fwn
fiat wokół nas

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 12 • NUMER 75 • **SIERPIEŃ 2008**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Wywiad
GIGI BUFFON

Fiat Qubo
POLSKI DEBIUT

Nowa Lancia Delta
UROK I TECHNOLOGIA

DZIEŃ RODZINNY REPORTAŻ FOTOGRAFICZNY

GRANDE PUNTO STARTUJE Z MOCĄ TURBO.

GRANDE PUNTO JUŻ OD 34 990 ZŁ.

Oferta dla pracowników: maksymalny rabat do 25%.

Oferta jest dostępna w Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland.
Kontakt: Marek Stroński, numer telefonu 033 813 44 40.
Ilość samochodów ograniczona.

www.fiat.pl

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 12
numer 75
sierpień 2008

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
Alicja Filowska

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

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

Opracowanie, łamanie i przygotowanie do druku
Satiz Poland, Bielsko-Biała

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
13.000 egz.

Oddano do druku:
1 sierpnia 2008 r.

GRUPA

LUDZIE

47 **Gianluigi Buffon**

PRODUKT

10 Nowa gama Grande Punto 2008
16 Fiorino Qubo
22 **W stylu New Holland**
27 **Premiera Nowej Lancii Delta**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

14 Pierwsze urodziny Fiata 500
50 **Danie specjalne: Ukraińskie ścieżki**

CZAS WOLNY

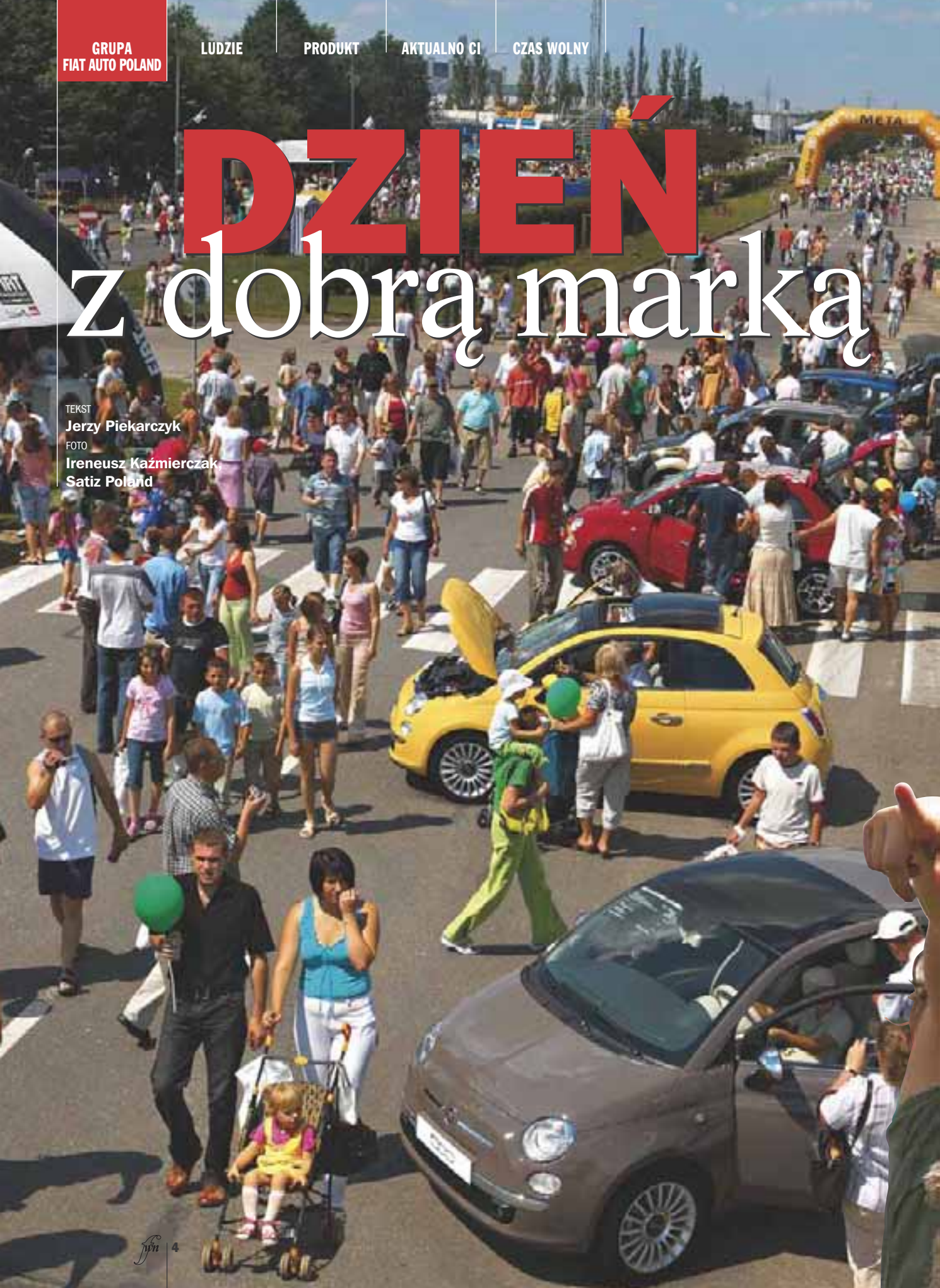
40 **Autobus Polski Fiat 618**
58 Osobliwości
60 Nowości

8 Dzień Rodzinny Fiat-GM Powertrain
12 **Prototypowa Phylla**
18 Filary WCM w Tychach
20 Silniki FPT Racing
24 **Rozmowa z Wojciechem Masalskim**
37 Dostawcy – Denso Thermal Systems
42 Newsy
44 Kolonie letnie dla dzieci

4 Dzień Rodzinny Fiata

DZIEŃ z dobrą marką

TEKST
Jerzy Piekarczyk
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak
Satiz Poland



Pamiętacie telewizyjnych Starszych Panów? Młodszych roczników nie pytam, bo to inna epoka kabaretowa, ale pokolenie wieku średniego może pamięta, jak Przybora z Wasowskim śpiewali: „Rodzina nie cieszy, nie cieszy gdy jest, lecz kiedy jej ni ma, samotnyś jak pies”.

Z utworu wynikało, że człowiekowi trudno dogodzić, bo zawsze chce być w sytuacji innej niż ta, w jakiej się akurat znajduje. Jeżeli uwzględnić fakt, że 27 lipca progi Zakładu FAP w Tychach przekroczyło w sumie 31 tysięcy osób, to znaczy, że Family Day – jakby powiedzieć w zglobalizowanym języku – stał się imprezą, której uczestnicy dobrze się czują z sobą.

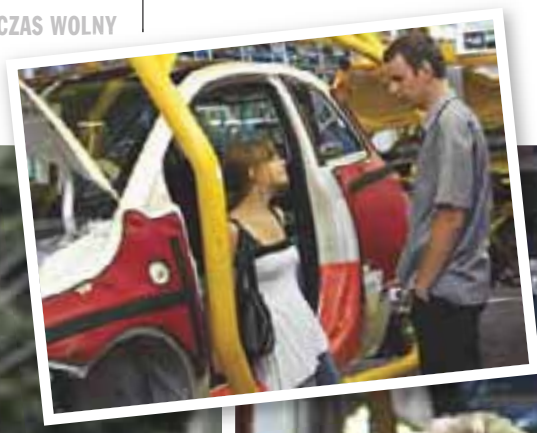
Dzień Rodzinny, w tym roku zorganizowano po raz dwunasty. Nie trzeba dodawać, że dobre samopoczucie musi mieć również źródło w samej fabryce, inaczej przecież zdegustowanego pracownika traktorem nie dałoby się zaciągnąć na uroczystość fabrycznej Rodziny. Gdyby w tych ludziach, którzy pokazywali krewnym i znajomym miejsca swej pracy, nie było poczucia dumy z przynależności do fiatowskiej wspólnoty, pewnie w tym roku nie byłoby mowy o rekordowej

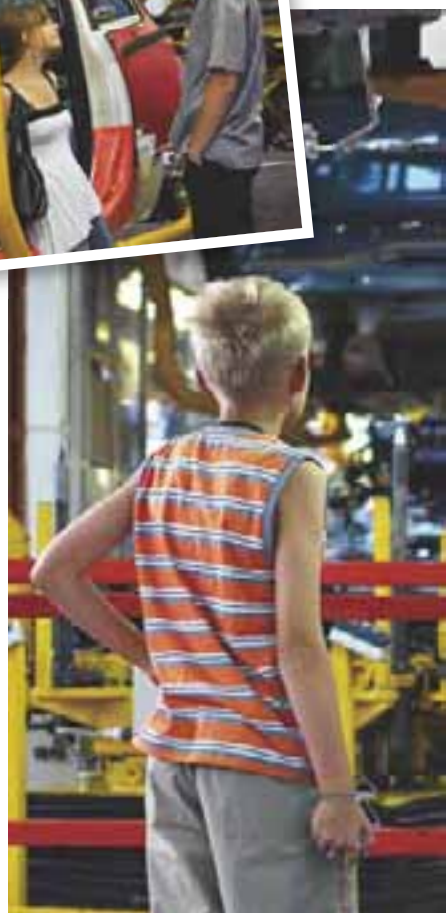
ONI TAM BYLI

„To bardzo fajny pomysł”

Krzysztof Oleksy, pracownik montażu FAP, z żoną i córką:
Bawimy się bardzo dobrze, dawno nie było tak fajnej okazji, aby spotkać się i porozmawiać ze znajomymi z pracy. Wszystkiemu towarzyszy miła atmosfera. Najbardziej podobają nam się konkursy dla dzieci i naprawdę dobre zespoły na scenie. Ponadto myślimy o zmianie samochodu i taki dzień to dla nas możliwość dokładnego obejrzenia modeli, spośród których być może jeden zastąpi nasze Cinquecento. Skłaniamy się ku Pandzie, bo to naprawdę świetny samochód.

Adam Kołoczek, pracownik lakierni FAP, z rodzicami, siostrą i szwagrem:
Na Dniu Rodzinnym jestem po raz drugi i tak jak poprzednim razem tak i dziś bawię się bardzo dobrze. Myślę, że taka inicjatywa to bardzo fajny pomysł. Najbardziej podoba się nam prezentacja samochodów, każdemu modelowi można przyjrzeć się z bliska. W przyszłości na pewno będziemy myśleć o zmianie auta i kto wie, może to będzie Fiat. Możliwość oglądnięcia całej fabryki od podszewki to także duża atrakcja.





Motoryzacja nie pyta o płeć, nie pyta o wiek. Jest przedmiotem zainteresowania wszystkich pokoleń

liczbie gości. W ten jeden dzień w roku fabryka pozwala zajrzeć do swego wnętrza nie tylko swoim pracownikom. Zaspokaja ciekawość również gości, dla których kontakt z producentem samochodów z reguły zaczyna się i kończy w salonie sprzedaży. Jeżeli dyrektor Zakładu, Zdzisław Arlet mówił o zeszłorocznych gościach, którzy nie widzieli nowej lakierni, montażu, spawalni czy magazynów, to znaczy, że 27 lipca 2008 roku zobaczyli zakład zupełnie inny niż przed rokiem. Dzienna produkcja osiągnęła 1900 samochodów, co 50 sekund z linii montażowej schodzi jeden samochód.

Jeżeli podczas tego Dnia Rodzinnego częstym widokiem były trzypokoleniowe rodziny, to znaczy, że ten dzień stał się już częścią tradycji Fiata. Rolę mię-

Tak, tak, Maryla budziła sporo emocji, i u tych starszych i u tych młodszych

dzypokoleniowego łącznika pełniła tym razem Maryla Rodowicz, znana wszystkim bardziej niż elementarz Falskiego.

Maryla wie dobrze, czym kupić publiczność. Śpiewała: „Bo mamy Tychy, a co tam jakieś Rio, damy takiego czadu, że w piekle się nie śniło". I „dając czadu" zbierała zasłużone, ponadpokoleniowe brawa.

Organizatorzy dobrze wiedzieli, kogo zaprosić. Wiadomo przecież, że dobra marka nigdy się nie starzeje. Dotyczy to, jak widać, nie tylko samochodów. ■

Niesprzyjająca pogoda bynajmniej nie odstraszyła uczestników 6. Dnia Rodzinnego Fiat-GM Powertrain. Impreza odbyła się tradycyjnie na terenie Ośrodka Sportowo-Szkoleniowego Rekord w Bielsku-Białej, zaś atrakcje zagwarantowane przez jej organizatorów były liczne.

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Satiz Poland

STREFA deszczowej przygody

Było burzowo i deszczowo, nie przeszkodziło to jednak w dobrej zabawie. Obok programu głównego, który obfitował w takie atrakcje jak: występy zespołu Pieśni i Tańca Bielsko oraz chóru Hejnał Mazańcowice, przygotowano trzy strefy zabaw: strefę sportowych zmagań w piłce nożnej na wesoło, strefę radosnej przygody dla dzieci i dorosłych (obejmowała między innymi: kosmiczną zjeżdżalnię Atlantis, tor Huragan, ściankę wspinaczkową i quady) oraz strefę zdobywców nagród (konkursy sprawnościowe dla dzieci i dorosłych). Na gwóźdź programu, który stanowił koncert Urszuli, uczestnicy musieli troszkę poczekać – burza zakłóciła planowany czas występu wokalistki. Ci bardziej wytrwali mieli jednak okazję zakosztować próbki jej umiejętności. Na 7. Dzień Rodzinny, miejmy nadzieję w lepszych warunkach pogodowych, zapraszamy za rok! ■

W repertuarze Dnia Rodzinnego znalazły się atrakcje dla uczestników we wszystkich przedziałach wiekowych

Młodsze, szybsze i bezpieczniejsze

TEKST
Giancarlo Riolfo

Nowa gama Grande Punto na 2008 rok to nowe serie specjalne, nowe kolory nadwozia, nowe tapicerki oraz jeszcze bogatsza oferta opcji.

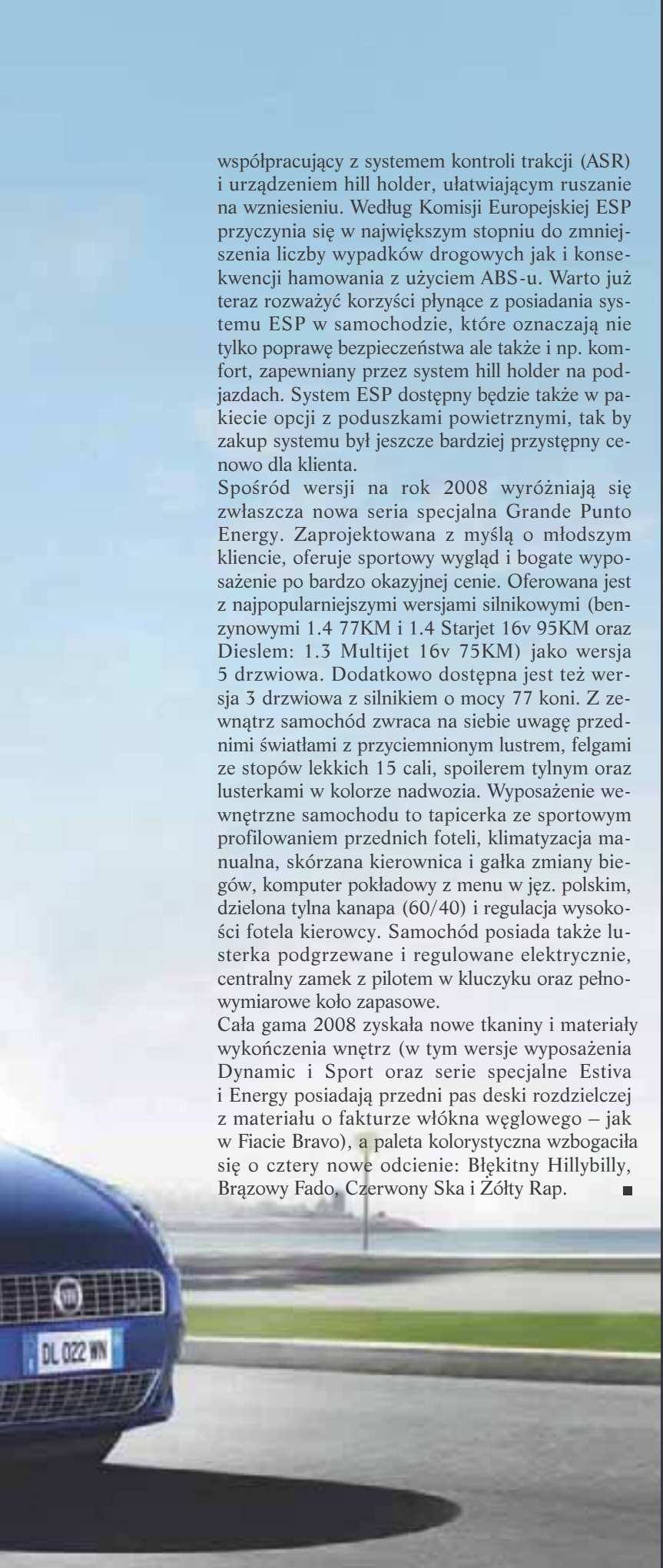
Grande Punto Model Year 2008. Na stronie obok: dzięki opcjonalnym ozdobnym naklejkom można spersonalizować samochód na wiele niepowtarzalnych sposobów

Wniecałe trzy lata od swego debiutu, w kulminacyjnym momencie swej rynkowej kariery – łączna liczba sprzedanych egzemplarzy modelu przekroczyła właśnie 850 tysięcy – Fiat Grande Punto wzbogaca się o nowe wersje i serie specjalne, nowe akcesoria, opracowane głównie z myślą o nieco młodszej klienteli.
Gama Grande Punto Model Roku 2008 to dwie linie wyposażenia, dobrane specjalnie do różnych wymagań klienta. Do klienta poszukującego komfortu, kierowana jest Linia Komfortowa z wersjami wyposażeniowymi Dynamic i Emotion oraz serią specjalną Estiva. Z kolei dla klienta oczekującego sportowego ducha Grande Punto dostępna jest bardzo atrakcyjna seria specjalna Energy oraz wersja Sport z silnikami o mocy od 120 KM. Ponadto nadal dostępne są dwie bazowe wersje wyposażeniowe: Fresh i Active.
Odświeżeniu gamy towarzyszą liczne nowości na polu bezpieczeństwa i zaawansowanych technologii. Przede wszystkim do każdej wersji silnikowej dostępny jest teraz system elektronicznej stabilizacji toru jazdy (ESP) najnowszej generacji,

współpracujący z systemem kontroli trakcji (ASR) i urządzeniem hill holder, ułatwiającym ruszanie na wzniesieniu. Według Komisji Europejskiej ESP przyczynia się w największym stopniu do zmniejszenia liczby wypadków drogowych jak i konsekwencji hamowania z użyciem ABS-u. Warto już teraz rozważyć korzyści płynące z posiadania systemu ESP w samochodzie, które oznaczają nie tylko poprawę bezpieczeństwa ale także i np. komfort, zapewniany przez system hill holder na podjazdach. System ESP dostępny będzie także w pakiecie opcji z poduszkami powietrznymi, tak by zakup systemu był jeszcze bardziej przystępny cenowo dla klienta.

Spośród wersji na rok 2008 wyróżniają się zwłaszcza nowa seria specjalna Grande Punto Energy. Zaprojektowana z myślą o młodszym kliencie, oferuje sportowy wygląd i bogate wyposażenie po bardzo okazyjnej cenie. Oferowana jest z najpopularniejszymi wersjami silnikowymi (benzynowymi 1.4 77KM i 1.4 Starjet 16v 95KM oraz Dieslem: 1.3 Multijet 16v 75KM) jako wersja 5 drzwiowa. Dodatkowo dostępna jest też wersja 3 drzwiowa z silnikiem o mocy 77 koni. Z zewnątrz samochód zwraca na siebie uwagę przednimi światłami z przyciemnionym lustrem, felgami ze stopów lekkich 15 cali, spoilerem tylnym oraz lusterkami w kolorze nadwozia. Wyposażenie wewnętrzne samochodu to tapicerka ze sportowym profilowaniem przednich foteli, klimatyzacja manualna, skórzana kierownica i gałka zmiany biegów, komputer pokładowy z menu w jęz. polskim, dzielona tylna kanapa (60/40) i regulacja wysokości fotela kierowcy. Samochód posiada także lusterka podgrzewane i regulowane elektrycznie, centralny zamek z pilotem w kluczyku oraz pełnowymiarowe koło zapasowe.

Cała gama 2008 zyskała nowe tkaniny i materiały wykończenia wnętrz (w tym wersje wyposażenia Dynamic i Sport oraz serie specjalne Estiva i Energy posiadają przedni pas deski rozdzielczej z materiału o fakturze włókna węglowego – jak w Fiacie Bravo), a paleta kolorystyczna wzbogaciła się o cztery nowe odcienie: Błękitny Hillybilly, Brązowy Fado, Czerwony Ska i Żółty Rap. ■



Pełnia SŁOŃCA

Współpraca pomiędzy Regionem Piemonckim, Grupą Fiat i Politechniką Turyńską zaowocowała prototypowym samochodem Phylla, wykorzystującym, oprócz akumulatorów i ogniw paliwowych, także energię słoneczną. Autko będzie użytkowane na lotnisku w Turynie.

FOTOLIA

TEKST
Giancarlo Riolfo

Spośród wszystkich marek samochodowych Fiat odnotował w 2007 roku najniższą wartość emisji dwutlenku węgla (średnia wśród samochodów sprzedanych na rynku europejskim): zaledwie 137 gramów na kilometr. Ale to jeszcze nie jest ostatnie słowo, gdyż zgodnie z wolą koncernu, ilość ta ma w kolejnych latach zostać skutecznie zmniejszona. Nie zadowalając się jedynie myśleniem o najbliższej przyszłości Fiat, wspierany przez system badań i rozwoju, tworzony przez prawie 13 tysięcy osób, 114 centrów rozsianych po całym świecie i ok. 1,7 miliardów euro nakładów inwestycyjnych rocznie, wdraża w życie bardzo innowacyjne, awangardowe rozwiązania. Na przykład te proponowa-

ne wraz z prototypem Phylla: samochodem-laboratorium o zerowym poziomie emisji, będącym owocem współpracy pomiędzy Regionem Piemonckim (pomysłodawcą projektu) a Politechniką Turyńską, Environment Park i Centrum Badań Fiata, które zaprojektowało pojazd.
W języku greckim phylla to „liść". Nazwa ta nie została wybrana przypadkowo. Tak jak liście są zdolne do funkcjonowania w oparciu o energię słoneczną, tak ów samochód elektryczny korzysta z ogniw fotowoltaicznych, aby naładować swoje akumulatory. Sama energia słoneczna nie wystarcza, rzecz jasna, do ciągłej jazdy, ale pozwala na „darmowe" przebycie do 18 kilometrów dziennie, natomiast aby wykorzystać cały 220-kilometrowy zasięg, wystarczy włożyć wtyczkę do gniazdka elektrycznego. Celem jest również opracowanie rozwiązań, w ramach których połączy się kilka źródeł alternatywnych dla uzyskania taniej, czystej energii. Projektanci pomyśleli także o ogniwach paliwowych (fuel-cell), dzięki którym pojazd jest w stanie wytwarzać kilowaty energii bez najmniejszego uszczerbku dla środowiska. Phylla, legitymująca się około 3 metrami długości i czteromiejscowym wnętrzem, swymi osiągami nie odbiega od standardowych samochodów miejskich – jej maksymalna prędkość wynosi 130 km/godz. – ale koszt każdego kilometra jest dziesięciokrotnie niższy. Innowacje nie ograniczają się jedynie do układu napędowego, w samochodzie zastosowano eksperymentalne rozwiązania również w przypadku materiałów, opon i reflektorów. Cel: zredukować do minimum opór powietrza, a w efekcie również straty energii. Jeśli nowe autko przejdzie pomyślnie wszystkie testy, do roku 2010 niewielka flota trafi do użytku na lotnisku Caselle. ■

Cztery koła napędzające i maks. prędkość 130 km/godz.

PHYLLA

DANE TECHNICZNE
Długość: 299 cm
Masa: 750 kg
L. miejsc: 2 + 2
Napęd: 4 x 4
Moc maksymalna: 54 kW (73,5 KM)
Prędkość maksymalna: 130 km/godz.
Zasięg: 220 km*
Zasięg na samej energii słonecznej: 12 – 18 km/dziennie
Moc generowana przez panele słoneczne: 340 W
Moc generowana przez ogniwa paliwowe: 100 W
Czas ładowania akumulatorów: 4 – 5 godzin
(*) z akumulatorami litowo-polimerowymi

INICJATYWY

Łączymy energie

Nowy samochód-laboratorium, opracowany we współpracy z Fiatem i Politechniką Turyńską, został zaprezentowany przy okazji kampanii Regionu Piemonckiego zatytułowanej „Łączymy energie". Celem tej inicjatywy jest redukcja zużycia energii pierwotnej o 20 procent, pokrycie co najmniej 20 procent zapotrzebowania poprzez zastosowanie źródeł odnawialnych, a także ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20 procent w stosunku do roku 1990.

