fiat wokół nas

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 13/2 • NUMER 79 • **CZERWIEC 2009**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Młodzi w Fiacie
PORTRET POKOLENIA

Fiat 500
TYSIĄC TWARZY MODELU

FIAT I CHRYSLER

Obama: „Partnerstwo skazane na sukces”

MULTIAIR REWOLUCJA W SILNIKACH BENZYNOWYCH

1 ■ miejsce w sprzedaży

45 990 zł Bravo Fresh rocznik 2009

3 lata gwarancji bez limitu kilometrów

100 % multimediów w systemie Blue&Me™

4,1 litra na 100 km

0 % – kredyt na 5 lat

324VO

LICZBY NIGDY DOTĄD NIE BYŁY TAK PIĘKNE

FIAT

Fiat numerem jeden w sprzedaży zgodnie z danymi firmy SAMAR (sprzedaż samochodów osobowych styczeń – marzec 2009). Cena Bravo dotyczy wersji Fresh 1.4 16v 90 KM z rocznika produkcji 2009. 3-letnia gwarancja dotyczy rocznika produkcji 2009. Technologia Blue&Me™ dostępna w standardzie w wersjach Emotion i Sport. Zużycie paliwa 4,1 l/100 km w cyklu pozamiejskim dla Bravo Dynamic 1.6 Multijet 16v 105 KM. Kredyt 5 x 0% nie dotyczy wersji Fresh. RRSO, wyliczone dla Fiata Bravo Active 1.4 90 KM o wartości 49 990 zł przy 30% wpłaty Klienta, 60 miesiącach kredytowania oraz skredytowanej opłacie przygotowawczej w wysokości 5% wartości udzielanego kredytu, wynosi 3,13%. Średnie zużycie paliwa i emisja CO_2 (cykl mieszany) w zależności od wersji i silnika: 4,6 – 7,1 l/100 km; 120 – 167 g/km. Szczegóły oferty w salonach.

Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, Bielsko-Biała, ul. Katowicka 24, tel. (0-33) 813 44 42

fiat wokół nas
fwn

w numerze

rok 13/2
numer 79
czerwiec 2009

Odpowiedzialny za edycj 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

Studio graficzne
Maciej Feodorów
Barbara Juraszek

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

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

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
17.200 egz.

Oddano do druku:
5 czerwca 2009 r.

GRUPA

4 Umowa Fiata z Chryslerem
25 **Iveco stawia na technologię**
28 **CNH: Moc czerpana z tradycji**
30 Zakład w Tofas osiągnął srebro w WCM
37 PM, kolejny filar WCM
40 Nagrody Fiata dla młodych naukowców
42 Newsy

LUDZIE

45 **Goran Bregović**
66 Fiat to my

PRODUKT

8 **Tysiąc twarzy Fiata 500**
19 **Multiair: Triumfalny powrót benzynowców**
22 Ducato dla Policji
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

32 **Holenderskie „myszki” w Polsce**
48 Danie specjalne: Słońce, wróg czy przyjaciel?

CZAS WOLNY

54 **Pierwsze damy 17. Biegu Fiata**
56 Osobliwości
58 Nowości
60 Filmy i książki

12 **Młodzi w Fiacie**

Fiat coraz silniejszy i coraz bardziej międzynarodowy

W tym historycznym momencie pracownicy Fiata mogą być dumni z tego, jak wielkie uznanie na świecie budzi know-how przedsiębiorstwa. Przyjrzyjmy się mocnym stronom obu koncernów podpisujących to porozumienie.

Sergio Marchionne

Globalny strategiczny sojusz pomiędzy Fiatem a Chryslerem jest istotną, konstruktywną odpowiedzią na problemy nękające od kilku lat nie tylko amerykańskiego producenta, ale również cały światowy przemysł samochodowy. Rzeczone porozumienie pozwoli na połączenie technologii Fiata, uznawanej obecnie za jedną z najbardziej innowacyjnych i zaawansowanych na świecie, a także platform i silników do małych i średnich samochodów oraz rozbudowanej sieci dystrybucyjnej w Ameryce Łacińskiej i Europie, z cennym dziedzictwem Chryslera, mającego mocną pozycję w Ameryce Północnej oraz zaangażowanymi i utalentowanymi pracownikami. Wszystko to pozwoli na utworzenie nowego, silnego koncernu samochodowego i pomoże w utrzymaniu, zarówno miejsc pracy, jak i przemysłu produkcyjnego o kluczowym znaczeniu dla gospodarek Stanów Zjednoczonych i Kanady.

Odkąd blisko rok temu rozpoczęliśmy negocjacje z Chryslerem, naszym celem zawsze było znalezienie mocnych stron obu przedsiębiorstw, aby zwiększyć wydajność i oszczędność niezbędną do stworzenia dwóch bardzo silnych producentów, będących w stanie konkurować na poziomie światowym. Operacja ta jest ważnym krokiem na rzecz osiągnięcia tego celu.

Nasza praca dopiero się rozpoczęła. Wraz z naszymi nowymi partnerami z Chryslera będziemy pracować nad oszacowaniem ogromnego potencjału, jaki niesie ze sobą ten sojusz, a także nad ponownym wprowadzeniem na rynek północnoamerykański niektórych z naszych najbardziej znanych marek, takich jak Alfa Romeo czy zdobywcę wielu nagród – Fiata 500.

Nie mówilibyśmy dzisiaj o tym porozumieniu, gdyby nie ogromne poświęcenie, zaangażowanie i kreatywność Amerykańskiej Grupy Zadaniowej ds. Motoryzacji oraz ich kolegów z Kanady. Kiedy próbowaliśmy rozwiązywać trudności i pokonywać dziesiątki przeszkód typowych dla tego typu operacji, oni nawet przez chwilę nie stracili wiary w powodzenie projektu. Dzięki tej operacji położyli solidne fundamenty pod powrót na motoryzacyjny rynek silnego i stabilnego Chryslera.

Swój znaczący wkład wniosły również organizacje związkowe obu krajów, akceptując ograniczenie swoich przywilejów oraz udziału w akcjach w zamian za rezygnację z niektórych wcześniejszych żądań. Chciałbym podziękować szefom związków United Auto Workers i Canadian Auto Workers za wszystko, co zrobili, oraz za ich konstruktywny udział w stawieniu czoła naszemu wspólnemu wyzwaniu, jakim jest odtworzenie wielkiego Chryslera.

W kolejnych tygodniach i miesiącach spotkam się z pracownikami Chryslera i odwiedzę jego zakłady.

cd. str. 6

Barack Obama „Partner, który odbuduje rentowność Chryslera”

CHRYSLER

Prezydent Stanów Zjednoczonych wyraża swe uznanie dla Fiata, którego kierownictwo „potrafiło dokonać imponującego przewrotu” i który „produkuje samochody ekologiczne i oszczędne”.

Jedną z osób, które szczególnie uważnie śledziły rozmowy pomiędzy Fiatem a Chryslerem, był sam prezydent Stanów Zjednoczonych. Istotnie, Barack Obama po raz pierwszy włączył się do negocjacji pomiędzy dwoma producentami 30 marca, kiedy podczas swego przemówienia o stanie amerykańskiego przemysłu samochodowego wyraził słowa uznania dla Fiata, mówiąc: „Chrysler ostatnio poszukiwał i znalazł potencjalnego partnera w Fiacie, międzynarodowym koncernie samochodowym, którego obecne kierownictwo przeprowadziło spółkę przez imponującą transformację. Fiat jest gotów udostępnić Chryslerowi swą nowoczesną technologię”. Stąd decyzja prezydenta o odrzuceniu planu restrukturyzacji, opracowanego przez amerykańską firmę, i wyznaczeniu jej 30 dni na sfinalizowanie porozumienia z Fiatem. Dokładnie miesiąc później Obama osobiście powiadomił o ugodzie, a przy okazji wyjaśnił przyczyny swej poprzedniej decyzji. „W zeszłym miesiącu – powiedział – odrzuciłem plan restrukturyzacji przedstawiony przez Chryslera, ponieważ wynikało, że jego realizacja byłaby gorszym rozwiązaniem dla podatników, a w dłuższej perspektywie nie pozwoliłaby na odbudowę rentowności spółki. Tymczasem, gdyby Chrysler zdołał zbudować partnerstwo z Fiatem, otwarłyby się przed nim nowe możliwości”.

Prezydent Stanów Zjednoczonych przypomniał również, że od partnerów wymagano wysokiego standardu, tym niemniej obie strony zdołały wyeliminować w przeciągu miesiąca przeszkody teoretycznie nie do pokonania. Najważniejsi udziałowcy Chryslera – od United Auto Workers po największe banki kredytowe, od poprzednich właścicieli po dostawców – wyrazili zgodę na pewne ustępstwa.

„A zatem dzisiaj z radością informuję – powiedział Obama 30 kwietnia – że Chrysler i Fiat osiągnęły porozumienie o współpracy, które ma spore szanse na powodzenie. Partnerstwo to pozwoli na uratowanie ponad 30 tysięcy miejsc pracy w Chryslerze i kolejne dziesiątki tysięcy w jego otoczeniu.

FORUM

Prezydent Obama od początku popierał ideę porozumienia z Fiatem. Na stronie obok: Marchionne, dyrektor pełnomocny Grupy: „To historyczna ugoda”

Partnerstwo to uzyska także wsparcie od władz federalnych w postaci kolejnych pożyczek. Ponadto, rząd Kanady również zobowiązał się do udostępnienia środków niezbędnych do odbudowy rentowności Chryslera, i w tej materii ściśle ze sobą współdziałamy”.

Prezydent Stanów Zjednoczonych wyraził także swoją opinię o przyszłości tego przedsięwzięcia: „Partnerstwo to da Chryslerowi nie tylko możliwość przetrwania, ale również zajęcia liczącej się pozycji w globalnym przemyśle samochodowym. Fiat dowiódł, że potrafi produkować samochody ekologiczne i oszczędne, a właśnie one stanowią przyszłość tego przemysłu. I w oparciu o to porozumienie jest gotów udostępnić Chryslerowi te awangardowe, warte miliardy dolarów technologie. Poza tym Fiat będzie pracował z Chryslerem również nad produkcją oszczędnych samochodów i silników w Ameryce”.

Marchionne: cd. ze str. 4

Nasze porozumienie musi, siłą rzeczy, być zgodne z amerykańskim prawnym, co potrwa jeszcze kilka tygodni: w międzyczasie Chrysler będzie przygotowywał się do szybkiego odzyskania miana wiarygodnego i konkurencyjnego producenta.

Jestem przekonany, że spółka będzie w stanie sprostać wyzwaniom, jakie stawia przed nią trudna dziś sytuacja na rynku, odwołując się do swego ducha innowacyjności, czyniąc jakość największym atutem swojej gamy produktów i uważnie słuchając klientów, aby oferować im dokładnie takie samochody, jakich oczekują. Taki właśnie sposób działania obraliśmy w ostatnich latach w Fiacie i jestem przekonany, że znajdzie on zastosowanie również w tym przypadku, by móc napisać kolejny rozdział w historii Chryslera.

Uważam, że sfinalizowana właśnie operacja jest dla Fiata i dla całego włoskiego przemysłu historycznym momentem. To ważny krok naprzód na rzecz stworzenia nowych i solidnych fundamentów na przyszłość.

Dzisiejszy dzień jest również momentem ogromnej satysfakcji dla wszystkich pracowników Fiata. Fakt, że know-how naszego przedsiębiorstwa został doceniony przez rządy Stanów Zjednoczonych i Kanady – którym pragnę podziękować w imieniu kadry kierowniczej naszej Grupy – jest dla nas wszystkich silnym bodźcem do wytężonej pracy, jaka jest przed nami. Jesteśmy przeświadczeni, że sojusz ten przyczyni się do dalszego umocnienia pozycji i międzynarodowego charakteru Fiata, zwiększając jego możliwości konkurowania na rynkach całego świata.

Kolejne etapy

1 czerwca Sąd Upadłościowy w Nowym Jorku zaaprobował sprzedaż działalności Chryslera do nowej spółki, utworzonej razem z Fiatem. Sędzia postanowił, że nowa spółka Chrysler Group Llc zostanie jak najszybciej przekazana nowym właścicielom. Fiat wystartuje z 20-procentowym udziałem oraz 20-procentowym prawem głosu. Równocześnie Voluntary Employee Benefit Association (VEBA) – fundusz powierniczy, który pokrywa koszty opieki medycznej emerytowanym pracownikom Chryslera – otrzyma 55 procent udziałów, którymi zarządzać będzie amerykański Departament Skarbu. Ten ostatni będzie posiadał, wspólnie z rządem Kanady, pozostałe 10 procent kapitału. Nowy Chrysler będzie mógł również korzystać z nowych zbiorowych układów pracy, podpisanych niedawno ze związkami UAW i CAW, a także z 6,5 miliarda dolarów zapomogi wyasygnowanej przez amerykański Departament Skarbu. Prezesem spółki Chrysler – mianowanym przez amerykański Departament Skarbu – będzie C. Robert Kidder, były prezes koncernu Borden Chemical Inc. i Duracell International Inc. oraz były dyrektor Morgan Stanley. W skład zarządu wejdzie dziewięciu członków. Trzech z nich mianuje Fiat, w tym jeden będzie musiał spełniać kryteria niezależności ustalone przepisami New York

porozumienia

Stock Exchange. Z kolei VEBA i rząd kanadyjski będą mieć prawo do powołania po jednym członku zarządu, natomiast amerykański Departament Skarbu będzie miał możliwość nominowania czterech osób (w tym trzech niezależnych).
W dalszej perspektywie Fiat będzie miał możliwość otrzymania kolejnych 15 procent udziałów (zarówno w formie kapitału, jak i praw głosu), ale podzielonych na trzy transze po 5 procent każda i zależnych od osiągnięcia określonych wcześniej celów, a mianowicie: od uzyskania zezwoleń na produkcję w Stanach Zjednoczonych silników z rodziny FIRE; osiągnięcia celów sprzedaży pojazdów Chryslera poza obszarem NAFTA; otrzymania uprawnień na produkcję modelu Chrysler, opartego na technologii Fiata.
Wraz z tymi dodatkowymi 15 procentami udziałów Fiat otrzyma również prawo do mianowania jednego członka zarządu Chryslera więcej. Ponadto, Fiatowi przysługiwać będzie opcja wykupu, po normalnych cenach rynkowych, kolejnych 16 procent kapitału (dostępna pomiędzy 1 stycznia 2013 a 30 czerwca 2016 r.), ale dopiero wtedy, gdy zadłużenie Chryslera wobec amerykańskiego Departamentu Skarbu spadnie poniżej 3 miliardów dolarów. Wreszcie, do czasu spłacenia wszystkich wierzytelności wobec Departamentu Skarbu USA udziały Fiata nie będą mogły przekroczyć 49 procent. ■

WKŁAD FIATA

Fiat udostępni Chryslerowi swoje kluczowe technologie oraz inne zasoby. Będą to m.in. licencje, które pozwolą amerykańskiemu koncernowi na wykorzystanie wszystkich platform samochodowych Fiat Group Automobiles przy produkcji pojazdów Chryslera w obszarze NAFTA (Stany Zjednoczone, Kanada i Meksyk); licencje, które pozwolą Chryslerowi na wykorzystanie innych kluczowych technologii Fiata, również dotyczących silników; a także usługi związane z zarządzaniem, dzięki którym Chrysler będzie mógł skorzystać z doświadczeń Fiata w obszarze restrukturyzacji działalności przemysłowej i operacyjnej.
Do tego jeszcze dochodzi: udział w programach zakupów i zaopatrzenia Fiata oraz dystrybucja pojazdów Chryslera na rynkach poza obszarem NAFTA, dzięki dostępowi do sieci handlowej Fiata. Sojusz z Fiatem, będący kluczowym elementem planu odbudowy rentowności Chryslera, wzmocni amerykański koncern również w perspektywie długoterminowej, zapewniając mu dostęp do platform samochodów o niskim zużyciu paliwa, a także silników, skrzyń biegów i komponentów, które będą produkowane w zakładach Chryslera. Porozumienie zapewni ponadto Grupie Fiat i Chryslerowi profity wynikające z korzystania z sieci handlowej i przemysłowej partnera, a także jego dostawców na całym świecie. Sojusz nie przewiduje natomiast, żadnych zobowiązań finansowych ze strony Fiata na rzecz Chryslera, ani nie obliguje go do finansowania amerykańskiej spółki w przyszłości.

Tysiąc twarzy Fiata 500

TEKST
Giancarlo Riolfo

Nowa wersja kabrioletowa dołącza do niezliczonych możliwości personalizacji małej Pięćsetki, samochodu wyjątkowego i ekskluzywnego.

Obok: Fiat 500C. Powyżej, od góry: super-ekologiczny PUR-02, wersja specjalna przygotowana na pięćdziesięciolecie lalki Barbie, superszybki Abarth oraz wersja specjalna przeznaczona jako samochody zastępcze dla koncesjonariuszy Ferrari

Na benzynę, olej napędowy czy w super-ekologicznym wydaniu Pur-O2. Nie tyle upiększony, ile zindywidualizowany przy pomocy wielu wzorów obręczy kół, akcesoriów, opcji i kalkomanii. Zwykły (o ile do samochodu pasuje określenie „zwykły") lub przeobrażony w mini lux-torpedę spod znaku „Abarth". Liczba możliwych egzemplarzy Fiata 500 wydaje się wręcz nieograniczona. I choć każdy z nich jest inny, to jednak wszystkie są do siebie podobne. Rozpoznawalne na pierwszy rzut oka po swym charakterystycznym wyglądzie, dzięki któremu nie sposób pomylić ich z żadnym innym samochodem.

Ostatnio na długiej liście „wariacji" na temat Pięćsetki pojawiły się dwie nowości: unikatowy egzemplarz przygotowany specjalnie na pięćdziesiąte urodziny Barbie, charakteryzujący się wściekle różową karoserią i najmodniejszymi dodatkami idealnie dobranymi do stylu najpopularniejszej lalki wszech czasów; oraz Fiat 500C, wersja kabrio, która oficjalnie zaprezentowana została w Genewie.

Fiat 500C, perfekcyjne połączenie racjonalności z nostalgią, dziedziczy po swym antenacie z 1957 roku jego bodaj najbardziej charakterystyczną cechę: płócienny dach, który rozpościerał się od przedniej szyby po pokrywę silnika. Na początku lat 60. zastąpił go tzw. „pół dach". To oryginalne rozwiązanie być może wzbudziło pewne rozczarowanie u sympatyków konwencjonalnych kabrioletów, ale miało dwie niezaprzeczalne zalety: funkcjonalność oraz wyraźne nawiązanie do swego pierwowzoru z lat 50. I podobnie rzecz się ma z duchem dzisiejszej Pięćsetki, umiejętnie łączącej nostalgię z innowacjami. Swojemu protoplascie nowy citycar (termin zbyt często nadużywany) zawdzięcza sympatyczny, nieco zawadiacki wygląd, zwinność oraz niskie zużycie paliwa. Pod względem osiągów, bezpieczeń-

U góry i po prawej: wnętrze Fiata 500C. Poniżej: wyjątkowy egzemplarz dedykowany lalce Barbie

stwa i komfortu Fiat 500C zasługuje jednak bez wątpienia na miano „samochodu XXI wieku".
W związku z tym dach jest sterowany elektrycznie i wyposażony w szklane tylne okno oraz specjalny mechanizm, dzięki któremu pojemność bagażnika pozostała niezmieniona. Jak przystało na samochodowego dyktatora mody, dach dostępny jest w trzech wersjach kolorystycznych (kość słoniowa, czerwień i czerń), które dobiera się do tonacji karoserii. Do już bogatej gamy odcieni nadwozia dołączają dwa zupełnie nowe: Rosso Perlato (perłowa czerwień) oraz Grigio Saldo (ciepła szarość).
Fiat 500C – przeznaczony dla tych, którzy od małego autka wymagają nie tylko funkcjonalności, ale również wyglądu zdecydowanie wyróżniającego go spośród innych samochodów na ulicach – będzie oferowany z dwoma benzynowymi silnikami 1.2 i 1.4 o mocy, odpowiednio, 69 i 100 koni oraz z 75-konnym turbodieslem 1.3 Multijet. Do współpracy z jednostkami benzynowymi przeznaczono, oprócz skrzyni tradycyjnej, również zrobotyzowaną przekładnię Dualogic, która może pracować w trybie ręcznym lub automatycznym.
Fiat 500C potwierdza również ogromne zaangażowanie producenta w kwestie środowiskowe, proponując swym użytkownikom system Start&Stop, który w momencie przełączenia przekładni na bieg jałowy i zwolnienia pedału sprzęgła przy samochodzie pozostającym w bezruchu chwilowo gasi silnik. Ponowne jego uruchomienie następuje automatycznie natychmiast po wrzuceniu biegu przez kierującego. ■

JACY BYLIŚMY

Auto pełne optymizmu

Nie ma sensu zaprzeczać: za nadzwyczajnym sukcesem Fiata 500 stoją nostalgiczne wspomnienia lat 50. i 60., odczuwane nie tylko przez tych, którzy w owym czasie przeżywali swoje dzieciństwo i dziś chętnie cofnęliby wskazówki zegara, ale również przez ludzi młodych, znających tę epokę jedynie z kina i telewizji. To były szczęśliwe lata. Nie dlatego, że wolne od problemów, ale dlatego, że przesiąknięte optymizmem, wiarą w przyszłość, radością życia i chęcią zmieniania świata. Samochód był wówczas nowością, ale przede wszystkim symbolem wolności. Mały Fiat 500 był swoistym „magicznym dywanem", który umożliwiał swobodne przemieszczanie się w najróżniejsze miejsca.
Najbardziej cenionym walorem ówczesnej Pięćsetki był otwierany dach. Wystarczyło kilka promyków słońca, a już można było się poczuć jak za kierownicą Spidera. Wrażenie to było odczuwalne zwłaszcza w samochodach z pierwszych wyprodukowanych serii, w których płócienny dach umożliwiał odsłonięcie całej kabiny, od przedniej szyby po pokrywę silnika. Rozwiązanie to zrodziło się co prawda z potrzeby oszczędzania kosztownej stali, ale użytkownikom podobała się przede wszystkim jego przydatność w słoneczne, ciepłe dni. Dach otwierany całkowicie przetrwał do 1960 r., kiedy zastąpił go tzw. „pół dach", pomysł kompromisowy, ale dający nam możliwość podróżowania z wiatrem we włosach. Nowy Fiat 500 C będzie swoistym powrotem do przeszłości, samochodem, który odświeży w naszej pamięci mnóstwo zapomnianych emocji.

Na linii startu...

TEKST
Jerzy Piekarczyk, Aldona Górna, Mira Malich
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak, arch. spółek Fiata

Są młodzi, ale to jest atut, który nie trwa wiecznie. Wkroczyli lub wkraczają w samodzielne życie, w ten okres, w którym myśląc o przyszłości, myśli się już nie tylko o sobie.

