczególnymi obszarami tak, aby wszystkie przepływy związane z zarządzanymi procesami były jasno określone i sprecyzowane a finanse spółki pozostawały pod pełną kontrolą.

Aldona Górna-Ahmed Mahmoud

Kinoplex w Bielsku-Białej

Święte szaleństwo

I. Kaźmierczak

Nove Kino Tychy

MIKOŁAJKI W BIELSKU-BIAŁEJ I TYCHACH

W tegorocznych imprezach mikołajkowych uczestniczyło łącznie około 2000 dzieci pracowników Fiat Auto Poland i spółek: Fiat GM Powertrain, Fiat Polska, Fiat Purchasing Poland, Comau Poland, Delfo Polska, Denso Thermal Systems Polska, Avio Polska, Flexider Poland, Business Solutions Polska, Sadi Polska, Sirio Polska, Fenice Poland oraz Ingest Facility Polska (spółka ta zajęła się organizacją imprezy). Dzieci z Tychów spotkały się w obiekcie NOVE KINO, zaś pociechy z Bielska-Białej w Kinoplexie CH Sfera. Młodsze pociechy obejrzały film „Tupot małych stóp" a starsze „Auta".

I. Kaźmierczak

Nove Kino Tychy

cznych czas

Satiz Poland

Dziś każda związana z Fiatem rodzina
czas świątecznych szaleństw rozpoczyna,
Przecież to już Mikołajki,
dzieci wypatrują bajki.
Chcąc spełnić swoje marzenia,
oglądają zaproszenia.

Mamo, tato – woła Ola
– nie chcę dzisiaj do przedszkola!
Rodzice nie zapomnieli.....
o dziewiątej w kierunku Sfery pomknęli.
Tutaj Ania, Kasia i Pawełek
przed Kinoplexem ustawiają się w szereg,
Już na wstępie są cukierki,
z rąk uśmiechniętej pani
w czerwonej czapeczce,
Która na ucho rodzicom dobre słowo,
o ich pociechach szepcze.
W kilku kinowych salach
słychać podniecony szmer,
animowane Autka już wjeżdżają na skwer.
„Tupot małych stóp" niejedną
łezkę wzruszenia wycisnął,
gdy jednak zaczął śpiewać mały Mambo,
cały czar jego prysnął.
Nie wszystkie pociechy na krzesełkach
spokojnie siedziały:
na spotkanie z Mikołajem
niecierpliwie czekały.
Kacperek, na przykład, tak był
tego spotkania spragniony,
że za rączkę z pomocnikiem Mikołaja,
wyszedł z kina nim skończyła się baja.
A Mikołaj z długą brodą,
zanim kominem do Sfery wskoczył
sprawdził na saniach, czy aby żadnej
paczki nie przeoczył.
„Ho, ho ho! Grzeczne dzieci są w tym roku,
widać rodzice mają je na oku.
Trzeba chwalić małe brzdące i rozdać
prezenty, już choinką pachnące".
Broda Mikołaja peszy, ale z prezentu
Kacperek się cieszy.
„Grzeczny byłem – Konrad mówi
– pierwszą klasę rozpocząłem,
być prymusem zapragnąłem.
Mikołaju, obiecuję, że rodziców
nie zawiodę i miłością obdaruję".
Mały Olek, dzielny chwat,
z Mikołajem za pan brat,
Czerwonego wdzianka
z ciekawością dotyka
i odlicza czas,
co do ubierania choinki
nieubłagalnie tyka.
Emilka, lat pięć,
film obejrzeć miała chęć,
„Ślicznie było! – w rączki klaszcze
– teraz czas prezentów nadszedł".
Były lalki, były klocki
i plecaków szkolnych stos,
były misie i mebelki i słodyczy moc.
Kiedy do domu przyszedł wracać czas
na każdej buzi uśmiech gościł
a w oczach dzieci i rodziców
wiele było radości.
Zaś Mikołaj z wielkim brzuchem,
okrył się ciepłym kożuchem
i dzwoneczkiem, co to niby
skowronek wiosnę ogłasza,
przypomniał, że niedługo Aniołek,
grzeczne dzieci pod choinkę zaprasza.
Później zniknął,
wsiadł na sanie i ..... pomknął,
z reniferem, na lodowcu
zjeść śniadanie.
Drogie dzieci, życzymy Wam ślicznie,
aby każdy dzionek taki był magiczny
i obyście w przyszłości
wspomniały piękne lata,
kiedy to Mikołaj moc figli Wam płatał.

Mikołaj w innych spółkach Grupy

Pałac Kultury Zagłębia w Dąbrowie Górniczej

Dzieci pracowników spółek **Automotive Lighting Polska**, **Magneti Marelli Suspension Systems Polska** i **Magneti Marelli Exhaust Systems Polska** spotkały się z Mikołajem w Pałacu Kultury Zagłębia w Dąbrowie Górniczej. Program imprezy obejmował: przedstawienie „Bajkowa podróż w krainę baśni i czarów", konkursy dla dzieci i występy zespołów: „Słoneczni", zespołu tańca „Break dance" oraz zespołu hip-hopowego „Seba i wilku". W imprezie tej udział wzięły dzieci w wieku 2-15 lat, pozostałe grupy wiekowe otrzymały prezenty – w sumie 663 paczki.

Dla 336 dzieci pracowników **Teksid Iron Polska** imprezę Mikołajkową zorganizowano w Kinie Podhale w Skoczowie. Najmłodsi w wieku do 8 lat obejrzeli film „Pinokio przygoda w przyszłości", a dzieci od 8 do 14 lat film „Garfield 2". Po projekcji filmów odbyło się spotkanie z Mikołajem, który obdarował milusińskich dużymi paczkami słodyczy.
W **CNH Polska** w Płocku dzieci otrzymały paczki z prezentami.

Kino Podhale w Skoczowie

BENEFIA
Towarzystwo Ubezpieczeń

BENEFIA Towarzystwo Ubezpieczeń oferuje atrakcyjny pakiet ubezpieczeń komunikacyjnych dla samochodów marki Fiat. Zakres pakietu:

OC + Zielona Karta – obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Certyfikat Zielonej Karty obowiązuje na kraje nie objęte wielostronnym porozumieniem gwarancyjnym.

Autocasco – ubezpieczenie pojazdu od uszkodzenia, zniszczenia, kradzieży.

Nieszczęśliwe wypadki – ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków kierującego i pasażerów pojazdu.

Assistance Plus – ubezpieczenie pomocy w związku z wypadkiem pojazdu. Świadczenia w ramach ubezpieczenia: holowanie, wynajem samochodu zastępczego, transport Ubezpieczonych, zakwaterowanie, odbiór naprawionego pojazdu, udzielenie zaliczki gotówkowej.

Ubezpiecenie oferowane poza pakietem komunikacyjnym:

Top Assistance – zwrot kosztów naprawy pojazdu w razie awarii oraz assistance na 3, 4 lub 5 rok, z limitem kilometrów od 60 000 do 150 000 (do wyboru 9 zakresów ubezpieczenia).

Obok ubezpieczeń komunikacyjnych BENEFIA Towarzystwo Ubezpieczeń oferuje również ubezpieczenia majątkowe:

Koszty Leczenia Plus – ubezpieczenie przeznaczone dla osób wyjeżdżających w podróż zagraniczną. W ramach ubezpieczenia pokrywane są koszty związane z leczeniem, z transportem medycznym, a także koszty natychmiastowej pomocy.