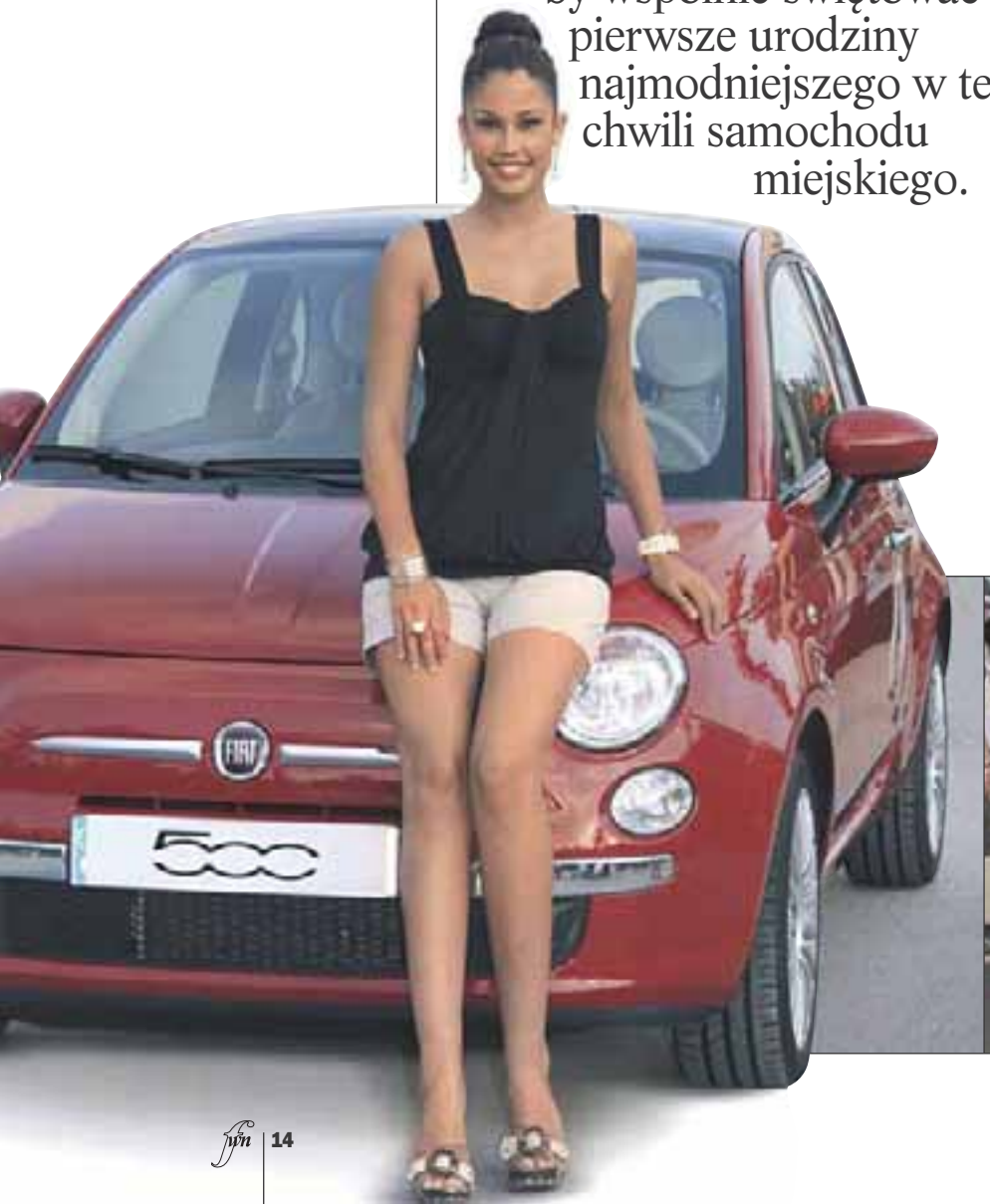
Fiat na MoTechEco

Grupa Fiat przedstawiła efekty swojej aktywności w zakresie badań i rozwoju na MoTechEco, pierwszym salonie zrównoważonej mobilności. W targach, które odbyły się w Rzymie pod koniec maja, wzięło udział 140 wystawców, stu prelegentów i ponad 30 tysięcy zwiedzających. Centrum Badań Fiata pokazało Pandę MultiEco, prototypowy egzemplarz samochodu o minimalnym wpływie na środowisko, wyposażony w silnik o podwójnym zasilaniu (metan i benzyna) oraz całą serię innowacyjnych rozwiązań technicznych (alternator-starter, napęd, opony, materiały) gwarantujących znaczą redukcję poziomów zużycia paliwa i emisji spalin. Fiat Powertrain Technologies zaprezentował prototyp HyperPanda, zasilany mieszanką metan-wodór, a także różne rodzaje jednostek napędowych, zarówno na gaz jak i na paliwa konwencjonalne, gdzie wyróżniał się zwłaszcza nowy turbodiesel 1.6 Multijet, zgodny z wymogami surowych norm Euro 5 i bijący nowe rekordy, pod względem zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla.

Fiat 500 rok później

TEKST
Stefania Castano

5 lipca miłośnicy motoryzacji spotkali się na wyjątkowym pikniku, by wspólnie świętować pierwsze urodziny najmodniejszego w tej chwili samochodu miejskiego.



Fiat 500 skończył dopiero roczek, a jest już międzynarodową gwiazdą. Sprzedawany w 22 krajach, do tej pory zebrał łącznie (na koniec czerwca) 222 tysiące zamówień, z czego 125 tysięcy w samych tylko Włoszech. To wynik przerastający najśmielsze oczekiwania. W rzeczy samej, aby sprostać tak niewiarygodnemu popytowi, zakład w Tychach stopniowo zwiększa produkcję z pierwotnych 120 do 190 tysięcy samochodów rocznie.

Główny bohater tego niewiarygodnego sukcesu zasłużył zatem na to, by swoje pierwsze urodziny obchodzić w iście królewskim stylu. 5 lipca „samochód dla ludzi, stworzony przez ludzi"

zdmuchiwał pierwszą świeczkę na torcie w pokaźnym gronie swoich przyjaciół.
Pasjonaci „pięćsetki” z całego świata, od Europy po Japonię i Republikę Południowej Afryki, zostali zaproszeni na wielki globalny piknik, w ramach którego mogli wziąć udział w licznych grach i zabawach, a przy okazji posłuchać dobrej muzyki, wykonywanej przez artystów wybranych w drodze konkursu zorganizowanego wspólnie z MTV. A kandydatów było mnóstwo: na stronie www.picnic.fiat500.com zarejestrowało się ponad 33 tysiące chętnych.
I nic w tym dziwnego, skoro na zwycięzców czekał Fiat 500 oraz legendarna gitara Fender, opatrzona logo „500 1st Birthday Limited Edition”.
„Piknik 500-tki” odbywał się w parkach i na plażach 16 miast świata. W Republice Południowej Afryki, gdzie celebrowano jednocześnie handlową premierę Fiata 500 na tamtejszym rynku, pikniki odbyły się na tle niezwykle sugestywnej sylwetki Góry Stołowej (Table Mountain), winnicy Groot Costantia oraz ogrodu zoologicznego w Johannesburgu. Tokio świętowało nad oceanem, a dokładnie w parku Kasai Rinkai, serwując swym gościom m.in. „egzotyczny” brunch z włoskimi potrawami.

Sprzedawany w 22 krajach, pozyskał do tej pory 222 tysiące zamówień

W Szwajcarii kawalkada Fiatów 500 przedefilowała nad Jeziorem Zurychskim. Londyn gościł jubileuszowy model w prestiżowym Alexandra Park, Paryż w prywatnym Tir aux Pigeons w Lasku Bulońskim, Monachium w Englischer Garten na terenie galerii sztuki „Haus der Kunst”, a Belgia podczas jednego z odcinków rajdu Liège-Brescia-Liège.
W Rotterdamie impreza odbyła się na wodzie, w Polsce w strefie Fiat Playa na Półwyspie Helskim, a w Atenach w ekskluzywnym lokalu Akanthus nad brzegiem morza. W Budapeszcie w pikniku wzięły udział gwiazdy najnowszego węgierskiego programu o formule talent show, w Walencji liczni muzycy i uliczni kuglarze, a w Kopenhadze – za zgodą organizatorów – wolontariusze zbierający fundusze na rzecz UNICEF-u. Na urodzinowej imprezie nie mogło również oczywiście zabraknąć Włochów, którzy bawili się: w Mediolanie w IdroPark, w Rzymie w Terme di Caracalla, a w Palermo w Parco Favorita.
Oto kilka fotek, zrobionych podczas pikników w różnych zakątkach świata. ■

Pomysł pikniku był nawiązaniem do pierwszego Fiata 500, lansowanego za pomocą plakatów, obrazujących rodzinną imprezę na świeżym powietrzu. Powyżej: „remake” tego słynnego zdjęcia. Poniżej, od lewej, „pikniki 500-tki” w Hiszpanii, Szwajcarii, RPA, Francji i Danii

Pomysłowy do SZEŚCIANU

TEKST
Anna Borsukiewicz
FOTO
Marek Kowalski
Jerzy Kozierkiewicz

Do jakiego segmentu rynku zaliczyć Fiorino Qubo? – zastanawiał się dyrektor handlowy FAP Wojciech Masalski, podczas prasowej prezentacji nowego modelu Fiata, odbywającej się 15 lipca w sopockim hotelu Sheraton.

Auto nie „mieści" się w żadnej z dotychczasowych klasyfikacji – ani w segmencie aut kompaktowych, ani typowych minivanów lub kombivanów. Raczej stanowi połączenie wszystkich tych trzech segmentów. Kompaktowe z zewnątrz, ale jednocześnie przestronne i pojemne we wnętrzu, odpowiednie dla osób prowadzących działalność gospodarczą, a także potrafiące zaspokoić potrzeby rodzin preferujących aktywny tryb życia. A przy tym oryginalne w swym „kubicznym" kształcie, o dziewięciu wesołych kolorach nadwozia, z wyraźnie wyeksponowanym logo Fiata, powinno spodobać się każdemu dla kogo przy nabyciu samochodu liczy się atrakcyjny wygląd i styl samochodu. Te cechy – jak wynika z badań – w 27,4% są powodem zakupu tego typu pojazdów.

Za Fiorino Qubo przemawiają też względy praktyczne i racjonalne, którymi kierują się klienci: wielkość bagażnika (25,2% osób), cena (24,6%), praktyczne, wszechstronne wnętrze (22%). Bagażnik Qubo, mający 329 litrów, można powiększyć do pojemności aż 2500 l, a szerokość, między nadkolami wynosząca 1,44 m, pozwala na zapakowanie szerokich ładunków. Wysoka pozycja siedzenia kierowcy ułatwia prowadzenie samochodu i poprawia widoczność, a średnica zawracania wynosząca 9,95 m jest bardzo

ważna przy manewrowaniu w ciasnych uliczkach. Boczne przesuwne drzwi montowane standardowo z obu stron samochodu są praktyczne i coraz bardziej doceniane przez użytkowników. Trzy poziomy wyposażenia: Fresh, Active i Dynamic z dwoma dodatkowymi pakietami (Look i Blue& Me), dwa silniki – benzynowy 1.4 o mocy 73 KM oraz 75-konny turbodiesel 1.3 Multijet pozwalają dopasować Qubo do indywidualnych potrzeb użytkowników. Auto jest rzeczywiście „pomysłowe do sześcianu", jak głosiło hasło umieszczone na „kubikach" zdobiących salę konferencyjną, na której prezentowano najnowszego Fiata.

Wreszcie ceny cennikowe, które zaczynają się już od 39.990 zł dla wersji Fresh z benzynowym silnikiem 1.4 (ceny wersji dostępnych z upustem pracowniczym zamieszczamy str. 62-65). Kupno Fiorino Qubo może być finansowane w kredycie 50/50 lub leasingu 0%. Nie bez znaczenia z ekonomicznego punktu widzenia są też 3-letnia gwarancja do 1.000.000 km i przeglądy okresowe, co 30 tys. km (lub 2 lata), co znacząco obniża koszty eksploatacji auta.

Podczas prezentacji porównywano Fiorino Qubo z modelami samochodów, które mogą być dla niego konkurencją na rynku, zwłaszcza z popularną Škodą Roomster, od której najnowszy Fiat jest krótszy, ale wyższy, a zarazem ma więcej miejsca w środku. Jest też tańszy o ponad 5.700 zł od najtańszego Roomstera z silnikiem 1.2, który kosztuje 45.700 zł.

To wszystko dobrze wróży przyszłości Fiorino Qubo, który w Polsce i Francji został wprowadzony do sprzedaży najwcześniej, bo już w lipcu, a na pozostałych rynkach europejskich pojawi się za dwa miesiące. Fiat Auto Poland zamierza sprzedać w tym roku 600 sztuk tego modelu.

Jako pierwsi mogli go nie tylko obejrzeć, ale i wypróbować dziennikarze motoryzacyjni, którzy odbywali testowe jazdy po terenie Trójmiasta. Prowadzone przez nich Fiorino Qubo wzbudzały wielkie zainteresowanie innych kierowców. Podobnie było w Chałupach, gdzie na popularnej wśród wczasowiczów Fiat Playa, stanął zielony Qubo. Patronował „qubańskiemu" wieczorowi, który zorganizowano tam dla uczczenia pol■

Fiorino Qubo,

ENRICO PAVONI:

Pół miliona Fiatów z Polski

Ten rok i poprzedni są dla Fiat Auto Poland niezwykle ważne. Inwestycje poczynione w zakładzie w Tychach, a także zwiększenie zatrudnienia o ponad tysiąc osób spowodowały, że znacznie wzrosły jego moce produkcyjne. Z jego taśm montażowych może schodzić dziennie 2200 samochodów, a tegoroczna produkcja sięgnie 500 tysięcy – aż o 135 tysięcy sztuk więcej niż w ubiegłym roku – powiedział Enrico Pavoni, prezes zarządu Fiat Auto Poland.

Przy tym, co podkreślam z dumą, nasza fabryka jest jedną z nielicznych w Europie, która może się pochwalić pełnym portfelem zamówień na ten rok i następny. Niezmiennym powodzeniem cieszy się model Panda, którego wyprodukowaliśmy już 1 mln 150 tys. sztuk. Sukcesem jest też „pięćsetka", na którą mamy 220 tysięcy zamówień.

W drodze do celu nie można się wymawiać brakiem kompasu, szczególnie wtedy, gdy funkcjonuje on tak sprawnie jak Cost Deployment. Nie bez powodu mówi się, że ten filar World Class Manufacturing wyznacza kierunek działania wszystkich innych obszarów w zakładzie Tychy Fiat Auto Poland.

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

Kompas WCM

Cost Deployment, czyli podział kosztów jest filarem bazowym, wokół którego koncentruje się praca wszystkich pozostałych obszarów WCM. Zajmuje się on identyfikacją szkód we wszystkich obszarach zakładu, a jego skuteczność mierzy się ilością zredukowanych strat.

„Podział kosztów to swego rodzaju kompas, który wskazuje kierunek działania poszczególnych filarów WCM – wyjaśnia Andrzej Tokarz (na zdjęciu poniżej, w pierwszym rzędzie, trzeci z prawej), lider filaru Cost Deployment. – Podstawowym (najważniejszym) założeniem idei World Class Manufacturing jest spełniane strategicznych celów działalności zakładu, co w konsekwencji owocuje satysfakcją pracowników, klientów i akcjonariuszy. Innymi słowy, powinniśmy produkować samochody najwyższej jakości, przy jak najniższych kosztach.

Z jednej strony WCM opiera się na zasadzie trzech zer (zero defektów, zero strat, zero wypadków), z drugiej strony filar Cost Deployment, łamiąc stereotypy, dąży do identyfikacji jak największej ilości strat. Skuteczność filaru Cost Deployment mierzy się poziomem identyfikacji strat oraz poziomem ich redukcji. Zgodnie z regułami WCM w zakładzie mającym dobrze rozwiniętą świadomość strat ich poziom powinien osiągać minimum 30% całkowitych kosztów. Nie znaczy to, że po osiągnięciu tego poziomu należy zakończyć dalsze poszukiwania strat. Wręcz przeciwnie. Straty już rozpoznane należy zredukować – jeżeli jest taka możliwość to do zera, a następnie

Największą siłą WCM są ludzie, którzy z determinacją dążą do doskonałości

należy rozpocząć wykrywanie nowych strat, „wyostrzając wzrok” – zgodnie z zaleceniami profesora Yamashiny.
Cost Deployment to metodologia, która w sposób systematyczny i naukowy podchodzi do tematu obniżania kosztów produkcji poprzez redukcję strat. Na bazie tej metodologii zostały zwymiarowane straty w naszym zakładzie i jesteśmy teraz w stanie porównać rodzaj i poziom strat z innymi przedsiębiorstwami, w których również wdrażany jest WCM”.
Analiza Cost Deployment pokazując straty całego zakładu schodzi z ich stratyfikacją do Zespołów Technologicznych, a nawet do stanowisk pracy. Ułatwia w ten sposób podejmowanie decyzji, gdzie i jaką stratę należy redukować w pierwszej kolejności.
„W chwili obecnej wszystkie obszary są jednakowo mocno zaangażowane w ten proces – dodaje Andrzej Tokarz. – Notujemy ciągłą redukcję strat we wszystkich jednostkach.
W stosunku do roku 2006, w którym przeprowadziliśmy pierwszą analizę Cost Deployment, planujemy zwiększyć o 130% redukcję strat w roku 2008. Działalność Cost Deployment jest zgodna z zasadami Demingà – ciągłego doskonalenia.
Analiza jest wykonywana dwa razy do roku, ale staramy się, aby każda następna analiza była dokładniejsza, z nowymi stratami i aby poziom ich redukcji był coraz większy. Zgodnie z zaleceniami prof. Yamashiny w tym roku rozszerzamy naszą działalność na obszary bezpieczeństwa, środowiska i logistyki.
Praca filaru Cost Deployment jest ściśle powiązana z pozostałymi filarami. To właśnie one wykorzystując specyficzne narzędzia, właściwie dobrane, zajmują się projektami redukcji strat. W zależności od obszaru występowania straty oraz jej rodzaju kierowana jest ona do innych filarów w celu podjęcia próby jej eliminacji. Filar Cost Deployment to kompas, który wskazuje kierunki działalności pozostałym filarom.
Skuteczne działanie filar Cost Deployment zawdzięcza również współpracy ze specjalistami kontroli zarządzania, którzy oceniają nasze postępy, certyfikuje je pod względem ekonomicznym i potwierdzają ich wpływ na realizację zakładowego budżetu.
Dla mnie najistotniejszą kwestią w codziennej pracy Cost Deployment jest wskazówka prof. Yamashiny, dotycząca ostrego spojrzenie na nasz cykl produkcyjny.
Tylko krytyczne spojrzenie na naszą codzienną pracę pozwali nam na dostrzeżenie obszarów występowania nowych strat, a co za tym idzie, umożliwi zoptymalizowanie naszych procesów”. ■

Ewa Kłodawska

Bartłomiej Borcel

Bartłomiej Kaleciński

Artur Kramarczyk

SZKOLENIA

Prężna drużyna WCM

W czerwcu w zakładzie Tychy FAP miały miejsce szkolenia dyfuzorów World Class Manufacturing, dotyczące rozwiązywania problemów przy wykorzystaniu innowacyjnych narzędzi i metod, które dostarcza nam WCM. Dyrektor zakładu Zdzisław Arlet, wręczając uczestnikom dyplomy powiedział: „Cieszę się, że pozytywnie przechodzicie okres aklimatyzacji w naszej organizacji. Przyszłość naszego zakładu leży w rękach młodego pokolenia, czyli w waszych – kierujcie nią i idźcie do przodu. Naszym priorytetowym zadaniem na dziś jest sprawić, aby działalność naszej firmy była znana w Polsce i na świecie – aby ludzie wiedzieli co produkujemy i że prężnie się rozwijamy. Nie możemy zapominać, że działamy w branży przemysłowej, która jest bardzo czuła na koniunkturę i musimy się starać zawsze wyróżniać spośród konkurencji”.

Komentarze uczestników szkolenia

Ewa Kłodawska, lider Cost Deployment jednostki produkcyjnej Spawalnia: „Na szkoleniu przedstawiono nam materiał, związany z metodami i narzędziami WCM. W ramach warsztatów realizowaliśmy także, w okresie 3 miesięcy, projekty poprawy – mój dotyczył reorganizacji stanowiska pracy, czyli eliminacji działań niepotrzebnych; jest on wprowadzany do działania”.
Bartłomiej Borcel, technik zespołu technologicznego: „Dopiero startuję w WCM i to szkolenie było moim pierwszym kontaktem z tą metodologią. Mój projekt dotyczył wyeliminowania NVAA, czyli pracochłonności nieprzynoszącej wartości dla klienta. Zaproponowałem wyeliminowanie jednego z narzędzi w cyklu produkcyjnym, co pozwoliło nam zaoszczędzić czas, który przy takiej skali produkcji jest niezwykle cenny”.
Bartłomiej Kaleciński, ekspert do spraw programowania utrzymania ruchu: „Pracuję w FAP od września i od początku miałem do czynienia z WCM i wszelkiego rodzaju projektami. Tematem mojego projektu warsztatowego było zmniejszenie awaryjności i zużycia głowicy urządzenia NKE do napełniania układu chłodzenia. Te działania, które zaproponowałem zostały do tej pory wdrożone na jedno urządzenie modelowe i w tym miesiącu zostaną rozpowszechnione na 3 inne urządzenia”.
Artur Kramarczyk, technolog na wydziale Spawalni: „Mój projekt dotyczył obniżenia ilości awarii na operacji 60 w zespole technologicznym nr 8. Wszystko, czego dowiedziałem się na szkoleniu było dla mnie nowe, gdyż nie miałem wcześniej styczności z WCM – będzie to bardzo przydatne w praktycznym aspekcie mojej pracy”.

Pod maskami bolidów włoskiej Formuły 3, w której swe umiejętności szlifowało wielu późniejszych mistrzów kierownicy, od tego roku bije serce Fiat Powertrain Technologies.

FPT Racing wychodzi na tor

TEKST
Stefania Castano
FOTO
Alessandro Lercara

Mistrzostwa Włoch Formuły 3, odbywające się na torze Mugello (Florencja), są prawdziwym wyzwaniem dla młodych talentów motoryzacji. To tutaj przeprowadzana jest pierwsza selekcja, w ramach której włoska federacja wyszukuje najbardziej obiecujących kierowców, startujących później w GP2, a nawet w Formule 1.

420 F3 to silnik elastyczny, progresywny, niezawodny i gwarantujący doskonałe osiągi

W tym roku wszystkie bolidy po raz pierwszy wyposażone były wyłącznie w silniki wyprodukowane przez FPT Racing, obszar należący do Fiat Powertrain Technologies, specjalizujący się w napędach wyścigowych i w sportowych wersjach silników produkowanych seryjnie. Zastosowanie identycznego silnika we wszystkich samochodach gwarantuje bowiem jeszcze więcej emocji, umożliwiając kierowcom zademonstrowanie pełnej gamy swoich brawurowych manewrów.

„Wybrana jednostka – wyjaśnia Eugenio Bizzocchi, który, po dziewięciu latach spędzonych w zespole Ferrari Formuły 1, zajmuje się obecnie projektowaniem i testowaniem napędów – pasuje do tych mistrzostw jak żadna inna. Mam tu na myśli silnik 420 F3 – cztery cylindry, dwa litry pojemności i 16 zaworów – uzyskujący moc 220 koni przy 7000 obrotów: to doprawdy niewiarygodny wynik, zwłaszcza w kontekście stosunkowo niewielkiej masy pojazdu, wynoszącej wraz z kierowcą zaledwie 565 kilogramów. To silnik elastyczny i progresywny, gwarantujący liniowy przebieg momentu obrotowego od 3500 do 5500 obrotów. To silnik, który zapewnia doskonałe osiągi i fantastyczne wrażenia z jazdy".

Jednostka ta wywodzi się od zespołu napędowego Super 2000, który

wraz z Grande Punto przyczynił się do triumfalnego powrotu marki Abarth na rajdową scenę. Oczywiście została dostosowana do wymogów sportu wyczynowego i w efekcie znalazły się w niej takie specyficzne elementy, jak układ smarowania z suchą miską olejową, wykonaną z aluminium, pokrywa głowicy samonośnej, kolektor ssący o ograniczonej przepisami średnicy. Specjalnie do tego silnika zaprojektowano również wał korbowy, korbowody, tłoki i wałki rozrządu, jak również układ dolotowy z kilkoma przepustnicami. Maksymalny moment obrotowy wynosi 240 niutonometrów przy 5750 obrotów na minutę. Silnik przeszedł jak burza wszystkie próby na stanowisku badawczym, jakim go poddawano przez kilka miesięcy i wymagał tylko minimalnych korekt ustawienia.