Jak pogodzić marzenia z realiami życia, w których znaczącą rolę odgrywa upływający bezwzględnie i nieznający protekcji czas? Pytania o przyszłość lepiej sobie zadać, gdy jest ona wciąż przed nami, niż wtedy, gdy słowo „jutro" odnosić się będzie wyłącznie do tego, co już było. Kilkunastu młodym pracownikom zadaliśmy kilka tych samych pytań, aby się dowiedzieć o nich czegoś więcej ponad to, co każdy z nich stwierdził, decydując się na pracę w Fiat Auto Poland i innych spółkach Grupy Fiat. Od tego bowiem momentu przestali działać we własnym imieniu; stali się częścią wielkiego, międzynarodowego koncernu. Od nich samych jednak zależy, czy będą tylko trybikiem w wielkiej machinie produkcyjnej, czy atut jakim jest wiek, nie skażony jeszcze rutyną, wykorzystają otwierając się na nowe pomysły i rozwiązania, które im przyniosą satysfakcję zawodową, a firmie dodatkowy napęd.

Sylwia Koćwin

Świadomy wybór czy przypadek? – to było pierwsze pytanie dotyczące motywów, które zadecydowały o wyborze miejsca pracy. Z jakimi problemami zetknęliście się w pierwszych miesiącach pracy? Co decyduje o autorytecie: stanowisko, wiedza czy charakter człowieka? Czy istnieje zjawisko, które nazywamy w dużym uproszczeniu, konfliktem pokoleń? Co pragniesz osiągnąć w życiu? Co cenisz sobie najbardziej: życie rodzinne czy karierę zawodową? Czy nowoczesne gadżety elektroniczne ułatwiają czy utrudniają relacje pomiędzy ludźmi?
To było ostatnie pytanie dotyczące zarazem naszej odporności na agresywność otaczającego nas „świata przedmiotów".
Być może czytając te wypowiedzi odnajdziecie w nich swoje myśli. Na linii startu zawodowego warto sobie zadać pytanie, czy zbliżając się do trzydziestki można sobie pozwolić na chodzenie z głową w chmurach, czy wymagać od siebie realistycznego stąpania po ziemi szukając dla siebie miejsca w zmieniającym się każdego dnia świecie.

Skąd się wzięli?

Marek Rutkowski wcześniej pracował w przemyśle obuwniczym, ale kiedy nadarzyła się okazja podjęcia pracy w Fiat Auto Poland nie wahał się ani przez chwilę. **Adrian Szyndler** decyzję o zatrudnieniu podjął za namową kolegi. Wcześniejsza praca nie dawała mu stabilizacji finansowej, podobnie jak **Grzegorzowi Staśce**, który pracował w branży budowlanej, ale cały czas szukał bardziej stabilnego finansowo zajęcia.
„Podjęcie pracy w Fiacie było moim świadomym wyborem" – mówi **Sylwia Koćwin**, która o przyjęciach dowiedziała się od swego chłopaka, który od kilku lat pracuje tutaj. Inaczej o tym mówią **Karolina Czubernet** i **Monika Karczewska**, które mieszkając w Tychach od dziecka znają wiele osób pracujących w FAP, a mimo to przypadek sprawił, że po ukończeniu Politechniki Śląskiej zostały skierowane na staż w FAP. **Mateusz Sobczuk** zawsze interesował się motoryzacją i nie widział siebie w innym zawodzie. Podobnie jak **Bartłomiej Bortel**, który od najmłodszych lat interesował się motoryzacją, przeprowadzając renowację starych aut i motocykli, więc dla niego studia na wydziale transportu Politechniki Śląskiej, a później praca w FAP były naturalną koleją rzeczy. „Ukończyłem wydział elektryczny – mówi **Łukasz Kozłowski** – dlatego możliwość pracy przy elektronice samochodowej bardzo mnie interesowała". **Robert Mann** już od dziecka marzył o pracy w Fiacie, Zaraz po skończeniu studiów zaczął więc starać się o zatrudnienie

Marek Rutkowski, Adrian Szyndler

Grzegorz Staśko

w fabryce. „Zdecydowałem się na FAP – mówi **Michał Zydorek** – słysząc dobre opinie o tym zakładzie, moje zainteresowanie motoryzacją, a także ze względów osobistych: moja dziewczyna w tym czasie studiowała, a nie chciałem jechać bez niej do Irlandii, skąd otrzymałem propozycję pracy".
Mariusza Jabconia ściągnęli do Fiata koledzy, **Łukasz Patyk** trafił tu dzięki kuzynowi. **Jakub Chmielarz** o pracy w Automotive Lighting Poland myślał już na studiach, natomiast w przypadku **Łukasza Liebicha** praca w ALP była świadomym wyborem, ponieważ nauczony wcześniejszymi doświadczeniami postanowił rozpocząć pracę w dużym, międzynarodowym koncernie. **Dagmara Raszka-Sydorak** dwukrotnie składała podanie o pracę w Teksid Iron, a **Grzegorz Gardynik** odpowiedział na ofertę wysłaną przez Teksid, gdy studiował jeszcze na Politechnice Śląskiej. „Nigdy nie brałem pod uwagę zatrudnienia w innym niż CNH przedsiębiorstwie" – przyznaje **Łukasz Żaglewski**, nawiązując do tradycji rodzinnej zapoczątkowanej przez dziadka, który pracował jeszcze w Fabryce Maszyn Żniwnych. W tej chwili CNH określa mianem „firmy rodzinnej", gdzie pracują: ojciec, brat i wujkowie.

Problemy pierwszych miesięcy

„Obawiałem się monotonii – przyznaje **Grzegorz Staśko** – ale w pracy lakiernika nie ma na nią miejsca. Na początku było trochę stresu, bo tak chyba jest zawsze w nowym otoczeniu, gdy trzeba uczyć się nowych rzeczy. Ale potraktowałem to jak wyzwanie, dlatego wszystko poszło gładko. Pracuję w młodym zespole, więc świetnie się rozumiemy".
Dla **Sylwii Koćwin** było to pierwsze miejsce pracy. „Dlatego na początku było mi ciężko. Wszystko było dla mnie nowe, byłam zaszokowana tempem pracy, ale większość moich starszych kolegów powiedziała: przywykniesz".
„Od początku – mówi **Karolina Czubernet** – mogłam liczyć na pomoc współpracowników, zarówno tych z długoletnim stażem pracy, jak i tych nowo przyjętych. Uważam jednak, że większą chęć do współpracy wykazują raczej młodzi wiekiem kierownicy, są bardziej otwarci na nowości".
Mateusz Sobczuk nie pamięta, aby miał jakieś problemy na początku swej pracy w produkcji, wychodzi bowiem z założenia, że jeśli tylko się chce, wszystkiego można się w życiu nauczyć.
Monika Karczewska szybko się zaaklimatyzowała, ponieważ stażyści pracują trochę na innych prawach – a w tej właśnie roli zaczynała pracę

– ale także dlatego, że szybko poznała innych pracowników i zdołała sobie wyrobić u nich dobrą opinię.

„Wiele mnie zaskakiwało – przyznaje **Łukasz Kozłowski**. – Na początku trudność sprawiła mi niewiedza, do kogo się zwracać w danej sprawie. Szkoda, bo przepływ informacji to ważna rzecz, a z tym jest nieraz ciężko. Bardzo często nie docierają do nas niezbędne informacje, albo docierają z dużym opóźnieniem. Dlatego na początku nie wiedziałem, z kim rozmawiać, aby coś załatwić. Ale doświadczenie robi swoje".

Mariusz Jabcoń miał szczęście, bo zaczął pracę na nowej linii, gdzie normy nie są aż tak wysokie. Dlatego uważa, że start miał łatwiejszy. „Nowością był dla mnie 3-zmianowy system pracy. Odczuwałem zmęczenie i bałem się, że nie dam rady". **Grzegorz Gardynik** mówi o teorii i praktyce jako o dwóch dziedzinach, z jednej strony uzupełniających się, z drugiej zaś, funkcjonujących trochę obok siebie. Dlatego w momencie podjęcia pracy, trzeba się wiele nauczyć. „Jeśli chodzi o mnie, to dopiero kilkuletni staż pracy zagwarantuje mi kompleksową wiedzę, którą i tak trzeba uzupełniać na bieżąco".

Karolina Czubernet, Bartłomiej Bortel

Łukasz Liebich: „Pracownicy TME zgodzą się ze mną, że ważne jest zarówno ogromne doświadczenie i wiedza praktyczna, jak i świeże podejście do wielu spraw, znajomość nowych technologii, otwartość na nowe rozwiązania takich „młodzików", jak ja".

Mateusz Sobczuk

Czym jest autorytet?

O autorytecie w pracy decyduje zajmowane stanowisko – uważa **Łukasz Patyk**. Inaczej myśli **Michał Zydorek**, dla którego autorytet wiąże się z charyzmą, pewnością siebie, a także otwartością na potrzeby pracowników. „Ważne jest indywidualne podejście do pracownika: do jednego trzeba podejść serio, dla innego skuteczniejszy będzie żart".

„Cechy charakteru – mówi **Karolina Czubernet** – istotne są przy wyborze lidera. Ludzie słuchają i podążają za człowiekiem z charyzmą. Ale ważne jest także doświadczenie, bo co może człowiek, który ma zdolności przywódcze, a nie posiada wiedzy?" Jej zdaniem liderowi przydaje się umiejętność wyznaczenia granicy, która w pracy oddziela stosunki towarzyskie od spraw zawodowych.

„Czy jestem dobrym liderem?" – zadaje sobie pytanie **Robert Mann**. – Nie mnie to oceniać, ale myślę się, że w takiej funkcji potrzebne jest wykształcenie oraz cechy charakteru świadczące o tym, że dana osoba ma odpowiednie predyspozycje do zarządzania ludźmi. „Pracownicy muszą czuć, że nie są pozostawieni sami sobie, że mają do kogo zwrócić się ze swoimi problemami. Lider nie może być „kumplem", ale źle jest, gdy staje się służbistą."

Innymi słowami powtarza to **Monika Karczewska**, która podkreśla, że do obecnej roli przygotował ją starszy kolega, który niedawno przeszedł na emeryturę. Dzięki niemu miała ułatwioną pracę. „Lider powinien umieć współpracować z innymi, ale też wymagać w sposób umiarkowany, nie władczy. Czy ja jestem dobrym liderem? Znam opinie innych na swój temat i myślę, że sprawdzam się i dobrze czuję się w tej roli". **Łukasz Kozłowski** nie ma wątpliwości: „Według mnie u lidera najważniejsza jest przebojowość. Dobry lider, żeby coś osiągnąć, musi wiedzieć z kim rozmawiać i nie bać się powiedzieć, co myśli o danej sprawie, nawet wtedy, gdy budzi ona kontrowersje". W przekonaniu **Bartłomieja Bortla** liderem powinna być osoba komunikatywna, która potrafi dotrzeć do ludzi, i która posiada wiedzę techniczną w danym zakresie. „Moim zdaniem – mówi **Dagmara Raszka-Sydorak** – o autorytecie w pracy decyduje zarówno zajmowane stanowisko jak i charakter osoby kierującej zespołem, ale także jej kompetencje i sposób wykonywania obowiązków". **Jakub Chmielarz** jest przekonany, że o autorytecie człowieka decydują zarówno stanowisko jak wiedza i charakter. Jednak autorytet uzyskany jedynie dzięki zajmowanemu stanowisku ma zdecydowanie mniejsze znaczenie. „Często bywa tak, że szanuje się przełożonego wyłącznie z obawy przed konsekwencjami, a nie za wiedzę, pracowitość czy dobry charakter". „Moim zdaniem – mówi **Łukasz Liebich** – samo posiadanie wyższego stanowiska nie musi świadczyć o autorytecie. Najważniejsza jest wiedza, umiejętność jej wykorzystania oraz umiejętność dzielenia się nią z innymi, na co bez wątpienia ma wpływ charakter człowieka. Sposobem na zdobycie takiego szacunku w zakładzie jest ciężka praca i ciągłe doskonalenie swej wiedzy".

Łukasz Patyk, Łukasz Kozłowski

Robert Mann

DYR. PERSONALNY FAP, ANDRZEJ PIĘTKA

Fiat: dobre miejsce dla dynamicznych ludzi

Fiat Auto Poland to największy w Polsce producent samochodów i czołowy polski eksporter. Jesteśmy firmą, która szczyci się posiadaniem ogromnego potencjału rozwojowego i silnym poczuciem konkurencyjności. Nasze produkty zyskują na świecie nie tylko liczne nagrody i wyróżnienia, lecz przede wszystkim rzesze klientów. Dlatego też w 2008 roku zakończone zostały w zakładzie Tychy kolejne inwestycje, tym razem związane z uruchomienia dwóch nowych modeli – Fiata 500 oraz nowego Forda Ka oraz ze zwiększeniem mocy produkcyjnych do 2120 sztuk samochodów na dobę. Do realizacji tak dużych ambicji rozwojowych niezbędni stali się nowi pracownicy. Poszukiwaliśmy ludzi dynamicznych, ambitnych, gotowych stawiać czoło wyzwaniom, jakie niesie nowa koniunktura rynkowa, i tak, w samym 2008 roku, przyjęliśmy ponad 1800 nowych pracowników (tj. ponad 100 pracowników umysłowych i 1700 pracowników produkcyjnych) doprowadzając stan naszego zatrudnienia na koniec 2008 roku do 5852 osób. Jako poważna i mająca świadomość odpowiedzialności społecznej firma, o piętnastoletniej już tradycji w tym regionie, staramy się zagwarantować naszym pracownikom przede wszystkim możliwości wszechstronnego rozwoju zawodowego i profesjonalnego w zespołach, gdzie obowiązują najwyższe standardy produkcyjne, jakościowe i organizacyjne, cenione na arenie międzynarodowej. Kierujemy się w naszych działaniach wysokim poczuciem wrażliwości i odpowiedzialności za naszych pracowników. Wiąże się to z podnoszeniem wartości, umiejętności oraz kompetencji indywidualnych pracowników, a także wszelkich kwestii gwarantujących ich bezpieczeństwo, jakość i godność pracy. W nowocześnie zorganizowanej pracy zarządzanie personelem należy bowiem do najważniejszych czynników decydujących w znacznej mierze o sukcesie przedsiębiorstwa. Ponadto dbamy o zagwarantowanie naszym pracownikom możliwości integracji z firmą poprzez szereg inicjatyw, które angażują jej pracowników i ich rodziny, jak chociażby Dzień Rodzinny, imprezy Mikołajkowe, działalność rekreacyjno-kulturalna CRiK, nagrody dla dzieci pracowników za dobre wyniki w nauce, promocja zdrowia, stale modernizowana infrastruktura, czasopismo Fiat Wokół Nas i wiele innych inicjatyw.

Gdzie jest konflikt pokoleń?

„Konflikt pokoleń – zdaniem **Sylwii Koćwin** – pojawia się, ale nie dotyczy pracy, a raczej innych sfer życia. Często starsi koledzy nie rozumieją dlaczego nam, młodym, nie śpieszy się do zakładania rodziny, a wolimy skupić się na edukacji i realizacji własnych ambicji. Ja, na przykład, chciałabym pójść na studia zanim założę rodzinę".

Michał Zydorek nie dostrzega w pracy konfliktu pokoleń. Starsi pracownicy wychodzą młodym naprzeciw, proponują mówić sobie po imieniu, często przypominają, że młodzi są przyszłością zakładu i muszą się jak najwięcej uczyć. **Bartłomiej Bortel** przyznaje, że różnica pokoleń ma swoje atuty. Starsi mają za sobą bezcenne lata praktyki. Dlatego młodsi powinni z nimi współpracować, bo ci pierwsi wnoszą zapał, a drudzy – doświadczenie. „W naszym zespole – mówi **Mariusz Jabcoń** – jeden może zawsze liczyć na pomoc drugiego i nawet nie trzeba o to prosić. Starsi pracownicy podpowiadają, co robić, by było prościej i lepiej, i te ich wypowiedzi zawsze się sprawdzają"

Konflikty w zespole – zdaniem **Karoliny Czubernet** – zależą nie tyle od pokolenia, co od charakteru ludzi.

Aspiracje i marzenia

„W pracy moje ambicje zostały spełnione" – mówi **Adrian Szyndler**. Ma już stałą umowę, więc teraz skupia się na zdobywaniu doświadczenia i nauce, aby nadążyć za postępem. Dla **Grzegorza Staśko** plany zawodowe to zrobienie kilku dodatkowych kursów lakierniczych, aby rozwijać swoje umiejętności. Plany **Michała Zydorka** to założyć rodzinę, mieć dzieci, własny domek i wieść spokojne życie, starając się jednocześnie dbać o swój rozwój zawodowy.

Zresztą wielu naszych rozmówców myśli podobnie. Dla **Roberta Manna** bardzo ważna jest możliwość rozwoju w pracy, poszerzenie wiedzy i umiejętności. Lubi być rzucany na „głęboką wodę", dostawać poważne zadania. Chciałby się piąć po szczeblach zawodowej kariery, pod jednym wszak warunkiem: nigdy kosztem rodziny. **Monika Karczewska** myśli, że zbliża się czas na „budowanie gniazda", ale na razie jej celem jest osiągnięcie „srebra" w WCM, a w życiu prywatnym – szczęście i zdrowie. I dadaje: „Szczęście to satysfakcja w pracy, kochający narzeczony, kochani i zdrowi rodzice oraz brat."

Dagmara Raszka-Sydorak, Grzegorz Gardynik,

Mariusz Jabcoń

KOMENTARZ SOCJOLOGA PROF. DR HAB. ZBIGNIEW NĘCKI,

Trzeźwo i realistycznie

Wypowiedzi cechuje jednoznaczna nuta optymizmu i wiara w znakomite, pełne sukcesów i szczęścia przyszłe czasy – nadzieja na pomyślność. Pomyślność łączy się z kontynuacją pracy zawodowej w FAP i stabilizacją rodzinną. Wyjątkowo pozytywna ocena warunków pracy, i pod względem społecznym i pod względem technologicznym, daje zdrowe podstawy dla subiektywnie ocenianych szans na karierę zawodową i połączenie strefy życia zawodowego z pomyślnie rozwijaną strefą życia prywatnego. Wszyscy badani są pełni entuzjazmu i do firmy, w której pracują, i do środowiska koleżeńskiego, i do przełożonych, i do swych personalnych układów. Budzi to pewne obawy, co do pełnej szczerości wypowiedzi (obraz nieco nazbyt idealny), ale zakładając prawdomówność – należy z uznaniem przyjąć tak pozytywne postawy wobec pracy i możliwości życiowych.

Wybór pracy w Fiacie naświetlany jest jako świadoma i często wymarzona opcja drogi zawodowej, wzmacniana często dwiema cechami – fascynacją samochodami i nowoczesnością firmy. Nowoczesność jest wysoko ceniona, bo daje szansę na stałą naukę, poznawanie nowych rozwiązań technicznych, a także na doznanie odkrywania nieznanych i niedostępnych dla innych ludzi obszarów techniki. Rola przypadku w wyborze miejsca pracy redukowana jest do czynnika pochodzenia z „ziemi tyskiej" i studiowania w uczelniach śląskich, skąd blisko do Fiata.

Pierwszy okres zatrudnienia przebiega pomyślnie, choć zdarzają się tu wypowiedzi bardziej krytyczne,

dotyczą braku informacji o zakładzie i o obowiązujących zwyczajach, procedurach. Zapewne opracowanie paradygmatu postępowania wobec całkowicie nowych pracowników obniżyłoby poczucie pewnego zagubienia w pierwszych dniach pracy. Obecnie rolę tę spełniają pracownicy z większym stażem, których wsparcie i bardzo życzliwy stosunek do nowych jest wielką pomocą. Dobry kontakt z kolegami, bardzo wysoka ocena stosunków międzyludzkich w zespołach pracowniczych, podkreślanie zgody i gotowości do współdziałania są wspominane we wszystkich wypowiedziach – gratulować firmie takiej atmosfery! Zwłaszcza, że do tej wyjątkowo pomyślnej sytuacji w relacjach koleżeńskich przyczynia się brak zgrzytów między osobami starszymi i młodszymi, nie ma nawet śladów konfliktu pokoleń – pracownicy z dłuższym stażem oceniani są przez młodszych jako zarówno znakomici koledzy, jak i cierpliwi i otwarci nauczyciele wyjaśniający bez nastrojów rywalizacyjnych wszelkie zagadnienia zawodowe. Zdarzają się odmienne punkty widzenia, ale dotyczą nie tyle kwestii pracy, co kwestii stosunku do życia w ogóle.

W dominującym nurcie jednoznacznie widać wzajemny pozytywny stosunek starszych i młodszych, młodsi doceniają wiedzę i doświadczenie starszych, ci znów energię i dynamikę młodszych. Na jeszcze inny aspekt potencjalnych konfliktów zwracają uwagę rozmówcy, opisując swój stosunek do przełożonych i ich autorytetu. Ten aspekt współpracy także nie budzi zastrzeżeń – w zdecydowanej większości wypowiedzi pojawia się nie tylko uznanie dla przełożonych, ale i opinia o ich życzliwym, otwartym i demokratycznym stylu zarządzania. Młodzi pracownicy odrzucają zupełnie koncepcję budowania autorytetu tylko na podstawie zajmowanego stanowiska kierowniczego – przełożony ma uznanie dopiero wtedy, gdy potwierdza swoją kompetencją i mądrością przewagę pozycji zawodowej. Osobiste cechy, a nie administracyjne ustawienia, decydują więc o szacunku – w żadnej wypowiedzi nie było wobec bezpośrednich przełożonych negatywnych uwag. Wszystko to świadczy jednoznacznie o tym, że na konflikt pokoleń i konflikt stosunków służbowych nie ma w FAP miejsca. Aspiracje życiowe i poglądy na życie rodzinne to kolejne omawiane zagadnienia – podstawowy nurt wypowiedzi pozwala dostrzec bardzo spokojną, konserwatywną i klasyczną orientację. Wszyscy podkreślają konieczność harmonizacji życia zawodowego i rodzinnego, stabilizację i budowanie pomyślności materialnej, emocjonalnej i małżeńskiej. Plany matrymonialne mają wszyscy – w różnym stopniu zaawansowania, ale każdorazowo z postawą i wiara w udany i szczęśliwy obrót małżeńskich spraw, a duma z partnera czy partnerki jest w wypowiedziach

aż nadto czytelna. Harmonia świata pracy i świata prywatnego życia są ich podstawowym zamiarem biograficznym.

Jak się do tego bardzo optymistycznego obrazu sytuacji psychicznej respondentów mają ich poglądy na nowoczesne sposoby komunikacji? Zdarzają się wielbiciele Internetu i komórki, ale nawet co najbardziej entuzjastyczni z sensem i świadomie dodają, że wszystko to, to są narzędzia ułatwiające porozumienie, ale nie są to urządzenia zastępujące ludzi. Komórka i Internet jak najbardziej, ale kontakty bezpośrednie podstawą. Brak czasu i szybkość życia pojawiają się jako problem w wielu wypowiedziach, i wtedy docenia się elektronikę jako sposób kontaktu z innymi, ale rozsądny pogląd, że gadżety elektroniczne ułatwiają życie, ale nie zastępują bezpośrednich kontaktów jest podzielany przez niemal wszystkich.