Moje Mieszkanie, Moje Mieszkanie Plus – ubezpieczenia te są idealnym rozwiązaniem dla osób, które pragną ubezpieczyć własny dom lub mieszkanie oraz posiadane dobra. Oferują gwarancję ubezpieczeniową od ognia i innych zdarzeń losowych, kradzieży z włamaniem i rabunku, od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim oraz następstw nieszczęśliwych wypadków.

Dom Plus – produkt ten przeznaczony jest zarówno dla właścicieli własnego domu czy mieszkania, jak i dla osób, które są tylko w posiadaniu lokalu mieszkalnego. Poza ryzykami standardowymi (ogień i inne zdarzenia losowe, kradzież z włamaniem, rabunek, dewastacja) i ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym, ubezpieczenie podstawowe może być rozszerzone o ubezpieczenie domku letniskowego i znajdujących się tam ruchomości domowych, ubezpieczenie domu w budowie, ubezpieczenie mienia przed upadkiem drzew i masztów.

O szczegóły pytaj dealerów Fiat Auto Poland

Bezpieczeństwo jakiego potrzebujesz

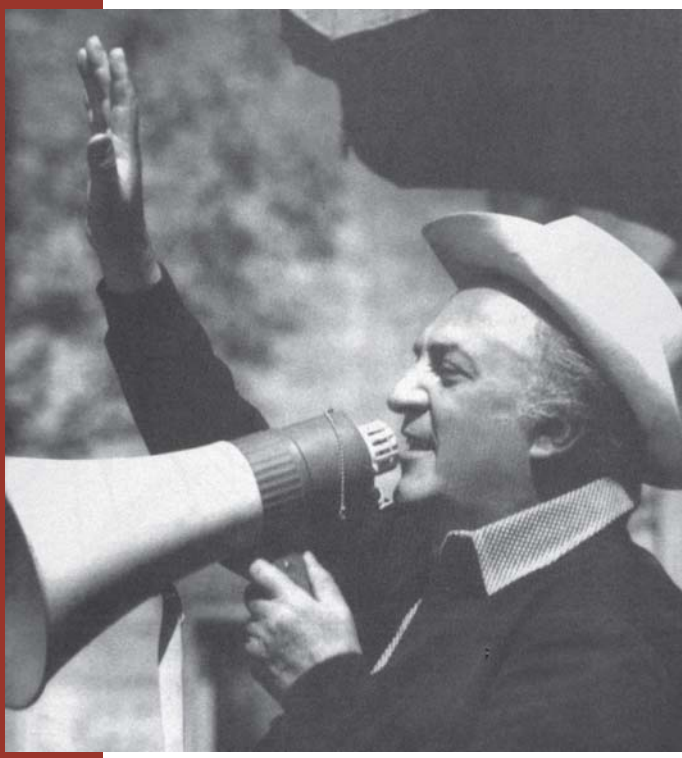
www.benefia.pl

MEMBER OF VIENNA INSURANCE GROUP

Jerzy Piekarczyk, fot. Jan Zych

Ciao Federico!

Od dawna rysuję w różnych albumach moje sny. Są to sny zaludnione znanymi ludźmi, widzianymi w sytuacjach komicznych, czy też skrajnie krępujących o niebywałej sprośności! Wydaje mi się, że mogę powiedzieć, iż zawsze gryzmoliłem, od dziecka, na jakiejkolwiek kartce, na jakimkolwiek świstku papieru, który wpadał mi w ręce. To rodzaj odruchu warunkowego, automatycznego gestu, manii, którą od zawsze posiadałem i trochę skrępowany przyznaję, że był taki moment, kiedy pomyślałem, że będę prowadził życie malarza.
Federico Fellini



Przed miesiącem zapowiedziano we Włoszech, że 16 grudnia br. zostanie wręczona Romanowi Polańskiemu nagroda im. Federico Felliniego przyznana polskiemu reżyserowi przez Fundację Federico Felliniego z Rimini za całokształt twórczości. Informując o tym prezes fundacji nazwał Polańskiego „twórcą o niezwykłej postawie i odwadze i niezrównanej wyobraźni". Jego „Dziecko Rosemary" uważał twórca „Osiem i pół" za jeden ze swych ulubionych filmów.

W swojej autobiografii Polański wspomina wieczór 13 kwietnia 1963 roku podczas dorocznej ceremonii wręczania Oscarów w Los Angeles. „Siedziałem obok Felliniego i Giulietty, która ze zdenerwowania miała łzy w oczach. Kiedy ogłoszono, że Oscara otrzymuje „Osiem i pół", Giulietta wybuchnęła płaczem, a Fellini pognał na podium. Biłem głośno brawo razem z innymi. Gdzieś głęboko miałem może cień żalu, ale jednocześnie rodzaj dumy: przegrać z takim przeciwnikiem – to nie wstyd". Dla polskiego reżysera nominacja „Noża w wodzie" do najwyższej nagrody filmowego świata, była wówczas wielkim zaskoczeniem i wyróżnieniem, dla Felliniego była to już trzecia nagroda Akademii Filmowej. W 1993 roku śmierć przeszkodziła włoskiemu reżyserowi w odebraniu Nagrody Specjalnej przyznanej mu przez Akademię za całokształt twórczości.

Mówił z właściwym sobie poczuciem humoru, że jest „wielkim łgarzem". Może dlatego, że świat jaki przedstawiał w wielu filmach, był wykreowany od samego początku w jego wyobraźni i filmowym atelier. Dlatego ten świat pozostanie światem Felliniego, on go stworzył od podstaw, a geniusz artysty

sprawia, że poddajemy się tej wyobraźni bez reszty i upływ czasu nie ma na to najmniejszego wpływu. Mówił: „Odkąd zostałem reżyserem, przestałem chodzić do kina; boję się, że nieświadomie zacznę kogoś naśladować". Ile w tym prawdy trudno dociec. Natomiast na pewno prawdziwe jest to, co powiedziano po śmierci Felliniego: kino nigdy nie będzie już takie samo.

szkoły i faszyzmu. Na mnie osobiście największy wpływ wywarły: seks, cyrk, kino i spaghetti".
Rysował już w dzieciństwie, jako jedenastolatek bez powodzenia rozsyłał gazetom swoje karykatury, ale przygoda ze sztuką zaczęła się na dobre w lutym 1938 roku, kiedy jego rysunki zamieściły wydawane we Florencji pismo „420" oraz niedzielny dodatek

liniego z kompozytorem Nino Rotą, ale uwagę filmowego świata zwrócił „La Stradą", która przyniosła mu pierwszego Oscara. W „La Stradzie" pojawiła się jego żona i ulubiona aktorka, Giulietta Masina, którą poznał w 1943 roku. Nazywał ją swą muzą i religią, a ich małżeństwo, które przetrwało pół wieku aż do śmierci Felliniego, było fenomenem w środowisku filmowym.