„W mistrzostwach takich jak Formuła 3 – kontynuuje Bizzocchi – oprócz osiągów liczy się również niezawodność. I na tym polu silnik 420 F3 też nie ma sobie równych. Bolidy wyścigowe przejeżdżają podczas sezonu około pięciu tysięcy kilometrów. Po dwóch i pół tysiącach oferujemy bezpłatny przegląd, a pierwszy remont generalny zalecamy dopiero po zakończeniu mistrzowskiego cyklu".

Wszystkie zespoły biorące udział w zawodach mogą liczyć na pomoc techniczną FPT Racing, które wspólnie z Magneti Marelli i Selenią gwarantuje pełną dostępność zespołów napędowych i części zamiennych.

Paolo Martinelli, do 2006 roku Dyrektor Silników w Scuderii Ferrari Formuły 1, a obecnie wiceprezes platformy silników benzynowych i sektora FPT Racing dodaje: „Nasz udział w zawodach włoskiej Formuły 3 do roku 2010 w charakterze wyłącznego dostawcy daje nam możliwość podniesienia kwalifikacji na sportowym polu. Dla naszych mechaników każde z tych zawodów są doskonałą szkołą. Poza tym głęboko wierzymy w to, że podczas tej imprezy objawi nam się talent na miarę Michaela Schumachera". A skoro słowa te padają z ust osoby, która przyczyniła się do zdobycia przez Ferrari 11 tytułów mistrzowskich (sześciu w kategorii konstruktorów i pięciu w kategorii kierowców, wszystkich z „Schumim") oraz blisko 90 zwycięstw w zawodach Grand Prix Formuły 1, to po prostu nie sposób w nie wątpić. ■

BOLIDY

Kwintesencja technologii

Podobnie jak bolidy Formuły 1, także i te startujące w Formule 3 mają nadwozia wykonane z włókien węglowych. Zawieszenia są typu „push-rod", co oznacza, że amortyzator nie jest połączony bezpośrednio z piastą koła, jak ma to miejsce w samochodach produkowanych seryjnie, ale jest popychany (po angielsku „push") przez korbowód („rod") za pomocą trójkąta pośredniego. Takie rozwiązanie, stosowane również w Formule 1, pozwala na ulokowanie amortyzatorów w środkowej części samochodu i w obrębie nadwozia, ze znaczną korzyścią dla właściwości aerodynamicznych. A właśnie aerodynamika jest w przypadku bolidów wyścigowych jednym z najbardziej pieczołowicie doglądanych parametrów: ich sylwetka charakteryzuje się formami utworzonymi z przednich, tylnych i bocznych profili lotniczych, będących owocem długotrwałych badań. Cechy dynamiczne, gwarantowane przez 220-konny silnik i potęgowane przez stosunkowo niewielką masę własną pojazdu, jak również liczne możliwości ustawienia prześwitu i parametrów aerodynamicznych stanowią najlepsze „pomoce naukowe" w procesie edukacji technicznej młodych, utalentowanych kierowców myślących o zawodowstwie.

Działalność zainaugurował sklep internetowy z nową linią produktów reklamowych marki New Holland.

TEKST
Francesca Rech

W stylu New Holland

Nieprzemakalne kurtki, podkoszulki z bawełny ekologicznej, koszulki polo w najmodniejszych kolorach i paski z tkaniny. Nie są to czołowe elementy z najnowszej kolekcji jakiegoś potentata odzieży sportowej, a jedynie niektóre z ponad setki produktów tworzących nową linię promocyjną marki New Holland Agriculture. Niemniej jednak pojęcie „kolekcji" jest jak najbardziej na miejscu, bo internauci znajdą tu coś i na lato i na zimę, dla pań, panów, a nawet dzieci. To produkty przeznaczone dla publiczności, która, zarówno do pracy, jak i w czasie wolnym, lubi ubierać się w stylu „casual", a jednocześnie nie chce uchodzić za modowych ignorantów. To dynamiczny, radosny, nowoczesny styl, spójny z wartościami oraz osobowością marki New

Holland, będącej „liderem czystej energii” i w związku z tym oferującej swym klientom kompletną gamę silników kompatybilnych z biopaliwami. Stąd zatem nie tylko podkoszulki z ekologicznej bawełny, uprawianej bez użycia pestycydów i sztucznych nawozów, ale również ładowarki do telefonu i latarki zasilane energią słoneczną.
Poza tym New Holland zawarło umowę partnerską z kalifornijską firmą Patagonia, specjalizującą się w odzieży sportowej wykonywanej z zastosowaniem surowców i technologii o możliwie najmniejszym wpływie na środowisko oraz przeznaczającej jeden procent swoich dochodów na projekty ekologiczne. W kolekcji, sygnowanej przez New Holland, znalazły się również, oprócz odzieży, liczne akcesoria dodatkowe, seria gadżetów dla zagorzałych kibiców Juventusu oraz linia vintage, celebrująca 90-lecie ciągników Fiata. Ta ostatnia obejmuje torby i portfele ze skóry ekologicznej z obrazkami przedstawiającymi każdą z marek od roku 1918 po dzień dzisiejszy, a także znaczki do wpinania w odzież i czapeczki z logo, które współtworzyły historię przemysłu agrarnego.
Chcąc przejrzeć katalog produktów New Holland i wybrać te, które podobają nam się najbardziej, wystarczy odwiedzić stronę internetową marki lub www.newhollandstyle.com ■

CIĄGNIK T7000

Perfekcyjny do bólu!

Aby zaprezentować tzw. szerokiej publice „Ciągnik roku 2008”, którym został model T7000 New Holland, opracowano ad hoc stronę internetową www.perfection-hurts.com, umieszczając na niej spot reklamujący ten nowy produkt. Na stronie są trzy krótkie filmy, wszystkie tchnące oryginalnością i okraszone sporą dawką ironii, a ich fabuła opiera się na swoistej „wojnie nerwów” pomiędzy nową maszyną T7000, a pewnym szczególnie pedantycznym obserwatorem, próbującym odnaleźć w niej jakieś defekty. Niestety w tym nierównym boju człowiek jest już z góry skazany na porażkę: ciągnik New Holland jest pojazdem idealnym w każdym calu, zgodnie z promującym go sloganem „T7000 – perfekcyjny do bólu!”, toteż wszelkie próby jego uszkodzenia przez tego wyjątkowo złośliwego osobnika nie robią na nim najmniejszego wrażenia.

MAGAZYN „CNH & YOU” NAGRODZONY W USA

„CNH & You”, czasopismo dla pracowników Case New Holland, zdobyło w Stanach Zjednoczonych nagrodę Communicator Award, która ocenia prasę zakładową. Publikowane w ośmiu językach i trzech edycjach (Ameryka Północna, Europa i Ameryka Łacińska), „CNH & You” trafia do rąk blisko 28 tysięcy pracowników Sektora, który jest obecny w 160 krajach i ma swoje zakłady produkcyjne na czterech kontynentach.

JESTEŚMY dobrą drużyną

Rozmowa z Wojciechem Masalskim, dyrektorem handlowym Fiat Auto Poland.

TEKST
Jerzy Kozierkiewicz

Jaka jest recepta na sukces handlowy w branży motoryzacyjnej?
Recepta na sukces – bez względu na dziedzinę – to ciężka praca, poświęcenie i sto procent uwagi, koncentracji na tym, co się robi. Sukces w branży motoryzacyjnej ma kilka elementów składowych. Zawsze powtarzam, że najważniejszy jest produkt, a Fiat dysponuje potężną bronią w postaci bogatej oferty handlowej.
Pozostałe elementy zależne są od nas, od ludzi zajmujących się handlem i marketingiem. Możemy tu wymienić odpowiednie do rynku pozycjonowanie cenowe, interesujące kampanie promocyjne i reklamowe. Ogromne znaczenie ma sieć dealerska i jej sprawne funkcjonowanie.
Jeżeli połączymy te wszystkie elementy i sprawnie zadziałają, to sukces handlowy jest gwarantowany.
Czy dzięki temu budowany jest nowy wizerunek Fiata w Polsce?
Wizerunek Fiata jest dla nas zadaniem priorytetowym. Jednocześnie jest to jedno z trudniejszych zagadnień i wyzwań. Wydaje się, że nadal obarczani jesteśmy… nazwijmy to „duchami przeszłości". Mam tu na myśli często utożsamiane z Fiatem poprzednie produkty. Zdarza się, że klienci w dalszym ciągu myśląc Fiat, utożsamiają markę z popularnym maluchem czy dużym Fiatem. Jednocześnie poziom znajomości naszej najnowszej gamy nie jest aż tak wysoki.
Zmiana wizerunku to ewolucja. Przeszedł ją już Fiat, dostarczając całkowicie nowe technologicznie

FOT. J. KOZIERKIEWICZ

produkty. Przeszliśmy także i my, stwarzając dobrze funkcjonującą sieć sprzedaży z profesjonalną obsługą. Na wizerunek marki wpływają nasze nowe, atrakcyjne modele, bezawaryjna eksploatacja, poziom i zakres świadczonych usług. Docieramy z naszą ofertą do młodszego pokolenia kierowców, które przyjęło nas bardzo życzliwie. Przykładem są akcje marketingowe skierowane do osób młodych, zarówno pod względem wieku, ale również duchem. Promujemy sportowy styl życia i spędzania wolnego czasu, m.in. poprzez uczestnictwo marki Fiat w cyklu imprez „Freestyle" – latem na wodzie (np. plaża Fiata w Chałupach), zimą na śniegu. Uważam, że postrzeganie Fiata w Polsce bardzo się zmienia i to na korzyść Fiata.

A nowy Fiat 500, nagrodzony tytułem Car of The Year 2008 – jak się sprzedaje?

To jest samochód, który w Polsce nie ma tak „bogatej przeszłości połączonej z nutką sentymentu" jak w innych krajach europejskich. Włosi czy Niemcy potrafią za 500 ustawiać się w kolejkach. W Polsce sprzedajemy około 100-150 sztuk miesięcznie i wynika to przede wszystkim ze specyfiki polskiego rynku. My w dalszym ciągu – w absolutnie zdecydowanej większości – mamy gospodarstwa domowe tylko z jednym autem. Powoli zmienia się ta sytuacja, ale na to trzeba czasu.

Jest to w każdym razie samochód, który bardzo poprawia wyobrażenie o produktach Fiata. Możemy być dumni z tego, że zarówno o Pandzie, jak i 500-tce, samochodach polskiej produkcji, tyle dobrego można usłyszeć poza granicami Polski.

Obecny udział Fiata w rynku aut osobowych to ok. 10,5%. Jakie są plany na koniec roku?

Rynek samochodów osobowych jest trudny, szczególnie w segmentach niższych, gdzie mamy najwięcej swoich modeli i najmocniejszą pozycję. Jesteśmy na polskim rynku bardzo zadomowieni, mamy atrakcyjną ofertę. Trzeba jednak pamiętać, że Fiat od lat ma w Polsce pewną „sezonowość" sprzedaży, tzn. najlepsze wyniki osiągamy w pierwszej połowie roku. Naszym zadaniem jest zmienić te przyzwyczajenia i osiągnąć lepszy rezultat sprzedaży. Patrząc jednak realnie, udział w rynku na koniec roku na poziomie 10,5% będzie dobrym wynikiem.

Na wizerunek marki wpływają nasze nowe, atrakcyjne modele, bezawaryjna eksploatacja, poziom i zakres świadczonych usług

Jaki model jest lokomotywą sprzedaży?

Mamy ich kilka. Jest nią Grande Punto z sprzedażą 4.375 sztuk po pierwszym półroczu. Podobne wyniki osiągnęła Panda, którą zainteresowało się 4.326 osób. Cieszymy się z wyników osiągniętych przez Bravo w bardzo trudnym segmencie C. W pierwszych sześciu miesiącach sprzedaliśmy 2.295 egzemplarzy tego modelu. Dobrze, choć trochę słabiej, wyglądają wyniki Linei. 1.501 klientów do końca czerwca nas nie satysfakcjonuje. Kładziemy to na karb zbyt małej jeszcze popularności modelu na rynku. A wart jest tego zainteresowania dzięki bardzo ładnej linii nadwozia, obszernemu wnętrzu, ogromnemu bagażnikowi i atrakcyjnej cenie. Idealne auto rodzinne.

A jakie miejsce w ofercie zajmie Fiat Fiorino Qubo?

Pojawiając się w lipcu na rynku z Qubo, byliśmy pierwsi w Europie. My pozycjonujemy model bardzo ambitnie, wśród takiego towarzystwa jak Skoda Roomster, Opel Meriva, Nissan Note. Adresowany jest do osób prowadzących aktywny tryb życia, traktujących samochód nie tylko jako narzędzie pracy, ale także towarzysza wypoczynku.

Qubo to także auto dla młodych kierowców, ceniących sobie nie tylko parametry pojazdu, ale także jego wygląd zewnętrzny. Model wpisuje się swoimi walorami użytkowymi do grupy aut wcześniej przez nas promowanych jak np. Sedici, Panda 4x4.

A jak na tle sprzedaży Fiata wyglądają Alfa Romeo i Lancia?

Alfa Romeo i Lancia to marki i oferta kierowana do całkowicie innej grupy klientów. Mniejsza sprzedaż Alfy Romeo w pierwszym półroczu spowodowana była modernizacją zakładów we Włoszech i ograniczonymi dostawami. Alfa stawia na rozwój produktu. W przyszłym roku można spodziewać się następcy 147. Dla nas ważnym wydarzeniem będzie jesienna premiera najmniejszego w rodzinie Alfy – modelu MiTo. Myślę, że MiTo spowoduje ponowny wzrost zainteresowania tą marką.

Sprzedaż Lancii w Polsce systematycznie rośnie. Premiera Delty spowodowała spore ożywienie wśród miłośników tej marki, wszak nazwa kojarzy się z największymi sukcesami handlowymi i sportowymi. Z naszej strony zadaniem na przyszłość jest tworzenie samodzielnej sieci Lancii. Wiąże się to jednak nierozerwalnie z rachunkiem ekonomicznym, a o intensywności działań będzie decydował rynek.

Czy doświadczenie z innych firm samochodowych pomagają Panu w zarządzaniem Fiatem?

Powiem zupełnie szczerze – jednym z takich doświadczeń było przekonanie i stwierdzenie, że inne firmy motoryzacyjne działają na podobnych zasadach. Techniki zarządzania, narzędzia marketingowe, pewne koncepcje rynkowe są takie same. Oczywiście wyjeżdżając z kraju i pracując na innych rynkach zdobyłem nowe doświadczenie. Zetknąłem się z inną kulturą, innym podejściem do biznesu, do zarządzania. Jestem przekonany, że nie ma łatwych rynków. Na każdym trzeba pokonywać „miejscowe" przeszkody.

Fiat dysponuje potężną bronią w postaci bogatej oferty handlowej

W dziedzinie marketingu wymyślono już chyba wszystko. Sztuką jest wykorzystanie tych pomysłów i ich kreatywna adaptacja w innych, zmieniających się realiach. Tak było np. z naszą „Nocą cudów" organizowaną w sieci Fiata w czerwcu. Był to udoskonalony przez nas pomysł z innego rynku. Tam był to sukces. Ale wyniki polskiej „Nocy cudów" przerosły nasze oczekiwania. Był to absolutny rekord sprzedaży zrealizowanej w ciągu 24 godzin.

Czy planuje Pan zmiany w strukturach dyrekcji handlowej FAP?

Fiat Auto Poland osiąga obecnie dobre wyniki sprzedaży aut osobowych i dostawczych. Jesteśmy niekwestionowanym liderem na rynku w łącznej sprzedaży samochodów. Mamy stabilną i niekwestionowaną pozycję w segmencie samochodów dostawczych. Oczywiście chcielibyśmy sprzedawać więcej. Uruchomiliśmy ostatnio nowe inicjatywy, jak np. Fiat Biznes, wprowadzamy nowe modele. Po kilku miesiącach zarządzania firmą mam pewne przemyślenia, ale o tym będę najpierw rozmawiał z zespołem.

To co ponownie sprowadziło mnie do Fiata, to przeświadczenie o bardzo dobrym zespole wiedzącym jak sprzedawać samochody. Jest taki zwyczaj, że zwycięskiej drużyny się nie zmienia. Zapewne można udoskonalić pewne formacje, ale do tego potrzeba trochę więcej czasu.

Dziękuję za rozmowę. ■

Nowa Delta synteza piękna i technologii

TEKST
Francesca Rech

Jest protoplastką nowej generacji Lancii, a mimo to jej skonstruowanie zajęło specjalistom zaledwie 15 miesięcy. Wyposażona w nowe silniki i zaawansowane systemy elektroniczne, gwarantujące bezpieczeństwo i komfort, ma bardzo ambitny cel: do 2010 roku osiągnąć 300-tysięczny próg sprzedaży.

Rozmiary, silniki, technologia, styl. Oto cztery „czynniki delta", dzięki którym Nowa Lancia może zachwycać wszechstronnością, innowacyjnością i niezwykle atrakcyjną estetyką. W dodatku jest autem ze wszech miar niepowtarzalnym, od wymiarów poczynając. Ze swymi czterema i pół metrami długości sytuuje się na pograniczu segmentów C i D, czerpiąc z nich to, co najlepsze: zwinność samochodu kompaktowego i przestronność limuzyny. Pod względem rozstawu osi, od którego zależy dostępna przestrzeń, Nowa Delta może być porównywana z najmłodszymi przedstawicielami segmentu D. Nawet jeśli z zewnątrz wydaje się dość niepozorna, pod względem wielkości kabiny trudno jej cokolwiek zarzucić, tym bardziej że dzięki przesuwnym tylnym fotelom gwarantuje maksymalną elastyczność w gospodarowaniu wnętrzem. Składane oparcie tylnej kanapy (do 25 stopni) pozwala na zwiększenie i tak już pojemnej wnęki bagażowej (380 litrów, 465 litrów przy przesuniętej tylnej kanapie), ewentualnie na uzyskanie przestrzeni zapewniającej absolutny komfort i takiej ilości miejsca na nogi, o jakiej pasażerowie innych pojazdów mogą tylko pomarzyć. To jedna z rozlicznych właściwości Nowej Delty, które czynią ją samochodem emocjonującym i jedynym w swoim rodzaju, także w kontekście designu.

Styl
„Made in Italy"

Nowoczesne, wyrafinowane kontury o typowo włoskiej kresce. Nowa Delta, zaprojektowana przez Centrum Stylu Lancii, uwodzi „od pierwszego wejrzenia". Nadwozie jest zdominowane przez ogromną kratę chłodnicy i niemniej imponującą maskę przednią. Aby nadać tej ostatniej jeszcze bardziej dynamicznego wyglądu, projektanci wprowadzili okazały wlot powietrza, spójny z charakterem samochodu. Z kolei dla podkreślenia jego technologicznej innowacyjności system oświetleniowy został oparty na reflektorach z diodami LED. Agresywny wyraz nadwozia wynika również z wysokiej linii pasa, tylnego słupka w kształcie trapezu oraz dachu Granluce, kończącego się na tylnym spojlerze. Z tyłu wzrok przykuwa oryginalna, łukowata szyba stapiająca się ze spojlerem, a także nietypowe słupki i pionowe reflektory z diodami LED.

DACH GRANLUCE

Projektując dach Delty styliści inspirowali się światem żeglugi. W efekcie powstał dach przypominający jachtowy „flying bridge", przeszklony włącznie z elementami jego mocowania i przez to bardziej ekskluzywny. Poza tym, dzięki blisko 0,7 m² przejrzystej szklanej powierzchni w kabinie jest bardzo dużo światła dziennego.

DWUKOLOROWY LAKIER I CHROMOWANE WYKOŃCZENIA

Płynność linii Nowej Delty podkreślają dodatkowo chromowane listwy boczne, perfekcyjnie integrujące się z uszczelnieniami okien i dachem Granluce, a także kontrast pomiędzy jaśniejszym odcieniem boków a matową szarością progów (część karoserii poniżej drzwi), tonacją zbliżoną do ciemnej szyby dachu. Dwukolorowe nadwozie B-colore jest ukłonem w stronę najwspanialszych modeli Lancii z przeszłości, wyróżniających się właśnie taką dwukolorowością. Dwa odcienie nadwozia powracają zatem w najnowszych modelach, będąc owocem żmudnego procesu lakierniczego, który w stosunku do tradycyjnej procedury wymaga dodatkowych sześciu godzin pracy.

REFLEKTORY HI-TECH

Nowatorska technologia świetlna i innowacyjny design dla obu par reflektorów. I z przodu i z tyłu zastosowano diody LED, które w porównaniu z żarówkami konwencjonalnymi oferują światło o bardziej intensywnym natężeniu, a w efekcie większe bezpieczeństwo, i są przy tym znacznie oszczędniejsze, jeśli chodzi o zużycie energii. Wyłączone sprawiają wrażenie monochromatycznych, natomiast po uruchomieniu mienią się tysiącem barw. Reflektory przednie zostały wyposażone w funkcję świateł dziennych (Adaptive Daytime LED), a światła pozycyjne włączają się automatycznie w momencie uruchomienia silnika, wyprzedzając normę europejską, która wejdzie w życie w 2012 r. Reflektory są dostępne w dwóch wersjach: z żarówkami halogenowymi lub ksenonowymi z funkcją „Adaptive Xenon Light". Ta ostatnia pozwala na automatyczne korygowanie ustawienia reflektorów przednich w pionie, zapobiegające oślepianiu innych kierowców, a także w poziomie, dzięki czemu możliwe jest lepsze doświetlenie zakrętów.

TOURNÉE WIELKIEJ GWIAZDY

Ekran witryny internetowej poświęconej Nowej Lancii i odwiedzonej w przeciągu dwóch miesięcy przez pół miliona osób

Jeszcze nigdy w historii debiutant na rynku motoryzacyjnym nie był zapowiadany przez taką masę sieciowych tam-tamów i „pantoflowej" poczty elektronicznej. Nowa Lancia Delta jest prawdziwym internetowym fenomenem. W świecie wirtualnym miała swą premierę już 3 marca, czyli na 24 godziny przed swym oficjalnym debiutem na salonie w Genewie. Powitana przez rozentuzjazmowany tłum avatarów, zaserwowała im multimedialny striptiz na stronie www.thedeltaproject.eu, odwiedzonej w przeciągu dwóch miesięcy przez pół miliona internatów i z dnia na dzień wzbogacającej się o kolejne atrakcje, takie jak samochodowy konfigurator. Później był również konkurs „Delta Time", liczne filmy reklamowe, galerie zdjęć i sondaże. A potem pojawiła się ona, Lancia Delta we własnej osobie, zaprezentowana niczym wielka gwiazda podczas europejskiego tournée. W ramach czteromiesięcznego Delta Tour najmłodsze dziecko Lancii zawitało do ambasad Włoch w Paryżu, Lizbonie, Brukseli, Madrycie, Monte Carlo, Wiedniu, Berlinie i Atenach.

Podróżować pierwszą klasą

Dbałość o szczegóły i wysoka jakość materiałów sprawiają, że wnętrze Nowej Lancii Delta jest z jednej strony wyrafinowane i ekskluzywne, a z drugiej ciche i przytulne. Duża ilość przeszklonych powierzchni na bokach i dachu samochodu gwarantuje intensywne nasłonecznienie kabiny. Dźwiękochłonna podsufitka (Noise Absorbing Roof) została wykonana z innowacyjnego materiału na bazie poliestru, który nie dość, że zmniejsza o dwa decybele hałas wewnątrz kabiny, to jeszcze gwarantuje świetne wygłuszenie dźwięków docierających spoza niej. Deskę rozdzielczą obudowano tworzywem zwanym Benova – doskonałą imitacją skóry, stosowaną dotąd przez Maserati. Jeśli dach Granluce budzi skojarzenia ze światem jachtów, to w przypadku siedzeń inspiracją dla Centrum Stylu były najwyraźniej fotele „pierwszej klasy" w samolotach latających na trasach międzykontynentalnych. Trudno bowiem uwierzyć, iż z czystego przypadku Nowa Delta jest jedynym hatchbackiem oferującym możliwość regulowania oparcia i przesuwania siedzenia tylnej kanapy.

Podobnie jak w każdym modelu Lancii, tak i tu bezwzględnym priorytetem jest komfort, nie dziwi zatem fakt, że Nowa Delta to pierwszy samochód w segmencie, który proponuje skórę „pieno fiore" słynnej włoskiej marki Poltrona Frau. Tapicerka posiada dodatkowo piękny szew, idealnie komponujący się z „chromowym połyskiem" środkowej konsoli, kierownicą i gałką dźwigni zmiany biegów. W ofercie jest również renomowana skóra Poltrona Frau w kolorze beżowym z ekskluzywną bordową otoczką.