Podsumowując, podkreślić trzeba trzeźwy, realistyczny i pozytywny charakter poglądów młodych pracowników, ich tradycyjny, konserwatywny stosunek do życia.

Chcą być wartościowymi pracownikami w dobrze funkcjonującym zespole i pracować w nowoczesnym przemyśle łącząc działalność zawodową z pomyślnością rodzinną i ekonomiczną.

Życzę im udanej samorealizacji!

Monika Karczewska

„W moim życiu – mówi **Marek Rutkowski** – na pierwszym miejscu stawiam rodzinę. Mam żonę i dwójkę dzieci, brakuje nam tylko wymarzonego domku; ukończenie jego budowy jest dla mnie teraz absolutnym priorytetem”.

Marzenia w tych wypowiedziach mają bardzo konkretny wymiar: dom, praca, rodzina, spokój. **Mariusz Jabcoń** mówi o tym szczerze: „Nie mam wielkich wymagań. Prezesem jakiejkolwiek firmy raczej nie zostanę, nie będą o mnie pisali w gazetach. Nie mam jeszcze dziewczyny, więc na razie nie myślę też o rodzinie. Może więc pozostaje zwiedzanie świata?”

Jakub Chmielarz zwraca tylko uwagę na umiar. „Można wspinać się po szczeblach kariery i mieć szczęśliwe życie rodzinne, trzeba tylko uważać, aby nie stać się pracoholikiem”.

Co ważniejsze: rodzina czy kariera?

Rodzina to priorytet nie tylko dla **Grzegorza Staśki**, ale on rzecz ujmuje następująco: „Uważam, że udane życie prywatne gwarantuje nam komfort psychiczny, co przekłada się także na sferę zawodową i vice versa – im większy komfort w pracy, tym więcej człowiek może osiągnąć w życiu prywatnym". **Łukasz Patyk** ujmuje ten sam problem tak: „Rodzina jest ważna tak samo jak praca. Każdy z nas musi pracować, aby mieć środki finansowe na zapewnienie sobie odpowiedniego poziomu życia". Co sądzi o życiu rodzinnym **Sylwia Koćwin**? Dla niej jest bardzo ważne, gdyż wszystko inne daje nam tylko chwilowe szczęście.

Michał Zydorek nie ukrywa, że daje z siebie wszystko, aby w pracy pokazać się z jak najlepszej strony. Jego dziewczyna ma czasem o to pretensje, ale on tłumaczy sobie, że skoro jeszcze nie ma żony, ani rodziny, pozostaje praca. **Mateusz Sobczuk** ma zamiar ożenić się w przyszłym roku. Wiadomo – rodzina. **Robert Mann** chciałby piąć się po szczeblach zawodowej kariery, ale nigdy kosztem rodziny. Żeni się z Iloną, zaczną na swoim, w dalszych planach dzieci, ale dwójka – nie więcej. **Monika Karczewska** pytana, co jest najważniejsze w życiu, odpowiada, że wartości wyniesione z domu: dom, rodzina, miłość i praca, która nas kształtuje. Ale na pierwszym miejscu: dom i rodzina. **Dagmara Raszka-Sydorak** nie ukrywa, że chciałaby pogodzić rozwój zawodowy ze stworzeniem zdrowej, szczęśliwej rodziny.

„Praca jest równie ważna jak życie rodzinne – stwierdza **Łukasz Liebich** – te dwie sfery nie mogą istnieć bez siebie, ale jak tu mieć szczęśliwą rodzinę, nie spełniając się w życiu zawodowym i samemu nie będąc szczęśliwym?"

Jakub Chmielarz, Łukasz Żaglewski, Łukasz Liebich, Michał Zydorek

Wirtualna nierzeczywistość

Grzegorz Staśko powiada: „Nasze życie jest zupełnie inaczej zorganizowane niż kilkanaście lat temu. Mamy coraz mniej czasu na osobiste spotkania, więc kontakt z przyjaciółmi utrzymuję za pośrednictwem telefonu". Jednak **Sylwia Koćwin**, chociaż posiada komputer i komórkę, nie zalicza siebie do zwolenników tych – dziś już przedmiotów codziennego użytku. „Zanim skonstruowano te gadżety ludzie spędzali więcej czasu w świecie realnym, a taki cenię sobie najbardziej". **Michał Zydorek** przyznaje, że woli spotkać się z kolegami przy piwie niż korzystać z pośrednictwa Internetu, ale jeśli chodzi o pracę, nie wyobraża sobie funkcjonowania w zakładzie bez komórki i komputera. „Nie jestem ich niewolnicą – przyznaje się **Karolina Czubernet** – bo uważam, ze komórka powinna służyć do szybkiego przekazywania informacji, nie do plotkarstwa". **Robert Mann** postrzega komputer i Internet jako źródło informacji, a nie sposób spędzania wolnego czasu. Skutek? „Człowiek staje się leniwy, nie chce mu się wychodzić z domu, siedzi w Internecie. Kiedy nie miałem dziewczyny dużo czasu marnowałem przy komputerze, teraz wolę go spędzać inaczej". **Dagmara Raszka-Sydorak** namiętnie korzysta z elektronicznych gadżetów, zdając sobie sprawę, że spłycają one relacje międzyludzkie. „Kiedyś ludzie spotykali się częściej, teraz częściej do siebie dzwonią, ale takie są realia, w których żyjemy".

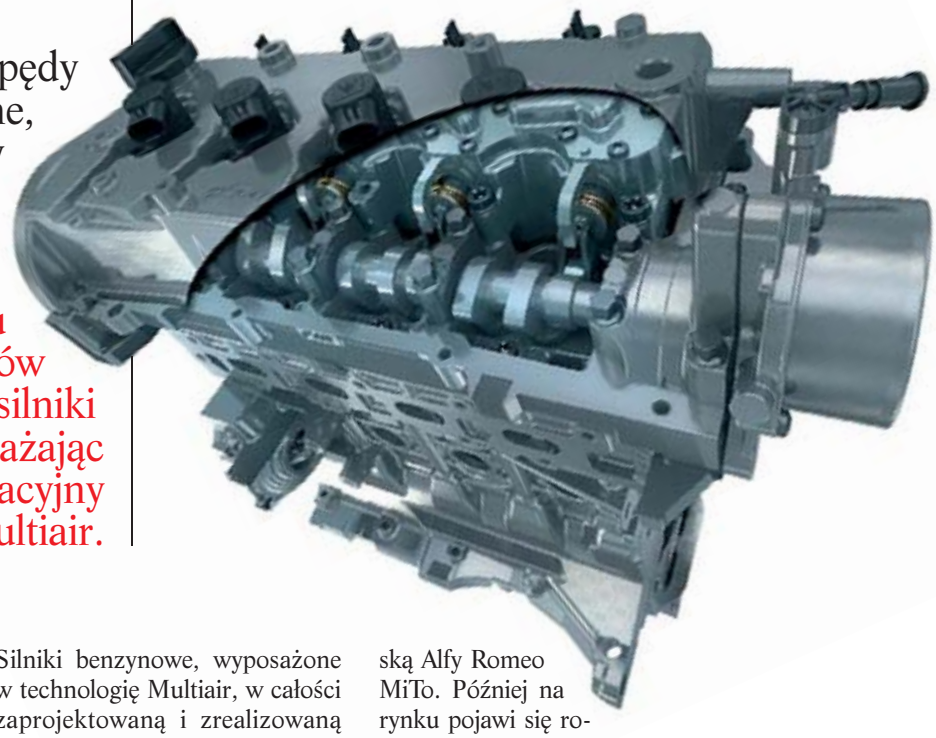
Łukasz Żaglewski wskazuje jeszcze inny aspekt „problemu wirtualnego". „Dzięki internetowi można poznać wiele interesujących osób z całego świata, i nie jest ważne, że pewnie nigdy nie będzie mi dane spotkać się z nimi w rzeczywistości realnej. Czasem potrzeba nam wirtualnych przyjaciół, aby móc się, po prostu, wygadać".

„Należę do pokolenia, które od najmłodszych lat miało z tymi gadżetami styczność – mówi **Monika Karczewska**. Komputer jest więc także częścią naszego życia, ale nie można dać się zwariować. We wszystkim trzeba znajdować „złoty środek". ■

TEKST
Stefania Castano

Triumfalny powrót benzynowców

Poprzez napędy wysokoprężne, które zostały zrewolucjonizowane dzięki zastosowaniu elektronicznego systemu wtrysku Common Rail, Fiat znów kieruje swą uwagę na silniki benzynowe, wyposażając je w innowacyjny system Multiair.



W ostatnim dziesięcioleciu silnik wysokoprężny całkowicie zdominował rynek motoryzacyjny. W efekcie czego dzisiaj diesle szczycą się nie tylko niskim zużyciem paliwa, ale również znaczną mocą, elastycznością, jakiej „benzynowce" mogłyby im tylko pozazdrościć, oraz cichą, czystą pracą. Prekursorem „ery diesla" był Fiat, który w połowie lat 90. opracowywał technologię Common Rail, a dzisiaj, wraz z systemem Multiair, wyznacza nowe trendy w motoryzacji.

Silniki benzynowe, wyposażone w technologię Multiair, w całości zaprojektowaną i zrealizowaną w Grupie, wyciągają z niego szereg korzyści w odniesieniu do zużycia paliwa i przyjemnej jazdy. Multiair nie ma wpływu na lekkość prowadzenia pojazdu i jest elektrohydraulicznym systemem sterowania zaworami ssącymi, gwarantującym bezpośrednie sterowanie przepływem mas powietrza i spalania na zasadzie cylinder po cylindrze i suw po suwie. Pierwszą jednostką, w jakiej znajdzie swe praktyczne zastosowanie, będzie czterocylindrowy silnik 1.4 – w wersjach bez i z turbodoładowaniem – produkowany w Termoli, który jeszcze w tym roku zadebiutuje pod maską Alfy Romeo MiTo. Później na rynku pojawi się rodzina dwucylindrowych jednostek o pojemności 900 centymetrów sześciennych, a także wersja bifuel z doładowaniem, na benzynę i metan.

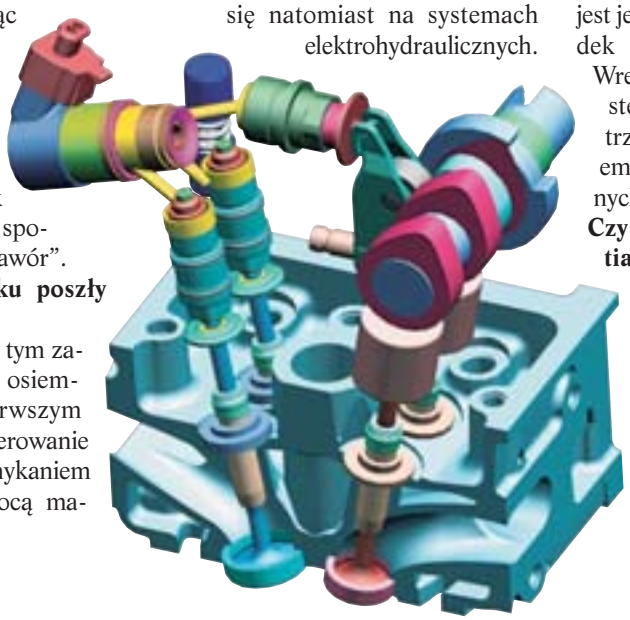
O tym, jak rodziła się idea Multiair, opowiada Rinaldo Rinolfi, odpowiedzialny za Research & Technology w Fiat Powertrain Technologies, który wraz z trzydziestoma innymi inżynierami, zajmował się rozwojem tej technologii. „Chcąc uregulować ilość paliwa, jaka wydostaje się z zaworu – wyjaśnia Rinolfi – z reguły steruje się jego otwieraniem, utrzymując ciśnienie dolotowe na stałym poziomie. Podobnie funk-

W systemie Multiair zmienia się sposób wypełniania zaworów powietrzem. Nie jest to, jak dotychczas, jednostajne otwieranie (wznios) zaworu i regulowanie ciśnienia dolotowego przy pomocy przepustnicy. Ciśnienie pozostaje stałe, a ilością powietrza dostarczanego do cylindrów steruje sam zawór, wznosząc się bardziej lub mniej. Powyżej: różne metody otwierania zaworu ssącego. Obok: wykonany w CAD rysunek elektrohydraulicznego układu rozrządu, który wprawia zawory w ruch

cjonuje kran z wodą. W przypadku jednostek benzynowych, natomiast, trzeba było działać dokładnie na odwrót: otwieranie, a ściślej rzecz ujmując wznios zaworu ssącego pozostaje zawsze taki sam, natomiast przy pomocy przepustnicy reguluje się ciśnienie powietrza dolotowego. Jedną z wad tego systemu jest to, że silnik traci około dziesięciu procent energii na sprężenie ładunku powietrza dolotowego do ciśnienia atmosferycznego wylotowego. W związku z tym powstał pomysł, by pozostawić w kolektorze ciśnienie atmosferyczne lub to wygenerowane przez turbosprężarkę, a w zamian za to dozować ładunek powietrza zasysanego do cylindra, wznosząc zawór w większym lub mniejszym stopniu, nigdy nie został zaniechany. Problem tkwił jednak w tym, czy i w jaki sposób kontrolować zawór".

W jakim kierunku poszły prace badawcze?

„Początki badań w tym zakresie sięgają lat osiemdziesiątych. Pierwszym pomysłem było sterowanie otwieraniem i zamykaniem zaworów za pomocą magnesów. Taka zasada wprawiania zaworów w ruch miała tę zaletę, że była szybka i elastyczna, ale okazała się zdecydowanie zbyt zawodna. W tym momencie znaczna część konstruktorów motoryzacyjnych zaangażowała się w rozwój systemów elektromechanicznych, bazujących na zmianie wzniosu zaworu za pomocą specjalnych mechanizmów. Systemy te były prostsze i solidniejsze w swej budowie, ale powolne i mało elastyczne: wszystkie cylindry silnika były uruchamiane jednocześnie. Badania prowadzone przez Grupę Fiat, bogatą w doświadczenia zgromadzone podczas prac nad technologią Common Rail, skoncentrowały się natomiast na systemach elektrohydraulicznych.



Naszym celem było uzyskanie maksymalnej elastyczności faz otwierania zaworów sterujących przepływem mas powietrza, cylinder po cylindrze i suw po suwie. I dzięki systemowi Multiair zdołaliśmy tego dokonać".

Jakie są korzyści?

„Lepsze osiągi oraz zdecydowanie niższy poziom zużycia paliwa i emisji spalin. Dzięki tej technologii moc wzrasta o 10%, a moment obrotowy o 15%. Z drugiej strony wyeliminowanie czynności pompowania skutkuje 10% spadkiem poziomu zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla. W silnikach z doładowaniem, w których różnica ciśnień pomiędzy powietrzem dolotowym a wylotowym jest jeszcze bardziej wyraźna, spadek ten bywa nawet większy. Wreszcie, dzięki optymalnemu sterowaniu zasysania powietrza i spalania maleje o 40% emisja węglowodorów niepalnych i o 60% tlenków azotu".

Czy Pana zdaniem system Multiair będzie stosowany we wszystkich przyszłych silnikach Fiata?

„Wszystkie przełomowe technologie otwierają drogę do całej masy korzyści, których na ogół nie da się uzyskać natychmiast, tak aby zredukować ryzyko

przemysłowe do minimum. Common Rail, pierwsza koncepcja Fiata, opracowana w 1997 r., była jedynie zapowiedzią całej serii osiągnięć technologicznych na tym polu, takich jak „Multijet" do wtrysku wielopunktowego, silniki wysokoprężne o ograniczonej pojemności czy technologia wtrysku modularnego, która już wkrótce pojawi się na rynku. Multiair spełnia podobną rolę, przygotowując grunt pod szereg kolejnych rozwiązań technologicznych w silnikach benzynowych. Przykładowo, technologia ta będzie połączona z bezpośrednim wtryskiem, by uzyskać większe oszczędności w zużyciu paliwa. Zostaną też niewątpliwie wdrożone zaawansowane strategie otwierania wielozaworów celem dalszej redukcji poziomu emisji spalin".

Multiair gwarantuje lepsze osiągi oraz niższe poziomy zużycia paliwa i emisji spalin

A który silnik wychodzi zwycięsko z konfrontacji: diesel czy jednostka wyposażona w Multiair?

„Mniejsze zużycie paliwa przez silnik wysokoprężny wynika z trzech powodów. Pierwszym jest fakt, że jeden litr oleju napędowego zawiera w sobie więcej energii niż litr benzyny, co przekłada się na blisko dziesięcioprocentową różnicę w zużyciu paliwa. Kolejnych 10% „in minus" należy zawdzięczać turbodoładowaniu, natomiast trzecim czynnikiem, także przynoszącym ok. 10-procentową oszczędność, jest brak strat energii podczas pompowania. Multiair służy do częściowego zniwelowania tej dysproporcji: silnik benzynowy wyposażony w tą technologię odzyska mniej więcej dwie trzecie różnicy w zużyciu paliwa względem swego wysokoprężnego odpowiednika. Rzecz jasna, skutków pierwszej z przyczyn nie jesteśmy w stanie wyeliminować. Niemniej jednak, jeżeli dokonamy podobnego porównania w kontekście emisji dwutlenku węgla, różnice zanikają, ponieważ w oleju napędowym znajduje się znacznie więcej atomów węgla niż w benzynie. A zatem w kwestii emisji CO_2 diesel turbo z Common Rail zachowuje się identycznie jak silnik benzynowy z turbodoładowaniem i systemem Multiair".

Jak będzie wyglądać przyszłość świata silników?

„Sądzę, że silnik benzynowy odzyska swą dominującą pozycję, ale diesel nie zniknie z rynku. W niskich temperaturach, przy wysokich prędkościach, diesel wciąż zachowuje pewną przewagę, jak choćby owe 10% związane z właściwościami technicznymi jego paliwa. Przy dużych pojemnościach skokowych, w pojazdach, które pokonują znaczne odległości, silnik wysokoprężny wciąż będzie preferowany, ale w małych samochodach jego zastosowanie stanie się marginalne. Jednostki benzynowe posiadają zdolność do spalania również paliw o niskiej zawartości węgla, takich jak metan, wodór czy alkohol, a zatem w dłuższej perspektywie czasu okażą się zapewne bardzo konkurencyjne. Produkcja benzyny nie nadąża za popytem, dlatego musimy stopniowo przyzwyczajać się do obchodzenia się bez tego paliwa. Silnik elektryczny zachowa swój niszowy charakter: ogniwa są już lepsze, ale posiadany przez nie potencjał energetyczny stanowi zaledwie dziesiątą część tego, jakim legitymują się węglowodory. A poza tym sporo kosztują i sporo ważą. W przyszłości na pierwszym miejscu widzę metan, a na kolejnym mieszankę metanu z wodorem. Mogą one być wytwarzane ze źródeł odnawialnych, na przykład z biomas i odpadów. Gdybyśmy zdołali zorganizować się w taki sposób, by utylizować wszystkie odpady organiczne, uzyskalibyśmy aż 30% energii niezbędnej w całej Europie". ■

Multiair jest technologią uniwersalną, nadającą się do zastosowania we wszystkich typach silników benzynowych, a niewykluczone, że również w jednostkach wysokoprężnych. Ten rewolucyjny system jest dziełem trzydziestorga inżynierów, pracujących pod kierownictwem Rinaldo Rinolfiego, który jest odpowiedzialny za Research & Technology w FPT (na zdjęciu poniżej). Aby wygrać walkę z konkurencją, Fiat sięgnął po swój największy atut: bogate doświadczenie zgromadzone swego czasu podczas prac nad systemem Common Rail

ALESSANDRO

Aż 1.586 samochodów Ducato zakupiła policja od Fiata Auto Poland. Firma wygrała pięć z sześciu przetargów na dostawy pojazdów, ogłoszonych minionego lata przez komendy wojewódzkie. To ogromny sukces działu Fiat Professional.

Ducatowy kontrakt Fiat Professional

TEKST **Anna Borsukiewicz**
FOTO **Andrzej Monczak**

Teraz trwa realizacja kontraktu. 533 zamówione Ducato już służą policjantom w całej Polsce, następne są im sukcesywnie przekazywane. Potrwa to do września, przy czym większość pojazdów zostanie dostarczonych do połowy 2009 roku.

DUCATO W RÓŻNYCH WERSJACH

Zakupione przez komendy samochody różnią się między sobą i dla każdej trzeba je przygotowywać według innej specyfikacji. – Auta łączy to, że wszystkie są modelami niskich Ducato, wszystkie mają srebrny kolor nadwozi i silniki diesla o mocy 160 KM – mówi Maciej Wójtowicz, key account manager w Fiat Professional, odpowiedzialny za przygotowanie przetargu i jego realizację. – Komendy wojewódzkie w Bydgoszczy, Krakowie, Radomiu, Poznaniu i Szczecinie postawiły własne warunki dotyczące samochodów i ich wyposażenia. Cztery chcą mieć pojazdy w wersji „furgon oznakowany" mieszczącej sied-

miu policjantów i dwie osoby zatrzymane, a Poznań – auta służące do przewozu trzech funkcjonariuszy i sześciu aresztantów („furgon nieoznakowany"). Musimy więc zamawiać u producenta cztery różne modele Ducato o dwóch długościach. Do tego dochodzi wiele wymagań związanych z wyposażeniem aut, zapisanych w warunkach przetargowych sformułowanych przez poszczególne komendy. Określone są w nich nawet fasony foteli samochodowych – innych, tapicerowanych dla policjantów, a twardych, plastikowych dla przewożonych przez nich przestępców.

Specjalistyczna zabudowa Ducato polega na adaptacji wnętrz pojazdów zgodnie z podanym wykazem, oznakowaniu zewnętrznym aut, zamontowaniu sygnalizacji uprzywilejowania pojazdu, okratowaniu zewnętrznym i wewnętrznym, zakupieniu i zamontowaniu systemów łączności.

„Diabeł tkwi jednak w szczegółach", a tych w tzw. SIWZ-ach, czyli specyfikacjach istotnych warunków zamówienia jest bardzo wiele. Dotyczą m.in. usytuowania anten na dachach pojazdów, gniazdek zapalniczek lub umieszczenia uchwytów na broń. – Często musieliśmy na bieżąco ustalać jak mają wyglądać poszczególne elementy, lub opracowywać nowe rozwiązania, bo na przykład okazywało się, że miejsce zaplanowane na radiostacje koliduje z poduszką powietrzną w samochodzie – opowiada Maciej Wójtowicz. – Nawet oznakowanie samochodów, umieszczenie napisu Policja i jej emblematu na nadwoziach wymagało dodatkowych ustaleń, gdyż zamówione Ducato mają dwie długości.

Specjalistyczna zabudowa Ducato polega na adaptacji wnętrz pojazdów zgodnie z podanym wykazem

MOBILNE WARSZTATY

Dodatkowym warunkiem w kontraktach z policją było wyposażenie 23 Ducato w urządzenia umożliwiające serwisowanie pojazdów w terenie, czyli przekształcenie ich w mobilne warsztaty naprawcze. – Wprawdzie Fiat Auto Poland zapewnia tym pojazdom standardową obsługę gwarancyjną w naszej sieci, ale policja chce mieć też własny serwis – mówi Lucyna Bogusz, country manager Fiat Professional. – Montujemy więc w samochodowych warsztatach zestawy z komputerami, serwiserami, oprogramowaniem, dostępem do sieci części zamiennych oraz specjalistycznymi narzędziami.