Urodził się w 1920 roku w nadmorskim kurorcie Rimini. Ojciec był komiwojażerem, matka zajmowała się domem, rodzinie żyło się biednie, a przyszły geniusz kina sprzedawał guziki. Jako dwunastolatek zwiał z internatu w szkole klasztornej, aby dołączyć do wędrownego cyrku, ale przygoda nie trwała długo. W gimnazjum nie był orłem, ukończył je jako przeciętny uczeń. Po latach wspominając swoje dzieciństwo opowiadał: „Zwykle mówi się, że dzieci w tamtych czasach pozostawały pod przemożnym wpływem rodziny, Kościoła,

„Il Corriere della sera". Tematem obu debiutanckich rysunków był objazdowy cyrk, który go fascynował jako chłopca i któremu pozostał wierny jako wybitny reżyser. Osiemnastoletni Federico zamieszkał w Rzymie, został karykaturzystą, rysował afisze filmowe, pisał satyryczne teksty i słuchowiska radiowe. Pracę w filmie zaczął jako specjalista od gagów, potem jako scenarzysta, wreszcie reżyser, debiutujący w 1950 roku z Alberto Lattuadą filmem „Światła varieté". Samodzielną realizacją był już „Biały szejk", którym rozpoczęła się współpraca Fel-

Fellini obracał się wśród pięknych kobiet, partnerka życiowa znosiła to z dużą wyrozumiałością, bo dla niej Federico był również obiektem swoistego kultu.
„Słodkie życie" (1960), w którym zadebiutował ulubiony aktor reżysera, Marcello Mastroianni, upowszechniło określenie „dolce vita" i „paparazzo"-poszukującego sensacji fotoreportera prasy bulwarowej, tak jak „vitelloni" weszło na stałe do słownika po „Wałkoniach" (1953), ukazujących pewien styl życia Włochów. Wspaniała szwedzka piękność, Anita Ekberg, która w „Dolce vita" będzie uosobieniem

Zofia Gołubiew
Dyrektor Muzeum Narodowego w Krakowie

W 1991 roku prezentując dzieło Tadeusza Kantora, obok obrazów i rzeźb pokazaliśmy kostiumy oraz szkice rysunkowe do jego słynnych spektakli. Po ośmiu latach dwie stałe galerie i wielką salę ekspozycyjną oddaliśmy dziełu filmowemu – wystawie „Pan Tadeusz – sztuka filmu z muzeum" – prezentując na niej m.in. rysunki i szkice reżysera Andrzeja Wajdy i scenografa Allana Starskiego.
Przed trzema laty prezentowaliśmy między innymi kostiumy teatralne słynnej Heleny Modrzejewskiej na wielkim pokazie poświęconym historii ubioru „Z modą przez wieki". Swego rodzaju współczesną kontynuacją tego tematu była wystawa „Włoska kreacja. Mity i rzeczywistość", którą mogliśmy urządzić dzięki współpracy z Włoskim Instytutem Kultury w Krakowie. Tej wielce nam przyjaznej instytucji zawdzięczamy również ekspozycję, która przybliżyła polskiej publiczności Wielkiego Felliniego. Było to już szóste wspólnie zorganizowane przedsięwzięcie, że wspomnę jeszcze prezentację rysunków wielkiego mistrza włoskiego renesansu, Michała Anioła. Przez pięć tygodni nasza muzealna publiczność mogła poczuć atmosferę niezapomnianych filmów jednego z największych światowych artystów, Federica Felliniego. Mamy nadzieję, że bardzo osobiste zapiski kreską i komentującą notatką pozwoliły lepiej poznać jego artystyczną myśl i warsztat.

Giovanni Sciola
Dyrektor Włoskiego Instytutu Kultury w Krakowie

Od dawna już istnieje ścisły związek naszego Instytutu z kinem potwierdzony coraz większym udziałem w projekcjach włoskich klasyków dużego ekranu, jak i swego rodzaju okno na produkcję bieżącą. Nie chcieliśmy jednak ograniczać się do zaproponowania kolejnej retrospektywy – chcieliśmy iść dalej. Przed rokiem w delegacji, która przyjechała do Krakowa na ingres kardynała Dziwisza, znaleźli się przedstawiciele Rimini. Zachwyceni miastem zapowiedzieli, że przywiozą tu wystawę najpiękniejszą jaką mają. Współpraca z władzami miasta Rimini i Fundacją Federico Felliniego oraz włoskimi Instytutami Kultury, w Warszawie i Krakowie, umożliwiła zapoznanie się polskiej publiczności z rysunkami, projektami scenografii i kostiumów mistrza włoskiego kina. Mam wystarczająco dużo lat, aby powiedzieć, że zostałem naznaczony przez Felliniego i jego filmy. Uważam, że naznaczone nim zostało kilka pokoleń Włochów, naznaczone klimatem tych filmów, i tak ściśle z nimi związaną muzyką Nino Roty.
Charakter każdej wystawy staram się dobierać odpowiednio do partnera, z którym prowadzę rozmowy. Kulturę włoską można promować we wszystkich kierunkach, ale nie z każdym partnerem można znaleźć wspólny temat. Wyzwaniem, jakie sobie stawiamy, jest zatem odnalezienie właściwego partnera. W Krakowie zawsze znajdujemy drzwi szeroko otwarte dla naszych propozycji. Nie wiem, od czego to zależy. Może od charakteru miasta i jego cech włoskich, jakie odnajdujemy w Krakowie.

bujnej kobiecości, po latach pojawi się w „Wywiadzie" jako symbol przemijania czasu i urody.

W 1963 roku Fellini zaprezentował swoje najwybitniejsze i najbardziej osobiste dzieło „Osiem i pół" – opowieść o kryzysie twórczym, zawierającą wątki autobiograficzne, do których Fellini będzie wracał coraz częściej. W „Amarcord" (Oscar w 1973 r.) będzie to nostalgiczny powrót do lat młodości spędzonych w Rimini, do wspomnień niepozbawionych jednak dystansu, do groteskowych postaci i sytuacji przywoływanych przez pamięć.

Do tej twórczości, wielbionej przez miliony kinomanów na całym świecie, należy teraz dodać „papierowe kino" Felliniego na kartkach zeszytów szkolnych, zachowanych przez jego siostrę („udawałem, że pilnie słucham nauczycieli i pod pozorem robienia notatek rysowałem i żyłem w swoim świecie"). Po wyzwoleniu Rzymu przez Amerykanów otworzył „The Funny Face Shop", zatrudniając w nim swoich kolegów, bo wyzwoliciele lubili portret i karykaturę więc interes rozwijał się imponująco.

Zajęty pisaniem scenariuszy i reżyserią Fellini nie przestał jednak rysować, w rysowaniu odnajdywał swój wewnętrzny świat, który przenosił potem na ekran. Szkicował postacie, kostiumy, wnętrza, na papierze tworzył najpierw scenografie swoich filmów, które zamierzał nakręcić lub właśnie reżyserował. Do połowy lat siedemdziesiątych wiele tych szkiców zaginęło bezpowrotnie; traktowane przez współpracowników reżysera (i samego Felliniego) jako materiał pomocniczy, trafiały do kosza zaraz po wykorzystaniu.

Pierwszym, który zwrócił na nie uwagę był Pier Marco De Santi, który pewnego dnia wybrał się na plan realizowanego właśnie przez Felliniego „Casanovy", aby stwierdzić, że ma do czynienia z reżyserem, jak Sergiusz Eisenstein, rysującym. Od tego momentu „papierowe kino" Felliniego zyskało inny wymiar. W 1982 roku ukazał się tom z 350 rysunkami, który zwrócił uwagę świata na ten rodzaj twórczości Felliniego, cztery lata później rysunki do jego dziesięciu filmów – od „Białego szejka" do „A statek płynie" – wystawiła nowojorska Pierre Matisse Gallery. Fellini za każdym razem powtarza, że rysując nie kieruje się jakąkolwiek estetyką, lecz tylko udziela w ten sposób wskazówek swoim współpracownikom, przedstawia nastrój, sytuacje, charakter, strój postaci, atmosferę: „Nigdy nie przyszłoby mi do głowy rysować pod wpływem nakręconych już scen: czułbym się jak krawiec, fastrygujący świetnie uszyte ubranie".