Deska rozdzielcza Nowej Delty
Powyżej: wnętrze z siedzeniami w skórze Poltrona Frau

MAGIC BACK BOX

Po całkowitym złożeniu tylnych siedzeń uzyskuje się idealnie równą, nieprzerwaną płaszczyznę bagażową. System może również służyć do tworzenia ukrytej wnęki do przewozu przedmiotów szczególnie cennych lub delikatnych.

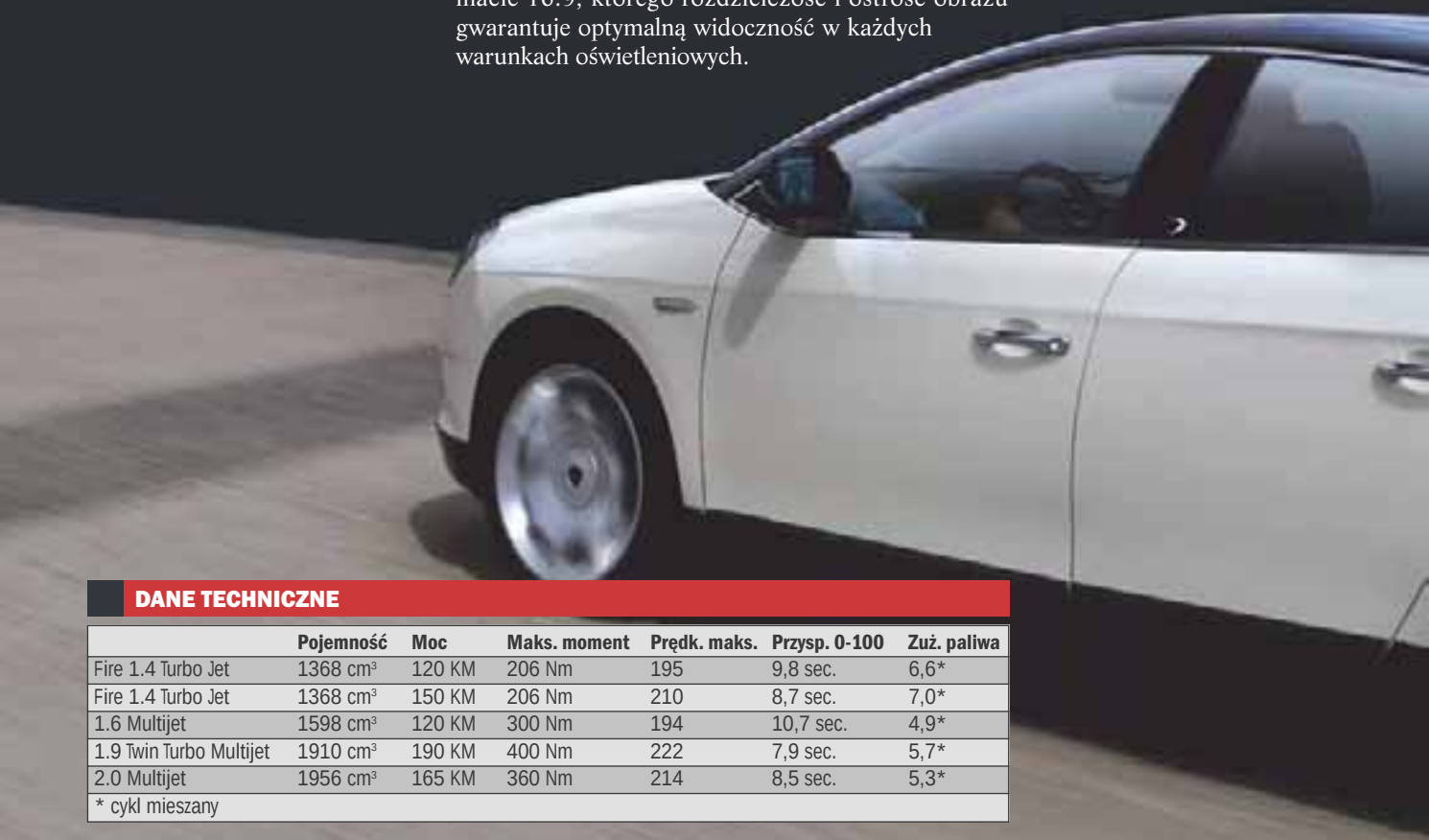
NUTKA WYRAFINOWANIA

Wartość każdego z siedzeń Nowej Delty podnosi logo Lancii na zagłówkach, wytłoczone na gorąco poprzez wtrysk ciekłego silikonu. Taki sam zabieg stosowany jest w samochodach Ferrari i Maserati.

Telematyka w służbie bezpieczeństwu

Nowa Delta została wyposażona w Blue&Me Nav, system nawigacji piktogramowej z dostępem do rozlicznych usług telematycznych. Jedną z nich jest SOS Emergency, dostępna przez 24 godziny na dobę i 365 dni w roku i uruchamiana za pomocą jednego dotknięcia przycisku SOS. W ten sposób wysyła się do centrali operacyjnej wezwanie o pomoc wraz z SMS-em informującym o aktualnej pozycji samochodu. Usługa (w Polsce niedostępna) aktywuje się automatycznie w momencie eksplozji poduszek powietrznych. Kierowca ma również do dyspozycji system Info Service i Drive Me, uruchamiany za pomocą przycisku INFO – urządzenie to lokalizuje samochód i zapewnia werbalny kontakt z operatorem, który służy informacjami o warsztatach mechanicznych, restauracjach, hotelach, warunkach drogowych i atmosferycznych w pięciu krajach europejskich (Włochy, Francja, Wielka Brytania, Niemcy i Hiszpania). Po wprowadzeniu tych danych nawigator wyznacza optymalną trasę jazdy. W zakres pakietu usługowego wchodzi także możliwość zawarcia umowy ubezpieczeniowej, która dzięki systemowi lokalizacji satelitarnej oraz porozumieniom z największymi towarzystwami ubezpieczeniowymi oferuje sięgające 20 procent zniżki na polisy OC i nawet 50-procentowe rabaty na polisy AC (usługa w Polsce niedostępna).

Innowacyjny Instant Nav to opracowany przez Magneti Marelli system infotelematyczny, łączący w sobie nawigację satelitarną, radioodbiornik, czytnik płyt CD oraz odtwarzacz MP3. Co więcej, system ten jest w pełni kompatybilny z urządzeniem Blue&Me i w jego obecności może odczytywać pliki multimedialne (Mediaplayer), umożliwia podłączenie pendrive'a lub iPODa do portu USB, a także korzystanie z zestawu głośnomówiącego Bluetooth do telefonów komórkowych. System znajduje się w środkowej części deski rozdzielczej i wyposażony jest w kolorowy, 6,5-calowy ekran w formacie 16:9, którego rozdzielczość i ostrość obrazu gwarantuje optymalną widoczność w każdych warunkach oświetleniowych.



DANE TECHNICZNE

	Pojemność	Moc	Maks. moment	Prędk. maks.	Przysp. 0-100	Zuż. paliwa
Fire 1.4 Turbo Jet	1368 cm³	120 KM	206 Nm	195	9,8 sec.	6,6*
Fire 1.4 Turbo Jet	1368 cm³	150 KM	206 Nm	210	8,7 sec.	7,0*
1.6 Multijet	1598 cm³	120 KM	300 Nm	194	10,7 sec.	4,9*
1.9 Twin Turbo Multijet	1910 cm³	190 KM	400 Nm	222	7,9 sec.	5,7*
2.0 Multijet	1956 cm³	165 KM	360 Nm	214	8,5 sec.	5,3*
* cykl mieszany						

DIABEŁ TKWI W... SILNIKACH

Pod maską Lancii Delta zadebiutują trzy absolutnie nowe silniki: 2.0 Multijet o mocy 165 koni, 1.9 Twin turbo o mocy 190 koni oraz 200-konny benzynowy 1.8 DiTurbo Jet, sprzężony z automatyczną skrzynią biegów. Pierwszy z nich, dostępny już w chwili premiery modelu, jest nowym wcieleniem 150-konnej jednostki 1.9 Multijet 16v.

Projektanci zadbali przede wszystkim o poprawę nominalnych wartości momentu obrotowego i mocy, uzyskując ten efekt przez wprowadzenie nowej turbosprężarki o zmiennej geometrii oraz wtryskiwaczy najnowszej generacji. Przy okazji zdołali też zmniejszyć zużycie paliwa, średnio aż o 6 procent. Jeśli chodzi o emisję spalin, to dzięki zastosowaniu filtra cząstek stałych działającego w pętli zamkniętej (close-coupled) oraz zaawansowanego systemu recyrkulacji gazów wydechowych, silnik jest w pełni kompatybilny z wymogami przyszłej normy Euro 5. W najbliższych miesiącach dołączy do niego 16-zaworowy Twin Turbo Multijet o mocy 190 koni, którego wyjątkowość polega na zastosowaniu dwóch turbosprężarek, w tym jednej kompaktowej o niskiej bezwładności, zapewniającej zrywną, dynamiczną reakcję już na niskich obrotach. W przedziale od 1800 do 3000 obrotów interweniuje również większa turbosprężarka, sprężając wstępnie powietrze, które będzie przechodzić przez tę mniejszą, by tym samym gwarantować odpowiednie ciśnienie doładowania i szybką odpowiedź. Po przekroczeniu 3000 obrotów mniejsza turbosprężarka zostaje wyłączona, dzięki czemu większa ma lepsze warunki do pracy i może pokazać pełnię swoich możliwości. Efektem tej strategii jest 30-procentowy wzrost maksymalnej mocy i 50-procentowy momentu obrotowego przy niskich obrotach, z zachowaniem takich samych poziomów zużycia paliwa, jak poprzedni 150-konny silnik 1.9.

Ostatnią nowością w gamie napędów Nowej Delty będzie 16-zaworowy silnik 1.8 DiTurbo Jet o mocy 200 koni, który dołączy do niej w duecie z automatyczną przekładnią sześciobiegową w lutym przyszłego roku. Aby gwarantować wysoką moc, a jednocześnie doskonałą elastyczność, nowa jednostka zostanie wyposażona w system bezpośredniego wtrysku benzyny, doładowanie za pomocą turbosprężarki oraz dwie przetwornice fazowe na wejściu i wyjściu. Wysoka wydajność przełoży się również na zaskakująco niskie wskaźniki zużycia paliwa w stosunku do osiągów.

Do tych nowości dochodzi znana już benzynowa jednostka 1.4 Turbo Jet o mocy 120 lub 150 koni oraz 120-konny turbodiesel 1.6 Multijet, sprzężony z zaawansowaną skrzynią zrobotyzowaną. Wszystkie napędy są produktami Fiat Powertrain Technologies.

Delta

Ochrona absolutna

Lancia Delta została zaprojektowana tak, by zapewnić jak najlepszą ochronę swoim pasażerom – stąd w seryjnym wyposażeniu wszystkich wersji znalazło się siedem poduszek powietrznych, a także trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami i ogranicznikami siły naciągu. Jeszcze więcej do powiedzenia nowy model ma na polu bezpieczeństwa aktywnego. Zacznijmy od Absolute Handling System, czyli bardziej zaawansowanej wersji urządzenia ESP. System ten interweniuje w momencie zagrożenia stabilności pojazdu, pomagając kierującemu w odzyskaniu nad nim pełnej kontroli. Ten zastosowany w Lancii Delta, proponuje dodatkowo dwa innowacyjne rozwiązania: aktywny elektroniczny układ kierowniczy (DST), który dokonuje korekt automatycznie i kontroluje działanie układu wspomagania w warunkach niskiej przyczepności, poprawiając trzymanie się drogi i bezpieczeństwo jazdy, a także „sugerując" kierowcy odpowiednie w danej sytuacji manewry, oraz Torque Transfer Control, który zwiększa ruchliwość kół podczas skrętu, dzięki czemu Delta zachowuje się nie tylko pewniej, ale i bardziej sportowo. Kolejnym „plusem" modelu są innowacyjne zawieszenia o zmiennej charakterystyce tłumienia, automatycznie dostosowujące prześwit i ustawienia amortyzatorów do nawierzchni drogi i stylu jazdy, gwarantując redukcję drgań samochodu w każdych warunkach. Gamę urządzeń zwiększających bezpieczeństwo dopełniają Driving Advisor, oddziaływujący na kierownicę w celu skupienia uwagi kierowcy w sytuacji, gdy samochód jest bliski wyjechania poza pas ruchu, oraz Active Parking System, przejmujący obowiązki związane z parkowaniem.

PATRZĄC W PRZYSZŁOŚĆ

Lancia postawiła sobie bardzo ambitny cel: do roku 2010 wywindować sprzedaż do poziomu 300 tysięcy samochodów rocznie. „Naszym asem w rękawie jest Delta – wyjaśnił podczas konferencji prasowej dyrektor pełnomocny Olivier François. „Mieliśmy świadomość tego, że naszej gamie brakuje równowagi. Pomiędzy samochodami „małymi" a „dużymi" istniała luka, jaką należało wypełnić i właśnie tam znalazła się Nowa Delta". Najmłodsze dziecko Lancii chce poprawić wskaźniki eksportowe marki. Dlatego też dołożono starań, polegających na otwarciu jednych i reaktywacji innych rynków, a także uruchomieniu 185 nowych koncesjonariuszy, dla uzyskania łącznie 611 punktów sprzedaży.

Przyjechaliśmy do Tychów z przekonaniem, że będziemy rozmawiać o rozwoju przedsiębiorstwa, wzroście obrotów, zwiększaniu stanu zatrudnienia. Tymczasem, ku naszemu zaskoczeniu, Antonio Fabbri, prezes Denso Thermal Systems Polska, skupił się na inicjatywach społecznych swojej firmy, zwłaszcza tej na rzecz dzieci z ośrodków wychowawczych w Tychach. A to powód do niemniejszej dumy i satysfakcji.

TEKST
Filippo Gallino, Aldona Górna
FOTO
Satiz Poland

Więcej niż tylko suche cyfry...

Spółka Denso Thermal Systems Polska cieszy się doskonałą kondycją, pracując na pełnych obrotach i inwestując w dalszy rozwój celem podołania ciągle rosnącym potrzebom zakładu Fiat Auto Poland. „Staramy się maksymalnie wykorzystać wzrost produkcji tyskiego zakładu, która w tym roku przekroczy rekordowy próg pół miliona samochodów" – rozpoczyna Antonio Fabbri i po chwili wyjaśnia: „Na koniec roku 2008 będziemy zatrudniać w sumie sześciuset pracowników. To niesamowity skok naprzód, zważywszy na fakt, że zaledwie pięć lat temu, w roku 2003, było nas zaledwie 120. Zakładamy, że w bieżącym roku liczba zamówień wzrośnie o 30%. W związku z tym kontynuujemy rozbudowę zakładu i pomieszczeń socjalnych, zbliżając się powoli do maksimum naszych potencjalnych możliwości rozwojowych. Jeżeli w przyszłości zajdzie konieczność wykroczenia poza ich obręb, być może będziemy musieli szukać nowych rozwiązań".

Miarą rozwoju przedsiębiorstwa są nie tylko wielkości bezwzględne (takie jak stan zatrudnienia, liczba maszyn, liczba metrów kwadratowych powierzchni i tym podobne), ale również zdolności

produkcyjne. I ostatnie inwestycje DTPO, niektóre wciąż jeszcze w toku, zmierzają właśnie w tym kierunku: „Już wkrótce dotrą do nas nowe prasy, które umożliwią powiększanie naszych mocy przerobowych współmiernie do wzrostu siły roboczej. Przede wszystkim jednak budujemy nową halę obok tej już istniejącej, aby móc wydłużyć linie produkcyjne i usprawnić fazę załadunku na ciągniki. Wydłużenie linii produkcyjnej pozwoli na poprawę ergonomii i komfortu pracy, zwłaszcza dla osób zatrudnionych w bezpośredniej produkcji. Będą one miały więcej miejsca, a tym samym większą swobodę działania na odcinku dłuższym niż do tej pory. Jeśli chodzi o wspomnianą fazę załadunku, docelowo będziemy mogli ładować jednocześnie cztery ciągniki. Tym samym będziemy w stanie dostarczać do Fiata jedną deskę rozdzielczą średnio co minutę i 50 sekund. Dziś robimy to w tempie około dwóch i pół minuty".

fot. DTPO

Powyżej: A. Fabbri z dziećmi wyjeżdżającymi do Gaety. Poniżej: Drużyna DTPO z Tych cieszy się ze zdobycia pucharu po zwycięskim meczu z DNTS z Avellino

MISTRZOSTWA EUROPY DENSO

Integracja poprzez sport

Taki właśnie cel przyświecał organizatorom mistrzostw Europy Denso w piłce nożnej, w których wzięło udział 11 drużyn reprezentujących europejskie zakłady Grupy. Po przeprowadzonej w maju i czerwcu fazie eliminacyjnej do finału, jaki miał miejsce 19 i 20 lipca w Tychach, zakwalifikowały się cztery zespoły: dwa z Włoch (DNTS z Poirino i DNTS z Avellino), jeden z Węgier (DMHU) i jeden z Polski (DTPO). Na stadionie miejskim, na którym swe mecze rozgrywa zwykle GKS, polska drużyna wykorzystała „atut własnego boiska", pokonując w finale zespół z Avellino (w stosunku 1:0) i po raz drugi z rzędu zdobywając zwycięski puchar i tytuł mistrza Europy Denso. W celach kronikarskich należy odnotować, że decydującą bramkę zdobył Jacek Kantor w drugiej połowie meczu. Turniej zakończył się sympatycznym piknikiem na terenie parku wokół małego zamku w Promnicach.

fot. I. Kaźmierczak

Wywiad z Antonio Fabbrim jest zadaniem banalnie prostym, bo nie wymaga nawet zadawania pytań. W tak zwanym międzyczasie nasz rozmówca zarządza firmą, znajduje rozwiązania jakichś niespodziewanych problemów produkcyjnych i przytacza dziesiątki anegdot z polskiego i włoskiego „podwórka". Nie pozostaje mi nic innego, jak tylko uważnie wszystko notować. Antonio jest w ciągłym ruchu: w szufladzie po prawej szuka i znajduje płytę CD-ROM z filmem i zdjęciami z piłkarskich mistrzostw Europy Grupy Denso (które odbyły się w Tychach i zakończyły zwycięstwem polskiego zespołu – zob. ramka obok), z szuflady po lewej wydobywa pendrive'a z firmowym logo i ofiaruje mi go, żebym mógł zachować na nim fotki i dokumenty, wreszcie z szafy za swymi plecami wyjmuje płytę DVD z pozdrowieniami od dzieci z ośrodków wychowawczych w Tychach, przygotowaną specjalnie dla włoskich rodzin, w których dzieciaki te spędziły swoje wakacje. I tu staje się poważny. Pomimo natłoku obowiązków znajduje czas na wspólne obejrzenie filmu, który widział zapewne już niejednokrotnie, i wzrusza się tak, jakby oglądał go po raz pierwszy w życiu. Następnie prosi do siebie Małgorzatę Łukawiecką, która zajmuje się organizacyjnymi aspektami inicjatywy, i wyjaśnia: „Przedsiębiorstwo nie może składać się wyłącznie z suchych cyfr. Musi mieć również „serce"

i chcieć przyjmować na siebie odpowiedzialność za lokalną społeczność. Sponsorami imprez sportowych i kulturalnych jesteśmy praktycznie od zawsze, ale ta inicjatywa idzie znacznie dalej i napawa mnie szczególną dumą. W tyskich ośrodkach wychowawczych mieszka ponad pięćdziesięcioro dzieci w różnym wieku. Wspieramy tę inicjatywę na wiele różnych sposobów: przede wszystkim przeznaczamy środki finansowe na restrukturyzację i administrację tych placówek, a dla dwudziestu wychowanków (tych młodszych, do 15. roku życia) organizujemy wakacyjne pobyty u włoskich rodzin w miejscowości Gaeta w pobliżu Neapolu". Filmy i zdjęcia są naprawdę bardzo wzruszające. Na twarzach tych dzieciaków, którym nie dane było poznać smaku szczęśliwego dzieciństwa, a które próbują odzyskać pogodę ducha i równowagę, zanim wkroczą w dorosłość, maluje się niewyobrażalna radość. Fabbri opowiada nam kilkanaście różnych historii, ale jedna z nich uderza mnie w sposób szczególny. To historia mniej więcej dziesięcioletniego chłopczyka, który na filmie pozdrawiał po włosku, z niezwykłą tkliwością, swoich przyjaciół z Gaety, a dzisiaj mieszka w Mediolanie, adoptowany przez włoską rodzinę. Dla Antonio Fabbriego i jego spółki ten sukces to kolejny dowód na to, że warto dalej podążać tą drogą, bo nic nie przynosi większej satysfakcji niż możliwość udzielania pomocy tym, którzy jej potrzebują. Dla Denso w Tychach dzieci znaczą dużo więcej niż „suche cyfry". ■

PRACUJĘ W DENSO OD...

Młode wilki

Denso Thermal Systems stawia na młodych. Ci z kolei bardzo chętnie wybierają to przedsiębiorstwo na swoje miejsce pracy, jako że gwarantuje im nieustanny rozwój zawodowy. Trzech członków „młodej załogi" dzieli się swoimi spostrzeżeniami.

Jacek Gwóźdź, lat 32, dyrektor finansowy Denso: „Poza stanowiskiem dyrektora finansowego, które piastuję, jestem także członkiem zarządu firmy. Mówiąc o rozwoju przedsiębiorstwa nie sposób pominąć jego historię. Firma Denso powstała w Japonii w 1949 roku, wydzielając się z Toyota Motor Company. Jeżeli chodzi stricte o zakład w Tychach to na początku funkcjonował jako Magneti Marelli Thermal Systems, później, czyli w 2001 roku zostaliśmy przejęci przez japońską firmę Denso Corporation. W praktyce od początku istnienia na rynku zakład prężnie się rozwija. Dzięki rosnącemu zapotrzebowaniu na nasze produkty w Fiat Auto Poland nasza firma została znacznie rozbudowana, za czym idzie rzecz jasna sukcesywne zwiększanie zatrudnienia. Tylko od marca 2007 roku ilość pracowników zwiększyła się z 244 do 497".

Józef Kaszyca, lat 30, kierownik produkcji: „Pracuję w Denso od 1998 roku, zaczynałem jako pracownik fizyczny – monter na linii nagrzewnic. W 2002 roku przeszedłem do kontroli jakości, a rok później zostałem inżynierem jakości: byłem odpowiedzialny za działania korygujące i kontakt z klientem. W 2004 roku zostałem kierownikiem jakości, a w 2006 mianowano mnie na stanowisko kierownika produkcji. W swojej codziennej pracy odpowiadam za dwa wydziały: montażu i produkcji – produkujemy elementy z tworzyw sztucznych, nagrzewnice, wkłady grzewcze z aluminium, montujemy deski rozdzielcze i frontendy. 90% naszych wyrobów trafia do Fiata Auto Poland. Mam tu na myśli, między innymi: kompletne deski do Seicento, Fiata Pandy i Fiat 500, a w tej chwili również do Forda Ka. Od czasu jak rozpocząłem pracę w Denso wiele się zmieniło. Firma ma coraz stabilniejszą pozycję na rynku, mamy więc gwarancję, że pracy nam nie zabraknie, co szczególnie dla ludzi młodych stanowi doskonałą perspektywę na przyszłość".