Fiat Auto Poland musi też zapewnić każdej z komend naukę obsługi posprzedażnej pojazdów. Dla policyjnych mechaników i elektryków z wszystkich województw zorganizowano w Bielsku-Białej specjalne kursy, prowadzone przez służby FAP.

WYPOSAŻENIE

Policyjne Ducato

Auta przeznaczone dla policji są bogato wyposażone. Mają m.in. system ESP, po dwie poduszki powietrzne, klimatyzację. Dostarczane są z dwoma kompletami kół 15- lub 16-calowych (po 5 sztuk na pojazd), z oponami letnimi i zimowymi. Mają wzmocnione alternatory i dodatkowe akumulatory.

Wybrane dane techniczne Fiata Ducato dla potrzeb policji

Silnik 160 MultiJet

pojemność (cm^3) 2999

moc KM (kW)/obr./min. ..... 157 (115,5)/3500

maksymalny moment obrotowy (Nm/obr./min.) 400/1700

Układ hamulcowy – hydrauliczny z wspomaganiem, tarczowy na 4 koła, ABS

Zawieszenie:

przód – niezależne typu McPherson, wahacze z sprężynami śrubowymi, amortyzatory teleskopowe;

tył – oś sztywna z resorami parabolicznymi, amortyzatory teleskopowe.

Rozstaw osi (mm) ..... 3000 lub 3500

DMC (kg) ..... 3300 lub 3500

Długość (mm) 4963

Szerokość (mm) 2050

Wysokość wnętrza (mm) 1662

10 POJAZDÓW DZIENNIE

Ducato w policyjnym wyposażeniu dostarczane są do poszczególnych komend i tam następuje ich ostateczny odbiór. Samochody muszą też mieć certyfikaty obronności bezpieczeństwa (OiB) wydawane przez Instytut Technologii Bezpieczeństwa Moratex w Łodzi. – Specjaliści stamtąd przyjeżdżają do nas raz na tydzień lub dwa i certyfikują cały proces produkcji. Sprawdzają wszystkie podzespoły i elementy. Na przykład czy tworzywa sztuczne pod względem nietoksyczności i niepalności oraz odporności na ścieranie są takie same jak umieszczone w zatwierdzonych wcześniej prototypach – opowiada Jacek Burłaga, dyrektor do spraw sprzedaży w poznańskiej firmie ACM Mari-Car, będącej autoryzowanym dealerem Fiata Auto Poland.

Ducato dla policji mają certyfikaty obronności bezpieczeństwa (OiB) wydawane przez Instytut Technologii Bezpieczeństwa Moratex w Łodzi

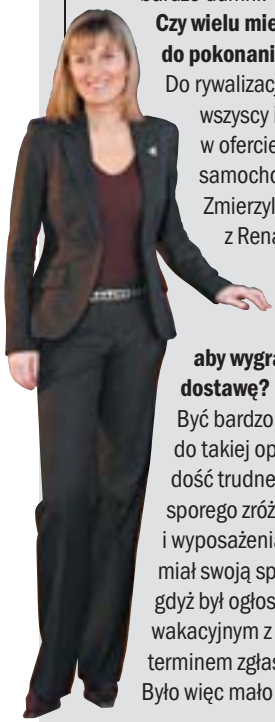
To Mari-Car jest wykonawcą zabudów Ducato, doświadczonym pod tym względem, bo firma już wcześniej uczestniczyła w przetargach i dostawach dla policji. Dzięki temu ma kontakty z podwykonawcami i dostawcami. Mogła więc uzyskać od nich bardzo dobre oferty, np. na specjalne telefony z kodowaniem cyfrowym, których instalowanie wymaga dostępu do tajemnicy państwowej. – Rozwiązaliśmy ten problem w ten sposób, że ów dostęp ma dostawca sprzętu – opowiada Jacek Burłaga.

Przy adaptowaniu Ducato pracuje kilkadziesiąt osób. Dziennie wyposażanych jest 10 samochodów. 6 powstaje w Poznaniu, 2 w zielonogórskiej filii Mari-Car i 2 w gospodarstwie pomocniczym Komendy Wojewódzkiej w Łodzi, będącym policyjnym centrum warsztatowym.

Sprzedaż policji partii 1.586 samochodów jest największym w ubiegłym roku jednorazowym kontraktem zawartym przez Fiat Auto Poland. Również i dla była to największa od 10 lat inwestycja w pojazdy. ■

ROZMOWA Z LUCYNĄ BOGUSZ, COUNTRY MANAGER FIAT PROFESSIONAL

Trzeba być dobrze przygotowanym



Czy był to największy jednorazowy kontrakt Fiat Professional w ubiegłym roku?

Tak, był to nasz największy wygrany w ubiegłym roku przetarg i jesteśmy z tego powodu bardzo dumni.

Czy wielu mieliście konkurentów do pokonania?

Do rywalizacji stanęli w zasadzie wszyscy importerzy mający w ofercie tej wielkości samochody dostawcze. Zmierzyliśmy się więc z Renaultem, Oplem, Fordem, Citroënem, Peugeotem i Volkswagenem.

A co trzeba zrobić, aby wygrać przetarg na taką dostawę?

Być bardzo dobrze przygotowanym do takiej operacji. Policja postawiła dość trudne warunki w postaci sporego zróżnicowania modeli i wyposażenia. Ponadto przetarg miał swoją specjalną dramaturgię, gdyż był ogłoszony w okresie wakacyjnym z bardzo krótkim terminem zgłaszania. Było więc mało czasu na przygotowanie się do złożenia oferty. Ale mieliśmy naszą „tajną broń". Były nią bardzo dobrze opracowane materiały wraz z dokumentacją techniczną i częścią prototypów przygotowane na przetarg dla policji, który był ogłoszony kilka miesięcy wcześniej. Tamten został odwołany. Tak więc po aktualizacji i dopracowaniu szczegółów mogliśmy stanąć do walki.

Jak długo trwa realizacja kontraktu?

Jest to przedsięwzięcie na kilka miesięcy. Wielkość dostawy i wymagania policji uniemożliwiały wykorzystanie samochodów już wyprodukowanych. Fabryka wykonuje nam więc pojazdy według naszego zamówienia, a to musi przecież trochę potrwać. Kolejnym etapem jest wykonanie już w Polsce specjalistycznej zabudowy. Jednak zgodnie z harmonogramem realizujemy sukcesywnie dostawy. Chcę tu podkreślić bardzo dobrą współpracę z włoskimi partnerami. Mamy z ich strony pełną pomoc w realizacji zamówienia. Isabel de Haan, regionalna koordynatorka polskiego rynku oraz szefowie produktu Vittorio Bussi i Antonino Mannima mają pełne zrozumienie naszych potrzeb.

Kontrakt z policją przesłonił trochę inne wygrane w ubiegłym roku przetargi.

Jakie cenicie sobie najbardziej?

Dla nas są ważne wszystkie – te duże i te małe. Ale takimi ważnymi kontraktami, także z powodów logistycznych, była dostawa samochodów dla Ministerstwa Obrony Narodowej i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Wojsku dostarczaliśmy 300 samochodów Ducato w kilku wersjach zabudowy – ambulanse sanitarne, izotermiczne, do przewozu ludzi i bagażu. Dla GITD było to 69 aut Ducato, ale w pełni wyposażonych we wszystkie potrzebne urządzenia. Zabudowy tych samochodów wykonywały nam dwie nasze firmy: AMZ Kutno i Auto Hit.

Na zakończenie pytanie o rynek samochodów użytkowych w czasach kryzysu.

Odczuwamy go, choć nie tak dotkliwie jak samochody osobowe. Według naszych wyliczeń sprzedaż spadła o ok. 5% w porównaniu do ubiegłego roku. Bardzo dobry był grudzień 2008 r. i tradycyjnie słabszy styczeń tego roku. Nadal największym zainteresowaniem klientów cieszy się model Ducato. A nasz udział w rynku samochodów dostawczych rośnie i wynosi obecnie ponad 22%.

Rozmawiał Jerzy Kozierkiewicz

Innowacje zwalczają kryzys

TEKST
Carlo Giari
FOTO
Guglielmo Lobera

Pomimo trudnej sytuacji na rynku Iveco stawia na technologię, aby zwiększyć konkurencyjność swoich produktów w nieustannym dążeniu ku doskonałości. Wszystkim działaniom towarzyszy szczególny nacisk na środowisko, wydajność i bezpieczeństwo.

Obecny kryzys, zapoczątkowany na amerykańskim rynku finansowym, szybko objął swym zasięgiem również gospodarkę. W tej chwili nie sposób przewidzieć, kiedy ta niekorzystna tendencja może się odwrócić. Jedno jest pewne: przedsiębiorstwa, które przetrwają tę burzę i wykażą się gotowością do ponownego, jeszcze bardziej dynamicznego startu, potrafią lepiej dostosować się do nowych uwarunkowań środowiskowych. Uwarunkowań, w których innowacyjność przyczyni się w przyszłości do powrotu konkurencyjności, tworząc dziś solidną podstawę przyszłych sukcesów. Taka właśnie refleksja towarzyszyła uczestnikom Product Innovation Day w Iveco, podczas którego kierownictwo oraz służby techniczne spółki i Centrum Badań Fiata zajęły się kwestią innowacji, mając na uwadze obiecujące wyniki uzyskane w ubiegłym roku.

Paolo Monferino, dyrektor pełnomocny Iveco, mówi: „Trudno przewidywać, jak długo jeszcze może potrwać recesja. Kiedy jednak wyjdziemy z kryzysu, świat nie będzie już taki, jak dziś. Będzie bardziej wyczulony na sprawy naprawdę ważne, poczynając od środowiska, bo ekologia jest przyszłością nas wszystkich. Będziemy musieli zastanowić się nad tym, w jaki sposób zrekonstruować nasz przemysł, nasz biznes. I na jakie tory skierować nasze zaangażowanie”.

Podczas Product Innovation Day zaprezentowano kilkanaście prototypowych pojazdów, komponentów i systemów, wszystkich bazujących na czterech kluczowych obszarach badań Iveco. Pierwszym i najważniejszym jest środowisko naturalne, stąd alternatywne napędy samochodów hybrydowych i elektrycznych, a także biopaliwa drugiej generacji. Kolejne obszary to bezpieczeństwo, a wraz z nim systemy wspomagające kierowcę w sytuacjach szczególnego zagrożenia; wydajność i rozwiązania służące zmniejszeniu kosztów eksploatacji pojazdu, a także innowacyjne usługi telematyczne dla efektywniejszego zarządzania flotami; i wreszcie osiągi, czyli materiały i technologie najnowszej generacji. Obok innowacji „epokowych”, jak zastosowane w koncepcyjnych modelach Engage i Hynovis (prawdziwej „esencji” najnowocześniejszej technologii, począwszy od rewolucyjnego hydraulicznego układu hamulcowego, odzyskującego energię podczas hamowania), zaprezentowanych na ostatnich targach w Hanowerze, Iveco dopracowało rozwiązania już dostępne, ale ocenione za zdolne do zapewnienia jeszcze znaczniejszych korzyści. Na przykład, redukcja poziomu zużycia paliwa poprzez obniżenie masy pojazdu i (i w efekcie zwiększenie ładowności) dzięki zastosowaniu nowatorskich materiałów lub

Stralis Engage na targach motoryzacyjnych w Hanowerze. Na stronie obok: fragment kabiny. Na uwagę zasługuje zwłaszcza tablica przyrządów z wielofunkcyjnym, rekonfigurowalnym ekranem

STRALIS ENGAGE

Ciężarówka przyszłości

Wśród różnych prototypów zaprezentowanych podczas Product Innovation Day znalazł się między innymi Stralis Engage, „samochód koncepcyjny”, który oprócz oryginalnego designu proponuje rozwiązania poprawiające relację człowiek-maszyna. Tablica przyrządów, na przykład, koncentruje się wokół wielofunkcyjnego ekranu. Można go konfigurować tak, aby prezentować szczególnie istotne informacje. Przykładowo, podczas manewrowania pojawiają się na nim obrazy zarejestrowane przez mini kamerę, zapewniającą widoczność z tyłu pojazdu. Większość funkcji jest kontrolowana przez wyświetlacz umieszczony pośrodku deski rozdzielczej i wyposażony w sterowniki touch screen i przyciski dotykowe. Sporo innowacji jest również w sferze bezpieczeństwa. Samochód naszpikowano licznymi czujnikami ultradźwiękowymi, które sygnalizują obecność pieszych, dzieci i rowerzystów w „martwych punktach”. Adaptive Cruise Control 2 za pomocą radaru wykrywa pojazdy znajdujące się przed nim, automatycznie dostosowuje prędkość do tej, z jaką poruszają się inni użytkownicy drogi i automatycznie wyhamowuje pojazd w celu zachowania bezpiecznej odległości od poprzednika. Active Lane Departure Warning oddziałuje na układ kierowniczy, aby utrzymać tor jazdy, natomiast Turn Assistance uaktywnia się podczas jazdy w zakrętach, wykrywając ewentualne przeszkody po prawej stronie pojazdu. Oczywiście nie mogło też zabraknąć elektronicznej kontroli stabilności ESP.

telematycznych usług diagnostyki prewencyjnej, które redukują do minimum czas przestoju pojazdu, programując przeglądy w zależności od intensywności jego eksploatacji.

„Na trudnym rynku innowacyjność jest kluczowym atutem" – stwierdził Nevio Di Giusto, dyrektor pełnomocny Centrum Badań Fiata, głównego partnera technologicznego Iveco i innych spółek Grupy, pozostającego w stałym kontakcie ze światem akademickim i zaangażowanego we wszystkie najważniejsze projekty europejskie.

Na Product Innovation Day zaprezentowano aż 11 prototypów. Wśród nich, w kategorii „środowisko i mobilność w ruchu miejskim", Daily Ibrido, Eurocargo Ibrido (oba z napędem hybrydowym) i Daily Elettrico (z elektrycznym), a w kategorii „bezpieczeństwo" – Daily Safety Van i Stralis Safety Truck, wyposażone w radary, kamery video, czujniki i ultradźwięki gwarantujące automatyczne zachowanie bezpiecznej odległości od samochodu poprzedzającego i uniknięcie kolizji w razie gwałtownego hamowania lub zmiany pasa ruchu.

Środowisko naturalne, bezpieczeństwo i zarządzanie flotami to główne obszary badań

„Biorąc pod uwagę konkurencyjność – mówi Enrico Durelli, odpowiedzialny za dział Innowacji Iveco – konstruktorom nie pozostaje nic innego, jak postawić na innowacje. Dlatego, że oczekują tego klienci, ale również dlatego, że ten, kto dociera na rynek jako pierwszy, zyskuje ogromną przewagę nad konkurencją".

„Naszym mottem – mówił dalej Durelli – jest odpowiedzialna innowacyjność. Oznacza to analizowanie i interpretowanie sytuacji na rynku w przyszłości, definiowanie naszej strategii i realizowanie jej również poprzez synergie z innymi spółkami Grupy Fiat. Istotną pomocą może okazać się możliwość dofinansowania na poziomie europejskim, krajowym i lokalnym. Wszystko z myślą o realizacji podstawowego celu, jakim jest przemiana innowacji z jednej funkcji przedsiębiorstwa w styl życia, pod którym podpisuje się Iveco".

Dyrektor pełnomocny Iveco Paolo Monferino (w centralnej części zdjęcia) ogląda różne rodzaje paliw alternatywnych. Pierwszy z lewej to dyrektor pełnomocny Centrum Badań Fiata Nevio di Giusto

Moc czerpana z tradycji

Ambitne plany firmy Case IH na 2009 rok podyktowane doskonałymi wynikami z ostatnich dwóch lat.

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Foto: Archiwum CNH

Do 2006 roku udział firmy Case IH w rynku marek zachodnich wynosił zaledwie 2,5%. W wyniku restrukturyzacji firma przebojem wdarła się do czołówki producentów sprzętu rolniczego, osiągając w 2008 roku imponujący udział w rynku na poziomie 11,09%. „Doskonałe wyniki, które udało się nam osiągnąć na przestrzeni ostatnich dwóch lat są między innymi zasługą restrukturyzacji sieci dealerskiej, która była wdrażana stopniowo, począwszy od 2006 roku – wyjaśnia Piotr Szewczuk, Business Manager Case IH. – Przed rozpoczęciem zmian w naszej sieci na rynku funkcjonował jeden mega dealer, który rok 2006 zamknął sprzedażą gwarantującą nam udział w rynku na poziomie 2,5%. Rok później przystąpiliśmy do wprowadzania zmian, które miały na celu powołanie niezależnych punktów dealerskich na terenie całego kraju. Proces przebiegał bardzo sprawnie; na początku 2007 roku obszar działania wspomnianego mega dealera zredukowany został do 25% powierzchni kraju, na pozostałym zaś obszarze stworzona została niezależna sieć dealerska. Znalazło to swoje odbicie w udziałach rynkowych, które błyskawicznie wzrosły do poziomu 6,8%”.

Rok 2008 przyniósł firmie Case IH kolejny sukces. Zakończono przebudowę sieci dealerskiej powołując ostatecznie 17 niezależnych punktów dealerskich, które poza sprzedażą maszyn rolniczych zajmują się także obsługą posprzedażną, oferują ory-

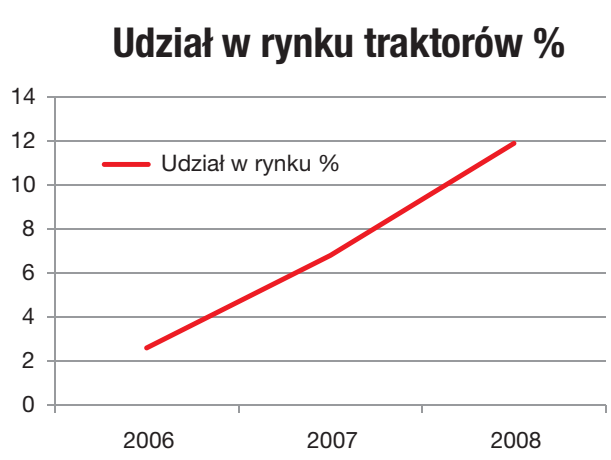
ginalne części zamienne Case IH, a także zindywidualizowane pakiety finansowe, przygotowane przez firmę CNH Capital specjalnie dla przedsiębiorców rolnych. Dowodem trafności tej inicjatywy są liczby: 11,09% udział w rynku marek zachodnich i 3. pozycja w kraju w gronie zachodnich dostawców traktorów.

„Gwarantem tego sukcesu były nie tylko zmiany w organizacji, ale także wytężona praca całej załogi – dodaje Piotr Szewczuk. – Jako Business Manager Case IH zajmuję się koordynacją działań oraz kierowaniem zespołem, składającym się z regionalnych kierowników sprzedaży, odpowiedzialnych także za produkt oraz osób odpowiedzialnych za serwis. Dodatkowo posiadam silne wsparcie działu marketingu i rozwoju sieci dealerskiej".

Ostatnim, ale bez wątpienia najważniejszym kluczem do osiągnięcia przedstawionych wyników jest siła produktów marki Case IH, zbudowana na podwalinach wieloletniej tradycji i doświadczeniu pracowników. Oferta firmy zawiera najwyższej jakości traktory, rotorowe kombajny zbożowe oraz prasy o wysokiej wydajności, co gwarantuje ich niezawodność. Nie bez powodu więc plany przedsiębiorstwa na bieżący rok są bardzo ambitne – Case IH zamierza wypracować minimum 15% udział w rynku i osiągnąć tym samym 2. miejsce wśród światowej klasy dostawców traktorów na rynek polski.

Piotr Szewczuk

Oferta firmy zawiera najwyższej jakości traktory, rotorowe kombajny zbożowe oraz prasy o wysokiej wydajności



TRADYCJA CASE IH

Firma istnieje na rynku rolniczym od 160 lat. Swoją moc opiera na tradycji oraz doświadczeniu pracowników, którzy przez te wszystkie lata niezmiennie dbają o teraźniejszość i przyszłość osób pracujących w rolnictwie. Doskonała gama ciągników, pras oraz kombajnów z technologią Axial-Flow, które znajdują się w ofercie Case IH, odzwierciedla dziedzictwo firm Case, International Harvester oraz David Brown – trzech znanych producentów sprzętu rolniczego – a także moc, zdolności produkcyjne, niezawodność i wydajność, które są kluczowe dla zwiększenia dochodowości gospodarstw na współczesnym rynku. ■

Na srebrnym poziomie

TEKST
Carlo Giari

Tofas osiągnął już „silver level" World Class Manufacturing, inspirując całą Grupę Fiat do wzmożonego poszukiwania jeszcze lepszej wydajności i jakości.

To właśnie Tofas w tureckiej Bursie może cieszyć się mianem pierwszego zakładu Grupy Fiat, który uzyskał prestiżowe „srebro" Word Class Manufacturing. W marcu, w obecności profesora Hajime Yamashiny, „guru" metodologii poprawy jakości i wydajności pracy, odbył się audit, w efekcie którego turecki zakład uzyskał aż 62 punkty, kwalifikujące go do „srebrnego poziomu". To najlepszy dowód na to, że Tofas, który w 2007 roku zdobył już „brąz", nie ustaje w dążeniach do doskonałości. W przeszłości, co prawda, kilkukrotnie wymieniał się miejscem w klasyfikacji z fabrykami w Melfi i Tychach, ale teraz obejmuje pozycję niekwestionowanego lidera w Grupie. Massimo Risi, dyrektor przemysłowy Tofas, wyjaśnia: „Bursa może poszczycić się najlepszym wynikiem w całej Grupie Fiat, ale nie jest bynajmniej jakimś odosobnionym przypadkiem. Coraz więcej zakładów przyspiesza bowiem proces wdrażania tej metodologii".

Co jest największym atutem tureckiego zakładu?

„Ludzie. Ich zaangażowanie sięgnęło imponującego poziomu: 96 tysięcy propozycji i ponad osiem tysięcy projektów poprawy

w 2008 roku świadczy o powszechnym, tak cennym pod względem jakości, zaangażowaniu się załogi. Jednak tym, co liczy się najbardziej, jest pragnienie bezpośredniego uczestniczenia w osiąganiu celów, aby móc powiedzieć o sobie, że jest się jednym z tych, którzy przyczynili się do sukcesu".

Kiedy odwiedzaliśmy Tofas rok temu, stwierdziliśmy, że jest to zakład ludzi młodych i doskonale zmotywowanych. Co się od tamtej pory zmieniło? Jak pracownicy przyjmują sukces pojazdów z rodziny nowego Fiorino i Qubo?

„Fakt ten przyczynił się do jeszcze większej motywacji pracowników, a metologia WCM stała się narzędziem „codziennego użytku" do rozwiązywania problemów. Poprawiliśmy swą zdolność dostrzegania strat, a w efekcie zyskaliśmy na konkurencyjności. Dzisiaj postawą wobec pojawiających się problemów nie jest akceptacja, ale determinacja w stawianiu czoła nowemu wyzwaniu. Nowe modele z rodziny „Mcv" (Fiat Fiorino, Qubo, Citroën Nemo i Peugeot Bipper) umożliwiły nam kompleksowe zastosowanie WCM. Doświadczenia uzyskane przy tych samochodach potwierdziły skuteczność tej metodologii".