Wyrazem najwyższego uznania dla wartości artystycznej była wystawa rysunków Felliniego zorganizowana w dziesiątą rocznicę jego śmierci w świątyni sztuki współczesnej, jaką jest Muzeum Guggenheima w Nowym Jorku.

W tym świecie namalowanym bez pędzla, stworzonym ołówkiem, kredką czy flamastrem, odnajdujemy wszystko, co kształt ostateczny znalazło potem na ekranie. Kino Felliniego jest jak sen, w który się zapada uciekając od rzeczywistości w przeszłość, która zawsze wydaje się beztroska, pełna marzeń i wolna – jak każde dzieciństwo - od problemów wieku dojrzałego. ■

Czas ekologicznych spodni

Joanna Lasek

Firma **Levis** wprowadza na rynek zupełnie nową generację spodni. Do ich stworzenia wykorzystano dżins z organicznej bawełny i guziki z kokosa oraz niegalwanizowanego metalu. Do barwienia materiału użyto wyłącznie naturalnych substancji, takich jak prawdziwe indygo, skrobia ziemniaczana, kwiaty mimozy oraz mydło marsylskie. W ofercie Levisa znajdą się wersje ekologiczne modeli męskich (506 Standard Fit) i damskich (570 Straight Fit). Spodnie charakteryzują się nową, zieloną naszywką. Oferta jest skierowana do ludzi świadomych ekologicznie. Każdy etap produkcji jest drobiazgowo kontrolowany – poczynając od szkolenia rzemieślników, a kończąc na magazynowaniu w cerfyfikowanych magazynach. Ekologiczność spodni polega nie tylko na wykorzystaniu naturalnych materiałów, ale również na odpowiednim wynagradzaniu i otoczeniu opieką socjalną pracowników produkcyjnych. Produkcja bawełny organicznej jest mniej szkodliwa dla środowiska, a uprawia się ją bez pestycydów.

Firma **Fujifilm** zaprezentowała najnowszy aparat cyfrowy – Fujifilm Finepix S9600, który jest następcą aparatu Finepix S9500, zdobywcy wielu nagród. Nowy model został udoskonalony o kilka dodatkowych funkcji. Aparat pracuje błyskawicznie dzięki nowemu przetwornikowi, a jakość obrazu jest o wiele lepsza. Szybciej i dokładniej działa również pomiar ostrości. Procesor Fujifilm Real Photo II zapewnia lepszą reprodukcję barw oraz stosowanie szerszego zakresu czułości, co pozwala użytkownikom na wykonanie zdjęcia w różnych warunkach oświetleniowych. System stabilizacji obrazu pozwala na zredukowanie możliwości zamazanych zdjęć. Obiektyw jest sterowalny manualnie, co skraca czas jego wysuwania się, a także zapewnia oszczędność baterii. Jako standardowe oprogramowanie wykorzystano Fujifilm Hyper Utility Software HS-V2 wersja 3.

Program Skype jest coraz popularniejszy wśród polskich użytkowników. Firma USRobotics zaprezentowała klientom nowa kamerę internetową USR9640 USR Mini Cam, przeznaczoną do obsługi Skype'a. Przy pomocy wspomnianej kamery oraz zestawu słuchawkowego można prowadzić bezpłatne videorozmowy ze znajomymi lub rodziną na całym świecie, a także wymieniać się zdjęciami oraz filmikami video. Kamera ma rozdzielczość 1.3 megapiksela i pozwala na kręcenie filmów do 30

Moulinex jak zwykle rozpieszcza nas swoimi coraz bardziej udoskonalonymi produktami. Robot **Odacio 3** dodatkowo został wyposażony w maszynkę do mięsa, sokowirówkę, blender i wyciskarkę do cytrusów. Odacio 3 posiada także trzepaczkę do ubijania piany, nóż do ugniatania ciasta, rozdrabniacz. System Maxipress umożliwia osiągnięcie pożądanej konsystencji. Robot posiada nowoczesny system bezpieczeństwa i funkcję Clip System z odłączaną rączką, która zapewnia łatwe mycie i przechowywanie.

Coraz popularniejsze stają się także w naszym kraju urządzenia do pieczenia chleba. **Home Bread** pozwoli w szybki i prosty sposób przygotować pyszny i pachnący chleb. Wystarczy wrzucić składniki, włączyć odpowiedni program i czekać na przepyszny wypiek. Urządzenie posiada 12 programów przygotowanych specjalnie do mieszania ciasta, pieczenia chleba i przygotowywania powideł. Przydatną funkcją jest opóźniony start, dzięki czemu świeży, chrupiący chleb możemy mieć gotowy na rano.

Orange rozszerza swoją ofertę o program kulinarny Kuchnia.tv. Kanał jest już dostępny w telefonie komórkowym Orange. W ramach usługi Mobilna Telewizja w Orange możemy więc oglądać najpopularniejsze programy Kuchni.tv, między innymi „Naked Chief" Jamiego Olivera, a także „Para w kuchni" Agnieszki i Marcina Kręglickich. Użytkownicy Orange mogą korzystać z mobilnej telewizji od kwietnia 2006, czyli od oficjalnej premiery usług trzeciej generacji w Orange. Jest już 16 programów, które można oglądać za pośrednictwem telefonów komórkowych, są to między innymi: TVN 24, BBC World, Fashion TV, TVN Meteo, TVN Turbo, TVN Style.

iPod to już urządzenie niemal kultowe, marzenie każdego fana gadżetów elektronicznych. Nowy iPod **Shuffle**. Nowy model jest aż o połowę mniejszy od poprzednika. Posiada 1 GB pamięci, co pozwala na nagranie mniej więcej 240 utworów. Można go używać 12 godzin bez ładowania. Tradycyjnie, dla użytkowników iPodów jest dostępny w Internecie iTunes Store, skąd można pobierać pliki muzyczne i video.

klatek na sekundę. Mimo małego rozmiaru, jakość obrazu jest jak najbardziej zadowalająca. Kamera automatycznie dostosowuje się do niewielkiej ilości światła i pozwala na regulację jakości, nasycenia, kontrastu i odwrócenie obrazu w pionie czy poziomie. Można ją umieścić na komputerze stacjonarnym, przenośnym, a nawet położyć na stole.

Joanna Lasek

Relaks i trochę refleksji

Miłośnikom cyklu o Adasiu Miauczyńskim spodoba się na pewno ostatni obraz pod tytułem **„Wszyscy jesteśmy Chrystusami”**. Całkiem niedawno można go było obejrzeć w kinach, teraz jednak udostępniono go także w formacie dvd. Zupełnie szczerze można powiedzieć, że jest to pozycja obowiązkowa. Film mocny w przekazie, brutalnie walący prawdę w oczy, ale jednocześnie pozostawiający miejsce na dużą dawkę autorefleksji. Tym razem rzecz o naszym narodowym sporcie - czyli alkoholizmie. Siła filmów Koterskiego polega na tym, że na miejscu Adasia można postawić prawie każdego statystycznego Polaka, a to, co nas śmieszy w tych obrazach, w prawdziwym życiu nas gubi. Zarówno „Dzień świra”, jak i „Wszyscy jesteśmy Chrystusami” działają na zasadzie lustra, terapia bohaterów jest jednocześnie naszą terapią.