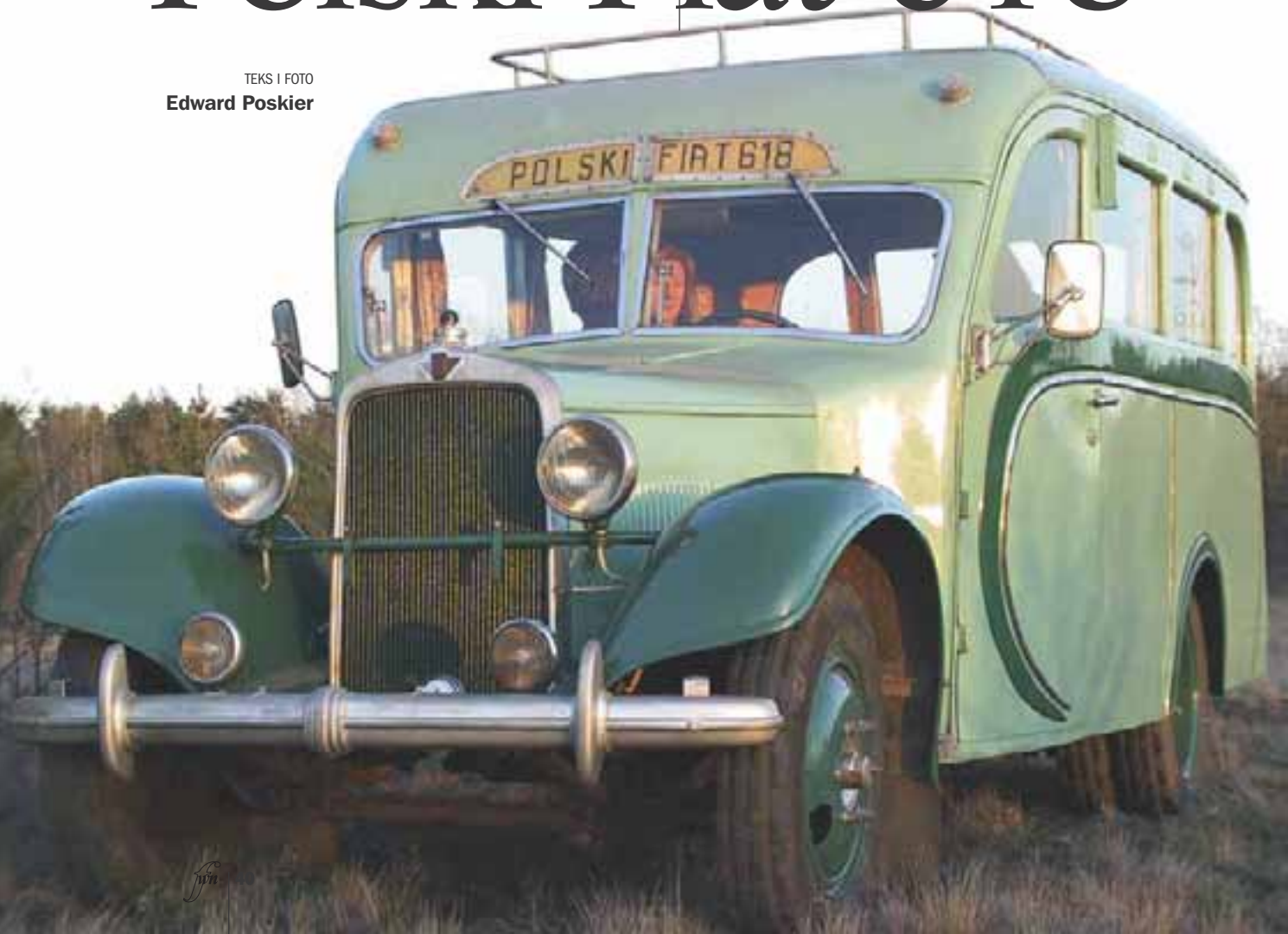
Tomasz Chylaszek, lat 30, kierownik jakości: „W firmie Denso pracuję od 2005 roku. Na początku jako specjalista do spraw systemu zarządzania jakością i środowiskiem, zaś od 2007 roku jako kierownik jakości. Codzienna praca mojego działu opiera się ogólnie rzecz biorąc na kontroli jakości, produkowanych przez nas wyrobów. Poza kontrolą detali bezpośrednio w laboratorium i na produkcji przeprowadzamy także audyty i statystyczną kontrolę procesu. Ze statystyk wynika, że poziom jakości nieustannie wzrasta, co jest związane nie tylko z coraz bardziej zaawansowaną technologią, ale przede wszystkim z rosnącymi wymaganiami klientów. Kadra Denso to głównie ludzie młodzi, bardzo dobrze się ze sobą porozumiewamy, codzienna współpraca ma wymiar koleżeński. Dodatkowo firma gwarantuje nam ogromne możliwości rozwoju umiejętności, a doskonała współpraca z naszym głównym klientem sprawia, że czuję się tu na swoim miejscu".

W zbiorach polskiego kolekcjonera zabytkowych pojazdów znajduje się unikatowy eksponat, autobus Polski Fiat 618 typ 118 A, jedyna na świecie wersja tego pojazdu Fiata, wyprodukowana w naszym kraju w 1939 r.

„JEDYNY NA ŚWIECIE! Polski Fiat 618”

TEKS I FOTO
Edward Poskier

Autobus Polski Fiat 618 posiada polskie certyfikaty i jest wpisany do rejestru zabytków, a odnalazł go i wyremontował nieżyjący już Juliusz Siudziński z Warszawy, znany w tym środowisku mistrz renowacji zabytkowych pojazdów. W rekonstrukcjach mistrza Juliusza, spod ręki którego wyszło wiele historycznych pojazdów, znajdujących się w muzeach i prywatnych zbiorach kolekcjonerów, dominuje dokładność odwzorowania z oryginałem, serce i pasja włożona w remont. Nie dziwi, że poddany tak wiernej rekonstrukcji autobus eksponowany był w Muzeum Techniki w Warszawie, uczestniczył w zlotach, rajdach pojazdów zabytkowych, grał w filmach, posiada wiele wyróżnień i dyplomów.



Rodzina Siudzińskich, poza autobusem Fiat 618, w swoich zbiorach posiada kilkanaście innych odrestaurowanych pojazdów zabytkowych, w tym światowe perełki, jak chociażby mały Fiat 500 Topolino z 1937 roku. Obecnie pieczę nad kolekcją sprawuje Tomasz Siudziński – syn mistrza Juliusza, który, po przygotowaniu praktycznym i zdobyciu wiedzy teoretycznej, poszedł w ślady ojca i zajął się rekonstrukcją zabytkowych pojazdów.

W latach 1935-1948 zakłady Fiata we Włoszech produkowały 12 modeli autobusów, z których dużą popularnością i niezawodnością cieszyły się te oznaczone symbolami: 635, 656, 626, 666, 656 i 680, oferowane w różnych odmianach. W Polsce, autobus Fiat 618 przed II wojną światową produkowany był równolegle z samochodami ciężarowymi Polski Fiat 618 – oba pojazdy miały wiele wspólnych podzespołów. Produkcja, w ramach umowy licencyjnej, miała miejsce w Państwowych Zakładach Inżynieryjnych (PZInż) w Warszawie.

Autobus Polski Fiat 618 to unikatowy pojazd, prezentujący włoską myśl techniczną i polskie wykonawstwo

Jak na tamte czasy autobus Fiat 618 miał dobre osiągi. Wyposażony był w silnik 4 cylindrowy rzędowy z zapłonem iskrowym o pojemności skokowej 2000 cm^3, mocy 40 KM, który zużywał 15 l benzyny. Juliusz Siudziński odnalazł jedyny egzemplarz tego modelu w latach 70. w jednym z gospodarstw rolnych na Mazowszu. Stał przywalony słomą i rupieciami, stąd znikoma jego korozja i prawie w pełni zachowana oryginalność. Autobus był pozyskany z tzw. wojennego demobilu i jeździł w sektorze zarządu gospodarstw rolnych. W wyniku żmudnych poszukiwań, natrafiono na oryginalną dokumentację techniczną modelu. W rekordowym czasie, pół roku, wykonano skrupulatny remont pojazdu. Barwy nadwozia ustalono na podstawie tzw. odkrywek i przekazów historycznych. Autobus jest w 99% oryginalny, ma numer silnika TO14041, numer podwozia 006934. Posiada kompletny silnik wraz z osprzętem, oryginalny, chłodzony wodą, napędzający koła tylne. Struktura nośna podwozia oparta jest na ramie stalowej – kompletnej i oryginalnej, a zawieszenia tylne i przednie „sztywne" na resorach piórowych. Autobus posiada wiele oryginalnych części i podzespołów, na przykład mechaniczną skrzynię biegów (4+1), układ hamulcowy hydrauliczny na cztery koła, kompletny układ kierowniczy, a także deskę rozdzielczą z kompletem oryginalnych wskaźników. Oryginalne jest również nadwozie, odnowione według pierwowzoru, które wyróżnia się konstrukcją z elementami drewnianymi (drewniany szkielet) i poszyciem z blachy (ciekawostkę stanowią przednie szyby uchylne, a także nadwozie z bagażnikiem dachowym, drabinką z tyłu oraz włazem – unikatowe składane stopnie, stanowiące patent Fiata). Oryginalne są ponadto ozdobny wlot chłodnicy, reflektory, lampa dodatkowa szperacz (używana w wersji dla wojska), instalacja 12V oraz zderzak przedni wraz ze światłami pozycyjnymi w komplecie. Pojazd wyposażony jest w 18 calowe koła (piasty oryginalne) z oponami Stomil 18x600. Autobus mógł przewozić 11+1 osób i posiadał możliwość dostosowania foteli. Osiągał maksymalną prędkość 77 km/h i – co ciekawe – jest dopuszczony obecnie do ruchu drogowego. Największe trudności w czasie remontu sprawiała wymiana drewnianych elementów konstrukcji nadwozia.

Autobus wzbudza na polskich drogach duże zainteresowanie. Jest pozdrawiany przez innych użytkowników dróg poprzez mrugnięcia światłami i klaksony – to zapewne taka kurtuazja w stosunku do sędziwego staruszka! Właściciel autobusu, Tomasz Siudziński, chętnie prezentuje swój po■

PASJONACI

Mistrz rekonstrukcji

Juliusz Siudziński (1932-2007) z zawodu mechanik, pasjonat starych zabytkowych pojazdów, człowiek szlachetny, skromny i uczynny, warszawiak, zakochany w swoim mieście, historii. W czasie swojego bardzo bogatego życia wykonał kilkadziesiąt rekonstrukcji zabytkowych pojazdów w tym: pojazdy konne, tramwaje konne i elektryczne, motocykle, samochody osobowe różnych typów, ciężarówki, autobusy, repliki zabytkowych pojazdów itp. Posiadał zbiory literatury fachowej, był znany w światku kolekcjonerów starych pojazdów. Za swoje prace został licznie odznaczany, otrzymał wiele dyplomów i wyróżnień. Jego rekonstrukcje są prezentowane w muzeach, a także w zbiorach prywatnych kolekcjonerów, brały udział w wielu rajdach, pokazach i wystawach.

Dla pasjonatów zabytkowych samochodów był autorytetem w sprawach historii motoryzacji, wybitnym fachowcem, człowiekiem prawym i uczynnym.

Artykuł ten dedykuję nieżyjącemu już Juliuszowi Siudzińskiemu, wielkiemu polskiemu mistrzowi rekonstrukcji zabytkowych pojazdów (autor)

n NEWSY

NOWY DYREKTOR GENERALNY IVECO POLAND

Od 1 czerwca 2008 roku obowiązki dyrektora generalnego Iveco Poland objął **Mario Giagnoni**, który pracuje w Iveco od kwietnia bieżącego roku. Jego kariera zawodowa związana jest od początku z branżą motoryzacyjną – w 1997 roku rozpoczął pracę w departamencie sprzedaży w Ford Italia S.p.A. W latach 2001-2005 pełnił funkcję Dyrektora działu Komunikacji w Daimler Chrysler Italia, a od roku 2006 Dyrektora Marketingu w firmie DAF Trucks Italia. Mario Giagnoni ma 38 lat. Ukończył studia na uniwersytetach w Pizie (wydział Ekonomii i Handlu) i w Sterling (wydział Marketingu). Zainteresowania: enologia, kino i podróże.

200 WYJĄTKOWYCH „PIĘĆSETEK” DLA SIECI SPRZEDAŻY FERRARI

Fiat 500 i Ferrari to prawdziwe ikony światowej motoryzacji. Dlatego nie dziwi, że ta najsłynniejsza na świecie sportowa marka wybrała model Fiata jako „courtesy car” (pojazd zastępczy na czas naprawy) dla swoich klientów doceniających włoski styl i otaczających się wyjątkowymi produktami. Wyprodukowano zatem 200 wyjątkowych sztuk modelu Fiata 500 wyłącznie na potrzeby sieci sprzedaży Ferrari w całej Europie.
Samochody, w kolorze czerwieni, powstały na bazie wersji Sport i są wyposażone w silnik 1.4 16v o mocy 100 KM, ze specjalnymi ustawieniami i wydechem, zgodnie ze sportowym charakterem słynnego „Czarnego konika”: te dwa rozwiązania opracowała firma Magneti Marelli, główny dostawca komponentów, który od lat dostarcza zaawansowane technologie dla Fiata i Ferrari.

FIAT PANDA PANDA NAJBARDZIEJ EKONOMICZNYM SAMOCHODEM

Niemiecki Automobilklub (ADAC) przeprowadził oryginalne testy samochodów z różnych kategorii i o różnych rodzajach zasilania. W tym celu starano się przejechać jak najdłuższy odcinek z paliwem o wartości 10 Euro. Z tej próby zwycięsko wyszedł Fiat Panda Panda, który przejechał 251 km, czyli dystans równy odległości pomiędzy Berlinem i Hanowerem. Samochód Fiata napędzany metanem może przejechać 1.500 km za zaledwie 60 € . Oszczędność Fiata Panda Panda nie ogranicza jego osiągów: silnik 1.2 8V Bipower rozpędza auto do prędkości 140 km/h przy zasilaniu gazem ziemnym (a do 148 km/h przy zasilaniu benzynowym). Co ważne, Fiat Panda Panda z napędem na gaz ziemny rejestruje 114 g/km poziomu emisji CO_2.

„AUTO LIDER 2008” DLA SERGIO MARCHIONNE

Prestiżowe amerykańskie czasopismo Automotive News wyróżniło dyrektora pełnomocnego Fiata, Sergio Marchionne, tytułem „Lidera Przemysłu Samochodowego 2008”. Nagrodę tę otrzymał za wyjątkowe zdolności menedżerskie, dzięki którym w zaledwie cztery lata zdołał odwrócić losy włoskiego koncernu. Pod jego kierownictwem zostało zawartych ponad 30 sojuszy strategicznych, mających na celu zasilenie konta ekonomicznego oraz potwierdzenie obecności marek Grupy na światowych rynkach.

MOODY'S AWANSUJE FIATA

Agencja Moody's podwyższyła rating Fiata do poziomu inwestycyjnego. Ocena zadłużenia długoterminowego została podniesiona z poziomu „Ba1” na „Baa3”, a krótkoterminowego z „Not prime” na „Prime-3”. Dla dyrektora pełnomocnego Grupy, Sergio Marchionne, „decyzja o podniesieniu ratingu Fiata do poziomu inwestycyjnego jest powodem do ogromnej satysfakcji. Myślę, że to wyraz uznania za wysiłki kierownictwa w dążeniu do osiągnięcia wyznaczonych celów i przywracaniu Fiatowi solidnej podstawy, na której będzie mógł budować swoją przyszłość. Dla nas to bodziec do dalszego zmierzania w kierunku coraz wyższej wiarygodności, aby realizować ambitne cele, jakie postawiliśmy przed sobą na kolejne lata”.

NOWA PANDA ECO

W poprzednim numerze FWN pisaliśmy o ekologicznych modelach Fiata, a dziś informujemy, że w sprzedaży jest już Fiat Panda ECO. Nowa wersja, wyposażona w jednostkę napędową o pojemności 1.1 litra i o mocy 54 KM, emituje 119 g/km dwutlenku węgla przy ograniczeniu zużycia paliwa rzędu 11% w stosunku do wersji wyjściowej. Osiągnięcie takiego wyniku było możliwe dzięki zastosowaniu licznych usprawnień w silniku i w sferze aerodynamiki. Jest to owoc współpracy Fiat Automobiles i FPT (Fiat Powertrain Technologies).

LIST INTENCYJNY POMIĘDZY FIATEM A BMW

Fiat Group Automobiles (FGA) i BMW podpisały list intencyjny o współpracy w zakresie komponentów i płyt podłogowych modeli Alfa Romeo i Mini. W ramach porozumienia BMW wesprze FGA w dążeniach do ponownego wprowadzenia marki Alfa Romeo na rynek północnoamerykański.

Sergio Marchionne, dyrektor pełnomocny Fiat Group i Fiat Group Automobiles, zadeklarował: „Prawdopodobna kooperacja z BMW jest ważnym etapem obranej przez nas drogi sojuszy strategicznych. Jesteśmy zaszczyceni możliwością współpracy z tak cenionym w przemyśle samochodowym partnerem i wierzę, że przyczyni się ona do zwiększenia konkurencyjności obu koncernów”.

Wyniki rozmów powinny zostać ujawnione do końca bieżącego roku.

FIAT LINEA I SILNIKI DLA EUROPY WSCHODNIEJ

Grupa Fiata i Sollers JSC (ex Severstal-auto) utworzą dwie spółki joint-venture: jedną do produkcji i dystrybucji samochodów Fiat, a drugą do produkcji silników FPT. Sollers JV i FGA będą wytwarzać w zakładzie w Tatarstanie 50 tysięcy Fiatów Linea rocznie. Spółka, w której FGA i Sollers JV będą mieć po 50 procent udziałów, zajmie się również sprzedażą samochodów Fiata na rosyjskim rynku. Druga joint-venture, z równymi udziałami FPT i Sollers JV, będzie produkować silniki do Ducato.

WAKACJI nadszedł czas

Okres letni to dla dzieci najmilszy czas. Kto tylko może wyjeżdża do babci, ale także na kolonie letnie, gdzie wraz z innymi rówieśnikami można spędzić wakacje na zażywaniu nie tylko kąpieli wodnych, ale i słonecznych.

TEKST I FOTO
Marek Kowalski

Fiat Auto Poland i spółki Fiata z Bielska-Białej i Tychów, a także dostawcy Grupy, m.in. Fenice Poland i Denso Thermal Systems, jak co roku postarały się urozmaicić wakacje dzieciom swoich pracowników. Tradycyjnie już pociechy wypoczywały nad polskim morzem, jeziorami i we Włoszech. W sumie w koloniach w czasie wakacji uczestniczyło 675 dzieci. Relacje z niektórych krajowych turnusów kolonijnych były przekazywane w audycjach Rozgłośni Zakładowej FAP. Organizatorem kolonii dla dzieci pracowników FAP i spółek był Ingest Facility Polska.

O tym, że to był dla dzieci wspaniały czas, nie trzeba nikogo przekonywać, wystarczy popatrzeć na załączone zdjęcia.

Ramsowo położone jest ok. 30 km od Olsztyna nad jeziorem Dadaj. Dzieci mają do dyspozycji pokoje z pełnym węzłem sanitarnym, a wolny czas spędzają między innymi na grze w tenisa stołowego, dwutorowej kręgielni, krytym basenie z ogrzewaną wodą, a także na przystani wodnej ze sprzę-

tem pływackim i oczywiście na plaży – jest zatem wiele możliwości do zrelaksowania się. Wypoczywająca tu młodzież może pod okiem ratownika w pełni korzystać z kąpieli w jeziorze. „Możemy nauczyć się pływać kajakiem, jest to wspaniała przygoda" – mówią uczestnicy obozu. „Jestem tu drugi raz – dodaje Kajetan z Tychów. – Dzisiaj mieliśmy bieg na orientację, podczas którego musieliśmy wykonać wcale niełatwe zadania, na przykład podbić piłkę dziesięć razy, odpowiedzieć na pytania dotyczące miejscowości, grać w golfa oraz biegać, bo to wszystko było na czas".
Jastrzębia Góra to nadmorska miejscowość wypoczynkowa pięknie położona na wysokim, klifowym urwisku, otoczona Nadmorskim Parkiem Krajobrazowym. W tej miejscowości również wypoczywały dzieci pracowników. Oprócz plażowania i zażywania kąpieli morskich, uczestniczyły w olimpiadzie sportowej, grach i zabawach. Piękne, konkursowe rzeźby z piasku, wykonane przez kolonistów, cieszyły się zainteresowaniem wczasowiczów na plaży.

Na sąsiedniej stronie: Jastrzębia Góra. Po prawej: Poddąbie i Ramsowo. Poniżej: Chłapowo

W **Chłapowie** jest piękna plaża z wysokim klifem, czysta woda, dziewicza przyroda i jednocześnie sąsiedztwo dużych kurortów nadmorskich, takich jak Władysławowo. „Ośrodek jest bardzo fajny mówią dzieci. – Dyskoteki są dobrze zorganizowane, muzyka na wysokim poziomie, kręcona przez niezłego didżeja. Płynęliśmy statkiem „Wiking", morze było wzburzone i niektórzy piszczeli. Dziewczyny bardzo lubią chłopaków, czasem za nimi ganiają, piszą do nich SMS-y. Chłopcy też zabiegają o względy tych dziewczyn. Tańczą z nimi na dyskotekach, na stołówce puszczają do nich tzw. „oczko"– to opinia dziewczyn. Adrian z Bielska-Białej zaś dodaje: „No... dziewczyny mamy ładne i nie trzeba się oglądać na te z innych kolonii, żeby znaleźć fajną „laskę". Mamy bardzo miłych wychowawców, którzy są wspaniale zorganizowani i potrafią ciekawie prowadzić zajęcia grupowe".
Poddąbie to mała wioska nad Morzem Bałtyckim położona pomiędzy Ustką a Rowami.
Położenie Poddąbia jest wyjątkowe, przepiękne bukowo – sosnowe lasy, czyste plaże, cisza i spokój. To wspaniałe miejsce dla osób spragnionych obcowania z naturą. Wysokie brzegi (klify), lasy położone na skraju Słowińskiego Parku Narodowego. Podczas gdy odwiedziłem kolonię, pogoda nie dopisywała kolonistom, dlatego też dzieci bawiły się w różne gry i zabawy na terenie ośrodka. Jednak gdy trochę się wypogodziło pociechy z wychowawcami udali się na spacer po plaży. „Atmosfera na kolonii w porządku, ładne pokoje, jedzenie dobre, miłe panie, które zawsze wymyślą i przygotują wspaniałe zabawy i rozgrywki" – mówi Karolina.

KOLONIE WE WŁOSZECH

W miejscowości **Rimini** młodzież zakwaterowano w hotelu „Marinella", zlokalizowanym około 50 m od plaży w pokojach 3, 4 i 5 osobowych z pełnym węzłem sanitarnym W programie obozu było: zwiedzanie najważniejszych atrakcji Rzymu z przewodnikiem w j. polskim, między innymi: Coloseum, Forum Romanum, Kapitolu, Ołtarza Ojczyzny, Placu Weneckiego, Fontanny di Trevi, Panteonu, Placu Navona, Placu i Schodów Hiszpańskich, Placu i Bazyliki Św. Piotra. Plażowanie i kąpiele w morzu odbywały się pod opieką ratownika. W czasie kolonii nie zabrakło rozgrywek sportowych, tj. siatkówki plażowej, piłki nożnej, gier i konkursów z nagrodami.

Marina di Lesina dzieci przebywały w hotelu Maddalena Club położonym w odległości około 600 m od piaszczystej plaży. Do dyspozycji uczestników obozu były pokoje 4 i 5-osobowe, a także świetlice i otwarty basen z bezpłatnymi leżakami i parasolami. Dla wypoczywającej młodzieży przygotowano również wiele atrakcji między innymi: zwiedzanie Loretto: Bazyliki – Święty Domek i cmentarza polskiego. Czas urozmaicają dzieciom animacje w hotelu (gry, turnieje), codzienne kąpiele w basenie i morzu pod opieką ratownika, a także dyskoteki przy basenie i wieczorne spacery po plaży. Zajęcia sportowe obejmują: siatkówkę, piłkę nożną, gry i konkursy z nagrodami.

SPÓŁKI

Kolonijny klimat w innych spółkach

Spółka Teksid Iron Poland ze Skoczowa w lipcu zorganizowała dla 38 dzieci swoich pracowników wypoczynek w Jastrzębiej Górze. Program kulturalno-oświatowy obfitował w wiele atrakcji, wśród których znalazły się między innymi: wycieczka autokarowa do Trójmiasta i Malborka, rejs statkiem, spartakiada kolonijna, zajęcia sportowe i wiele innych. Automotive Lightnig i spółki należące do Magneti Marelli z Sosnowca przygotowały kolonie dla 62 dzieci pracowników, którym zafundowano wypoczynek w Rewalu. Tutaj również nie zabrakło atrakcji. W programie była: wycieczka do Szczecina/ Kołobrzegu, nauka tańca, rejs statkiem po morzu, neptulandia i wiele innych. Starsza młodzież wyjechała na obóz do włoskiej miejscowości Marina di Lesina. CNH Polska z Płocka jak co roku dofinansowała letnie wyjazdy dzieci pracowników.