Czy można oszacować w wymiarze ekonomicznym usprawnienia, jakich dokonano w drodze do srebra?

„Szacowanie wyników ekonomicznych leży u podstaw WCM i służy do oceny rezultatów każdego projektu. Wyniki Tofas pozwoliły na oszczędności rzędu ponad 14 milionów Euro, ale to nie jedyny pozytywny efekt naszych działań. Liczba wypadków przy pracy zmalała tylko od 2005 roku aż o 97%".

Kolejnym krokiem jest złoto. Kiedy zamierzacie je zdobyć?

„Cel, jaki sobie postawiliśmy, trzeba przyznać niezwykle ambitny, jest sięgnięcie po złoto do końca 2010 roku. Już na drugi dzień po zdobyciu srebra nasz zespół pracował nad wytyczeniem drogi, która zaprowadzi nas na „gold level".

WCM jest projektem angażującym całą Grupę Fiat. Czy istnieje synergiczna współpraca pomiędzy poszczególnymi sektorami i zakładami?

„Know-how WCM-u rozpowszechniane jest we wszystkich zakładach i wszystkich sektorach. Luciano Massone, odpowiedzialny za WCM Development Centre, gwarantuje, wraz ze swoją grupą roboczą, ciągłą wymianę doświadczeń i informacji pomiędzy różnymi sektorami przemysłowymi, które wcześniej praktycznie w ogóle się nie znały, a dziś pracują „ramię w ramię". Te ciągłe przekazywanie wiedzy trzeba będzie wykorzystać w przyszłości z jeszcze większą uwagą. Możliwość podpatrywania skrajnie różnych realiów oraz konfrontowanie ich z doskonałością, jest sprawą fundamentalną. Podobnie jak nieograniczenie się do myślenia o tym, co zostało zrobione, ale w jaki sposób zdołano uzyskać taki właśnie wynik". ■

Klucz do sukcesu

TRZY MILIONOWY MODEL

Wraz ze srebrem w World Class Manufacturing turecki zakład Tofas osiągnął jeszcze jeden ważny rezultat: przekroczył próg trzech milionów wyprodukowanych samochodów. Na zdjęciu: uroczystości towarzyszące zejściu z linii samochodu z numerem 3.000.000.000. Napis „WCM: Hedef Altď n" oznacza „WCM: celem złoto".

LUCIANO MASSONE

WCM w Fiacie

W tak trudnych czasach, w jakich znalazł się przemysł samochodowy, koniecznością staje się aktywne wykorzystanie wszystkich dostępnych zasobów, jak również skuteczniejsza walka z wszelkiego rodzaju marnotrawstwem. Czas nadać większego znaczenia programowi WCM. A jak wygląda wdrażanie programu w Fiacie? „Pod koniec 2008 roku – wyjaśnia Luciano Massone, odpowiedzialny za WCM Development Centre – aktywność na tym polu przejawiało już 76 zakładów, reprezentujących różne sektory działalności i zlokalizowanych we wszystkich rejonach geograficznych, gdzie obecna jest nasza Grupa. Program zastosowania WCM przewiduje objęcie nim kolejnych 42 fabryk w roku 2009 oraz kompleksowe zaangażowanie wszystkich zakładów przemysłowych do 2010 roku". A wyniki? „Naprawdę doskonałe, czego dowodem jest zdobycie srebra przez zakład w Bursie, a także 13 zakładów legitymujących się brązem, w tym siedem z Fiat Group Automobiles, pięć z Fiat Powertrain Technologies i jeden z Iveco". Plan rozwoju zakłada, że do końca 2009 roku brąz osiągną również niektóre zakłady CNH i Magneti Marelli, a niektóre fabryki innych spółek pokuszą się o srebro. „Nawet w trudnych czasach można umiejętnie wykorzystywać szanse dalszej poprawy i tworzyć solidne podstawy do tworzenia organizacji doskonałej, która w przyszłości będzie mogła cieszyć się prężnym rozwojem".

Holenderskie „myszki” w Polsce

TEKST
Maciej Replewicz, Rafał Grzanecki
FOTO
Maciej Replewicz, Rafał Grzanecki, archiwum www.tcn.nl

W styczniu 1939 roku dwóch Holendrów w sześć dni przebyło małym Fiatem 500 Topolino zaśnieżoną trasę Tallin-Warszawa--Monte Carlo. 70 lat później przez nasz kraj przejechała wyprawa klasycznych Fiatów z Holandii.

WARTO WIEDZIEĆ

Więcej o myszce

Dwuosobowy Fiat był produkowany w latach 1936-54 z wojenną przerwą. Ze względu na małe rozmiary i popularny wówczas szary kolor zyskał sympatyczny przydomek Topolino (myszka). Wbrew oficjalnej nazwie czterocylindrowy silnik chłodzony cieczą, dzieło inżyniera Dante Giacosa, miał pojemność 569 ccm. 13-konny silnik rozpędzał niewielkie, ważące poniżej 400 kilogramów auto, do 85 km/h. Wówczas pojazdy z silnikami powyżej 50 koni uznawano za wyjątkowo silne. Samochody dysponujące mocą stu koni zasługiwały w pełni na przymiotnik „wyczynowy". Przed wojną licencję na „pięćsetkę" zakupiła francuska Simca oraz niemieckie zakłady NSU. Montowano je także w fabryce Austro-Fiat. Poza standardowym nadwoziem, w drezdeńskiej firmie Glaeser budowano dwie odmiany nadwozi kabriolet, Weinsberg wyprodukował niewielką ilość stylowych nadwozi Spider. Już w 1936 roku pierwsze egzemplarze trafiły do salonów Polskiego Fiata, zdobywając dużą popularność. Krótką serię wyprodukowano w Polskich Zakładach Inżynierii w Warszawie. Po wojnie kontynuowano produkcję we Francji i Włoszech. U schyłku lat 40. dwukrotnie jeszcze zmodernizowano nadwozie. Do klientów trafiły praktyczne odmiany: Giardiniera i ozdobione drewnianym elementami w stylu amerykańskich woody wagony – Belvedere. Były to pierwsze kombi produkcji turyńskiego koncernu. Produkcję modelu 500C zakończono w 1954 roku. Sprzedaż trwała jeszcze przez rok. Topolino miał dwóch godnych następców: Fiata 600 (1955) i 500 Nuova (1957), które zmotoryzowały Włochy, a przy okazji wiele innych krajów.

Historia wyprawy zaczęła się 70 lat temu. W odbywającym się w styczniu Rallye Automobile Monte Carlo przez lata stosowano formułę zlotu gwiaździstego, tzn. uczestnicy tej prestiżowej imprezy dojeżdżali na trasę rajdu z wybranego przez siebie punktu Europy. Holenderska załoga zielonego Fiata 500A Topolino, z numerem startowym 107, wybrała Tallinn. 17 stycznia 1939 roku o 19.41 kierowca Cornelius Kruit i pilotujący go dziennikarz Anthony van Kampen wystartowali z zaśnieżonej stolicy Estonii. Na koła założyli łańcuchy, które poprawiały trakcję. Zamiast ogrzewania, które wówczas było rzadkością nawet w ekskluzywnych limuzynach, korzystali z termosu z gorącą kawą i ciepłej odzieży. Mróz sięgał -15 stopni. O zimowym płynie do spryskiwaczy nikt wówczas nie słyszał. Pilot musiał własnoręcznie przecierać zamarzającą szybę.

Holendrzy, A. von Kampen i C. Kruit uczestniczący w Rajdzie Monte Carlo 1939. Obok: Topolino 500 C Belvedere z lat 50.

W pogotowiu była także saperka, pomocna w razie zakopania. W nocy padał śnieg, który przysypał wąską i słabo oznaczoną szosę. Chwilami nie było widać drogi. Światło reflektorów z trudem rozpraszało mrok. Ten odcinek drogi był równie trudny jak trasa rajdowa w Alpach.

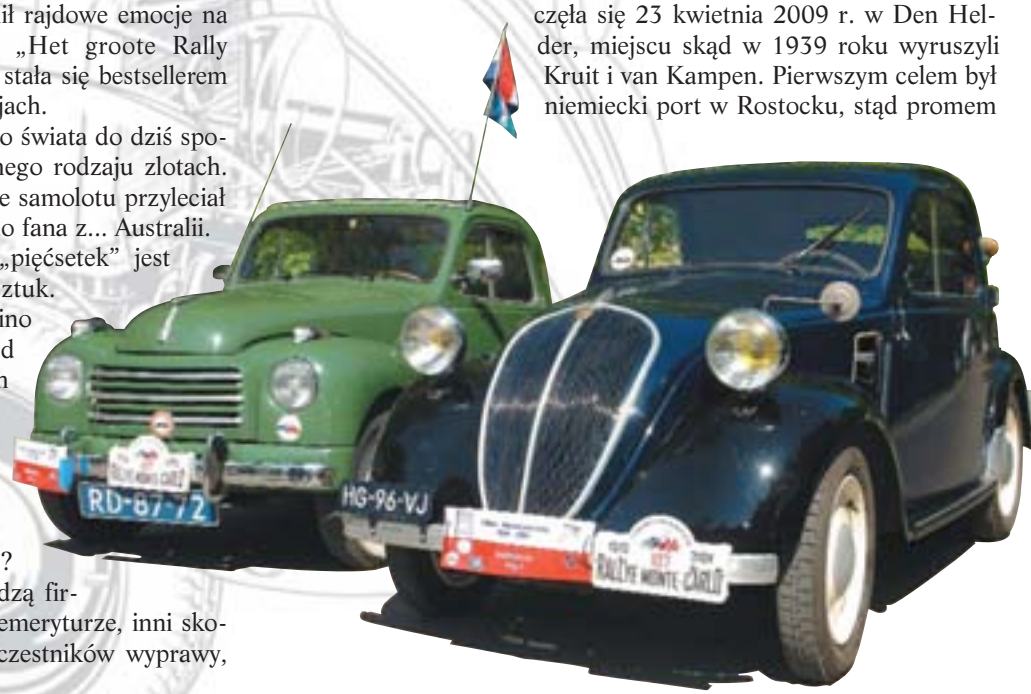
18 stycznia rano Holendrzy osiągnęli Rygę. Siedem godzin później byli już w Kownie, by wieczorem przekroczyć granicę III Rzeszy w okolicach Królewca. Do zaśnieżonej Warszawy wjechali 19 stycznia 1939 roku. Skrupulatny sędzia rajdowy zanotował, że nastąpiło to o godzinie 6.17 rano. Dalsza trasa wiodła przez niemieckie autostrady koło Berlina, Unna, holenderskie Venlo, Onhaye w Belgii i Francję – Dijon, Grenoble, Gap, Levens. Fiat wspinał się po oblodzonych, alpejskich drogach. Gdy w regulaminowym czasie, po sześciu dniach jazdy, przekroczyli linię mety, Monte Carlo przywitało ich słońcem, temperaturą powyżej 10 stopni i szumem Morza Śródziemnego. Najwyższe podium należało ex-equo do francuskich załóg na dużych

samochodach Hotchkiss i Delahaye. Niemniej, również słynny stał się wyczyn Holendrów, którzy wzbudzili podziw w całej Europie. Przed startem niewiele osób dawało im bowiem szanse na dojazd do Monte Carlo. Nie po raz pierwszy okazało się jednak, że siła woli i duch walki są ważniejsze od dużej mocy i doskonałych osiągów. Przejazd Fiata zgasił złośliwe uśmiechy na twarzach sceptyków. Znacznie większe auta odpadły z powodu awarii technicznych. Warto dodać, że żywotność silników w małych pojazdach, niezależnie od marki, przedwojenni eksperci oceniali na 40.000-50.000 kilometrów do kapitalnego remontu. Najmniejszy ówczesny Fiat zdał trudny egzamin, osiągając metę bez najmniejszej usterki.

Topolino 500 – od 1936 do 1948 r. powstało 122.000 egz. tego modelu. Wyposażony był w silnik o poj. 569 cm³

Anthony van Kampen utrwalił rajdowe emocje na kartach powieści-reportażu „Het groote Rally avontuur" (fot. obok), która stała się bestsellerem w Holandii i kilku innych krajach.
Właściciele „myszek" z całego świata do dziś spotykają się regularnie na różnego rodzaju zlotach. Na jeden z nich, na pokładzie samolotu przyleciał nawet egzemplarz należący do fana z... Australii.
W Polsce ilość jeżdżących „pięćsetek" jest szacowana na kilkanaście sztuk.
W niewielkiej Holandii Topolino Club Nederland liczy ponad 250 członków. Kilku z nich postanowiło uczcić 70. rocznicę przejazdu Kruita i van Kampena. Przygotowania trwały dwa lata. Kim są holenderscy wielbiciele najmniejszego z Fiatów? Na co dzień pracują, prowadzą firmy. Kilku z nich jest już na emeryturze, inni skorzystali z urlopu. Jeden z uczestników wyprawy, Hans Sijmons, łączy pasję z życiem zawodowym: prowadzi zakład wytwarzający części do Topolino. Wszyscy są przyjaciółmi, bo łączy ich nie tylko marka samochodów. W Holandii prowadzą wygodne życie. Na sześć tygodni postanowili zamienić klimatyzowane wnętrza swoich współczesnych aut na foteliki „pięćsetek". Najstarsza z nich – czarna Simca Fiat 5 liczy 73 lata. Najmłodsze auto wyprawy to Giardiniera rocznik 1954. Przed wyjazdem dotarli do syna jednego z uczestników rajdu Monte Carlo 39', który udostępnił im historyczne notatki sprzed siedmiu dekad. Poza holenderskim klubem pomoc uczestnikom wyprawy okazali m. in. Topolino Autoclub Italia oraz Fiat Group Automobiles Netherlands BV.

Eskapada szlakiem dawnych mistrzów zaczęła się 23 kwietnia 2009 r. w Den Helder, miejscu skąd w 1939 roku wyruszyli Kruit i van Kampen. Pierwszym celem był niemiecki port w Rostocku, stąd promem



Zielony 500 C Gardiniera produkowany w latach 1949- 1955. Powyżej i poniżej: Fiat 500 Topolino Jerzego Adaszkiewicza z 1937 r.

Fastferry III auta i załogi dotarły do Helsinek. Stamtąd było już niedaleko do miejsca właściwego startu – Tallina. Ze stolicy Estonii ruszyło siedem załóg – pary małżeńskie lub przyjaciele. Wyprawie towarzyszy samochód zabezpieczenia technicznego, w którym podróżuje także część bagaży. Fiaty zostały profesjonalnie przygotowane. Jedna z firm oponiarskich dostarczyła uczestnikom nowe ogumienie dętkowe w rozmiarze 450×16" z tradycyjną rzeźbą bieżnika. Załogi nie jadą ze stoperem w ręku. Dzienny limit to 200 kilometrów. Ich poprzednicy spieszyli się, by pokonać tę trasę w ciągu sześciu dni. Dziś trzynastokonne silniczki dzielnie radzą sobie na zatłoczonych drogach. Średnia prędkość kolumny Fiatów wynosi na trasie 55 kilometrów na godzinę. Gerard van Onzenoort śmieje się, mówiąc o zużyciu paliwa: „Jest symboliczne. Średnio 4,5 litra na 100 kilometrów". Gerard i jego przyjaciele zwiedzają także miasta, które leżą na trasie wyprawy. Po Tallinnie, Rydze i Wilnie – czas na Warszawę i Poznań. W Polsce spotkali się z życzliwym przyjęciem. Ludzie pozdrawiają ich na drodze, stacjach benzynowych i na parkingu przed hotelem. Do Holendrów spontanicznie dołączył Jerzy Adaszkiewicz z Tomaszowa Mazowieckiego, właściciel czerwonego Fiata 500 cabriolet rocznik 1937. W ciągu kilku godzin pobytu w Wilanowie i zwiedzania Starego Miasta ich małe samochody podziwiało tysiące osób. Imprezę wspierali aktywnie Bogusław Cieślar, kierownik Biura Prasowego i Rafał Grzanecki, szef Biura PR oraz inni pracownicy Fiat Auto Poland. „Dobrym duchem" wyprawy był mieszkający w Polsce Frans Lakwijk. Imprezę obserwował Fabio Alberani, wiceprezydent Topolino Auto Club Italia z Bolonii. Z Warszawy przez Poznań, Berlin, Brukselę, Paryż, Dijon i Lyon trasa wiedzie do Monte Carlo. Powrót zaplanowano na 28 maja. Wtedy stan liczników powiększy się o ponad 7.300 kilometrów. ■

Od niezawodności do doskonałości

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Ireneusz Każmierczak

Nie ma maszyny doskonałej, pozostawiona sama sobie ulega szybkiej degradacji, a jej żywotność spada. Odpowiednie utrzymanie maszyn, gwarantujące nie tylko ciągłą pracę, ale również wydłużenie ich żywotności to cel Filaru PM.

Utrzymanie Specjalistyczne (PM – skrót od Professional Maintenance) to filar WCM, którego priorytetowym zadaniem jest podejmowanie działań mających na celu odpowiednie utrzymanie maszyn, gwarantujące nie tylko ich nieprzerwaną pracę, ale również wydłużenie żywotności. Wymaga to ciągłego opracowywania, udoskonalania i odpowiedniego wdrażania standardów utrzymania przy jednoczesnym, stałym podnoszeniu kwalifikacji pracowników, a także stosowaniu różnych typów utrzymania, które gwarantują niezawodność maszyn. Funkcjonowanie PM przybliży nam **Wojciech Gwóźdź**, lider tego filaru.

Jakie zadania spoczywają na filarze PM?
Filar techniczny Professional Maintenance obejmuje cały szereg działań mających na celu stworzenie systemu utrzymania zdolnego do zredukowania do zera usterek maszyn i urządzeń oraz uzyskanie oszczędności w postaci wydłużenia żywotności maszyn. PM ściśle współpracuje z filarem Autonomicznego Utrzymania AM, a ich wspólne działania przywracają warunki podstawowe i zapewniają ich utrzymanie w czasie optymalizując skuteczność i wydajność. Działania te można podzielić na dwa rodzaje. Pierwsze z nich to utrzymanie prewencyjne, obejmujące utrzymanie autonomiczne AM, utrzymanie okresowe TBM a także utrzymanie bazujące na kondycji urządzenia CBM. Drugim typem utrzymania jest utrzymanie korekcyjne CM, które zapewnia większą niezawodność urządzenia, lepszą jakość i elastyczność oraz wydłużenie żywotności maszyny. Stosowanie odpowiedniego mixu różnych praktyk utrzymania, a co za tym idzie maksymalizacja niezawodności urządzeń oraz minimalizacja kosztów ekonomicznych są głównymi celami Utrzymania Specjalistycznego. Należy tutaj również za-

uważyć, że poprawa niezawodności urządzeń minimalizuje straty spowodowane problemami jakościowymi i związanymi z bezpieczeństwem, na co zwracamy szczególną uwagę.

Jakie działania podejmuje filar Utrzymania Specjalistycznego?

Działalność filaru PM, podobnie jak w przypadku wszystkich filarów WCM, opiera się na logice 7 Kroków, w których jasno określono cele do realizacji. Krok 0 to zbiór działań przygotowawczych, które mają na celu wprowadzenie szeregu czynności wstępnych, aczkolwiek niezbędnych do późniejszego funkcjonowania systemu Utrzymania Specjalistycznego. Mówimy tutaj o prawidłowym zidentyfikowaniu strat i sklasyfikowaniu Maszyn w oparciu o dane z Cost Deployment (CD), określeniu obszaru modelowego, na którym zaimplementujemy logikę 7 Kroków, a także określeniu obszarów (Maszyn AA, A, B i C), na które będziemy rozpowszechniać sprawdzone rozwiązania z obszaru modelowego. Krok 0 to również odpowiednia organizacja Utrzymania Ruchu, przygotowanie magazynu części zamiennych, oraz zarządzania olejami i smarami. W Kroku 1 przywracany jest stan początkowy maszyny poprzez usunięcie nagromadzonych a ukrytych usterek. Jednocześnie rozpoczynamy zbieranie danych o naszych maszynach i ich komponentach. Powstają Książki Maszyn (Machine Ledger), w których zapisane są wszystkie informacje o maszynie, jej komponentach a także rejestrowane są wszelkie nieprawidłowości, jakie wystąpiły na maszynie, dzięki czemu możemy śledzić jak dany komponent się zachowuje oraz określać komponenty krytyczne. Nie można tutaj zapomnieć o ścisłej współpracy z innymi filarami a w szczególności z filarem Autonomicznego Utrzymania (AM). Polega ona na usuwaniu przez Utrzymanie Ruchu wszelkiego rodzaju nieprawidłowości, sygnalizowanych poprzez wystawione karty AM Tag, zapewnieniu wsparcia szkoleniowego operatorom maszyn a także wspieraniu AM w procesie eliminacji miejsc trudnodostępnych i źródeł zanieczyszczeń. Krok I to również wdrożenie 5S na Warsztacie Utrzymania Ruchu oraz wprowadzenie systemu rejestracji informacji o awariach w postaci kart EWO. Celem Kroku 2 jest analiza awarii oraz wprowadzenie działań mających na celu wydłużenie czasu życia krytycznych komponentów. Poprzez analizę awarii określamy przyczynę źródłową zdarzenia, które miało miejsce a następnie zgodnie z metodologią implementujemy adekwatne działania mające na celu zapobieżenie powtórzeniu się danej awarii. W kroku tym rozpoczynamy również rejestrację dwóch głównych wskaźników mówiących o częstotliwości występowania awarii na danym komponencie – MTBF (ang. Mean Time Between Failures – Średni Czas Pomiędzy Awariami), a także o czasie usuwania awarii danego komponentu – MTTR (ang. Mean Time To Repair – Średni Czas Naprawy). Gdy już wiedza o naszych maszynach jest na odpowiednio wysokim poziomie możemy przejść do Kroku 3. Jego celem jest przejście z utrzymania opartego na awariach (BDM) do utrzymania opartego na czasie (TBM). W tym celu definiujemy Standardy PM, w których określamy zakres czynności jakie należy wykonać na maszynie, aby zapobiec wystąpieniu awarii. Ważnym etapem jest tutaj odpowiednie zaplanowanie wykonywania Standardów PM. W tym celu wykorzystuje się Kalendarz PM, na którym zaznaczane są terminy przyszłych działań a także wizualizowane są ewentualne awarie, dzięki czemu możemy określić czy częstotliwość wykonywania standardów oraz czy skuteczność naszych działań jest odpowiednia.