Warto choć na krótko porzucić polskie waśnie i zanurzyć się w orientalnych, lekko baśniowych klimatach, w których można się przenieść w odległe światy, dalekie od przyziemnych problemów. **„Shinobi”** to film japoński, którego akcja rozgrywa się w siedemnastym wieku. Fabuła przypomina trochę „Romeo i Julię”, albowiem głównym wątkiem filmu jest zakazana miłość między członkami dwóch zwaśnionych rodów. Motyw stary jak świat, ale ciekawe tło historyczne czyni go egzotycznym. Kino japońskie wraca do łask, a ma przecież ogromne tradycje, głównie za sprawą Akira Kurosawy.

Żeby nie było zbyt pesymistycznie i poważnie, warto od czasu do czasu rzucić okiem na dobrą komedię romantyczną. **„Chłopak do wynajęcia”** świetnie wpisuje się w nurt filmów takich jak: „Cztery wesela i pogrzeb”, „Moje wielkie, greckie wesele”. Kanwą każdego z tych obrazów jest mnóstwo zabawnych nieporozumień, które prowadzą do szczęśliwego finału. Idealny film na zimowe, długie wieczory i najlepsze lekarstwo na chandrę (działa głównie na kobiety). Tym razem akcja zaczyna się w momencie, kiedy główna bohaterka, nie chcąc martwić rodziny, wynajmuje sobie chłopaka, aby udawał jej narzeczonego przed wścibską rodzinką. Okazuje się jednak, że faktycznie stanowią dobraną parę. Końca można się domyślić, co nie jest zadaniem karkołomnym. Miłego oglądania!

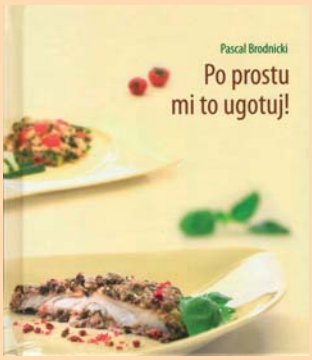
PREMIERY

The Grudge 2 – **reż. Takashi Shmizu, wyst. Sarah Michelle Gellar (Buffy postrach wampirów, The Grudge-Klątwa), Edison Chen, Amber Tamblyn (Ring), Arielle Kebbel**

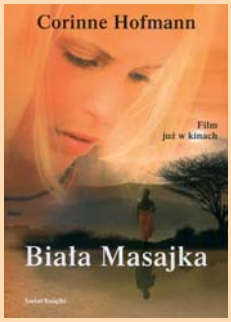
Joanna Lasek

Z kuchni do pawia królowej

Pascal Brodnicki stał się niezaprzeczalnie najpopularniejszym medialnym kucharzem w naszym kraju. Wypłynął na fali mody na młodych, przebojowych mistrzów kuchni – jak Jamie Olivier w Wielkiej Brytanii. Nagle okazało się, że ów zawód cieszy się dużą popularnością także wśród młodych ludzi. Pascal jest kontaktowy, sympatyczny, a do tego rzeczywiście świetnie gotuje. To już kolejna po „Po prostu gotuj" książeczka zbierająca przepisy prezentowane w programie telewizyjnym. Potrawy są raczej nowoczesne, jednakże nie odżegnują się od tradycji, podobnie jak ich autor, który uosabia wszystko, co najlepsze w długiej tradycji kulinarnej, nie stroniąc jednak od nowatorstwa. *Pascal Brodnicki: Po prostu mi to ugotuj! media. worxx. Warszawa 2006.*



Ostatnio w kinach można było zobaczyć film nakręcony na podstawie historii **Corinne Hofmann**. A jest to historia Szwajcarki, która dobrowolnie decyduje się na zamieszkanie w ubogiej lepiance, zakłada sklep spożywczy, rodzi córkę i żyje jak Masajka w warunkach ciężkich do przyjęcia dla współczesnego człowieka. Corinne, pomimo rezygnacji z życia w Kenii, wyraża się nad wyraz ciepło o ludziach, wśród których przyszło jej żyć. Aż dziw bierze, że tak krucha, drobna kobieta okazała tak wielką siłę charakteru, najpierw decydując się na pozostanie z Masajami, potem zostawiając swego męża, który pochodził z diametralnie różnej kultury, i wracając do Europy. *Corinne Hofman: Biała Masajka. Świat Książki. Warszawa 2006.*



Dawno decyzja kapituły Nagrody Nike nie wzbudziła tylu kontrowersji, co w tym roku. Nagrodę przyznano bowiem młodej, choć ocenianej niejednoznacznie **Dorocie Masłowskiej**. Fakt ten odczytano jako zepchnięcie doświadczonych twórców w cień. Nieważne, czy ten rodzaj prozy się komuś podoba czy nie, nie da się jednak zaprzeczyć, że język Masłowskiej jest niezwykle świeży i nowatorski. Pisarce - po głośnym debiucie - wróżono porażkę. Na szczęście tak się nie stało. „Paw królowej" nie jest książką łatwą, barokowy, a jednocześnie potoczny język może być męczący. Nie da się jednak nie zauważyć, że autorka mistrzowsko posługuje się słowem i dawno nie było w polskiej prozie kogoś, kto tak sprawnie przelewa słowa z głowy na papier (czy raczej ekran komputera). *Dorota Masłowska: Paw królowej. Wydawnictwo Lampa i Iskra Boża. Warszawa 2005.*

(American Pie: Wakacje, Be Cool), Jennifer Beals (Pocałunek wampira). Druga już część kinowego przeboju spod znaku grozy. Ponoć już 3 dni po terminie pierwszej „The Grudge-Klątwa" reżyser stanął za kamerą, aby nakręcić ciąg dalszy. Ta sama obsada, choć twórcy zapowiadają jeszcze większy rozmach.

Marek Pacuła, rys. Janusz Stefaniak

Czytając - pomyśl,
jak nie myślisz - nie czytaj.

Z notatnika satyryka

Marek Pacuła jest konferansjerem i kierownikiem artystycznym krakowskiej Piwnicy pod Baranami

WIADOMOŚCI O PRZEDŁUŻONYM TERMINIE WAŻNOŚCI

Kraków. Trwa remont Smoczej Jamy pod Wzgórzem Wawelskim. Po jego zakończeniu w 2008 roku zostanie tam otwarte podziemne Muzeum IV Rzeczypospolitej nawiązujące do starej legendy o dwóch bardzo do siebie podobnych braciach, z których jeden był małomówny i rządził całym rycerstwem, a drugi nie miał swojej rodziny, dlatego zaprzyjaźnił się z Ligą Samoobrony Rodziny Polskiej, która powstała w celu zatrzymania produkcji prezerwatyw latexowych i powrotu do naturalnych wyrobów z jelit baranich.

Warszawa. Na lotnisku Okęcie pożegnano ostatniego wykwalifikowanego robotnika budowlanego, który żegnany osobiście przez ministra budownictwa (świadomie nie podajemy nazwiska ministra, ponieważ po ukazaniu się tej informacji, możemy mieć już trzech innych), udał się na wycieczkę zarobkową do Irlandii. W związku z tym Pan Premier ratując sytuację powołał do życia Ministerstwo Rozbiórki Gmachów Niepotrzebnych i mianował jego szefem byłego bardzo doświadczonego ministra budownictwa. W ten sposób historia zatacza koło a tradycja nie zostaje przerwana.