Poniżej: dzieci pracowników Magneti Marelli i Teksidu Iron

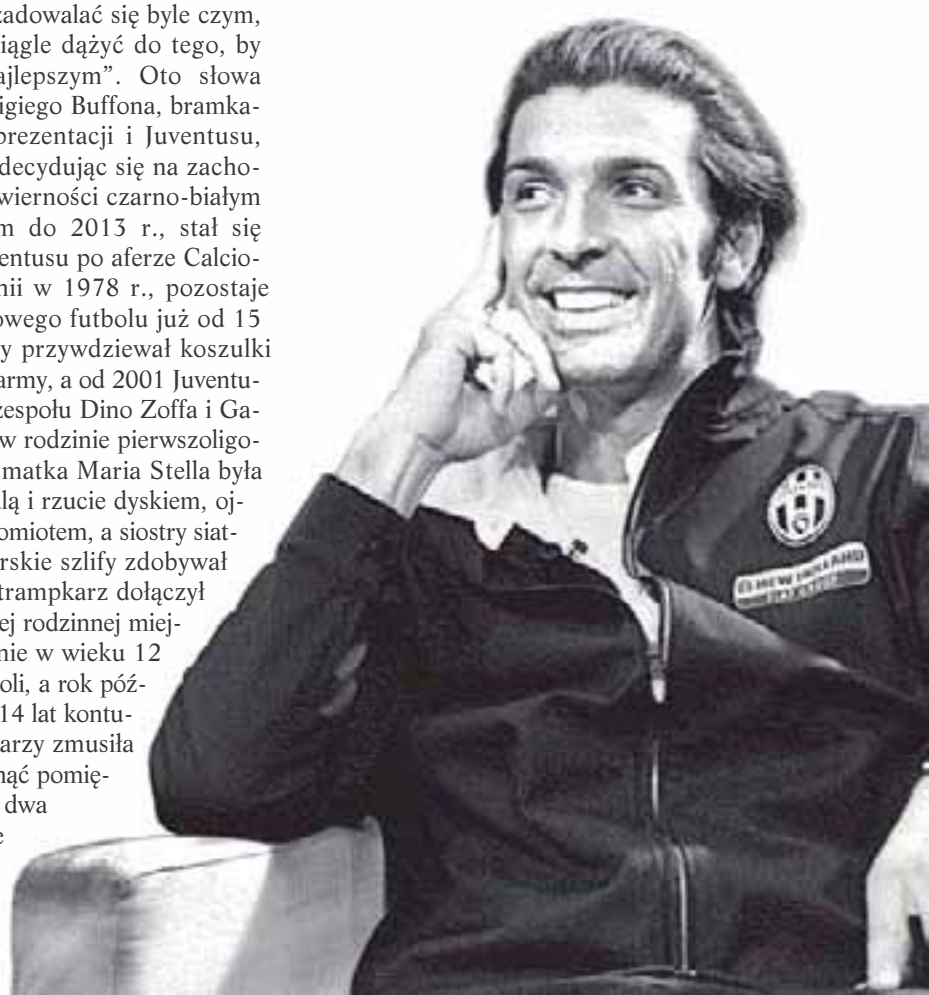
GIANLUIGI BUFFON

Życie w czarno-białych barwach

TEKST
Francesca Rech
FOTO
LaPresse

Dla pasjonatów futbolu jeden z najlepszych bramkarzy świata, dla Juventusu opoka klubowego odrodzenia. Dziś, w wieku trzydziestu lat, czuje się spełniony nie tylko zawodowo, ale i prywatnie: pół roku temu został ojcem.

„Nikt, kto nosi tę koszulkę, nie może zadowalać się byle czym, musi ciągle dążyć do tego, by być najlepszym". Oto słowa Gianluigiego Buffona, bramkarza reprezentacji i Juventusu, który, decydując się na zachowanie wierności czarno-białym barwom do 2013 r., stał się symbolem odrodzenia Juventusu po aferze Calciopoli. Urodzony w Toskanii w 1978 r., pozostaje obecny w świecie zawodowego futbolu już od 15 lat, a mimo to do tej pory przywdziewał koszulki tylko dwóch klubów: AC Parmy, a od 2001 Juventusu, zespołu jego marzeń, zespołu Dino Zoffa i Gaetano Scirei. Wychowany w rodzinie pierwszoligowych sportowców – jego matka Maria Stella była mistrzynią w pchnięciu kulą i rzucie dyskiem, ojciec Adriano świetnym kulomiotem, a siostry siatkarkami – pierwsze piłkarskie szlify zdobywał w szkole Canaletto. Jako trampkarz dołączył do drużyny Perticata w swej rodzinnej miejscowości Carrara, następnie w wieku 12 lat przeniósł się do Bonascoli, a rok później do Parmy. Kiedy miał 14 lat kontuzja obu klubowych bramkarzy zmusiła go, by po raz pierwszy stanąć pomiędzy słupkami. W zaledwie dwa tygodnie wywalczył sobie



Gianluigi Buffon w akcji. W Serie A zadebiutował w 1995 r. jako bramkarz AC Parma

pozycję w podstawowym składzie, idąc w ślady swojego idola Thomasa N'Kono, legendarnego bramkarza Kamerunu. Po przejściu do Parmy kariera Buffona nabrała niewiarygodnego rozpędu, owocując debiutem w wieku zaledwie 17 lat w rozgrywkach Pucharu UEFA i w meczu Serie A przeciwko Milanowi. Gianluigi Buffon został „twarzą" nowego Fiorino, gdyż obaj „docierają tam, gdzie inni nie potrafią" (slogan reklamowy Fiata Professional).

Jak wyglądają twoje relacje z trenerem Lippim? A gdybyś miał go porównać ze swoim klubowym trenerem Ranierim?

„Z Lippim mam dobre relacje. Grupa stanowi monolit i tu widzę jednoznaczną analogię do metod pracy Ranieriego: obydwaj stawiają przede wszystkim na poczucie wspólnoty i siłę zespołu. A poza tym każdy z nich ma swoje specyficzne zasady i swój własny warsztat trenerski".

Jak się żyje „w odosobnieniu"?

„Owo odosobnienie jest momentem decydującym o jakości całej drużyny. To okres trwający około miesiąca, podczas którego próbujesz całkowicie odizolować się od otoczenia zewnętrznego i skoncentrować wyłącznie na czekających cię meczach. To idealny moment na scementowanie przyjaźni".

W jaki sposób lubicie wtedy spędzać czas?

„To zależy: jedni lubią bawić się grami wideo, inni czytają lub oglądają filmy. Krótko mówiąc, czas wolny spędzamy podobnie jak na co dzień".

Wróćmy do Juventusu. Przedłużyłeś kontrakt z tym klubem do 2013 r. Czy to oznacza, że wybrałeś życie w czarno-białym stylu?

„Tak. Utożsamiałem się z planami klubu na przyszłość. Myśl, by w nim pozostać, pomimo wszystkich problemów, napawała mnie entuzjazmem. Miałem świadomość tego, że jeżeli zostanę i znów zacznę wygrywać, zasłużę sobie – wraz z moimi pozostałymi kolegami – na miejsce w jakże chwalebnej historii Juventusu. I ta myśl bardzo mi się podobała".

Jaki jest rachunek? Ile dałeś zespołowi, a ile od niego otrzymałeś?

„Jestem przekonany, że aby zachowywać pogodę ducha trzeba w każdym aspekcie życia dawać z siebie wszystko to, co ma się najlepszego. A ja jestem osobą bardzo pogodną. To, co otrzymujesz, jest proporcjonalne do tego, co dajesz, a ja zawsze czułem się usatysfakcjonowany tym, ile dawali mi koledzy, klub i kibice".

Co dla Ciebie znaczy powrót do Ligi Mistrzów?

„Bardzo dużo. To powrót do gry na pierwszym planie, a na taką Juventus naprawdę zasługuje, i powrót do rywalizacji w najważniejszym turnieju dla europejskich klubów".

„Gracze Juventusu są Marsjanami na papierze, ale na boisku stają się tylko ludźmi". Słyszałeś tę wypowiedź trenera Chievo?

„W tych mistrzostwach graliśmy jak Marsjanie. Ranieri wielokrotnie podkreślał, że przy każdej okazji musimy dawać z siebie 120 procent. Myślę, że z polecenia tego wywiązał się wzorowo cały zespół, bez żadnego wyjątku. Owszem, straciliśmy parę punktów ze słabszymi drużynami, ale to nieodłączny element tej gry,

a przede wszystkim element procesu dojrzewania zespołu. W przyszłym roku będziemy mieli okazję sprawdzić, ile jesteśmy warci".

Jak przygotowujesz się do meczu?

„Moją siłą jest pogoda ducha, koncentracja i wola zwycięstwa".

Który z trenerów pomógł ci w karierze?

„Było ich bardzo wielu i absolutnie nie jestem w stanie ułożyć ich w jakimkolwiek porządku chronologicznym. Każdy trener przynosi ze sobą wielki bagaż doświadczeń, pracować z trenerem to znaczy brać z tego bagażu wszystko to, co najlepsze".

A w czym mógłbyś się jeszcze poprawić?

„Wiele razy przyłapuję się na tym, że kiedy oglądam parady innych bramkarzy, zadaję sobie pytanie, czy ja również byłbym zdolny do wykonywania tak wspaniałych akrobacji jak te widziane w telewizji. Siła mistrzów tkwi w nieustającym pragnieniu poprawy i doskonalenia swojego warsztatu".

A z czym jeszcze wiąże się Twoja przyszłość?

„Przede wszystkim z moją rodziną. Poza tym chcę poznać smak nowych zwycięstw i zobaczyć, jak ta przyszłość będzie wyglądała".

Gdyby Buffon nie został bramkarzem, to co robiłby w życiu?

„Zawsze wierzyłem w wartości, jakie niesie ze sobą sport, również dlatego, że wychowałem się w rodzinie sportowców. Gdybym nie został profesjonalnym piłkarzem, zajmowałbym się czymś innym, ale na pewno na sportowej niwie".

Myślisz, że piłkarze są pozytywnym przykładem dla innych?

„Muszą być pozytywnym przykładem. Jesteśmy obserwowani przez miliony oczu. Nasze zachowania są powielane przez młodzież. Stajemy się czymś w rodzaju środka przekazu. A przesłanie, jakie niesiemy, musi być pozytywne".

Buffon z żoną Aleną w swoim domu w Turynie

Coraz częściej sportowcy stają się ikonami mody i bohaterami kampanii reklamowych, a ich sylwetki to symbole męskiego piękna. Czy czujecie się wzorami do naśladowania czy też ludźmi traktowanymi po trosze przedmiotowo?

„Ja nie czuję się żadnym wzorem. Jestem piłkarzem, który stara się jak najlepiej wykonywać swoją pracę. Miałem okazję spróbować swych sił jako model i było to bardzo ciekawe doświadczenie, jednak moja praca polega na czymś zupełnie innym".

Twoja największa zaleta?

„Uczciwość".

Najważniejsza wartość w życiu?

„Rodzina, którą tworzę z Aleną i małym Louisem Thomasem. Dla mnie to nowe, niewiarygodne doświadczenie, napawające mnie uczuciem ■

KARTA ZAWODNIKA

Pozycja: Bramkarz
Numer na koszulce: 1
Data i miejsce urodzenia: 28/01/1978, Carrara
Wzrost: 1,90
Preferowana noga: prawa
Obecny klub: Juventus
Kontrakt ważny do: 2013
Debiut w Serie A: 19/11/1995 w barwach AC Parma w meczu przeciwko Milanowi
Kluby: AC Parma (1994 – 2001) i Juventus (2001-2013)

ZDOBYTE TROFEA

1 Puchar UEFA (1999, AC Parma)
2 Mistrzostwa Włoch (2002 i 2003, Juventus)
1 Puchar Włoch (1999, AC Parma)
2 Superpuchary Włoch (2002 i 2003, Juventus)
1 Puchar Świata (2006, reprezentacja narodowa Włoch)

TEKST
Elżbieta i Andrzej Lisowscy
FOTO
Andrzej Lisowski

Ukraińskie ŚCIEŻKI

Bezkres pól, łąk, stepu... Jak w sennych marzeniach. Jak u Sienkiewicza i Mickiewicza. Albo morze słoneczników dotykających – z obu stron szosy – linii horyzontu... Taką Ukrainę też zobaczyliśmy, zaczynając wędrówkę w Kijowie, a kończąc tam gdzie diabeł mówi dobranoc – we wsi Wiłkowo, w Delcie Dunaju. Spaliśmy w luksusowych hotelach, na kempingach i w prowincjonalnych hotelikach z wychodkami na podwórku. Widzieliśmy wielką biedę i jeszcze większe bogactwo. Dawno nie spotkaliśmy już w świecie tylu przyjaznych gestów ludzi. Nawet w czasie obrzędów religijnych nie czuliśmy się intruzami.

ELŻBIETA I ANDRZEJ LISOWSCY
– krakowscy dziennikarze i podróżnicy, twórcy i gospodarze magazynu podróżników „Światowiec” (w każdą niedzielę o godz. 9.00 na antenie TVP INFO), członkowie nowojorskiego The Explorers Club.

Pełen dumy Kijów, nostalgiczno – galicyjski Lwów, dynamiczna i nowoczesna Winnica, niezależna i kipiąca humorem Odessa, oszałamiająca dziką przyrodą ukraińska odnoga Delty Dunaju... Każde z tych miejsc zaskakiwało nas czymś innym. W stolicy króluje język ukraiński, we Lwowie miesza się on z polskim i rosyjskim, a w Odessie nic nie przebije rosyjskiego. Wprawdzie państwowy dekret zabrania używania w urzędach innego języka niż ukraiński to jednak mieszkańcy czarnomorskiego portu nic sobie z tego nie robią. Nawet sklepowe szyldy są rosyjskie, bardziej słuchane są rosyjskie przeboje muzyki pop, a tylko nazwy ulic są dwujęzyczne. Na dodatek w Odessie wyczuwa się największą swobodę i otwartość na świat. Ale zarówno w tych dużych miastach, jak i mniejszych kapitalizm wdziera się we wszystkie sfery życia. Dużo samochodów zachodnich marek, całodobowe sklepy, nocne kluby, importowane produkty spożywcze, liczne bankomaty. Jednocześnie spacerowaliśmy wieczorem dziurawymi chodnikami Kamieńca Podolskiego przy wygaszonych latarniach, a w wielu hotelowych łazienkach zmywaliśmy szampon z włosów wodą mineralną, bo często w kranach zakręcana jest ok. 23.00. Wszędzie jednak było bezpiecznie. Bezpieczne okazały się i bankomaty i nocne spacery. Wprawdzie więcej kłopotów czeka na turystów na prowincji, ale tam mogą oni liczyć na atmosferę, przyjazne odruchy, życzliwość jakie jeszcze dwadzieścia lat temu towarzyszyły wędrowcom na Kaszubach czy w Bieszczadach.

Ukraina zmienia się, ale na prowincji czas się zatrzymał

Na poprzedniej stronie: Jedna z najciekawszych eklektycznych kamienic Odessy, z pięknym pasażem handlowym w środku

FRESKI, BUŁHAKOW I POMNIK KOTA

Tutaj niczym w soczewce ogniskuje się życie turystów i mieszkańców Kijowa, dawne przenika z nowym. Pełen historii i niezwykłych wibracji Andriejewski Zjazd. Poświęcono mu nawet Muzeum Jednej Ulicy. Przez 6 lat mieszkał tutaj Bułhakow. To dobre miejsce na rozpoczęcie lub zakończenie wędrówki po Ukrainie. W kamienicy autora „Mistrza i Małgorzaty” jest dziś muzeum, do którego warto zajrzeć choćby po to, by porozmawiać o literaturze z sympatyczną, mówiącą po polsku przewodniczką. Andriejewski Zjazd to ulubiona ulica turystów i mieszkańców Kijowa. Jedna z najstarszych, długa, brukowana, stroma. Pełna artystów i kramików. Można kupić reprodukcje ikon, niezłe i kiczowate pejzaże, koszulki z podobizną Gorbaczowa i Stalina. Można posłuchać mistrzowskiej gry na mandolinie albo sfotografować się u stóp pomnika żigolaka z popularnej ukraińskiej komedii filmowej. A nad wszystkim dominuje monumentalna bryła barokowej cerkwi św. Andrzeja.

Tymczasem w mini parku, u stóp zrekonstruowanych „Carskich wrót”, jesteśmy świadkami niedzielnego spaceru z... kogutem. Starsza pani gałązką omiata nad jego głową powietrze, wołając: „Wasia, dlaczego mnie nie słuchasz? No chodź, bo sobie pójdę. No już. Chodź, wracamy do domu!” Nieco dalej znajdujemy pomnik kota. Nikt nie wie dlaczego jest właśnie w tym miejscu. Dopiero opowieść kelnera z pobliskiej tawerny „Pantagruel” wyjaśnia zagadkę. To na życzenie klientów i z ich udziałem pochowano „koszkę” w sercu starego Kijowa. Kot był talizmanem restauracji, a zginął zaczadzony dymem w czasie pożaru w 1998 roku. Teraz jest inny kot. Przynieśli go turyści a dyrekcja zamieściła jego zdjęcie w mini – folderze z tableau właścicieli i pracowników tawerny.

W stolicy Ukrainy nie możemy jednak ominąć skarbów sztuki sakralnej. Zachwyt przybyszów wzbudza wyrastający z Górnego Miasta, odnowiony pięknie (aż na granicy lukru i kiczu), zwieńczony błękitnymi kopułami monastyr Michała Archanioła. Warto na jego dziedzińcu przeżyć choć jeden zachód słońca. Jednak prawdziwe perły kryje inna – położona kilkaset metrów dalej – świątynia. 260 metrów kwadratowych bezcennych

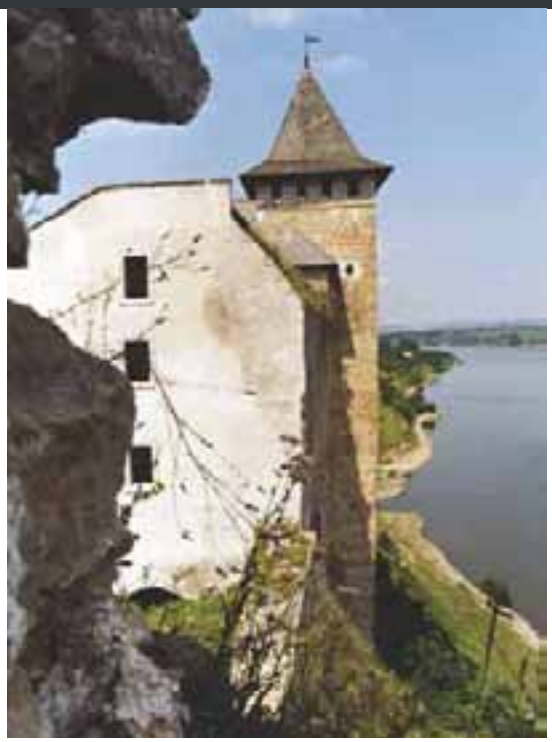
mozaik i 3000 metrów kwadratowych fresków autorstwa artystów bizantyjskich i ruskich...
To największy magnes dla turystów odwiedzających Sobór Sofijski – najcenniejszy, wpisany na listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO, zabytek Kijowa. Tutaj działała pierwsza na Rusi Kijowskiej biblioteka. Nazwa soboru pochodzi od symbolu sztuki bizantyjskiej – Hagii Sophii w Konstantynopolu. Na co dzień jest tutaj muzeum a liturgia odbywa się tylko z okazji wielkich świąt i rocznic.
Pełna harmonii i artyzmu budowla wzniesiona w latach 1017-1031, rozbudowana w XVII i XVIII stuleciu, stała się wzorem dla architektury cerkiewnej całej Rusi. Jednak pierwsza chrześcijańska świątynia istniała w tym miejscu już w czasach zmarłej w 969 roku św. Olgi. Dziś główną kopułę zdobi XI-wieczny wizerunek Chrystusa Pantokratora i apostołów – ewangelistów. Niestety, XI-wieczne freski zamalowano olejnymi farbami w XVIII i XIX stuleciu. W latach 30 XX wieku niektóre z nich odsłonięto, pozostawiając farbę olejną tam, gdzie nie przetrwały oryginalne malowidła.
Religijne serce Kijowa i całej Ukrainy bije jednak w Ławrze Kijowsko-Peczerskej. Dała jej początek pustelnia przybyłego tutaj ze św. Góry Athos w 1050 roku św. Antoniusza. Dziś na terenie ławry spoczywa 118 świętych mężów. Tutaj można pomedytować wspólnie z pielgrzymami i najbardziej odczuć rytm życia mnichów.

MONASTYR ŚWIĘTEJ TRÓJCY

Pod prawosławną katedrą w Winnicy jesteśmy świadkami uroczystego święcenia płodów rolnych. Przypomina to trochę nasze obrzędy Wielkanocne i te związanie ze świętem Matki Boskiej Zielnej. Jeszcze w innym miejscu – na rogatkach dużego, ale nie turystycznego miasta – zatrzymujemy się by zrobić zdjęcia z przekazania mu świętych ikon, które pielgrzymowały już przez Białoruś i Rosję. Wita je kilkadziesiąt tysięcy wiernych. Są orkiestry i łzy wzruszenia. Każdy z zebranych pragnie pocałować jeden z kilkunastu świętych obrazów…
W świecie prawosławia Ukrainy jeszcze bardziej niezwykła okazuje się wizyta w jednej ze wsi Podola. W Monastyrze Świętej Trójcy. Iwan – nasz zaprzyjaźniony Ukrainiec – wspomagał finansowo jego rekonstrukcję, bo sowieci mocno zniszczyli kompleks w 1961 roku. Witający nas ojciec Włodzimierz zaczął jego odbudowę swoimi rękami i własnymi środkami. Iwan z grupą znajomych pomaga mu tak jak może, gdyż to miejsce ważne jest dla ukraińskiej religii, historii i kultury. Specjalnie dla nas i dla kilku kuracjuszy z pobliskiego sanatorium ojciec Włodzimierz odprawia mszę świętą, a jego żona pomaga w liturgii, także pięknie śpiewając. Oboje nie tylko ratują sąsiednią zrujnowaną cerkiew jeszcze z czasów cara Piotra I, ale i doprowadzili do zbudowania tej nowej, jedynej w okolicy prawosławnej cerkwi podległej Ławrze Kijowsko-Peczerskiej.
Gospodarze zapraszają nas by ich odwiedzić i kilka dni tu odpocząć od cywilizacji. Na razie z ojcem Włodzimierzem, jego żoną, którą nazywa Batiuszką, i trójką ich dzieci siadamy na chwilę pod rosłym kasztanowcem, delektując się pachnącą świeżo zerwanymi ziołami herbatą i wyborną domową nalewką…

Sobór Sofijski – najcenniejszy zabytek Kijowa

ŚLADAMI WSPÓLNEJ HISTORII



Po prawej: Twierdza w Chocimiu – przykład historycznych zawiłości Ukrainy

Nigdy nie były to ziemie spokojne. Chocim jest przykładem historycznych zawiłości Ukrainy. Przez kolejne stulecia tereny te należały do księstwa kijowskiego, wołyńskiego, halicko-włodzimierzowskiego. A także do Mołdawi, Turcji i Polski. Wznoszące się wysoko nad brzegami rzeki potężne baszty, bramy, ganki strzeleckie i mury fortyfikacji broniły dostępu obcym.

Dzisiaj ruiny fortyfikacji zapewniają odwiedzającym je Polakom wiele sentymentalnych i historycznych refleksji. A wszystkim wspaniały widok na rozciągające się po drugiej stronie rzeki Podole. Warto je odwiedzić choćby ze względu na Kamieniec Podolski – miasto legendę, nazywane: „stepową stolicą" i „przedmurzem chrześcijaństwa". Zwycięstwa i wojny, tryumfy i klęski, zmagania chrześcijan z islamem – wszystko to można odczuć wędrując ulicami miasta. Tuż przy wejściu do katedry stoi minaret (jego zachowanie było jednym z warunków polsko-tureckiego traktatu pokojowego z 1699 r.). To jedyny przypadek w świecie, gdy minaret wieńczy figurka Matki Boskiej! W Kamieńcu obok kościołów katolickich mija się cerkwie, domy modlitwy karaimów, kościoły ormiańskie. Polacy odegrali ważną rolę w historii miasta, ale wyraźny jest także wpływ innych kultur. W tym tyglu różnych narodów, powstawały nowe prądy, rodziła się szczególna, nieuchwytna, a jednak wyczuwalna także i dziś atmosfera miasta. Brukowana ormiańska uliczka biegnie w dół. Popołudnie jest tu ciche i trochę senne. Dochodzimy nią do wysokiego brzegu Smotrycza. Głęboki jar otacza miasto. Widać stąd słynną dzięki Sienkiewiczowi fortecę i niemniej słynny most.

Na Ukrainie krzyżują się drogi wiernych do świątyń różnych wyznań i obrządków

Ale nie wszystkie polskie ślady na Ukrainie wiążą się z walką. Nad brzegami rzeki Kamionki, w okolicach Humania, Stanisław Szczęsny Potocki założył najsłynniejszy obok Puław i Arkadii ogród sentymentalny. Ten wspaniały park swoją nazwę i powstanie zawdzięcza miłości. Jest symbolem wielkiego uczucia hrabiego do Zofii Wittowej, uważanej za najpiękniejszą kobietę ówczesnej Europy. Trafnym posunięciem projektanta – Ludwika Metzella było wykorzystanie 23-metrowej różnicy poziomów terenu oraz rzeki, która wpływa do stawu znajdującego się na położonym niżej wzniesieniu. Staw zasila kaskady i wodospady oraz wypełniony wodą tunel – nazwany Styksem. Ten sentymentalny park zajmuje 150 ha powierzchni i został tak zaprojektowany, by mógł budzić różne wrażenia i emocje. Ważną rolę odgrywa szmer wody i szum drzew. W przyrodę harmonijnie wkomponowano białe marmurowe pomniki – wizerunki bóstw greckich i postaci z historii starożytnej. Wędrówka po ogrodzie jest metaforą drogi prowadzącej przez czyściec do raju. Dziś dodatkową atrakcją dla turystów są przejażdżki statkiem po jeziorku, przeprawa łodzią przez tunel, a nawet zdjęcia z wężem boa na szyi…

Po odpoczynku ruszamy dalej polskim tropem – w kierunku Tarnopola. Do Ławry, w której kiedyś modliło się wielu Polaków. Był wśród nich także Juliusz Słowacki. Dziś słynący z cudownych uzdrowień klasztor przyciąga pielgrzymów, chorych i żebraków.