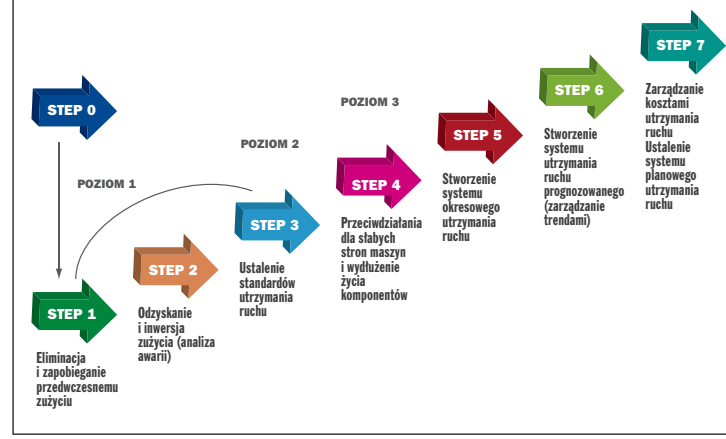
Mówiąc ogólnie celem Kroków 1-3 jest zapobieganie przedwczesnej degradacji maszyn oraz wyelimino-

Wojciech Gwóźdź

SŁOWNICZEK POJĘĆ WCM

Karty EWO – służą do rejestrowania wszelkich detali odnoszących się do awarii, jak również do określania jej przyczyny źródłowej oraz definiowania środków zaradczych.
MTBF (z ang. Mean Time Between Failures) – jest to Średni Czas Pomiędzy Awariami, czyli wskaźnik mówiący o częstotliwości występowania awarii na określonym komponencie.
MTTR (z ang. Mean Time To Repair) – jest to Średni Czas Naprawy, czyli wskaźnik informujący o średnim czasie, w jakim usuwane były awarie danego komponentu.
SMP (z ang. Standard Maintenance Procedure) – zawiera opis czynności, jakie należy wykonać na danej maszynie, gwarantujących przy odpowiedniej częstotliwości wykonywania tych czynności niezawodną pracę maszyny.

PODEJŚCIE 7 KROKÓW



wanie do zera awarii.
Krok 4 to działania zmierzające do wydłużenie czasu życia komponentu, a co za tym idzie wydłużenia MTBF. Efekt ten uzyskujemy poprzez realizację czynności utrzymania korekcyjnego. W tym celu wykorzystywane są narzędzia FI. Wszelkie wprowadzane rozwiązania naprawcze są monitorowane, przeprowadzana jest analiza zysków/kosztów B/C a następnie doprowadzamy do utrzymania rozwiązania. Działania, które obejmują Krok 5 to szereg czynności zmierzających do poprawy utrzymania na Maszynach. Na podstawie standardów zdefiniowanych w Kroku 3 dąży się do poprawy ciągłości pracy, zarządzania, kontroli i bezpieczeństwa maszyny. W kroku tym następuje weryfikacja częstotliwości wykonywania standardów dzięki modyfikacjom komponentów, redukcja czasów standardów, zmiana sposobu utrzymania a także przeniesienie szeregu czynności z filaru PM do filaru AM. Krok 6 natomiast to tworzenie systemu utrzymania prognozowanego CBM (ang. Condition Based Maintenance) oraz utrzymania jakości QM. Utrzymanie prognozowane oparte na kondycji urządzenia wiąże się z faktem, że większość usterek nie następuje nagle, lecz rozwija się w pewnym okresie czasu. Celem tego kroku jest zdolność prognozowania cyklu żywotności komponentów poprzez rejestrację danych, które dają wskazania odnośnie stanu maszyny, a podejmowane działania mają na celu reakcję zanim nastąpi awaria. Dane takie nie muszą być zbierane tylko i wyłącznie przy pomocy skomplikowanej aparatury, ale przede wszystkim na podstawie informacji od operatorów pracujących na danej maszynie, którzy mogą usłyszeć nietypowe hałasy/dźwięki np. podczas pracy kleszczy zgrzewalniczych, które podczas normalnej pracy maszyny nie mają miejsca. Dlatego niezbędna jest dobra współpraca z filarem AM. Krok 7 w logice PM to formalizacja systemu utrzymania i zarządzania kosztami utrzymania. Działania te obejmują utworzenie systemu zarządzania budże-

PM obejmuje dwa typy utrzymania

tem UR, ocenę oszczędności, ocenę wprowadzonego systemu utrzymania, ocenę poprawy niezawodności oraz ocenę poprawy utrzymania. Krok 7 to de facto optymalizacja Kroków 1-6.

Jak przebiega wdrożenie PM w zakładzie?
Filar Professional Maintenance w naszym zakładzie działa we wszystkich trzech jednostkach produkcyjnych. Jednakże ze względu na wysoko rozwiniętą automatyzację procesu produkcyjnego najwyższy poziom wdrożenia osiągnęliśmy na Spawalni, która jest głównym obszarem działań filaru PM. Obecnie w zakładzie mamy 6 obszarów modelowych, na których wdrażamy metodologię 7 Kroków a następnie rozpowszechniamy sprawdzone rozwiązania na maszyny klasy AA oraz A i B, a także na te obszary, które okazały się krytyczne w trakcie analizy wykonanej przez filar Cost Deployment. Obecnie wdrażamy Krok 6 na maszynach modelowych, Kroki 4-5 na Maszynach Klasy AA oraz 1-4 na Maszynach Klasy A.
W związku z uruchomieniem nowych Jednostek Produkcyjnych i zatrudnieniem dużej liczby nowych pracowników przeprowadziliśmy szereg szkoleń specjalistycznych, aby podnieść kompetencje pracowników Utrzymania Ruchu.
Ciągłe audyty wewnętrzne potwierdzają rozwój Filaru PM w naszym zakładzie. Działalność wszystkich filarów jest również systematycznie weryfikowana i oceniana podczas audytów zewnętrznych prowadzonych przez FAPS przy udziale prof. Yamashina. Podczas ostatniego audytu przeprowadzonego w październiku 2008 Filar PM uzyskał 2 poziom rozwoju umacniając się o jeden poziom, co potwierdziło dobry kierunek naszych działań i skłoniło nas do jeszcze cięższej pracy przy wdrażaniu metodologii PM.

Co jest niezbędne, aby osiągnąć sukces przy wdrażaniu WCM?
Nie ma możliwości osiągnięcia sukcesu bez dogłębnej znajomości metodologii oraz podejścia metodologicznego. Metodologia WCM nie daje nam jednak gotowej recepty na sukces, dlatego tak bardzo ważny jest ciągły rozwój profesjonalizmu pracowników. To właśnie dzięki ich zaangażowaniu i ciężkiej pracy na rzecz poprawy możemy osiągnąć cel, jakim jest World Class Manufacturing.

Niemały to wysiłek napisać ciekawą rozprawę magisterską czy doktorską. Fiat Auto Poland i spółki Grupy Fiat już 12 rok z rzędu nagradzają młodych ludzi, którzy uporali się z tym zadaniem na przysłowiową piątkę.

POMYSŁY, które procentują

TEKST
Aldona Górna
FOTO
arch. FAP

Większość prac magisterskich czy doktorskich, po obronie ląduje na dnie szuflady w biurku autorów i staje się co najwyżej inspiracją do dalszych badań dla przyszłych pokoleń. Grupa Fiat przeciwstawia się takiemu myśleniu i w ramach umowy o współpracy z polskimi uczelniami technicznymi rok rocznie przedstawia propozycje tematów prac magisterskich i doktorskich, które po zrealizowaniu przez autorów, mogą zostać wykorzystane w praktyce. Najciekawsze prace są zaś nagradzane przez Fiata stypendium pieniężnym. W tym roku nagrodę finansową w wysokości 4000 złotych przyznano 17 osobom (wyróżniono: 4 rozprawy magisterskie i 2 doktorskie z Politechniki Śląskiej i odpowiednio 4 prace magisterskie i 2 doktorskie z Akademii Techniczno-Humanistycznej, a także 1 pracę doktorską i 4 magisterskie z Politechniki Warszawskiej.

Uroczystość wręczenia nagród laureatom z Politechniki Śląskiej i ATH miała miejsce w rektoracie Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej. Laureaci tegorocznego konkursu z ramienia dwóch śląskich uczelni zgodnie twierdzą, iż najważniejsza jest świadomość, że poza stypendium mogą liczyć na coś więcej – część ich pomysłów może zostanie wykorzystywana przez projektantów z Centrum Badawczego Fiata w Turynie.

Zdzisław Arlet, dyrektor Zakładu Tychy i nagrodzony absolwent ATH – Jakub Dzida

Mgr Jakub Dzida, absolwent ATH: „Temat mojej pracy magisterskiej *Studium możliwości zbudowania urządzenia typu STOP-START, do miejskiego samochodu osobowego, działającego z wykorzystaniem elementów sprężystych*, opracowałem wraz z moim tatą, który jest naukowcem. Moja rozprawa oparta jest na nowym podejściu do ogólnie znanej koncepcji. Mam nadzieję, że rozwiązania, które zaproponowałem są możliwe do zastosowania w praktyce. Na co dzień pracuję w laboratorium badań silników spalinowych Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Bosmal".

Mgr Arnold Gałązka, absolwent Politechniki Śląskiej: „Jestem autorem pracy magisterskiej *Projekt systemu Stop&Go do ekologicznego samochodu osobowego*. Opisuję w niej działanie tegoż systemu, który samoczynnie włącza i wyłącza samochód, w momencie, gdy samochód zatrzyma się na minimum trzy sekundy, np. na czerwonym świetle. System ten sprawdza się najlepiej w warunkach miejskich, przynosi zarówno oszczędności paliwa, jak i ogranicza emisję dwutlenku węgla. Układ ten nie jest ani skomplikowany, ani drogi, więc wydaje mi się, że powinien znaleźć zastosowanie w wielu modelach samochodów".

Podczas uroczystości, poza wręczeniem dyplomów uznania i tradycyjnym uściskiem dłoni, pod adresem laureatów padło wiele słów uznania, zarówno ze strony władz uczelni, jak i przedstawicieli FAP.
„Życzę wszystkim laureatom, aby z pożytkiem wykorzystywali tę wiedzę, którą już udało im się zdobyć. Bez wątpienia słowa podziękowania należą się przedstawicielom Fiata za wytrwałość, jaką przez wiele lat wykazują w kontynuowaniu polityki, mającej na celu wspieranie nauki" – powiedział **prof. Andrzej Karbownik**, rektor Politechniki Śląskiej. „Niezmiernie się cieszę, że wraz z tak zacnymi uczelniami jak Politechnika Warszawska i Śląska dane jest nam uczestniczyć w tej cennej inicjatywie, jaką jest współpraca naukowo-przemysłowa – dodał **prof. Ryszard Barcik**, rektor Akademii Techniczno-Humanistycznej. Dzisiejsza uroczystość jest dowodem na to, że ta 12-letnia już współpraca układa się wyśmienicie. Obie strony wyciągają z niej szereg korzyści. Dla mnie najcenniejszym aspektem tej kooperacji jest możliwość czynnego uczestnictwa w życiu Fiata. Jako nowy rektor miałem okazję odwiedzić Centrum Badawcze Fiata w Turynie. Z zachwytem podziwiałem wszystkie dokonania Fiata na polu nowoczesnych technologii".
„Dzisiejsza uroczystość jest najlepszym dowodem owocnej współpracy pomiędzy Fiatem a polskimi uczelniami w sektorze kształcenia i innowacji – powiedział **Massimo Cavallo** z Fiat S.p.A. Przemysł światowy przechodzi obecnie trudny moment z powodu międzynarodowego kryzysu ekonomicznego. Przemysł motoryzacyjny, oprócz przezwyciężenia kryzysu, musi stawić czoła wyzwaniom, jakimi są oszczędności energetyczne i troska o środowisko. Rozwiązanie tych złożonych problemów uwarunkowane jest wieloma czynnikami, jednakże istotny wkład w ich rozwiązanie będą mieć bez wątpienia młodzi inżynierowie, dzisiejsi absolwenci, którzy przyczynią się do rozwoju nowych „inteligentnych" technologii. Uczelnie, przemysł i rządy, jak nigdy dotąd, muszą ściśle ze sobą współpracować, aby sprostać tym ważnym wyzwaniom, czekającym także naszą firmę. Dodam, że w chwili obecnej jesteśmy w trakcie ustalania nowej nagrody imienia Giovanniego Agnelli, której projekt został już zaaprobowany przez rodzinę Agnelli – dzięki tej inicjatywie będziemy mogli nagradzać studentów, którzy opracują najciekawsze badania naukowe na uczelniach współpracujących z Fiatem. Życzylibyśmy sobie, aby tych inicjatyw w przyszłości było więcej, co pozwoli na szersze zaangażowanie sektorów Fiata w Polsce oraz uczelni w rozwój innowacyjnych produktów i procesów produkcji o niskim zużyciu energii i ograniczonym wpływie na środowisko".
„Podczas corocznych uroczystości wręczenia nagród absolwentom kierunków technicznych jesteśmy świadkami wydarzenia wielkiej wagi – podsumował **Zdzisław Arlet**, dyrektor Zakładu Tychy Fiat Auto Poland. – Osobiście wysoko cenię sobie tego rodzaju inicjatywy przede wszystkim ze względu na młodych ludzi – laureatów konkursu i wszystkich, którzy swoje prace poświęcają tematom, związanym z motoryzacją i przemysłem. Bez nich nasza praca nie miałaby racji bytu i vice versa – badania naukowe, które nie mają szansy na znalezienie praktycznego odbicia również nie mają sensu. Jesteśmy więc uczestnikami pewnego ciągu wydarzeń: na początku drogi są naukowcy – autorzy teorii, w środku są projektanci, którzy wykorzystują całościowo bądź cząstkowo ich pomysły do stworzenia projektu i na końcu są zakłady produkcyjne, które te pomysły „oblekają w ciało" wytwarzając np. samochód. Tych młodych, kreatywnych naukowców, którzy mają głowy pełne znakomitych pomysłów musimy nagradzać za ich trud. Co prawda oni są na początku drogi, a my na końcu, ale łączy nas wspólny cel – praca nad nowoczesnym i spełniającym wymagania użytkowników produktem". ■

Massimo Cavallo, Poland Industrial Relations & HR Coordination Grupy Fiat

Prof. dr hab. Inż. Tadeusz Kulik, Rektor Politechniki Warszawskiej, Enrico Pavoni, prezes zarządu FAP, oraz prof. dr hab. inż. Władysław Włosiński, przewodniczący jury nagród Fiata wręczają nagrodę Fiata Katarzynie Służewskiej

Z OSTATNIEJ CHWILI

Nagrody Fiata w Warszawie

Tegoroczna uroczystość wręczenia nagród absolwentom Politechniki Warszawskiej miała miejsce 1 czerwca. Uczestniczyli w niej laureaci konkursu, przedstawiciele władz uczelni, a także Enrico Pavoni, prezes zarządu Fiat Auto Poland. Przewodniczący jury, prof. Władysław Włosiński podkreślił bardzo wysoki poziom prac zgłoszonych do tegorocznego konkursu. Zaproponował także, aby w kolejnych edycjach konkursu na Politechnice Warszawskiej przyznawać główną nagrodę Fiata im. Giovanniego Agnelli. Podczas uroczystości jeden z laureatów, Tomasz Pietrzak z Wydziału Fizyki, przedstawił w skrócie historię rodu Agnellich, która od ponad 100 lat jest nierozerwalnie związana z koncernem Fiata, a sam ś.p. Giovanni Agnelli „avocato" był wielkim przyjacielem Polski. Urodzony w 1921 r. – jak sam mówił „w roku uruchomienia produkcji samochodów Fiata w Warszawie", opowiadał się zawsze za współpracą z Polską.

NEWSY

PRZEKAZANIE SAMOCHODU **DLA CENTRUM ZDROWIA DZIECKA**

W Dzień Dziecka, 01.06.2009 r. w siedzibie Centrum Zdrowia Dziecka w Międzylesiu pod Warszawą Fiat Auto Poland przekazał Fiata Grande Punto Kriobankowi Homogennych Zastawek Serca Kliniki Kardiochirurgii Instytutu „Pomnik- Centrum Zdrowia Dziecka".
Kluczyki od samochodu doc. dr hab. n. med. Piotrowi Burczyńskiemu, z-cy kierownika Kliniki Kardiochirurgii IP-CZD, przekazał Bogusław Cieślar, który powiedział, że ten gest jest wyrazem uznania dla prowadzonej przez kadrę lekarską działalności medycznej „Pomnika-Centrum Zdrowia Dziecka" na rzecz ratowania zdrowia dzieci.
Kriobank działa od 1980 roku i jest jednym z dwóch banków zastawek działających w ramach publicznej ochrony zdrowia w kraju. Zajmuje się przygotowywaniem przeszczepów ludzkich zastawek serca. Do chwili obecnej przekazał do implantacji ponad 1000 zastawek do …w kraju i do 4 ośrodków …lego działalność jest typu …fit".

…ewej: mgr Maciej …orowicz – Kierownik …nku Zastawek Serca, …c. dr hab. n. med. Piotr …urczyński – z-ca …ierownika Kliniki …rdiochirurgii IP-CZD, …n. med. Mariusz …ach – kardiochirurg, …ltant Medyczny Banku, …w Cieślar – Rzecznik FAP

500 ASSETTO CORSE NA LINII STARTU

29 marca na torze w Monza zainaugurowano nowy puchar wyścigowy o nazwie Trofeo Abarth 500, w którym rywalizują samochody Abarth 500 Assetto Corse, dysponujące mocą 190 KM. Wyścig składać się będzie z 6 eliminacji, m.in. w Mugello i na torze Imola. Kolejny puchar z udziałem Abarth 500 to Trofeo Abarth 500 Europa, który rozpoczął się po koniec maja i jest połączony z cyklem 6 eliminacji Mistrzostw Świata Samochodów Turystycznych WTCC. Pierwszy wyścig odbył się 31 maja w Walencji (Hiszpania), a następne rozegrane zostaną 21 czerwca w Brnie (Republika Czeska), 5 lipca w Porto (Portugalia), 19 lipca w Brands Hacth (Wielka Brytania), 6 września w Oschersleben (Niemcy) i 20 września na Imoli (Włochy).

FIAT OSTRAVA… **MOJA MIŁOŚĆ**

W maju do zakładu Fiat GM Powertrain zawitali członkowie Fun Clubu Fiata Ostrava. Zwiedzanie bielskiej fabryki było gwoździem programu tegorocznej wycieczki po Polsce, którą zespół słowackich miłośników Fiata organizuje cyklicznie raz do roku. Miroslav Juha, przewodniczący Fun Clubu mówi: „Nasza organizacja liczy sobie kilkadziesiąt lat, a zloty, które organizujemy, zostały wpisane w jej tradycję. Tym razem planujemy połączyć zwiedzanie kilku polskich zamków z sobotnim grillowaniem i zabawą taneczną. Cieszymy się bardzo, że w tym roku (po zeszłorocznym zwiedzaniu Zakładu FAP w Tychach) mieliśmy okazję zobaczyć jak powstają silniki w bielskim przedsiębiorstwie Fiat – GM Powertrain". Na czas wizyty gości w fabryce przyzakładowy parking został przeobrażony w „muzeum Fiata" – można w nim było podziwiać zabytkowe pojazdy, którymi członkowie Fun Clubu, przemieszczają się podczas zlotów.

Dyrektor Arlet czyta dzieciom

W Polsce znaczna część dzieci i młodzieży nie rozumie w szkole prostych tekstów i poleceń. Słaba znajomość języka powoduje słabą umiejętność myślenia. Dlatego trzeba wychować czytelnika codziennie czytając dziecku dla przyjemności – czytamy na stronie Fundacji ABCXXI, która w 2001 r. zainicjowała akcję „Cała Polska czyta dzieciom". Od tego czasu w wielu miastach organizowane są festyny, w czasie których znane osobistości czytają dzieciom bajki. W Tychach VIII Ogólnopolski Tydzień Czytania Dzieciom rozpoczął się 2 czerwca w parku „Pod Żyrafą", gdzie przedstawiciele władz miasta, a także dyrektor Zakładu Fiat Auto Poland w Tychach Zdzisław Arlet, przeczytali dzieciom „Lokomotywę" Juliana Tuwima.

„Szkoda, że takie akcje organizowane są tak rzadko – mówi dyr. Arlet – chociaż w tym roku zaproszono mnie do dwukrotnego czytania, tutaj i w Szkole Podstawowej Nr 10. Od początku akcji czytam już po raz czwarty. To jest wspaniały pomysł, dzieci reagują spontanicznie i bardzo to przeżywają. Warto to robić również z tego względu, że czytanie bajek i książek wzbogaca wiedzę o świecie i zacieśnia więź między rodzicem a dzieckiem. „Lokomotywę" Tuwima każda z nas zna, więc nie trzeba się było wcześniej przygotowywać. Zresztą, swojej córce, kiedy była mała, też czytałem dużo bajek".

HYBRYDOWE EUROCARGO W BARWACH COCA-COLI

Iveco dostarczyło Coca-Coli egzemplarz Eurocargo z napędem wysokoprężnym i elektrycznym. Pojazd będzie obsługiwał dostawy do Brukseli do końca lipca bieżącego roku. Cel: praktyczne zweryfikowanie użyteczności technologii hybrydowej w samochodach dostawczych. Hybrydowe Eurocargo, wyposażone w 160-konny silnik Tector Euro 5, generator elektryczny o mocy 60 KM oraz baterię litowo-jonową, zużywa do 30 procent paliwa mniej niż jego konwencjonalne odpowiedniki z silnikami Diesla.

Co istotne, pojazd nie traci nic ze swych osiągów w ruchu pozamiejskim, a jego obciążenie użytkowe zmniejsza się o jedynych 200 kilogramów. Ceremonię wręczenia kluczyków uświetnili swą obecnością Franco Miniero, Iveco Senior Vice-President Sales & Marketing (na zdjęciu po prawej), oraz Hubert Patricot, prezes Coca-Cola Enterprises Europe (po prawej).

FIAT ODBUDOWUJE ŻŁOBEK W L'AQUILA

Grupa Fiat udzieliła ludności dotkniętej trzęsieniem ziemi w regionie Abruzzo pomocy technicznej, ekonomicznej i humanitarnej.

W kwietniu z każdego sprzedanego samochodu marki Fiat, Alfa, Lancia oraz Fiat Professional, koncern przekaże 40 euro. Suma, w przewidywanej wysokości około 2,5 mln euro, zostanie przeznaczona na odbudowę żłobka w Aquila. Ponadto, Fiat Professional zapewni gminom dotkniętym trzęsieniem ziemi 15 samochodów Ducato Panorama do transportu szkolnego. Iveco udostępniło 6 samochodów Massif, 3 Eurocargo, 2 wywrotki Iveco Astra i 1 specjalnie wyposażony Daily z napędem 4x4; spółka New Holland zaoferowała specjalistyczne maszyny, a Fiat Powertrain Technologies agregaty prądotwórcze.

DEUTSCHE POST JEŹDZI DAILY

W najbliższych trzech latach Iveco zaopatrzy Deutsche Post w 4500 egzemplarzy Daily w wersji przyjaznej środowisku. Samochody, skrojone „na miarę" z myślą o przewożeniu poczty, są wyposażone w szereg otwartych półek po obu stronach luku bagażowego oraz w przesuwne drzwi z tyłu, znacznie ułatwiające wsiadanie i wysiadanie. Dzięki katalizatorowi oraz filtrowi cząstek stałych 116-konny silnik Diesla gwarantuje wyjątkowo niski poziom emisji zanieczyszczeń, co czyni Daily najbardziej ekologicznym ze wszystkich dostępnych dziś na rynku modeli adaptowanych do pracy w podobnym charakterze.