Poznań. Pozostałe jeszcze nieliczne parki i skwery przeznaczono pod zabudowę starych browarów, w których warzyć się będzie całkiem współczesne piwo oparte na recepturze z XVII wieku. Mieszkańcy, którzy w swoich mieszkaniach urządzą kameralne browary mogą liczyć na ulgi podatkowe i liczne przytułki dla bezdomnych pod czułą opieką doświadczonych sióstr zakonnych z Bieszczadów i okolic.

Warszawa (jeszcze raz, niestety). Od stycznia w związku podniesieniem cen gazu ziemnego i rosyjskiego wprowadzone zostaną do sprzedaży detalicznej tanie butle jednorazowe z „gazem końcowym" przeznaczone dla tych obywateli, których nie będzie stać na płacenie rachunków wg nowej taryfy. Renciści i emeryci czując zaciskającą się na nich rzetelną troskę koalicyjnego rządu już mogą zaopatrywać się w ten gaz po cenach promocyjnych!!!

Kielce. Mieszkańcy miasta stanowczo domagają się ochrony i obrony przed uzbrojoną po zęby ludnością Radomia, która ma własną fabrykę broni i bynajmniej nie należy do usposobionych pacyfistycznie.

Z PIWNICZNEGO ARCHIWUM ANDRZEJ WARCHAŁ KATAKLIZMY (FRAGMENT)

– Panowie – powiedział admirał drżącym głosem. – Sytuacja jest wyjątkowa. Ktoś nam w nocy spuścił wodę z morza. – Niemożliwe – wydusił minister obrony. – Naokoło sami sojusznicy, a ci z południa, to nawet bracia. – A jednak wody nie ma – stwierdził admirał. – Nasza marynarka wróciła na piechotę. – Trzeba będzie coś marynarzom powiedzieć – wykształcił premier. – Wcześniej czy później zorientują się i przestaną chodzić na rozstawionych nogach. – Z tym nie ma problemów. Zawsze będzie można im powiedzieć, że zmieniamy wodę. – Ja bym tam morza nie żałował – rzucił doradca. – W końcu i tak było mało słone.

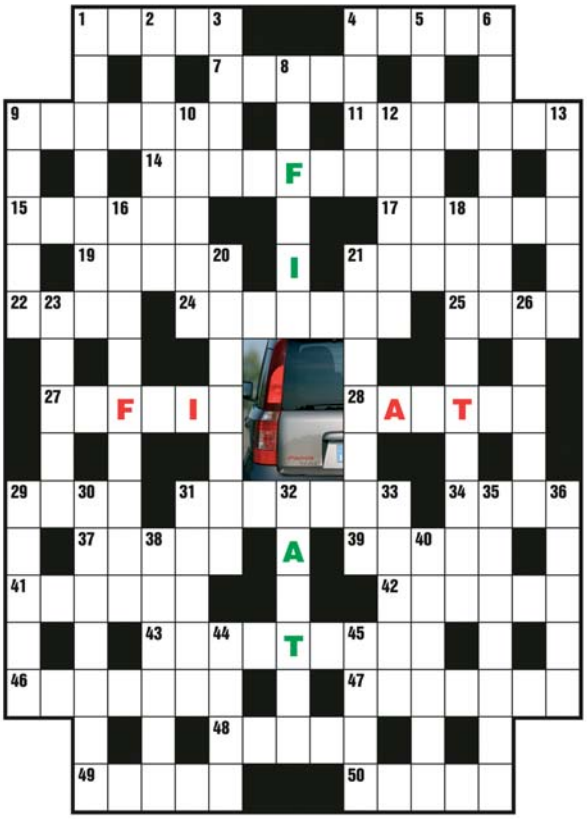
KINO FORM NIEDUŻYCH przedstawia:

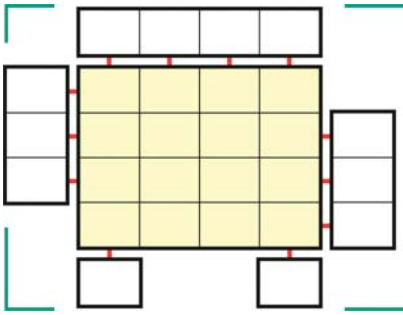
„Występujący stróże..."

krzyżówka z Fiatem nr 9

POZIOMO: 1. w zlewie, do talerzy. **4.** mieszkaniec Powołża, Syberii, Krymu. **7.** popisy zręczności w operowaniu lassem i ujeżdżaniu koni. **9.** niebieskoszary odcień drewna. **11.** ścięty kawałek wędliny. **14.** nieprzemakalne buty robocze. **15.** nartosanki. **17.** imię Gandhi, indyjskiej premier. **19.** Boruc. **21.** bezbarwny gaz używany do kuchenek. **22.** McBeal. **24.** między odtwarzaczem a słuchawkami. **25.** Aleksandra, łyżwiarka, partnerka Michała Zycha. **27.** wietrznik. **28.** kiedyś cukier był na nie. **29.** rzymski bożek pól i lasów. **31.** harcerski lub pocztowy. **34.** do pamiętnika. **37.** wieczny – zalega wysoko w górach. **39.** stolica Bułgarii. **41.** Simi na mamucie. **42.** występuje z lwem lub pudlami. **43.** pani nie przepadająca za podróżami. **46.** kuchenny mebel z filiżankami. **47.** autor „Klubu Pickwicka". **48.** zmartwienie, troska. **49.** zwyżka kursu papierów wartościowych. **50.** Barciś lub Brando.

PIONOWO: 1. pikarskie święto. **2.** ujadanie. **3.** stragan. **4.** amerykański zespół, który 24 czerwca 2006 r. dał koncert w katowickim Spodku. **5.** włoski port nad M. Jońskim. **6.** płasko jak okiem sięgnąć. **8.** żywy pokarm dla rybek akwariowych. **9.** górska – to kosodrzewina. **10.** miękka skóra do produkcji odzieży i obuwia. **12.** palec bardzo ważny dla chwytności ręki. **13.** główny składnik piasku. **16.** naczynie, w którym można upiec kurczaka. **18.** obok Czejenów i Paunisów (skojarz ze stanami mającymi stolice w Bismarck i Pierre). **20.** lista ułożona według osiągnięć. **21.** wielka przestrzeń. **23.** „... Weneda" Słowackiego. **26.** w boksie równie ważne jak ciosy. **29.** Sinatra lub szwajcarski. **30.** „Podróż za jeden ...". **31.** Laskowik lub Jaskuła. **32.** Jimmy, w latach 1977–81 prezydent USA. **33.** bazie. **35.** Louis, twórca szczepionki przeciw wściekliźnie. **36.** psychiczny dyskomfort. **38.** dokument studenta. **40.** opłata należna przewoźnikowi morskiemu. **44.** np. roraty. **45.** efekt działania wilgoci na metal.