Historia sanktuarium ma osiem wieków, ale obecny kształt otrzymało ono w drugiej połowie XVIII stulecia. Zgodnie z projektem śląskiego architekta Johanna Gottfrieda Hoffmana, sprowadzonego tutaj przez starostę kaniowskiego – Mikołaja Potockiego. Ten największy ośrodek kultu maryjnego na Ukrainie wspólny był długo dla prawosławnych, grekokatolików i katolików. Dziś pielgrzymują tutaj głównie wyznawcy prawosławia pod zwierzchnictwem Patriarchatu Moskiewskiego. A głównym celem pielgrzymek jest wypicie wody z cudownego źródełka.

MIASTO LWA

To właśnie średniowieczny rynek – serce Lwowa, wspaniała mozaika architektonicznych stylów – i otaczające go perły architektury zapewniły miastu miejsce na liście światowego dziedzictwa UNESCO. Kiedyś mieszkali tutaj bogaci mieszczanie, generałowie, książęta, królowie. Na placu składano hołdy, dokonywano straceń, odbywały się ważne ceremonie żałobne. Tutaj Józef Piłsudski odbierał defiladę z okazji przyznania miastu Virtuti Militari…

Ma w sobie Lwów coś z Wiednia i Krakowa. Uwodzi urodą zabytków, pełną nostalgii atmosferą i nagromadzeniem twórczych wibracji. Jest trochę prowincjonalny, staroświecki, ale jednocześnie otwarty na wszystko co nowe. Zanurzony w atmosferze mistyki, legend, specyficznego humoru…

Podobnie jak Singapur jest miastem lwa. Ma go w herbie od XIV wieku. Bo Lew to imię ruskiego księcia – założyciela grodu. I tak jak w dalekim Singapurze przeplatają się tutaj ścieżki różnych religii, narodów, kultur. Nieco prowincjonalny, położony na uboczu Europy, a jednak światowy…

Lwiw, Lwów, Lemberg, Leopolis... Jeszcze w czasach ZSRR znalazł się na trasie naszej wędrówki do Azji Centralnej. Nieliczne hotele pękały w szwach, więc całą noc spacerowaliśmy po mieście Grottgera, Banacha, Konopnickiej, Zapolskiej, Hemara... Patrzyliśmy na zniszczone fasady wspaniałych kościołów, pałaców, mieszczańskich kamienic. Ale już wtedy ulegliśmy magii Lwowa, urokowi jego oficyn i podwórek. Zwłaszcza, że wyrastaliśmy na Dolnym Śląsku, gdzie Lwowiacy stanowili po wojnie znaczącą grupę. Wracając po latach wielokrotnie do Lwowa, pisząc przewodnik po tym mieście, zobaczyliśmy zupełnie inny świat. Odnowionych i pięknie iluminowanych zabytków, czynnych przez całą dobę knajpek.

Wypijemy tutaj prawdziwie ormiańską kawę, zjemy ukraińskie – zapieczone w śmietanie – pielmieny, zamówimy huculski kociołek, spróbujemy win prosto z Krymu, kupimy na bazarze prawdziwy sok z granatów z dalekiego Azerbejdżanu. A jednocześnie możemy zamówić torcik Sachera i pachnącą jak w Wiedniu kawę, poczuć smak wykwintnej kuchni francuskiej czy zjeść po prostu meksykańskie burito.

DEJA VU W ODESSIE

Kwitnie tu kapitalizm, ale nikt nie burzy kilkudziesięciometrowego pomnika Lenina, zbudowanego w 1967 roku przez twórcę moskiewskiego mauzoleum. Przynależność do Ukrainy nie tłumi tęsknoty za XIX wiekiem, gdy Odessę nazywano Rosyjską Ameryką. Tutaj na co dzień powaga Eisensteina – twórcy filmu „Pancernik Potiomkin” – przeplata się z humorem Juliusza Machulskiego i Jerzego Stuhra. Bo Odessa to ciągłe powroty na Schody Potiomkinowskie i do sąsiadującej z nimi, otwartej w czerwcu 2001 roku restauracji „Deża wju”.

Przed wejściem zdjęcie dzierżącej w ręce sierp i młot Statuy Wolności, a na drzwiach informacja: „Osoby, które nie spodobają się administracji lokalu mogą nie zostać wpuszczone do środka”. Dostępu broni także odźwierny w takiej samej liberii jak ten z filmu Machulskiego „Déjà vu”. Boimy się, że poprosi o „propusk”, ale w końcu usłużnie otwiera drzwi. A w sieni wita duże popiersie Lenina z pełną optymizmu sentencją: „Na rowerze do świetlanej przyszłości!”. Nad wszystkim góruje wymachujący szablą Jerzy Stuhr w mundurze białogwardzisty.

Wkraczamy w chroniony kiedyś żelazną kurtyną świat agitacji i propagandy. W realność Związku Radzieckiego. W toalecie możemy zobaczyć aparaturę do produkcji samogonu. Plakaty przypominają, że „Kto nie pracuje, ten nie je" a „Troszczy się o nas na Kremlu towarzysz Stalin". Bar to po prostu wyjęta z filmu Machulskiego „Bułocznaja" z wycelowanym w gości ckm-em. Tym samym, który widzowie oglądali w filmie „Déjà vu". Część stolików ustawiono pośród okrętowych kominów (ze znakiem sierpa i młota) – na pokładzie otoczonego wodą statku „Abchazja"...

Przebrani za pionierów i komsomolców kelnerzy uwijają się jak w ukropie, bo na brak gości restauracja nie narzeka. Nowo zatrudniani pracownicy oglądają w ramach szkolenia film „Deja vu". Największe wrażenie robi jednak menu – pełne reprodukcji agitacyjnych plakatów i nazw nie znanych nigdzie indziej potraw. Można delektować się „świeżą komsomołką", „karlmarksizmem", „żartem Pinocheta", „zakąską proletariacką", czy daniem „Proletariusze wszystkich krajów łączcie się!". „Ateizm po chłopsku" to po prostu jesiotr w warzywach, a sałatka z tuńczyka – „Siódma Flota USA". My zamówiliśmy coś lżejszego – „śniadanie komsomolca na dwie osoby". Dostaliśmy kawał chleba, słoniny, puszkę szprotek, cebulę i czystą wódkę...

Na znudzonych sowiecką rzeczywistością czeka amerykańskie skrzydło restauracji, przybliżające czasy prohibicji w Chicago. Także warto zajrzeć do toalety, by zobaczyć jak w Ameryce pędzono bimber. W samej restauracji jest bardziej nobliwie. Kontury zunifikowanych drapaczy chmur, Cadillac z epoki (a na nim atrapy pieczywa z butelkami bimbru, który u Machulskiego wędrował saniami na Alaskę), miękkie fotele... No i zatopiony w misce z cementem mafioso...

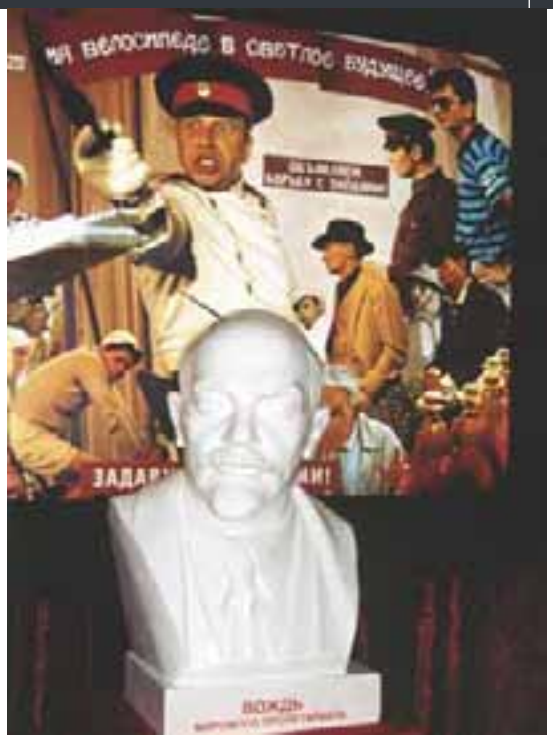
Wszystko już było. I wszystko się powtarza. Déjà vu, a raczej Deża wju, jak to w Odessie – wielonarodowym tyglu, mieście specyficznego humoru, siedzibie najstarszej wytwórni filmowej nie tylko Ukrainy i byłego ZSRR, ale i Rosji.

Ze świata restauracji „Deża wju" wychodzimy wprost na legendarne Schody Primorskie, zwane Potiomkinowskimi. Mają 192 stopnie, 136 metrów długości i 27 metrów wysokości. Zbudowano je w latach 1834-1841. Łączą stare z nowym. Miasto z portem. Restaurację „Deja Wju" z Dworcem Morskim i hotelem Kempinski, który nie bez oporów mieszkańców wpisał się niedawno w pejzaż portu i miasta (w nocnych światłach przypomina nowojorski Emipre State Building). To na tych schodach zginęło z rąk bałogwardzistów ponad dwa tysiące ludzi. Tutaj postawił kamery Eisenstein, a wiele lat później Juliusz Machulski.

Artyści zawsze lubili Odessę, choć niektórzy – jak Puszkin i Mickiewicz – znaleźli się tutaj na przymusowym zesłaniu. Ludzi sztuki przyciągała nie tylko niezwykła atmosfera manifestującego niezależność miasta, ale i najstarsza w Rosji i ZSRR wytwórnia filmowa. To tutaj, w pokoju nr 326 Hotelu Londynskij, legendarna amerykańska tancerka Isadora Duncan spotykała się z rosyjskim poetą Siergiejem Jesieninem. Ich związek pełen namiętności i cierpienia najłagodniej można

Na stronie obok: W słynnym odesskim hotelu „Londynskij" amerykańska tancerka Isadora Duncan spotykała się z rosyjskim poetą Siergiejem Jesieninem.

Poniżej: Adoracja świętych ikon



W sieni restauracji „Deża wju" w Odessie wkraczamy w świat realnego socjalizmu i filmu Juliusza Machulskiego „Deja vu".

Poniżej: Chutor rybacki w ukraińskiej części Delty Dunaju.

określić jako trudny. Czasami właśnie do tego pokoju Jesienin zapraszał znajomych i prosił, albo zmuszał Isadorę, by dla nich tańczyła. Nie mogła mu odmówić, ale jeśli nie lubiła kogoś z gości, wyrażała to tańcem. Isadora zginęła, gdy jej szal zaplątał się w szprychy sportowego bugatti. Czy to, że tak witalna, radosna, bywała tutaj, dało jakąś cząstkę energii Odessie? Myślimy o tym żegnając w porcie brytyjski statek z dwoma tysiącami turystów. Jak w czasach najlepszej świetności, jak w filmie spontanicznie żegnają ich mieszkańcy Odessy przy dźwiękach grającej trochę uniesione, trochę patriotyczne kawałki orkiestry... I zaraz pieśni Miszy Szufutinskiego – uwielbianego odesskiego barda, mieszkającego dziś w Filadelfii, nabrały dodatkowego waloru. Ale tylko pieśni powstałe tutaj, w Odessie, bo te najnowsze, amerykańskie są już zupełnie z innego świata.

To co zostawili po sobie artyści czuje się na słynnym deptaku Dieribasiwska. Jest on miejscem spotkań zarówno mieszkańców Odessy jak i turystów. Każdy może poczuć się tutaj dobrze i na luzie.

WENECJA UKRAINY

Jeszcze nie tak dawno temu wsi Wiłkowo nie było w ogóle na mapie, bo w czasach ZSRR stacjonowały tu tajne jednostki Czarnomorskiej Floty. Dziś nieśmiało wkracza turystyka, ale zagraniczni goście dowożeni są zwykle tylko na kilka godzin autokarami z Kijowa i odległej o pięć godzin jazdy samochodem Odessy. Wszystko po to, by zobaczyć z bliska pelikany, czaple, poczuć niczym w pigułce smak dzikiej przyrody. To nasz sentymentalny powrót do poznanej przed 20 laty Delty Dunaju – największego rezerwatu przyrody Europy. Wtedy jednak byliśmy po stronie rumuńskiej, teraz odwiedzamy zupełnie dziewiczą, prawie nie opisaną, mniejszą, ale ciekawą część ukraińską.

Kiedyś Wiłkowo nazwano słusznie „Wenecją Ukrainy". Założona w XVIII wieku wioska jest swoistą bramą do wodnego świata. Dalej można przemieszczać się już tylko na łódkach i motorowych łodziach. Podglądamy więc ptaki, fotografujemy zachody słońca i dzikie konie, słuchamy świstu powiewających na wietrze, a ciągnących się po horyzont trzcinowych lasów… Trafiamy nawet do rybackiego chutoru, gdzie w prymitywnych warunkach i w morzu atakujących non stop komarów – żyje przez 2 tygodnie ponad 20 rybaków zmienianych później przez kolegów. Na jednej z wysepek poznajemy, mieszkające tam samotnie, dwie siostry – ponad osiemdziesięcioletnie kobiety. Jedna z nich nigdy nie opuściła tego miejsca, druga – aż trzykrotnie – była we wsi Wiłkowo… Mają swoje uprawne poletka, a resztę – jak trzeba – dowożą im zaprzyjaźnieni rybacy…Czujemy się jak we śnie, jak w niedostępnych zakątkach Azji. I nie dowierzamy, że tam byliśmy leżąc – kilka dni później – na przepełnionej ludźmi czarnomorskiej plaży, którą dzieli od wsi Wiłkowo tylko 20 minut jazdy lokalnym autobusem…

Normalne miary nie przystają do bogatego dziedzictwa religijnego, społecznego i kulturalnego ukraińskiej ziemi. Ukraina jest jednocześnie bliska i daleka. Bliska wspólną historią, wspomnieniami ludzi, religią. I daleka. Bo inaczej rozkładają się tutaj akcenty i inne są proporcje. Na pewno ma na nie także wpływ ten bezkres pól, łąk i stepu... ■

W Sedici po drogach Ukrainy

Pięć tysięcy kilometrów, po autostradach i bezdrożach Ukrainy, w czterdziestostopniowym upale, z Kijowa na Krym i z powrotem. Niepowtarzalny test załogi i samochodu. Wszyscy zdali egzamin na piątkę… dziennikarz Krzysztof Hipsz, fotoreporter Andrzej Heldwein i Fiat Sedici. A wszystko to zaledwie w ciągu dziesięciu dni.

Wyprawę zorganizowało Ukraińskie Stowarzyszenie Dziennikarzy Motoryzacyjnych. Już po raz dziesiąty wzięli w niej udział dziennikarze z Austrii, Turcji, Czech, Białorusi i Rosji. Dwadzieścia samochodów miało do pokonania trasę liczącą około 3 tysięcy kilometrów wiodącą ze stolicy Ukrainy do najodleglejszych zakątków Krymu. Nasza załoga, dzięki wsparciu Fiat Auto Poland, pojechała Fiatem Sedici 1,9. Uroczysty start miał miejsce w stacji Fiata w Rzeszowie, gdzie po konferencji prasowej z miejscowymi mediami wystartowaliśmy do naszego pierwszego odcinka, do Kijowa. Tam nastąpił uroczysty start sprzed ukraińskiego Parlamentu. W kolumnie, eskortowanej przez milicję (wszystko po to, aby kilkusetkilometrowe odcinki pokonywać jak najszybciej) ruszyliśmy w stronę Chmielnika, miejsca, gdzie swoją siedzibę ustanowił Bohdan Chmielnicki. Ten pierwszy etap był jednocześnie ważnym sprawdzianem dla auta i nas samych. Podróżowanie w dość ekstremalnych warunkach (temperatura) i ze średnią prędkością ok. 100 km/h uświadomił nam, że mimo niewielkich gabarytów i dość twardego zawieszenia auto jest nam bardzo przyjazne. Było to ważne, bowiem każdego dnia program był niezwykle napięty: liczne spotkania, konferencje prasowe, zwiedzanie zabytkowych miejsc i obiektów wymagały dobrej kondycji, a tej, nawet po pokonaniu kilkusetkilometrowego odcinka, nigdy nam nie brakowało. Jak choćby w Czarnym

K. Hipsz, redaktor naczelny miesięcznika poświęconego ekstremalnym sportom samochodowym „Speed", fotograf A. Heldwein i Fiat Sedici

Kamieniu, niezwykłym miejscu na stepach Akermanu czy Bachczysaraju, stolicy imperium Tuhaj-beja. Jako że marka Fiat jest na Ukrainie mało znana, nasze Sedici wzbudzało spore zainteresowanie, szczególnie jego napęd 4x4, który sprawdza się tutaj znakomicie. Część dróg bowiem jest w stanie dość opłakanym i sprawne poruszanie się, zwłaszcza w centralnej Ukrainie, to sztuka nie lada. Drugim ważnym argumentem było zużycie paliwa, które nie ukrywam, zaskoczyło także nas samych. Oto bowiem samochód na całej trasie przejazdu konsumował średnio zaledwie 5,7 litra oleju napędowego na sto kilometrów! A że ceny paliw na Ukrainie również powędrowały znacząco do góry, fakt ten wzbudzał szczery podziw. Zwłaszcza u organizatorów, dla których byliśmy najmniej paliwożerną załogą, bowiem startujące Mazdy, BMW, SsangYongi, Daewoo, Chevrolety czy Łady musiały zatrzymywać się na stacjach benzynowych częściej niż my. Jedynym mankamentem była zieleniejąca rura wydechowa, ale na to nie mieliśmy już żadnego wpływu – to jedynie świadectwo dużego zasiarczenia lanego do baku paliwa, co jednak nie miało żadnego wpływu na pracę silnika.

Ukraiński objazd, finansowany przez miejscowych oligarchów, odbywający się pod patronatem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, miał na celu przede wszystkim prezentację kraju, jego zabytków i osiągnięć gospodarczych. W ten sposób biznesmeni starają się wyręczyć państwowe urzędy, które nie zawsze w sposób skuteczny promują swój kraj na zewnątrz.

RUBRYKI

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

Nawiedzone miejsca **południowej Polski**

Przed dwudziestu laty na przedmieściach Nowego Sącza urządzano park etnograficzny. Z czterech regionów Ziemi Sądeckiej przeniesiono tam najstarsze i najbardziej charakterystyczne dla ludowej architektury tych okolic budowle. Wśród nich znalazła się nawiedzona chata z Wierchomli. Kiedy w izbach wszystko stanęło już na swoim miejscu, chatę zamknięto na klucz. Po kilku dniach pracownicy skansenu weszli do wnętrza i ze zdziwieniem zobaczyli, że meble są odsunięte od ścian, a niektóre drobne przedmioty leżą w nieładzie na podłodze. W kilka dni potem stróż nocny obchodząc zabytkową wioskę zobaczył na kamiennych schodkach przed chatą skulony ciemny kształt zgarbionego człowieka, siedzącego z twarzą ukrytą w dłoniach. Gdy podszedł bliżej, usłyszał stłumiony płacz, a kiedy odezwał się – zjawa zniknęła. Podobno przed wieloma laty, któryś z właścicieli popełnił w tej chacie samobójstwo.

Na krużgankach i w korytarzach renesansowego zamku w Suchej Beskidzkiej pojawia się natomiast widmowa postać damy w czarnym stroju, jaki w XVIII w. nosiły owdowiałe matrony wysokiego rodu. Niewidzialna ręka otwiera drzwi w amfiladzie komnat, a zimny podmuch daje się odczuć, gdy ma się pojawić. Zamkowa opowieść głosi, że jest to widmo Anny Konstancji z Lubomirskich Wielopolskiej Małachowskiej, władającej kiedyś tymi ziemiami. Była ona żoną dwóch magnatów – Jana Kazimierza Wielopolskiego, który wkrótce po ślubie zmarł zapisując jej wielkie dobra zwane „państwem suskim". Zaś drugi mąż – Stanisław Małachowski, uczynił Annę Konstancję jeszcze bogatszą, ale i z nim pozostała w małżeństwie zaledwie trzy lata.

Ludzie równi jej stanem podziwiali energię i rozsądek, z jakim młoda jeszcze wdowa zarządzała majątkiem. Ale poddani – mieszczanie i chłopi – drżeli przed „srogą panią". Anna Konstancja ustanowiła kodeks praw dla poddanych, a w Wieży Zegarowej na zamku sama sprawowała sądy. Nawet za drobne przewinienia wymierzała karę chłosty i skazywała na wtrącenie do lochu. Dożyła sędziwego wieku. Pochowano ją w krypcie miejscowego kościoła. Poddani i służba odetchnęli, ale jeszcze nie wypaliły się znicze na grobowej płycie, kiedy na cmentarzu zaczęło pojawiać się jej widmo. Widywano zjawę nawet wówczas, gdy dobra suskie przeszły na innych właścicieli – Branickich, a później Tarnowskich. Anna Konstancja we wdowim welonie prześladowała nie tylko pałacowych gości, ale również straż obywatelską.

Z Pałacem Wielopolskich w Krakowie wiąże się opowieść o Czarnej Damie zapisana przez biskupa krakowskiego Łętowskiego, który miał słyszeć ją od pewnego sędziwego księdza. Ksiądz ów, jeszcze jako wikary, uczestniczył

Zamek w Pieskowej Skale ma swoich widmowych mieszkańców, którzy tylko nocami odwiedzają jego mury. Błądzi więc po dziedzińcu i korytarzach mężczyzna w długiej czarnej opończy z kapturem, który jakby skrywa ściętą z królewskiego wyroku głowę. W takiej właśnie postaci pojawia się dawny pan na Pieskowej Skale, Krzysztof Szafraniec, warchoł i pieniacz, występujący przeciw królewskiej władzy. Został ścięty na Rynku Krakowskim z wyroku Stefana Batorego. Ciało jego pochowano w podziemiach kościoła Dominikanów, niedaleko miejsca kaźni, a jego duch w postaci bezgłowego upiora powraca nocami do swojej posiadłości.
Drugie widmo Pieskowej Skały to nieszczęsna Dorota – za życia była żoną jednego z kasztelanów zamku. Zazdrosny mąż podsłuchał, jak spowiadała się księdzu z miłości do nadwornego lutnisty, i kazał wtrącić ją do lochu, skazując na śmierć głodową. Zjawa Doroty nieraz widywana jest na pierwszym piętrze, w sieni, gdzie niegdyś była zamkowa kaplica. Kobieta w ciemnej opończy zarzuconej na suknię klęczy z twarzą zwróconą ku ścianie. Gdy podejdzie się blisko niej – rozwiewa się w powietrzu.

w przerażającym zdarzeniu.
Otóż w burzliwą noc jakiś człowiek w płaszczu z kapturem zastukał w okno wikarówki i poprosił go, aby pojechał z nim do umierającego. Ksiądz wraz z kościelnym wsiedli do karety. Jechali długo skręcając w coraz to inne ulice. Po przybyciu na miejsce wprowadzono ich do bogato urządzonej sali. Za stołem pokrytym czarnym suknem siedział starszy mężczyzna w masce, a obok niego młoda zapłakana dziewczyna w czarnej sukni. Mężczyzna kazał wyspowiadać przerażoną dziewczynę i przygotować ją na śmierć. Kiedy ksiądz zaprotestował, mężczyzna zagroził mu ścięciem. Przerażony duchowny wyspowiadał pannę i udzielił jej komunii, a wtedy kat ściął jej głowę. Duchowny i kościelny byli bliscy omdlenia, więc podano im ku pokrzepieniu wino. Księdzu jednak tak trzęsły się ręce, że rozlał część wina, kościelny zaś wypił swój kieliszek do dna. Kościelny jeszcze tej nocy zmarł w męczarniach, ksiądz zaś ciężko rozchorował się – wino bowiem było zatrute. Nieszczęsną pannę spotkał tak straszny los za to, że pałała występną miłością do pokojowca. Po latach, kiedy wezwano księdza do pałacu Wielopolskich, by oddał ostatnią posługę umierającemu, rozpoznał salę, gdzie odbyła się egzekucja. Odtąd na rodzinie Wielopolskich zaciążyć miało przekleństwo, zaś w Pałacu pojawiła się Czarna Dama.
Z kolei wśród ruin gotyckiego zamku w Ogrodzieńcu wieczorami lub nocą można zobaczyć zjawę Czarnego Psa, który ciągnie za sobą długi, brzęczący łańcuch. Oczy jego płoną, sierść jest smoliście czarna. Stara powieść głosi, że tak po wsze czasy pokutuje kasztelan Stanisław Warszycki. Ten okrutny pan tu właśnie, na zewnętrznym dziedzińcu zamku, urządził grotę zwaną „Męczarnią Warszyckiego", gdzie torturowano opornych poddanych.
Równie okrutnie poczynał sobie ze służbą, a nawet z domownikami. Podobno i własną żonę skazał na publiczną chłostę.