Tym sposobem Deutsche Post dokonuje znaczącego kroku naprzód w realizacji programu „GoGreen", którego celem jest zmniejszenie o 10 procent, do 2012 roku, poziomów emisji CO_2 we wszystkich pojazdach pocztowej floty.

FIAT BANK

Kredyt 0%
- oferta godna polecenia

Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank

022 607 49 90

www.fiatbank.pl

Zapraszamy do Salonów

GORAN BREGOVIĆ
Tango z chłopakiem z Sarajewa

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Satiz Poland, PAP

Jedynie Bóg ma moc kreowania dzieł sztuki. Ja jestem tylko narzędziem w jego rękach – potrafię bowiem poukładać nuty w spójną całość. Dlatego nazywają mnie po prostu… kompozytorem.

Tylu rozbieżnych opinii o jednym człowieku nie przeczytałam jeszcze nigdy. Jedni piszą o nim: stuprocentowy Jugosłowianin, inni określają go mianem wędrownego muzyka, który nie jest związany z żadnym konkretnym miejscem. Co zatem mówi o sobie sam Goran Bregović? – Gdybym miał określić siebie w kilku zdaniach powiedziałbym: Goran, syn Serbki i Chorwata, urodzony 59 lat temu w Sarajewie. Muzyka bałkańska gra mi w duszy od dziecka, kocham podróże i współpracę z ludźmi. Co najważniejsze: nie jestem facetem show-biznesu i nigdy nim nie będę, wszystko, co robię, jest zwyczajne, żyję zwyczajnie i umrę zwyczajnie.

Cicho serce moje

Ojciec Gorana był oficerem jugosłowiańskiej Armii Ludowej, matka również miała komunistyczne przekonania. Po rozwodzie rodziców, już jako nastolatek zamieszkał z mamą w Sarajewie, gdzie spędził praktycznie całą swoją młodość.

– Na moje wychowanie, szczególnie w sferze religijnej, mieli wpływ dziadkowie. Zarówno ci ze strony mojej mamy, jak i taty byli baptystami, więc potajemnie zakorzenili we mnie ten odłam prawosławia. Rodzice, ze względu na swoje sympatie komunistyczne nie angażowali się w żadną religię. Być może dzięki temu w mojej rodzinie nie czuło się podziałów, które w Jugosławii od zarania jej dziejów stanowiły coś w rodzaju tykającej bomby zegarowej. Spróbuj bowiem wyobrazić sobie ogromne państwo, któ-

re powstało z połączenia kilku krajów. Oficjalnie zatarto granice – nieoficjalnie one zawsze istniały. Tak właśnie było z Jugosławią: powstał tu zlepek zbyt wielu kultur, a co najważniejsze, zbyt wielu różnych religii – to jest podstawowy powód tragicznej historii mojego kraju. Nie lubię wracać myślami do tamtych wydarzeń, nie mam ochoty na rozdrapywanie ran. Tym bardziej że muzyka, która jest we mnie, wznosi się ponad te podziały i jest po prostu bałkańska. Cierpliwie więc czekam na moment, kiedy sztuka będzie na całym świecie ważniejsza niż zabijanie, wojny i polityka.

Ostatnia wizyta Gorana Bregovica w Polsce miała miejsce w maju podczas obchodów Dni Bielska-Białej. Z tej okazji odbył się koncert artysty sponsorowany przez FAP.

Złota prawda Onassisa

Zakup pierwszej gitary 15-letni Goran umotywował możliwością wzbudzenia większego zainteresowania u płci przeciwnej. Dzięki instrumentowi usamodzielnił się finansowo, już w wieku 17 lat zarabiał na swoje utrzymanie, akompaniując tancerkom w jednym z sarajewskich striptiz-barów.

– Podstawowym atrybutem mojej pierwszej gitary było wrażenie, jakie wywierała na dziewczynach. Później odkryłem także inne jej uroki, na przykład to, że stała się moim awizo do świata muzyki, a dzięki niej mogę określić siebie dzisiaj mianem szczęściarza, który całe życie czerpie radość z tego, co robi. Nie oszukujmy się jednak za bardzo – każdy mężczyzna przyzna mi rację: wszystko, co robimy, robimy dla kobiet. W tej kwestii zawsze zgadzałem się z Onassisem, który przed śmiercią powiedział, że ze wszystkich zarobionych pieniędzy tylko te, które wydał na kobiety były warte tej całej pogoni i wysiłku, jaki sobie zadał, aby je zdobyć. Przekładając to na muzykę muszę powiedzieć, że jeśli utwory, które tworzę, robią wrażenie na kobietach, to rzeczywiście są warte tworzenia.

GORAN BREGOVIĆ

Autor muzyki bałkańskiej

Urodzony 22 marca 1950 r. w Sarajewie, kompozytor muzyki elektronicznej i etnicznej. W swojej twórczości łączy tradycyjne brzmienia ludowe z męskimi chórami i dźwiękami z syntezatora. W latach 70. i 80. XX wieku lider popularnego jugosłowiańskiego zespołu *Bijelo Dugme*. Współpracował m.in. z reżyserem Emirem Kusturicą, tworząc ścieżkę dźwiękową do filmów *Arizona Dream*, *Czas Cyganów* i *Underground*. Współpracował także z Patrice'em Chereau, pisząc muzykę do filmu *Królowa Margot*. Komponował na potrzeby teatru, m.in. do sztuki multimedialnej pt. *Silence of the Balkans*. Do udziału w nagraniach zapraszał wielu znanych wokalistów, takich jak Cesária Évora, Iggy Pop, Johnny Depp, Ofra Haza, Scott Walker. W Polsce nagrywał płyty z Kayah i Krzysztofem Krawczykiem. Był też autorem muzyki do polskiego filmu *Operacja Samum*.

Ojda ojda, czyli od rock&rolla do Undergroundu

Studiował filozofię – oczywiście marksistowską, bo innej w byłej Jugosławii nie wykładano. Studentem był dobrym i przykładnym, więc wiadomość o tym, że rzuca uniwersytet i zakłada zespół rockowy zaszokowała jego otoczenie. Chłopcy z Bjelo Dugme, określani też mianem jugosłowiańskich Beatlesów, w rekordowo krótkim czasie zjednali sobie przychylność publiczności. Nawet komunistyczna prasa, która atakowała zespół na każdym kroku, nie była w stanie odpędzić tłumów, które przychodziły na koncerty.

Żyję zwyczajnie i umrę zwyczajnie

– Na sukces Bjelo Dugme złożyło się wiele czynników. Na piedestale postawiłbym jednak naszą zwyczajność i fakt, że nie graliśmy standardowego rock&rolla, a raczej jego lokalną, folkową odmianę, przepuszczoną przez filtr bałkańskiego pochodzenia członków zespołu. Myślę, że u podłoża rozpadu grupy w 1989 roku znalazł się fakt, że Bjelo Dugme był symbolem jedności narodów Jugosławii. Nie żałuję jednak, że zespół przestał funkcjonować – nie do końca dobrze czułem się w tym świecie szalonego rocka, nieprzespanych nocy i nerwowej atmosfery. Dzięki rozpadowi grupy mogłem pójść dalej swoją drogą i skierować się w stronę komponowania muzyki filmowej. Wtedy Bóg zesłał mi Emira Kustaricę, który po otrzymaniu solidnego wykształcenia w prestiżowej, praskiej szkole filmowej FEMU wrócił do Sarajewa, aby zająć się kręceniem niekomercyjnych filmów dla dojrzałej publiczności. Poszukiwanie tych samych adresatów naszych utworów, zbliżyło nas do siebie tak mocno, że trzy filmy, przy których pracowaliśmy wspólnie, przekonały do siebie publiczność. Z mojego punktu widzenia nie są to „filmy sukcesu", a już na pewno nie w sensie ilości sprzedanych biletów..., jednak byłbym głupcem, myśląc, że dobry film powstaje tylko w Hollywood, a dobra muzyka jest emitowana tylko w MTV.

Polska: „Witaj gościu"

Sukces „Undergroundu" przetarł Bregovicowi szlaki do współpracy z gwiazdami, reprezentującymi zarówno świat filmu, jak i muzyki: od Patrice'a Chereau po Iggiego Popa. Na pytanie, czy trudno mu było współpracować z przedstawicielami tak różnych światów i tak szerokiego spectrum muzycznego odpowiada:

– Bez trudu współpracuję z filmowcami i muzykami. Przychodzę do nich z moją muzyką, licząc na to, że dzięki swoim silnym osobowościom staną się tłumaczami moich dzieł – tłumaczami, którzy bez problemu przełożą to, co mi w duszy gra na swój język ojczysty. Moja muzyka została przetłumaczona na wiele języków, na polski również. Do waszego kraju po raz pierwszy przyjechałem w 1997 roku, aby zagrać na poznańskim festiwalu Malta. Reakcja publiczności tak mnie urzekła, że postanowiłem zaglądać tu częściej. Dlatego też, kiedy Władysław Pasikowski zaproponował mi skomponowanie muzyki do swojego filmu, powiedziałem: bardzo chętnie. W tym samym czasie nagrałem płytę z Kayah – dziewczyną, która urzekła mnie swoją niezwykle silną osobowością. Współpraca z piosenkarką, ze względu na jej zaawansowaną ciążę była bardzo specyficzna. W trakcie pracy nad krążkiem ani razu nie przekroczyliśmy progu studia, wszystko nagrywaliśmy w domu. W Polsce dane mi też było poznać osobę, której nie da się nie kochać, czyli Krzysztofa Krawczyka. Pamiętam jak pewnego dnia zacząłem z nim rozmowę na temat okładki naszej wspólnej płyty. Powiedział do mnie: „Oczywiście chcę na niej umieścić zdjęcie mojej Ewy". Aż mi serce stanęło z wrażenia! Dlatego teraz, spotykamy się przy każdej możliwej okazji. A jest ich sporo, bo bywam w Polsce często: uwielbiam Kraków i Poznań, a najmniej lubię Warszawę, którą określam mianem polskiego hipermarketu.

Ślady na piasku

– Jak myślisz Goranie, na czym polega twój fenomen?

– Nie ma fenomenu o nazwie Bregovic. Jestem chłopakiem z Sarajewa, który nosi w sercu muzykę, mającą ścisły związek z jego korzeniami. Czasem żałuję, ze nie jestem pisarzem – im jest chyba łatwiej niż kompozytorom. Mogą sobie pozwolić na drobne kłamstewka, umiejscawiając fabułę powieści tam, gdzie chcą. Aby wyrazić siebie nie są zobligowani do pisania w języku ojczystym, żywym na to dowodem jest Kundera. Język muzyki jest głębszy... nauczyliśmy się go zanim powstały religie, czy systemy polityczne i pewnie dlatego muzyka ma moc łamania granic. Nuty, które wychodzą spod pióra prawdziwego kompozytora zawsze mają korzenie w jego ojczystych stronach. My nie możemy oszukiwać publiczności – pewnie dlatego nigdy nie będę amerykańskim, angielskim czy polskim kompozytorem a po prostu Goranem Bregovicem, autorem muzyki bałkańskiej. ■

Słońce wróg

Kiedy zbliża się lato, wszyscy myślimy tylko o tym, żeby wyrwać się za miasto. Bliżej lub dalej, na pełną przygód wyprawę czy beztroskie leniuchowanie, w poszukiwaniu ciepła lub rześkiego chłodu, na plażę albo w góry. Najważniejsze, żeby nie zabrakło słońca, bo bez słońca trudno mówić o prawdziwych wakacjach. Proponujemy garść sugestii i praktycznych porad, które zapewnią bezproblemowe korzystanie z promieni słonecznych.

TEKST **Emanuela Chiappero**

ńce
czy przyjaciel?

MARKA/ELÍAS

FOTOLIA

W górach promienie ultrafioletowe są znacznie mocniejsze i intensywniej wnikają w skórę: dobrze jest zatem używać kremu z bardzo wysokim filtrem (co najmniej 30 SPF) przez cały czas pobytu na słońcu. I zawsze pamiętać o zakładaniu okularów z ciemnymi soczewkami

Lato i wakacje kojarzą nam się na ogół ze słońcem. Jednak ta centralna gwiazda Układu Słonecznego (przez naukowców nazywana „żółtym karłem"), bez której życie na Ziemi nie byłoby możliwe, potrafi poważnie zagrozić naszej skórze. Co roku słyszy się alarmujące doniesienia związane z dziurą ozonową, wzrostem zachorowań na raka skóry czy też mniej lub bardziej katastroficznymi wizjami końca świata, podpowiadanymi nam przez apokaliptyczne opowiastki lub zbiorową wyobraźnię. Eksperci uspokajają jednak: nie ma żadnego uzasadnienia dla tych wszystkich obaw, które w krajach typu Stany Zjednoczone czy Australia, gdzie wrażliwość na tę kwestię jest największa, prowadzą do zachowań wręcz groteskowych, na przykład powrotu do strojów kąpielowych będących w modzie na początku XX w. Innymi słowy, nie należy popadać w paranoję, ale z drugiej strony ostrożności nigdy dosyć.

Zanim wystawimy się na działanie słońca, dobrze jest, byśmy znali swój fototyp, czyli charakterystykę własnej skóry. Zastosowanie ochrony odpowiedniej dla danego fototypu, a także przestrzeganie kilku prostych zasad w zupełności wystarczą do tego, żeby nasza skóra nie doznała natychmiastowych uszkodzeń (oparzeń, rumieni), a przede wszystkim, żeby nie nastąpiły na niej zmiany, które ujawnią się dopiero po latach, zwłaszcza w postaci przedwczesnego starzenia się komórek skórnych.

LETNI MAKIJAŻ

Żadnego makijażu na słońcu? To nie do końca prawdziwa teza. Owszem, w lecie czy podczas urlopu malujemy się na ogół rzadziej, niemniej jednak panie, które chcą zaskakiwać nienagannym wyglądem, a jednocześnie uniknąć podrażnień skóry, reakcji alergicznych i plam spowodowanych kontaktem

kosmetycznych substancji chemicznych ze słońcem, solą morską, a później wysokimi temperaturami, powinny po prostu koniecznie zrewidować zawartość swojej kosmetyczki. I postawić na kosmetyki praktyczne, świeże i lekkie, które ochronią przed promieniami UV i będą odporne na działanie wysokich temperatur, wody i potu. A oto skrótowa „instrukcja ich użytkowania".

OCZY

Latem, poza kąpielami wodnymi, lubimy spacery deptakiem czy promenadą. Chcemy więc ładnie wyglądać. Do malowania powiek podczas wypoczynku nad morzem najlepiej używać cieni o przedłużonej trwałości (często również wodoodpornych), wzbogaconych o filtry UV. Klasyczną mascarę musimy zastąpić wersją *waterproof*, która „nie spłynie" na skutek oddziaływania wysokich temperatur lub wody. I która, przede wszystkim, utworzy na rzęsach ochronną powłokę. Pamiętać należy jednak o tym, żeby zmywać ją za pomocą specjalnego środka do demakijażu, w przeciwnym razie możemy doprowadzić do podrażnienia powiek.

FOTOLIA

USTA

Nad morzem, gdzie mamy kontakt z wiatrem, słońcem i solą, naszą szminkę musi cechować przedłużona trwałość, miękka, kremowa płynna konsystencja, duża zawartość substancji nawilżających i odżywczych oraz wysoki filtr UV. W przeciwnym wypadku kontakt ze wspomnianymi czynnikami zewnętrznymi może skutkować spierzchnięciem warg i ich przedwczesnym starzeniem się. Jeżeli kobieta nie jest „uzbrojona" w szminkę, musi pamiętać przynajmniej o smarowaniu ust błyszczykiem, aby wargi były zawsze wilgotne – i nie należy żałować go zwłaszcza na dolnej wardze, gdyż musi ona znosić większą dawkę promieniowania słonecznego niż górna.

TWARZ

Latem nie trzeba bać się podkładu. Dobry podkład jest bowiem prawdziwym lekarstwem na skórne niedoskonałości, a jest on dostępny w różnych wersjach: bardzo lekkiej, beztłuszczowej, w kompakcie lub w płynie, z substancjami, które pozwalają skórze oddychać, a jednocześnie wchłaniają łojotok, aby uniknąć efektu błyszczącej skóry. Większość dostępnych dziś podkładów zawiera bardzo wyso-

KRÓTKIE WADEMEKUM

Garść przydatnych porad

Aby słońce nie stało się dla naszej skóry wrogiem numer jeden.
– Nakładaj kremy ochronne już we wczesnych godzinach porannych, przed wyjściem z domu, i powtarzaj tę czynność wielokrotnie, zwłaszcza po każdej dłuższej kąpieli w morzu.
– Na początek dozuj słońce przez nie dłużej niż trzy kwadranse.
– Po pierwszych dniach można stopniowo wydłużać czas pobytu na słońcu, nie zapominając, rzecz jasna, o ochronie skóry.
– Produkty ochronne stosuj również wtedy, gdy skóra jest już opalona, ewentualnie sięgając po kremy z coraz niższym filtrem.
– Unikaj przebywania na słońcu pomiędzy godziną 12.00 a 16.00, gdyż w owym czasie intensywność oddziaływania promieni słonecznych jest najwyższa.
– Dzieci do lat trzech nie powinny być narażone na intensywne promienie słońca pomiędzy 11.00 a 17.00. W gorętsze pory dnia stosuj wielokrotnie kremy ochronne z wysokim filtrem UV.
– Nie zapominaj o tym, że promienie słoneczne docierają do naszej skóry nie tylko podczas plażowania, ale również innych czynności na świeżym powietrzu.
– Wysokość nad poziomem morza, niebo lekko zasnute chmurami, powierzchnie odbijające światło (śnieg, piasek, woda) czy chłodny wiaterek zwiększają ryzyko oparzenia.
– Zawsze pamiętaj o nakryciu głowy oraz o okularach z ciemnymi soczewkami, filtrujących promienie UVA i UVB (znak CE). Dzieciom zakładaj wyłącznie suche koszulki, najlepiej w ciemnym kolorze: ciemne ubrania przepuszczają mniej promieniowania niż jasne, a mokre mają tendencję do przepuszczania promieni UV.
– Starannie wycieraj się ręcznikiem po każdej kąpieli. Lustrzany efekt kropel na skórze zwiększa zagrożenie oparzeń słonecznych i ogranicza skuteczność produktów ochronnych, nawet tych wodoodpornych.
– Pij wodę często i w dużych ilościach, albowiem słońce bardzo odwadnia nasz organizm.

FOTOLIA

kie filtry UV (minimum 15) i jest wodoodporna.

PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO OPALANIA

Skórę chroni się nie tylko poprzez stosowanie odpowiednich kremów, ale również… przez dietę. Miesiąc przed wyjazdem warto dostarczyć naszemu organizmowi przeciwutleniaczy (takich, jak na przykład beta-karoten, witamina C, witamina E, cynk, selen), które poprawiają właściwości obronne organizmu, ułatwiają opalanie, ale i minimalizują wpływ promieni słonecznych na skórę. Jedzmy więc dużo żółtych, czerwonych i pomarańczowych warzyw i owoców.

Warto też przestrzegać kilku reguł, które powinny stać się „biblią" każdego urlopowicza.

– Unikać należy żywieniowej monotonii, nawet jeśli fantazja w kuchni nie musi oznaczać poszukiwania potraw wyrafinowanych lub wymagających skomplikowanego przygotowania. Wystarczy łączyć ze sobą składniki zróżnicowane, ale uzupełniające się wzajemnie pod względem odżywczym. Jednym z najczęściej popełnianych błędów jest spożywanie w ramach jednego posiłku zbyt wielu produktów wysokobiałkowych, na przykład mięsa czy jajek i sera. Dobrą alternatywą są posiłki jednogarnkowe, które z jednej strony pozwalają na zaoszczędzenie cennego czasu, a z drugiej umożliwiają większą różnorodność smaków.

– Spożywać warto zarówno potrawy gotowane, jak i surowe: ta zasada może wydawać się bardzo prosta i pozbawiona jakichkolwiek podstaw naukowych, ale to tylko pozory. Niektóre witaminy mają tendencję do szybkiego ulatniania się pod wpływem wysokiej temperatury, powietrza lub utraty swoich właściwości podczas gotowania w wywarze.

– Jeść dużo warzyw i owoców o każdej porze dnia oraz dużo i często pić. W lecie zapotrzebowanie na wodę wzrasta proporcjonalnie do intensywności pocenia się, toteż dobrym zwyczajem jest katalizowanie procesu wymiany płynów, nawet zmuszając się do spożycia ich w większej ilości niż jest to konieczne. Należy jednak uważać na napoje słodzone,

FOTOLIA

FOTOLIA

Świeże warzywa i owoce stanowią cenne źródło witamin, soli mineralnych i płynów niezbędnych do zachowania prawidłowych funkcji organizmu i walki z wolnymi rodnikami

które – choć doskonale gaszą pragnienie – są często dodatkowym źródłem zbędnych kalorii.

WITAMINA A – KRÓLOWA SŁOŃCA

Pierwsze miejsce wśród witamin sprzyjających zdrowej opaleniźnie zajmuje bez wątpienia witamina A, pobudzająca proces produkcji melaniny, naturalnego pigmentu wytwarzanego przez skórę w odpowiedzi na promienie słoneczne. We Włoszech, na przykład, stowarzyszenie rolników Coldiretti każdego roku sporządza przed okresem urlopowym specjalną klasyfikację najbardziej „opalających" warzyw i owoców, opartą na zawartości witaminy A lub równoważnych ilości karotenów na każde 100 gramów.

A oto pierwsza dziesiątka w tej klasyfikacji: marchewka (1200 mikrogramów); szpinak i czerwona cykoria (500 – 600 mcg); morele (350 – 500 mcg); cykoria i sałata (220 – 260 mcg); żółty melon (200 mcg); seler (200 mcg); papryka (100 – 150 mcg); pomidory (50 – 100 mcg); brzoskwinie (100 mcg); arbuz i wiśnie (20 – 40 mcg).

LETNIA MODA

Różne odcienie różu

To najmodniejszy kolor tego sezonu: od mocnego, krwistego przez fuksję, po pastelowy, a nawet wiśniowy, moda otwiera się na nową kobiecość. Słodką, ale nie cukierkowatą, dającą pole do wielu różnych interpretacji. W wersji „naturalnej": bluzeczki z wiskozy, delikatne i lekko prześwitujące, doskonale komponujące się z klasyczną ołówkową spódnicą, sandałami i biżuterią. W wersji „romantycznej": zwiewne spódniczki z koła, krótkie pół-golfy do noszenia na gołej skórze oraz w stylu „hippi-cyganka" – szerokie, luźne stroje, które odsłaniają ramiona, a zakrywają nogi, spływając falami kwiatów do samej ziemi.