Aby powstała krzyżówka, należy w kolorowe pola wpisać litery **F**, **I**, **A**, **T**, a białe pola wypełnić następującymi tafelkami:

DA	EP	GR	H	IN	IUM	KAL	MA	MAT	NAT	NEO	X

- duet, który zdobył Bursztynowego Słowika w Sopocie w 2006 r.
- dopiero co nawrócony
- terytorium podległe władcy noszącemu tytuł następcy Mahometa
- córka Mahometa i Chadidży
- pręcik, pisząca część ołówka
- fantastyczna, naelektryzowana postać z książek Tove Jansson
- powstanie palestyńskie na ziemiach arabskich okupowanych przez Izrael
- „... dla Barbary Radziwiłłówny"

Wśród uczestników naszej zabawy rozlosujemy nagrody książkowe. Czekamy w redakcji na odpowiedzi.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 8 Z NR 63

POZIOMO: 1. PIKLE **4.** WIDEO **7.** CYPEL **8.** OBIERKI **10.** OGIŃSKI **13.** ORKIESTRA **14.** ŁAZARZ **16.** ODPUST **18.** KUTER **20.** UTARG **21.** GRAT **23.** MĘŻATKA **24.** ZAIR **26.** GRAB **28.** BŁOTNIK **30.** ETAP **33.** MISIO **35.** EOLKA **37.** ELBLĄG **38.** MAANAM **39.** SOJUSZNIK **42.** PARTITA **43.** EKIERKA **44.** MUSLI **45.** SADZA **46.** LARUM.

PIONOWO: 1. PLISZKA **2.** KURORT **3.** ECIK **4.** WLOT **5.** DRIADA **6.** OBSŁUGA **8.** ODŁÓG **9.** KRZEM **11.** GROTA **12.** INTER **15.** AUTOMOBIL **17.** PRZESIEKA **19.** RĘBAJŁO **20.** UKŁUCIE **22.** RETOR **25.** IRENA **26.** GLEMP **27.** AMBARAS **28.** BIGOT **29.** KOMIK **31.** TANGRAM **32.** POMPA **34.** SĄSIAD **36.** LAKIER **40.** JAMA **41.** NEIL.

Prawidłowe rozwiązanie nadesłali: **Bożena Łagosz** i **Aleksander Krawiec**.

ROZWIĄZANIE MAŁEGO ZADANIA

„Fiat Wokół Nas". Rozwiązanie tego zadania przysłali: **Zbigniew Stabulaniec** i **Rafał Kraska**.

Zwycięzcy otrzymują nagrody książkowe.

Jerzy Bąk, rys. Janusz Stefaniak

Zegar biologiczny

Nasz organizm jest niczym skomplikowany mechanizm, w którym wszystkie trybiki kręcą się w swoim własnym tempie, by zapewnić mu maksymalną sprawność. Gdyby porównać organizm człowieka do zegara, rolę tarczy zegarowej spełniałoby podwzgórze, maleńka, ważąca zaledwie 5 g część naszego mózgu u podstawy czaszki, a rolę wskazówek – autonomiczny układ nerwowy i układ hormonalny. Ten wewnętrzny zegar wyznacza najdogodniejsze godziny aktywności i odpoczynku. Poszczególne funkcje organizmu znajdują się to w uśpieniu, to w pełnej mobilizacji.

Około godziny 6.00 rano budzimy się do życia. Serce zaczyna pracować szybciej, wzrasta ciśnienie krwi. Jest w niej teraz więcej aminokwasów i glukozy, tak aby komórki mogły czerpać energię do podtrzymywania procesów życiowych. Nadnercza wydzielają hormony stresowe – adrenalinę i noradrenalinę, które są dodatkowym bodźcem do działania. Około godziny 7.00 przewód pokarmowy sygnalizuje łaknienie, rozpoczęcie procesu trawienia oraz gotowość do wydalania treści zebranej w nocy. W tym czasie obfitsze jedzenie nie grozi nadwagą. Większość węglowodanów spożytych o tej porze przekształci się w procesach metabolicznych w energię. Około godziny 8.00, kiedy większość z nas czuje przepływ sił witalnych, chorzy na serce są najmniej bezpieczni. Występuje bowiem w tym czasie największa skłonność do zlepiania się płytek krwi i tworzenia skrzepu, a więc zwiększa się ryzyko zawału. Dlatego sercowcy powinni zaczynać dzień spokojnie, unikając stresów, pośpiechu i wysiłku. Wskazany jest ciepły prysznic, spacer lub lekka gimnastyka. I żadnych papierosów, bo naczynia krwionośne, o tej porze dnia są szczególnie wrażliwe na nikotynę. Między 9.00 a 10.00 przyda się lekka przekąska, złożona z owoców, warzyw oraz kromki pełnoziarnistego chleba.

Szczytowi gotowości do pracy (10.00 – 12.00) towarzyszy najlepsze w ciągu dnia samopoczucie. Nasz umysł jest w stanie podjąć trudne wyzwania, możemy też wykonywać ciężkie prace fizyczne, bo nasze serce i układ krwionośny są w stanie podołać największym obciążeniom. To pora na wydajną pracę zarobkową i naukę. Na godz. 13.00 powinien przypadać kolejny, ale niezbyt ciężki, posiłek. Nie zawadzi odrobina mięsa wzbogacona warzywami. Między godziną 13.00 a 14.00 pojawiają się oznaki pierwszego zmęczenia, nadchodzi senność i dekoncentracja. Siadając wtedy za kierownicą zachowujmy szczególną ostrożność. W tym czasie popełniamy najwięcej błędów, a zatem ryzyko wypadku jest poważne. Czas około godziny 14.00 jest za to najlepszy na wizytę u dentysty, gdyż wtedy zęby są najmniej wrażliwe na ból. Także za-

strzyki znieczulające działają najsilniej i najdłużej. Jest to także dobra pora na drobne zabiegi chirurgiczne z miejscowym znieczuleniem.

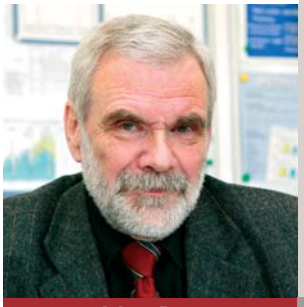
Kolejny przypływ energii odczuwamy około godziny 15.00. O tej porze dzieci powinny odrabiać lekcje. Włożony wysiłek zaprocentuje teraz lepszymi wynikami i dobrym opanowaniem materiału. Powtórny, ale nieco mniejszy, szczyt naszej wydajności pojawia się około godziny 17.00. Mięśnie są najsilniejsze, a doznania zmysłowe odczuwamy szczególnie intensywnie. Jeśli uprawiamy sport, chodzimy na treningi, na siłownię, gimnastykujemy się, to okolice godz. 17.00 są najkorzystniejsze dla naszego organizmu, bo serce pompuje teraz więcej krwi do krwioobiegu. Około 17.00 trzustka pracuje najaktywniej, dlatego możemy pozwolić sobie na spory posiłek. Jedzenie smakuje teraz najlepiej, bo nasze zmysły smaku i powonienia są najbardziej wyczulone. Właśnie teraz najzdrowsza jest szklaneczka wina, bo późnym popołudniem organizm przetwarza alkohol łatwiej niż w innych porach dnia.

Od godziny 18.00 organizm przygotowuje się do wieczornego spoczynku, uspakaja się przed snem. Nasze narządy rozpoczynają swój wypoczynek i nie należy ich obciążać obfitymi pokarmami. Jeśli jesteśmy przyzwyczajeni do kolacji, jadamy ją nie później niż o 19.00. Powinien to być posiłek lekkostrawny i mniej obfity, bowiem duże porcje będą zalegały w żołądku i zakłócały sen. Uciskając przeponę będą także utrudniały pracę serca i płuc.