Na dziedzińcu górnego zamku w Niedzicy i w pobliżu zamkowej kaplicy pojawia się w poszumie wichru kobieca postać w bieli, sięgająca sklepienia. Legenda głosi, że to duch nieszczęsnej księżniczki z kraju Inków Uminy, która tu żyła przez lat kilka jako żona jednego z właścicieli zamku.
W połowie XVIII w. potomek węgierskiej rodziny Sebastian Berzevicy wyruszył do Ameryki Południowej w poszukiwaniu przygód – i zapewne majątku. Po latach osiadł w Peru i tam ożenił się z Indianką ze szlachetnego rodu z krwi dawnych władców państwa Inków. Mieli jedną córkę imieniem Umina, która w wieku 15 lat wyszła za młodzieńca z równie świetnej inkaskiej rodziny, imieniem Tupak Amaru. Kiedy w Peru wybuchło powstanie przeciwko Hiszpanom na jego czele stanął krewny męża Uminy. Po upadku powstania Sebastian Berzevicy wraz z Uminą i jej mężem uszli do Europy, zabierając ze sobą część legendarnego skarbu Inków, przynależnego z mocy prawa rodzinie Tupak Amaru. W Europie dosięgła ich zemsta Hiszpanów – męża Uminy zasztyletowano w weneckim zaułku. Na krótko przed jego śmiercią Umina urodziła syna. Stary Berzevicy postanowił wraz z Uminą i wnukiem powrócić do zamku nad Dunajcem. Po roku w niedzickim zamku Uminę zasztyletowano. Aby ocalić wnuka, Berzevicy kazał go zaadoptować swym dalekim kuzynom Beneszom, przepisując na nich majątek. Antoni – bo takie imię wymienia się w akcie adopcji – znał tajemnicę swego pochodzenia i skarbu Inków. Na łożu śmierci zaklinał swych synów, aby nie szukali bogactw władców Peru, gdyż ciąży na nich przekleństwo. Uminę podobno pochowano pod kaplicą w srebrnej trumnie, a pod całun włożono dokument sporządzony pismem węzełkowym „kipu" – może testament Tupak Amaru, a może wskazówkę, jak dotrzeć do skarbu?

RUBRYKI

TEKST
Joanna Lasek

Zgrywa **w domu**

Firma Manta Multimedia zaprezentowała **DVD 080 X-Recorder** – urządzenie będące odtwarzaczem DVD z wbudowanym tunerem telewizyjnym, wzbogacone o różne funkcje nagrywania. Manta umożliwia zgrywanie materiału wprost do skompresowanego formatu DivX. Nowością w tym modelu są rozszerzone możliwości napisów. Do obsługi scen dialogowych dodano opcję narratora lub krzyku, tzn. jeśli w pliku z napisami występują specjalne znaczniki, urządzenie wyświetli tekst pochyłą lub pogrubioną czcionką. Dostępne systemy video to: PAL/NTSC/AUTO. Opcja instalacji dysku twardego przez złącze ATA pozwala użytkownikowi na montaż HDD w specjalnie do tego przeznaczonej kieszeni. Materiały można nagrywać na HDD, pendrive czy na zewnętrzny dysk USB. Manta dtwarza: DVD, DVD-R, DVD+R, DVD-RW, DVD+RW, CD, CD-R, CD-RW, CD-DA, MP3 i Picture CD. Sugerowana cena producenta to około 399 zł.

SATELITA NIEZBĘDNY JEST

Sezon urlopowy trwa w najlepsze, nawigacja samochodowa sprzedaje się więc doskonale. Naprzeciw potrzebom podróżujących wyszedł Blaupunkt, tworząc **TravelPilot 300 PND** (Portable Navigation Device). System jest dostępny w dwóch wersjach – zawiera dane jedynie z Europy Zachodniej (21 krajów) lub ze wszystkich państw europejskich (ponad 40). Ekran dotykowy jest łatwy w obsłudze, nawigacja ma funkcję ostrzegania o limitach prędkości, korkach, a jeśli już ktoś natknie się na zator, można za pomocą Pilota 300 umilać sobie czas grami, słuchaniem muzyki lub przeglądaniem zdjęć.

LEKKA I WYGODNA

Tucano, włoski producent toreb, pokrowców oraz akcesoriów do komputerów przenośnych zaprezentował niedawno nową torbę do notebooków PC oraz Apple MacBook Pro. Tucano „**Giorno work**" jest lekka i wygodna. Oprócz standardowych ścianek zabezpieczających, torbę wyposażono w dodatkowe wkłady absorbujące uderzenia z zewnątrz. System kieszeni pozwala na włożenie nie tylko samego notebooka, ale również dokumentów, wizytówek czy przyborów do pisania. „Giorno work" może być zamontowana do wózka. Na rynku dostępne są trzy kolory: czarny, kawowy i bordo. Produkt posiada 24 miesięczną gwarancję.

O CZYM MARZĄ DELFINY

Produkty Casio wyróżniają się ładnym designem i funkcjonalnością. Tym razem producent zadbał również o środowisko. **Dolphin & Whale Eco-research Network Baby G-watch** to zegarek przeznaczony dla kobiet nowoczesnych, lubiących estetyczne przedmioty i wrażliwych na problemy ekologii. Część dochodów ze sprzedaży powyższego modelu zostanie przeznaczona na fundusz ochrony delfinów i wielorybów.

„JABŁKO" ZNOWU KUSI

Wielbicieli gadżetów ucieszy wiadomość, że na rynku pojawił się nowy model iPhone'a. **iPhone 3G** jest dwa razy szybszy i dwa razy tańszy niż pierwsze iPhony. Dostęp do Internetu jest błyskawiczny, przy czym można go używać nawet podczas rozmowy telefonicznej. Telefon zapewnia możliwość korzystania z Apple Store, skąd użytkownicy mogą ściągać gry, wiadomości biznesowe, sportowe i dotyczące zdrowia. Telefon na razie jest dostępny jedynie w Stanach Zjednoczonych, cena sugerowana to około 199 $. Miejmy jednak nadzieję, że Apple zdecyduje się wprowadzić iPhone'a na rynek polski.

G-watch jest wodoodporny (głębokość 200 m), można więc spokojnie nurkować z delfinami i wielorybami, mając go na nadgarstku. Dolphin & Whale Eco-research to organizacja zajmująca się propagowaniem wiedzy na temat delfinów i wielorybów. Dla mężczyzn Casio stworzyło elegancką i nowoczesną linię zegarków **Oceanus**. Ciekawostką jest wykorzystanie baterii słonecznych, które pozwalają na samoczynne ładowanie się zegarka. Oceanus jest wodoszczelny (głębokość 100 m), ma szkiełko odporne na zadrapania.

SUPEREKSPRES

Po długiej podróży przyda się dobra kawa, o co zadba Bosch, który wprowadził na rynek ekskluzywną linię ekspresów Tassimo. Nie ma potrzeby czekać, aż maszyna się rozgrzeje, Tassimo jest gotowy do użycia natychmiast po włączeniu. Za pomocą jednego guzika możemy przygotować ulubiony rodzaj „czarnego napoju" – od Latte Macchiatto do klasycznego mocnego Espresso. Ekspresy są energooszczędne, mimo swojej mocy, zbiornik na wodę ma maksymalną pojemność 2 l i jest bardzo łatwy w napełnianiu.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 35 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.1 ACTIVE	29.147	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.2 DYNAMIC	31.697	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-JET 16v ACTUAL	33.397	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-JET 16v DYNAMIC	36.797	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.4 16v 100 HP	42.747	1368	74	160	6,5	154	4/5
1.2 4X4	38.497	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.2 4X4 CLIMBING	40.197	1242	44	145	6,6	156	4/5
1.3 MULTIJET 16v 4X4	43.597	1248	51	150	5,3	135	4/5
1.3 M-JET 16v 4X4 CLIMBING	45.297	1248	51	150	5,3	135	4/5
CROSS	52.947	1248	51	150	5,3	141	4/5

500

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 69 KM POP	33.575	1242	51	160	5,1	119	4
1.2 69 KM SPORT	40.375	1242	51	160	5,1	119	4
1.2 69 KM LOUNGE	40.375	1242	51	160	5,1	119	4
1.4 16V 100 KM POP	40.375	1368	73,5	182	6,3	149	4
1.4 16V 100 KM SPORT	47.175	1368	73,5	182	6,3	149	4
1.4 16V 100 KM LOUNGE	47.175	1368	73,5	182	6,3	149	4
1.3 M-JET 16V Z DPF 75KM POP	40.375	1248	55	165	4,2	111	4
1.3 M-JET 16V Z DPF 75KM SPORT	47.175	1248	55	165	4,2	111	4
1.3 M-JET 16V 75KM LOUNGE	47.175	1248	55	165	4,2	111	4

Grande Punto

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 65KM ACTIVE 3D	33.567	1242	48	155	6,1	145	4/5
1.4 77KM ACTIVE 3D	34.417	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.3 MJT 16v 75KM ACTIVE 3D	40.367	1248	55	165	4,7	123	4/5
1.4 77KM ENERGY 3D	36.967	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 77KM DYNAMIC 3D	38.667	1368	57	165	6,1	145	4/5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 3D	41.217	1368	70	177	6,1	145	4/5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 3D	46.317	1248	66	165	4,7	123	4/5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM SPORT 3D	52.267	1368	88	195	6,6	155	4/5
1.9 MJT 130KM SPORT 3D	55.667	1910	95	200	5,8	150	4/5
1.4 77KM ENERGY 5D	38.242	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM ENERGY 5D	40.792	1368	70	177	6,1	145	5
1.3 MJT 16v 75KM ENERGY 5D	44.192	1248	55	165	4,7	123	5
1.4 77KM DYNAMIC 5D	39.942	1368	57	165	6,1	145	5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 5D	42.492	1368	70	177	6,1	145	5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. 5D	47.592	1248	66	175	4,6	122	5
1.4 STARJET 16v 95KM EMOT. 5D	45.042	1368	70	177	6,1	145	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM EMOT. 5D	49.292	1368	88	195	6,6	155	5

Sedici

WYMIARY 411/175/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 50 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.6 16v DYNAMIC 4X4	50.142	1586	79	170	7,1	173	5
1.9 MTJ Z DPF DYNAMIC 4X4	60.342	1910	88	180	6,8	174	5
1.6 16v EMOTION 4X4	54.392	1586	79	170	7,1	173	5
1.9 MTJ Z DPF EMOTION 4X4	64.592	1910	88	180	6,8	174	5

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

Croma

WYMIARY 475/177/160 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 62 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 16v 140KM DYNAMIC	73.092	1796	103	200	8,5	200	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	79.892	1910	88	195	6,1	160	5
1.9 MJT 16v Z DPF 150KM DYNAMIC	86.692	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v Z DPF 150KM AUT. DYN.	92.642	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	90.942	1910	110	210	6,1	161	5
1.9 MJT 16v Z DPF 150KM AUT. EMOT.	96.892	1910	110	210	6,1	161	5
2.4 MJT 20v 200KM AUT. EMOT.	114.742	2387	147	216	8,0	212	5

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 58 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 90KM ACTIVE	44.192	1368	66	179	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 120KM DYN.	47.592	1368	88	197	6,7	158	5
1.6 MJT 16v 105KM ACTIVE	52.692	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 MJT 16v Z DPF 120KM ACTIVE	54.392	1598	88	195	4,9	129	5
1.9 MJT 120KM ACTIVE	52.692	1910	88	194	5,3	139	5
1.4 16v 90KM DYNAMIC	47.592	1368	66	179	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 120KM DYN.	50.992	1368	88	197	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 150KM DYN.	55.667	1368	110	212	7,1	167	5
1.6 MJT 16v 105KM DYN.	56.092	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 MJT 16v Z DPF 120KM DYN.	57.792	1598	88	195	4,9	129	5
1.9 MJT 120KM DYNAMIC	56.092	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM DYNAMIC	60.767	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 120KM EMOT.	58.642	1368	88	197	6,7	158	5
1.4 T-JET 16v 150KM EMOT.	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.6 MJT 16v Z DPF 120KM EMOT.	65.442	1598	88	195	4,9	129	5
1.9 MJT 120KM EMOTION	63.742	1910	88	194	5,3	139	5
1.9 MJT 16v 150KM EMOTION	67.142	1910	110	209	5,6	149	5
1.4 T-JET 16v 150KM SPORT	62.042	1368	110	212	7,1	167	5
1.9 MJT 16v 150KM SPORT	67.142	1910	110	209	5,6	149	5

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	37.817	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM ACTIVE	46.317	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 77KM DYNAMIC	42.917	1368	57	165	6,3	148	5
1.3 MJT 16v 90KM DYNAMIC	51.417	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM DYN.	50.567	1368	88	195	6,8	159	5
1.3 MJT 16v 90KM DYN. DUALOGIC	56.092	1248	66	170	4,9	123	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOTION	56.092	1248	66	170	4,9	129	5
1.4 TURBO T-JET 16v 120KM EMOT.	54.817	1368	88	195	6,8	159	5
1.3 MJT 16v 90KM EMOT. DUALOGIC	60.767	1248	66	170	4,9	123	5

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 60 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	40.367	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v Z DPF 85KM ACTIVE	48.867	1248	62	156	5,5	145	5
1.9 M-JET 105KM ACTIVE	50.567	1910	77	164	5,8	153	5
1.6 16v NATURAL POWER/ CNG (gaz ziemny) ACTIVE	56.517	1596	76/68	163	9,2	171	5
1.4 77KM FAMILY	45.467	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v Z DPF 85KM FAMILY	53.967	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 120KM FAMILY	58.217	1910	88	174	6,1	160	7
1.4 77KM DYNAMIC	43.767	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v 85KM DYN.	52.267	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 105KM DYNAMIC	53.967	1910	77	164	5,8	153	5
1.4 77KM MALIBU	49.717	1368	57	148	7,4	174	5
1.3 M-JET 16v 85KM MALIBU	58.217	1248	62	153	5,5	145	7
1.9 M-JET 120KM MALIBU	62.467	1910	88	174	6,1	160	7

Ceny z 15% rabatem dla pracowników Grupy Fiat zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia.
Pracownicy spółek Grupy Fiat mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% rabatu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży.

Brera

WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.2 JTS 185KM	120.615	2198	136	224	9,2	218	2
2.2 JTS 185KM SELESPEED	127.415	2198	136	224	9,1	214	2
2.4 JTDM 210KM	135.915	2387	154	231	6,8	179	2
2.4 JTDM 200KM Q-TRONIC	142.715	2387	147	225	7,9	208	2
3.2 JTS V6 Q4 260KM	156.315	3195	191	244	11,4	270	2
3.2 JTS V6 Q2 260KM	149.515	3195	191	250	11,0	260	2
3.2 V6 Q4 260KM Q-TRONIC	162.265	3195	191	244	12,1	286	2

159 Sportwagon

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 445 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 MPI 140KM PROGRESSION	91.715	1796	103	206	7,8	183	5
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	97.665	1859	118	212	8,8	207	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	95.965	1910	88	192	6,0	159	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	100.215	1910	110	210	6,0	159	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	105.315	2198	136	222	9,3	220	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	125.715	2387	154	229	6,9	181	5
3.2 JTS 260KM 4X2 PROGRESSION	141.865	3195	191	248	11,1	262	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	107.015	1910	110	210	6,0	159	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	118.065	2198	136	222	9,3	220	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	124.865	2198	136	222	9,2	216	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	138.465	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 210KM 4X4 DISTINCT.	146.115	2387	154	225	7,4	194	5
3.2 JTS 260KM 4X2 DISTINCTIVE	154.615	3195	191	248	11,1	262	5
3.2 JTS 260KM 4X4 DISTINCTIVE	162.265	3195	191	242	11,5	288	5
1.9 JTDM 150KM DIST. Q-TRONIC	113.815	1910	110	207	7,2	190	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	145.265	2387	147	223	8,0	210	5
3.2 JTS 260KM 4X4 DIST. Q-TRONIC	169.065	3195	191	242	12,2	288	5
2.4 JTDM 210KM SPORTIVA	142.715	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 210KM 4X4 SPORTIVA	150.365	2387	154	225	7,4	194	5
3.2 JTS 260KM 4X2 SPORTIVA	158.865	3195	191	248	11,1	262	5
3.2 JTS 260KM 4X4 SPORTIVA	166.515	3195	191	242	11,5	272	5
2.4 JTDM 210KM TI	144.415	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 210KM 4X4 TI	152.065	2387	154	225	7,4	194	5
3.2 JTS 260KM 4X2 TI	160.565	3195	191	248	11,1	262	5
3.2 JTS 260KM 4X4 TI	168.215	3195	191	242	11,5	272	5

159

WYMIARY 466/182/141 | BAGAŻNIK 405 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 MPI 140KM PROGRESSION	84.915	1796	103	208	7,6	179	5
1.9 JTS 160KM PROGRESSION	90.865	1859	118	214	8,7	205	5
1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	89.165	1910	88	193	5,9	157	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	93.415	1910	110	212	5,9	159	5
2.2 JTS 185KM PROGRESSION	98.515	2198	136	224	9,2	218	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	118.915	2387	154	231	6,8	179	5
3.2 JTS 260KM 4X2 PROGRESSION	135.065	3195	191	250	11,0	260	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	100.215	1910	110	212	5,9	157	5
2.2 JTS 185KM DISTINCTIVE	111.265	2198	136	224	9,2	218	5
2.2 JTS 185KM DIST. SELESPEED	118.065	2198	136	224	9,1	214	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	131.665	2387	154	231	6,8	179	5
2.4 JTDM 210KM 4X4 DISTINCT.	139.315	2387	154	227	7,2	192	5
3.2 JTS 260KM 4X2 DISTINCTIVE	147.815	3195	191	250	11,0	260	5
3.2 JTS 260KM 4X4 DISTINCTIVE	155.465	3195	191	244	11,4	270	5
1.9 JTDM 150KM DIST. Q-TRONIC	107.015	1910	110	209	7,1	187	5
2.4 JTDM 200KM DIST. Q-TRONIC	138.465	2387	147	225	7,9	208	5
3.2 JTS 260KM 4X4 DIST. Q-TRONIC	162.265	3195	191	244	12,1	286	5
2.4 JTDM 210KM SPORTIVA	135.915	2387	154	231	6,8	179	5
2.4 JTDM 210KM 4X4 SPORTIVA	143.565	2387	154	227	7,2	192	5
3.2 JTS 260KM 4X2 SPORTIVA	152.065	3195	191	250	11,0	260	5
3.2 JTS 260KM 4X4 SPORTIVA	159.715	3195	191	244	11,4	270	5
2.4 JTDM 210KM TI	137.615	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 210KM 4X4 TI	145.265	2387	154	227	7,2	192	5
3.2 JTS 260KM 4X2 TI	153.765	3195	191	250	11,0	260	5
3.2 JTS 260KM 4X4 TI	161.415	3195	191	244	11,4	270	5

Spider

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 70 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.2 JTS 185KM	127.415	2198	136	224	9,2	218	2
2.2 JTS 185KM SELESPEED	134.215	2198	136	224	9,1	214	2
2.4 JTDM 210KM	142.715	2387	154	231	6,8	179	2
2.4 JTDM 200KM Q-TRONIC	149.515	2387	147	225	7,9	208	2
3.2 JTS V6 Q4 260KM	163.115	3195	191	244	11,5	272	2
3.2 JTS V6 Q2 260KM	156.315	3195	191	250	11,1	262	2
3.2 V6 Q4 260KM Q-TRONIC	169.065	3195	191	224	12,2	288	2

147

WYMIARY 475/186/175 | BAGAŻNIK 324 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 60 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
3D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	61.625	1598	77	185	8,2	196	5
3D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	64.175	1598	88	195	8,2	194	5
3D 1.9 JTDM 120KM PROGRESSION	70.125	1910	88	193	5,8	153	5
3D 1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	75.225	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	69.275	1598	88	195	8,2	194	5
3D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	75.225	1970	110	208	8,9	210,9	5
3D 2.0 TS 150KM SELESPEED DIST.	82.875	1970	110	208	8,9	210,9	5
3D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	80.325	1910	110	208	5,9	157	5
3D 1.9 JTDM 150KM Q2	82.875	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 105KM PROGRESSION	63.325	1598	77	185	8,2	196	5
5D 1.6 TS 120KM PROGRESSION	65.875	1598	88	195	8,2	194	5
5D 1.9 JTDM 120KM PROG.	71.825	1910	88	193	5,8	153	5
5D 1.9 JTDM 150KM PROG.	76.925	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.6 TS 120KM DISTINCTIVE	70.975	1598	88	195	8,2	194	5
5D 2.0 TS 150KM DISTINCTIVE	76.925	1970	110	208	8,9	210,9	5
5D 2.0 TS SELESPEED 150KM DIST.	84.575	1970	110	208	8,9	210,9	5
5D 1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	82.025	1910	110	208	5,9	157	5
5D 1.9 JTDM 150KM Q2	84.575	1910	110	208	5,9	157	5

GT

WYMIARY 449/176/136 | BAGAŻNIK 320 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 63 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 JTS 165KM PROGRESSION	97.325	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	100.725	1910	110	209	6,2	165	5
2.0 JTS 165KM DISTINCTIVE	102.425	1970	122	216	8,7	208	5
2.0 JTS 165KM SELESPEED DIST.	108.375	1970	122	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	105.825	1910	110	209	6,2	165	5
1.9 JTDM 150KM Q2	109.225	1910	110	209	6,2	165	5

MiTo

WYMIARY 406/148/145 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 45

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 TB 16V 155KM DISTINCTIVE	61.965	1368	114	215	6,5	153	4/5
1.6 JTDM 16V 120KM DISTIN.	62.815	1598	88	198	4,8	126	4/5

Ypsilon

WYMIARY 378/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 8v 77KM ORO	42.415	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 16v 95KM ORO	44.965	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 MULTIJET 16v 90KM ORO	50.915	1248	66	173	4,9	123	4
1.4 8v 77KM PLATINO	46.325	1368	57	163	6,2	146	4
1.4 16v 95KM PLATINO	48.875	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 MULTIJET 16v 90KM PLATINO	53.975	1248	55	167	4,5	119	4
1.4 16v 95 KM SPORT MOMO DESIGN	50.575	1368	70	175	6,7	159	4
1.3 M-JET 16v 105 KM SPORT MOMO DES.	57.375	1368	77	177	4,7	123	4

Musa

WYMIARY 378/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW | ZBIORNIK PALIWA 47 L

RABAT 15%	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 95KM ORO	51.765	1368	70	175	6,6	157	5
1.3 M-JET 16v 70KM ORO	54.315	1228	51	159	4,9	129	5
1.4 16v 95KM PLATINO	60.265	1368	70	175	6,6	157	5
1.6 M-JET 16v 120KM PLAT.	72.165	1598	88	190	4,9	129	5

Ceny z 15% rabatem dla pracowników Grupy Fiat zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia.
Pracownicy spółek Grupy Fiat mogą alternatywnie skorzystać z opcji 10% rabatu i darmowego pakietu ubezpieczeniowego. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży.

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

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

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 31 lipca 2008 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.	**Magneti Marelli Suspension Systems Poland Sp. z o.o.**	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 2960296, Fax (0-32) 2936618 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
10.	**Comau Poland Sp. z o.o.**	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (0-32) 2179404, Fax (0-32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Roberto Rossi	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11.	**Iveco Poland Sp. z o.o.**	Al. Jerozolimskie 224, 02-495 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Dyrektor Generalny: Mario Giagnoni	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
12.	**Fiat Services Polska Sp. z o.o.**	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
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: Maurizio Emo	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2.	**Fiat Bank Polska SA**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074849 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
3.	**Fidis Leasing Polska Sp. z o.o.**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Marat Nevretdinov	leasing samochodów
4.	**Fidis Finance Polska Sp. z o.o.**	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074821, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Saverio Cacopardo	usługi finansowe i leasingowe

NOWY SILNIK T-JET TURBO 150 KM

- maksymalny moment obrotowy 206 Nm przy 2250 obr./min
- 6-biegowa skrzynia biegów
- przeglądy co 30 000 km
- emisja CO_2: 167 g/km
- 7,1 l/100 km w cyklu mieszanym

KREDYT 5x0%*

OFERTA DLA PRACOWNIKÓW: MAKSYMALNY RABAT DO 25%. OFERTA JEST DOSTĘPNA W CENTRUM SPRZEDAŻY FIAT AUTO POLAND.

Kontakt: Marek Stroński, numer telefonu 033 813 44 40.
Liczba samochodów ograniczona.

FIAT

www.fiat.pl