O godz. 23.00 każdy dorosły człowiek powinien być już w łóżku dlatego, że sen przed północą jest najzdrowszy, głęboki i krzepiący. Dzieci powinny zasypiać znacznie wcześniej, choćby dlatego, że rosną we śnie. Mniej więcej po godzinie od zaśnięcia przysadka mózgowa dziecka wydziela najwięcej hormonu wzrostu. Ten mechanizm powtarza się w ciągu nocy jeszcze kilka razy, ale już z mniejsza intensywnością niż przed północą. W czasie snu ciężko pracuje nasza wątroba, asymilując środki odżywcze i neutralizując

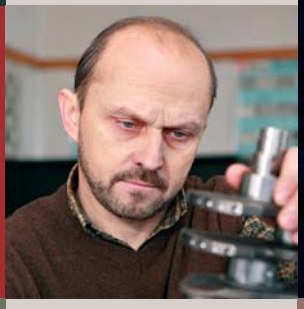
toksyny. Po północy, kiedy mózg ogranicza niektóre swoje czynności, spada wydzielanie naturalnych substancji przeciwbólowych – endorfin i enkefalin. Ten, kto ma chorobę, w której występują bóle, odczuwa je szczególnie silnie. Także środki przeciwbólowe działają teraz słabiej. Dręczy nas niepokój i męczące sny. Około godziny 1.00 nadchodzą najpiękniejsze sny, które powtarzają się w odstępach 90-minutowych przed rannym obudzeniem. Większość naszych narządów odpoczywa, poza wątrobą, która ma swój szczyt aktywności. W nocy również odnawia się skóra i najszybciej goją się rany. Godzina 3.00 jest godziną zmiany i stopniowego przygotowywania organizmu do dziennej pracy, chociaż jest to również czas najgłębszego spoczynku organizmu. Spada tętno, ciśnienie krwi i temperatura ciała do najmniejszego poziomu. Tak się dzieje w zdrowym organizmie, który wówczas zużywa najmniej tlenu. Wiele osób budzą około 3.00 nad ranem czarne myśli. Ustępują, gdy zaczyna budzić się dzień, a szyszynka wysyła do organizmu mniej hormonu – melatoniny. U ludzi cierpiących na depresję te czarne myśli mogą prowadzić do wniosku, że znaleźli się w sytuacji bez wyjścia. W tych porannych godzinach najczęściej dochodzi do samobójstw. Między godziną 4.00 a 5.00 następuje zwężenie oskrzeli, co utrudnia oddychanie, szczególnie osobom chorym na astmę. Następnie nerki przechodzą swój najniższy punkt aktywności i najbardziej zagęszcza się mocz. Dlatego też ludzie ze skazą kamicową nerek powinni pobudzić ich pracę wcześniej, około 2.00 w nocy – szklanką płynu stojącego przy łóżku. W godzinach porannych przychodzi też na świat najwięcej dzieci. O tej porze rozstaje się z nim także wielu ciężko chorych. Dla ich osłabionych organizmów poranny rozruch funkcji życiowych bywa często zbyt dużym obciążeniem.

nasi



Adam Drąg

Kierownik Zespołu Najlepszych Praktyk Biznesowych w Fiat-GM Powertrain Polska. Obecnie zajmuje się wdrażaniem koncepcji TPM, która ma na celu efektywne zarządzaniem parkiem maszynowym.



Stefan Walnicki

Business Team Leader obszaru IM/PS/SD (Investments Management/ Project System/Sales and Distribution). Jako przyszły użytkownik programu SAPiens uczestniczył w szkoleniu poświęconemu zagadnieniom związanym z wdrażaniem tego programu w FAP.

Bogusław Krzywoń

Odpowiedzialny za Technologię, Proces i Narzędziownię w Teksid Iron Poland. Od 2005 roku nadzoruje proces odlewania i obróbki wałów korbowych do silników FIRE 1000, 1200 i 1400, których produkcję przeniesiono z zakładu Crescentino we Włoszech.

Ks. Tomasz Wojtyła

Jest synem pracownika Fiat-GM Powertrain Polska. W tym roku otrzymał nagrodę Fiata za bardzo dobre wyniki w nauce. Za inicjatywę tę złożył podziękowania w imieniu wszystkich absolwentów, uczestniczących w uroczystości.

Zdzisław Arlet

W dniu 11 listopada br. na Zamku Królewskim w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia Polskich Nagród Jakości. Przy okazji tego wydarzenia, dyrektor Zdzisław Arlet odebrał z rąk dyrektora biura Europejskiej Nagrody Jakości w Brukseli Paula Geometsa statuetkę Finalisty Europejskiej Nagrody Jakości, przyznaną przez Europejską Fundację Zarządzania Jakością (EFQM) dla Zakładu Tychy Fiat Auto Poland.

Wyróżnieni za program Six Sigma

Zakład Tychy wiedzie prym w Grupie Fiat we wdrażaniu tego programu, który ma na celu poprawę osiąganych wyników. W Tychach Six Sigma jest stosowany już od 2004 r. Od prawej: Richard Schwarzwald (wiceprezydent Quality Fiata Auto), Iwona Urbańczyk, Andrzej Tokarz, Jan Snopkowski, Francesco Barello, Ewa Wyrobek, Wiesław Białoń, Antonio Petruzzelli, Janusz Migalski, Michele Farinella, Jerzy Kramarczyk i Domenico Gizzi.

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 grudnia 2006 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132100, Fax (0-33) 8132036 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 Dyrekcja Generalna	produkcja maszyn rolniczych
5. Magneti Marelli Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2630665, Fax (0-32) 2636618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	koordynacja działalności Magneti Marelli w Polsce
6. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960111, Fax (0-32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie
7. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	ul. Chopina 72, 41-300 Dąbrowa Górnicza Tel. (0-32) 295 79 22, Fax (0-32) 2957958 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
8. Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132199, Fax (0-33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
9. Comau Poland Sp. z o.o.	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Hubert Gerono	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
10. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Wiceprezes Zarządu: Maurizio Ganio Mego	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
11. Business Solutions Polska Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
12. Ingest Facility Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8134018, Fax (0-33) 8135444 Prezes Zarządu: Bronisław Bartosik	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości
13. Fiat Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132549, Fax (0-33) 8126988 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
14. Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 57, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
15. SIRIO Polska Sp. z o. o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132485, Fax: (0-33) 813 5333 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport

Joint Ventures

1. Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132452, Fax (0-33) 8132451 Prezes Zarządu: Tadeusz Świerczek	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. Fiat Bank Polska SA	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
3. Fidis Leasing Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Saverio Cacopardo	leasing samochodów

EURO NCAP

Bądź czujny.
Jesteśmy naprawdę szybcy.

GRANDE PUNTO. NIC GO NIE POWSTRZYMA.

- zdobywca prestiżowych nagród: „Złota Kierownica” w Niemczech i „Auto Europa” 2006 we Włoszech
- dynamiczne silniki Starjet i Multijet
- 5 gwiazdek w testach Euro NCAP
- stworzona we współpracy z Microsoftem technologia BLUE&ME pozwalająca na słuchanie muzyki, telefonowanie i odbieranie wiadomości bez odrywania rąk od kierownicy

AUTO EUROPA LIGA 2006

Designed for Windows Mobile

FIAT

Umów się na jazdę próbną. Wyślij SMS: PUNTO na nr 7190 (1 zł + 22% VAT)

Infolinia: 0 801 19 19 19, koszt 1 jedn. operatora

www.fiatpunto.pl

Zużycie paliwa i emisja CO_2: 4,7 l/100 km, CO_2 123 g/km dla silnika 1.3 Mutijet 75 KM