Spódnice na każdy gust

Czy najbardziej oczekiwany film roku, kinowa wersja kultowego już serialu „Seks w wielkim mieście" mógł przemknąć niezauważony? Oczywiście, że nie! Świat mody nie mógł zatem pozostać obojętny na trendy propagowane przez Carry Bradshaw i jej zwariowane przyjaciółki, lubiące bardzo kobiece ciuszki, na czele ze spódniczkami. Z koła, ołówkowe, miniówki, na zakładkę, szerokie lub zwężane, nad lub pod kolano, jednym słowem – dobre na każdą okazję, tak do pracy jak i na romantyczną randkę. I pięknie eksponują nogi, również dzięki wysokim szpilkom oraz powracającym w wielkim stylu koturnom. Nie krępują ruchów i dodają tych kilku pożądanych centymetrów więcej bez ryzyka przydeptania sobie nogawek lub zahaczenia o coś wystającego.

Te z kwiatowym nadrukiem ujmują pięknymi kolorami, a te z gładkiej, jednolitej tkaniny miejskim szykiem.

TEKST **Aldona Górna**
RYS. **Ireneusz Kaźmierczak, Ania Feodorów**

Pierwsze damy 17. Biegu Fiata

Praca na dwa etaty – po godzinach pranie, sprzątanie gotowanie, często opieka nad dziećmi. Tylko na bieżni czujesz się naprawdę wolna, tylko tutaj na chwilę zapominasz o codzienności. Spot reklamowy „Nike", stworzony na potrzeby filmu „Czego pragną kobiety" niezwykle trafnie uzasadnia powody babskiego biegania. Przyświecające mu hasło: „Żadnych gierek. Po prostu sport" przekonało niejedną kobietę do wypróbowania swoich sił na bieżni. Te bardziej uparte nie tylko truchtają, ale osiągając coraz lepszą formę poprzez sumienne ćwiczenia, biorą udział w maratonach. W 17. Biegu Fiata wystartowało 58 kobiet. Jedną z nich była olimpijka biegów narciarskich Eliza Surdyka, która pojawiła się na imprezie w podwójnej roli: jako uczestniczka i jako przedstawicielka Polskiego Komitetu Olimpijskiego, który rok rocznie patronuje bielskim zawodom. Najlepsza w kategorii kobiet **Dorota Ustianowska** osiągnęła fenomenalny czas (35:28), zostawiając za plecami niejednego przedstawiciela płci przeciwnej. Jedyną kobietą, która zgłosiła się do tegorocznego Biegu w kategorii „Fiat Auto Poland – kobiety" była **Joanna Szor**, zatrudniona w zakładzie Tychy na wydziale Spawalni.

„Na co dzień jestem pracującą matką dwóch wspaniałych chłopaków – mój młodszy syn ma 7, a starszy 9 lat. Te dwa etaty: Fiat Auto Poland i dom, pochłaniają mnie tak bardzo, że nie znajduję na bieganie tyle czasu, ile bym chciała. Niemniej jednak staram się biegać w miarę regularnie, tj. dwa razy w tygodniu, dostosowując czas ćwiczeń do innych obowiązków, albo łącząc te dwie rzeczy. Kiedy przypada mi druga albo trzecia zmiana to z samego rana odprowadzam dzieci do przedszkola i szkoły, a następnie wkładam dres i biegam. Gorzej jest znaleźć czas w momencie, gdy pracuję na pierwszej zmianie, ale wtedy zazwyczaj w godzinach popołudniowych zabieram moich chłopaków na wyprawę rowerową – oni jeżdżą, a ja biegam. Czasami dołącza do nas mój mąż, narzucając szybkie tempo – jak dla mnie trochę za szybkie.... Pewnie, dzięki temu niejednokrotnie już, także w tym roku był zwycięzcą Biegu Fiata w kategorii FAP. Z tegorocznego wyniku (49:25) jestem bardzo zadowolona.

Na stronie obok: Joanna Szor odbiera nagrodę z rąk Bogusława Cieślara, szefa Biura Prasowego FAP

Komentarze uczestników Biegu

Tak tegoroczne zmagania komentują forumowicze na stronie www.maratonypolskie.pl:

Kubek 74: jestem bardzo zadowolony ;)

bardzo dobra organizacja, świetnie zmieniona trasa, idealne oznakowanie, pogoda na styk, atest, dobre jedzonko, ciekawe oficjele... i co najważniejsze nie boli kolano.

Przepraszam tylko tych, z którymi nie udało mi się porozmawiać na trasie... było was zbyt dużo. Najwięcej gadałem do kolegi, który jednakże nic mi nie odpowiadał... na mecie okazało się, że to Słowak.... przecież musiał coś rozumieć :)

Do zobaczenia za rok!!!

Krzysiek WRC: ja również potwierdzam: fajny bieg, bogracz z chlebkiem oraz życiówka! No i nawet niebiosa się uśmiechnęły do biegaczy i przestało padać przed samym startem :)

Bieganie „po babsku”

Przebiec 10 km w nie więcej niż godzinę. Nie stanowi to problemu dla 15% dorosłych mężczyzn i 4% kobiet. Czy można zatem wysnuć wniosek, że pomimo stale rosnącej popularności siłowni oraz czasopism propagujących fitness sport wciąż ma problemy z „zadomowieniem się” w kobiecym świecie?

1. **Nie zważajcie na opinie tych, którzy oceniają wasze bieganie pod względem stylu i uzyskiwanych czasów. Biegacie same dla siebie!**
2. **Nie zważajcie na tych, którzy proponują wam trenowanie z „taryfą ulgową” (no, bo przecież jesteście kobietami!). Pamiętajcie, że tylko intensywna aktywność fizyczna przynosi wymierne korzyści.**
3. **Uważa się, że umiarkowane ćwiczenia fizyczne podczas prawidłowo przebiegającej ciąży są całkowicie bezpieczne dla dziecka. Należy jednak unikać przegrzewania organizmu (temperatura ciała powyżej 38 °C może powodować uszkodzenia płodu).**
4. **Kobiety mają z reguły delikatniejsze stopy niż mężczyźni: dobierzcie sobie model obuwia przeznaczony specjalnie do biegania!**
5. **Jeżeli biegacie z mężczyznami, wykazujcie się mądrością: odpuszczajcie tym, którzy, pozostawieni za plecami, starają się wziąć rewanż za tę „zniewagę”.**
6. **Dwoma minerałami, na które biegaczki powinny zwracać największą uwagę, są wapń i żelazo (to ostatnie ma szczególne znaczenie podczas menstruacji).**
7. **Nie należy rezygnować z treningu lub udziału w zawodach ze względu na menstruację. Jeżeli wasze miesiączki są bolesne, bieganie może złagodzić ból, albowiem wyzwala duże ilości endorfiny.**
8. **Jeżeli biegacie intensywnie, a wasze menstruacje stają się coraz mniejsze lub zanikają całkowicie, ryzykujecie uszkodzeniem układu kostnego. Każda biegaczka, u której wystąpi tego rodzaju problem, powinna koniecznie skonsultować się z ginekologiem.**

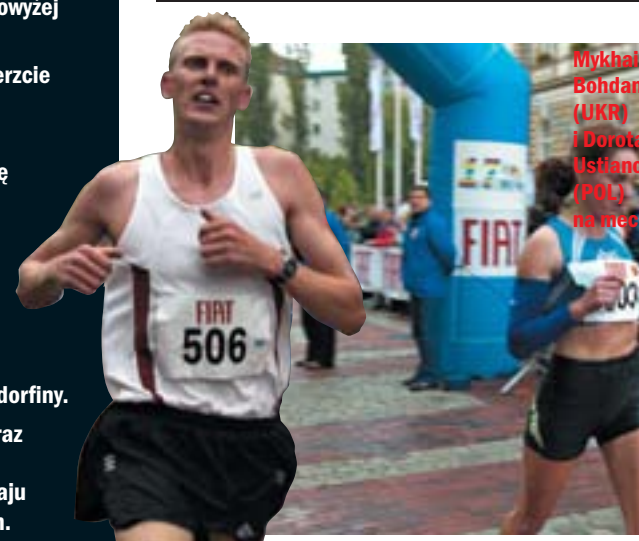
Po raz pierwszy brałam udział w wyścigu na tak długim dystansie, a fakt, że biegłam jako jedyna kobieta w kategorii FAP nie stanowił dla mnie żadnej taryfy ulgowej – poza mną było przecież jeszcze sporo zawodniczek w biegu głównym”.
Na co skarżą się biegaczki? Zazwyczaj na polską mentalność, która przeszkadza im w treningach na ulicy czy w parku. „Osobiście przestałam zwracać uwagę na gapiów, którzy wytykają mnie palcami, kiedy biegam zbyt wolno jak na ich gust – komentuje Joanna Szor. Polacy nie są przyzwyczajeni do widoku biegaczy w miejscach masowo uczęszczanych – często traktuje się nas jak dziwaków, nie jak osoby, które po prostu dbają o swoją formę. Mam na to jeden sposób – przebiegając obok grupki ludzi nadaję sobie większe tempo – wtedy patrzą na mnie z podziwem”. Dlaczego biegają? Mówią, że dla zdrowia, ładnej sylwetki, dobrej formy. W oczach każdej z nich można jednak odnaleźć to pragnienie uczucia wolności, które w połączeniu z wiatrem we włosach mogą osiągnąć tylko dzięki biegom.

17. Bieg Fiata – klasyfikacja generalna

M-ce	Nr	Imię i Nazwisko	Kategoria	Wynik
1	**503**	**Dorota Ustianowska**	**K-30**	**00:35:28**
2	**508**	**Wioletta Uryga**	**K-40**	**00:36:39**
3	**968**	**Ewa Brych-Pająk**	**K-30**	**00:36:40**
1	506	Mykhailo Bohdanov	M-20	00:30:40
2	502	Nikolai Rjabinin	M-20	00:30:44
3	947	Ashenafi Erkolć	M-20	00:30:49

17. Bieg Fiata – klasyfikacja pracowników FAP

M-ce	Nr	Imię i Nazwisko	Kategoria	Wynik
1	**682**	**Joanna Szor**	**K-30**	**00:49:25**
1	684	Krzysztof Szor	M-30	00:40:37
2	829	Jerzy Plewniak	M-50	00:42:02
3	857	Zdzisław Ptak	M-40	00:43:26
4	834	Franciszek Mielniczuk	M-50	00:44:39
5	713	Adam Kowalski	M-20	00:44:56



Mykhailo Bohdanov (UKR) i Dorota Ustianowska (POL) na mecie

RUBRYKI

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

Zrozumieć manipulację

Czym jest manipulacja? Manipulacja jest to świadome wpływanie na uczucia innych tak, aby podejmowanymi przez nich decyzjami kierowały przede wszystkim emocje, a nie racjonalne myśleniem. Od dziecka uczymy się reagować na określone sytuacje. Prawie wszystkie techniki manipulacyjne opierają się właśnie na wcześniej wyuczonych przez nas reakcjach, a niektóre metody poszły nawet dalej.
Dzieci uczy się na przykład, że należy za wszystko dziękować. Utrwala to w nas przekonanie, że jeżeli komuś nie podziękujemy, mogą nas spotkać przykre konsekwencje. W technice manipulacji nazywa się to regułą wzajemności. W sklepach bardzo często stosuje się darmowe próbki i gratisy, które są nam dawane nie z dobrej woli i sympatii, ale po to tylko, byśmy poczuli wdzięczność i w ramach podziękowania dokonali zakupu. Czy zatem nie należy dziękować, ani dawać? Wcale nie. Musimy tylko założyć, że jeżeli cokolwiek od kogoś dostajemy, do niczego nas to nie zobowiązuje. Można zawsze podziękować i pójść dalej zabierając ze sobą podarunek. Najczęściej bowiem darowany prezent ma nikłą wartość w stosunku do oczekiwanej od nas reakcji!
Manipulanci wykorzystują również sytuację tzw. wzmocnienia wzajemności. Dzieje się to wtedy, gdy manipulant da nam coś „za darmo" i pozornie odmawia przyjęcia wzajemności. Na wystawach i w sklepach eksponowane są towary drogie tylko po to, aby w odpowiednim momencie „dać nam prezent" w postaci tańszych substytutów, promocji, rabatów, przekreślonych cen i obniżek. My, chcąc się odwzajemnić, najczęściej korzystamy z oferty. Wyobraźmy sobie, że jesteśmy w sklepie ze sprzętem RTV i kupujemy telewizor LCD za – powiedzmy – 10.000 zł. W momencie zakupu sprzedawca sugeruje nam jeszcze zakup kina domowego w cenie „tylko" 1.200 zł. Istnieje bowiem duże prawdopodobieństwo, że szybciej zdecydujemy się na zakup tego zestawu wraz z telewizorem – mimo że jest drogi, niż gdybyśmy przyszli do sklepu kupić tylko sam zestaw kina domowego. Czym jest 1.200 zł wobec 10.000 zł? Dokładnie tę samą zasadę kontrastu stosuje się w każdym markecie, wystawiając przy kasie stosunkowo drogie, drobne produkty (np. gumy, batoniki, czekoladki).

W sklepach bardzo często stosuje się darmowe próbki i gratisy, które są nam dawane nie z dobrej woli i sympatii, ale po to tylko, byśmy poczuli wdzięczność i w ramach podziękowania dokonali zakupu

Manipulanci ograniczają też nasze możliwości percepcyjne poprzez zadawanie zamkniętych pytań, wymagających tylko odpowiedzi tak lub nie. Przez to niejako programują nas do swojego postrzegania sprawy i ograniczają do udzielania narzuconych z góry odpowiedzi. Zadawanie zamkniętych pytań często wykorzystuje tzw. regułę zaangażowania, kiedy to poprzez wymuszanie odpowiedzi manipulant angażuje „urabianą" osobę do poparcia go i podjęcia przez nią „narzuconych" decyzji. Bardzo dobrze na pozyskanie klientów działa tzw. prawo limitu. Często w sklepach spotykamy się z tekstem: „oferta ważna do...". Pomyślmy, czy rzeczywiście opłaca się komuś sprzedawać świetnie „idący" produkt tylko do któregoś tam dnia? Jasne że nie, bo nie o to w tym chodzi. Tak samo z hasłem „liczba miejsc limitowana". Ograniczenie to

powoduje przywołanie w naszej świadomości emocji związanych z utraconymi możliwościami. Dlatego często zdarza się nam podejmować szybkie, kierowane emocjami decyzje, z których nie zawsze jesteśmy potem zadowoleni. W reklamie często możemy spotkać stwierdzenie: „90% klientów już z tego skorzystało to i Ty...". Tu nie trzeba wiele tłumaczyć, sprawa jest prosta. Za nas myśli tłum. Skoro aż 90% klientów skorzystało z oferty, dlaczego i ja mogę z niej skorzystać. Skoro społeczeństwo tak robi, widać tak musi być. Jest to tzw. zasada konformizmu. Manipulant, bardzo często, by udowodnić swoje racje, nie posługuje się swoimi słowami, lecz cytatami. Robi tak po to, by pozbyć się w tym, co chce przekazać, osobistych emocji między nim a osobą, którą manipuluje. Dzięki temu może przekazać wiele treści łatwych do przyjęcia przez nasz umysł – bo dla nas, zawsze bardziej wiarygodnie zabrzmią cytaty znanych, autentycznych, czy zmyślonych, postaci. Łatwiej jest nam uwierzyć niż wydawać osądy, bo własnego osądu trzeba racjonalnie bronić. A komu mamy wierzyć? Odpowiedź jest prosta – autorytetom. Autorytetem dla danej osoby może być każdy: matka, ojciec, sąsiad, czy też ogólnie znana i poważana postać. Ważne, by pokazać ją w dobrym i wiarygodnym świetle.
W manipulacji wykorzystuje się też często wyrwane z kontekstu, niezwiązane ze sobą fragmenty wypowiedzi, „autorytetu". Takie manipulacje możemy oglądać w telewizji, usłyszeć w radiu, przeczytać w prasie.

Wchodząc do sklepu z pustym koszykiem, na pewno nie od razu załadujemy go drobnymi produktami. Jednakże stojąc przy kasie i mając już koszyk pełen zaplanowanych zakupów, bez oporu dodajemy do jego zawartości jeszcze kilka droższych drobiazgów wystawionych przy kasie, bo nie stanowią one dla nas (w kontraście z pozostałymi zakupami) wielkiego wydatku. I jeszcze, tzw. prawo sympatii. Zdarza się dosyć często, że ktoś w imię przyjaźni i sympatii o coś nas prosi, mimo że tego wcale nie chcemy. Czy jest to jest przyjaźń i sympatia? Na pewno nie. Raczej próba manipulacji naszą decyzją, tak by w przypadku odmowy wywołać w nas strach spowodowany groźbą utraty przyjaźni. A jak działa inna metoda, reguła placebo – czyli prawo oczekiwań? W medycynie placebo to imitacja lekarstwa. Pacjent myśląc, że podaje mu się prawdziwe lekarstwo – zdrowieje. W przełożeniu na manipulację działa to bardzo podobnie; manipulant wmawia, że coś jest tak, a nie inaczej, albo też wykorzystuje wcześniejsze doświadczenia osoby manipulowanej w celu wykorzystania ich przy podejmowaniu przez nią decyzji. Innymi słowy, jeśli ktoś nam mówi: „Uda się, bo zawsze się udawało", wzmacnia nasze oczekiwania i jesteśmy skłonni mu uwierzyć. Manipulanci do uzyskania zamierzonych celów wykorzystują też błędne skojarzenia, które przykładowo mogą wyglądać tak: wysoka cena to wysoka jakość, atrakcyjny wygląd to inteligencja i mądrość, tytuł naukowy to nieomylność, odpowiednie ubranie to wiarygodność, ludzie patrzą – bądź perfekcyjny itp. Takie skojarzenia można tworzyć w nieskończoność, zaś każde z nich może być narzędziem kolejnej manipulacji. Na każdym kroku, ktoś bardziej lub mniej próbuje wpłynąć na to, by nasza decyzja nie była w pełni świadoma, a kierowała się emocjami. Dzięki zrozumieniu technik manipulacji, w momencie, gdy stwierdzimy, że jesteśmy manipulowani i poczujemy, że zaczynają nami rządzić emocje, zawsze będziemy mogli wziąć na nie poprawkę w naszym świadomym umyśle i odpowiednio zareagować z korzyścią dla siebie.

Stojąc przy kasie i mając już koszyk pełen zaplanowanych zakupów, bez oporu dodajemy do jego zawartości jeszcze kilka droższych drobiazgów wystawionych przy kasie

RUBRYKI

TEKST
Joanna Lasek

Wszystko dla wygody

Manta Multimedia wprowadza do sprzedaży centrum rozrywki w formacie mini wieży. Głównym atutem nowego modelu jest tuner telewizji naziemnej, co w połączeniu z dotychczasową funkcjonalnością, daje multimedialny produkt o szerokich możliwościach zastosowania. Zestaw wyposażono w siedmiocalowy ekran LCD, nad którym, dla wygody użytkownika, umieszczone zostały przyciski sterujące najważniejszymi funkcjami odtwarzacza. Para głośników wysoko- i średniotonowych zapewnia doskonałą jakość dźwięku. Zestaw gra w trybie rozszerzonego stereo. Odtwarzacz obsługuje popularne standardy wideo, jak DVD, DivX, czy XviD oraz rozpoznaje polskie napisy txt. Możliwe jest też odsłuchiwanie materiałów audio z plików MP3 lub płyty CD.

MYSZKA NIE DO ZDARCIA

A4Tech 2.4G Full Speed Wireless Optical Mouse G7630 – pod tą długą i skomplikowaną nazwą kryje się nowa bezprzewodowa myszka dla graczy. Producent zapewnia, że może ona pracować nawet 15 metrów od komputera, co idealnie sprawdzi się podczas rozgrywek lub prezentacji na dużym ekranie. Wysoka częstotliwość pracy urządzenia (500Hz) oraz technologia dwustronnej komunikacji (2-Way Communication) eliminują wszelkie opóźnienia i sprawiają, że A4Tech G7630, nawet jako kontroler do gier, działa bardzo precyzyjnie. W związku z tym, że coraz więcej użytkowników korzysta z bezprzewodowych urządzeń i w miejscach publicznych istnieje ryzyko występowania zakłóceń, opisywana mysz została wyposażona przez producenta w technologię Auto Channel Hopping, która zapewni doskonałą jakość połączenia.

Także Microsoft może się pochwalić nowym modelem myszki, której pełna nazwa brzmi – **SideWinder X3 Mouse**. Urządzenie jest przeznaczone zarówno dla osób prawo- jak i leworęcznych. Jest wyposażone w pięć programowalnych przycisków, które użytkownik może ustawić według własnych preferencji. Według zapewnień Microsoft, wytrzymałość urządzenia to 10 milionów kliknięć.

SKAZANI NA GPS

Mało kto wyobraża sobie w dzisiejszych czasach podróżowanie bez nawigacji GPS. *Goclever 4390T FE* to nawigacja wyposażona w 42 mapy krajów Europy. Produkt wyposażono w wyraźny, panoramiczny dotykowy ekran o przekątnej 4,3" i rozdzielczości 480×272. Urządzenie posiada antenę TMC, dzięki której można na bieżąco otrzymywać informacje o korkach lub robotach drogowych. Jednocześnie pojawia się informacja o trasie alternatywnej. Tryb nocny ma tak ustawione kolory, aby nie męczyć wzroku. Plany większych miast posiadają realistycznie odwzorowane budynki. Wyszukiwarka adresów nie wymaga wpisania całej nazwy, wystarczy kilka pierwszych liter. Nawigacja dysponuje pełną bazą fotoradarów rozmieszczonych w całej Europie. W momencie przekroczenia prędkości kierowca zostaje ostrzeżony. Sugerowana cena detaliczna to 599 zł.

KAWA DLA LENIWYCH

Ekspres *KRUPS XP 5240* to urządzenie dla najbardziej wymagających smakoszy czarnego napoju, jak również dla koneserów ładnego designu. Przy projektowaniu zastosowano innowacyjną funkcję ubijania kawy w filtrze, która daje podobny efekt jak ręczne ubijanie kawy przez profesjonalnych baristów za pomocą tampera. Dzięki technologii Thermoblock woda ma stałą i idealną temperaturę zarówno w przypadku pierwszej, jak i ostatniej filiżanki. Istnieje możliwość dołączenia do każdego ekspresu dodatkowego filtra wody. Sugerowana cena detaliczna to około 950 zł.

ŻELAZKO Z POŚLIZGIEM

Każdy wie, jak prasuje się żelazkiem, które ma zabrudzoną powierzchnię prasującą. Tefal pomyślał o wygodzie konsumentów i skonstruował żelazko **Ultimate Autoclean**, które nawet przy długotrwałym prasowaniu nie traci właściwości doskonałego ślizgu. Producent zastosował technologię, która sprawia, że małe włókna przyklejające się do powierzchni żelazka ulegają utlenieniu i znikają. Temperatura ustawia się automatycznie, w zależności od rodzaju tkaniny.
Do rozprasowywania szczególnie uporczywych zagnieceń służy funkcja Power Jeans. Sugerowana cena detaliczna to około 480 zł.

CLICK AND MIX

Moulinex zaprezentował nowy blender o nazwie **Moulinex Hapto Click and Mix DD406**. Przy jego pomocy można posiekać mięso, pokruszyć lód, ubić pianę z białek czy przygotować pyszny koktajl. Jednym kliknięciem wymienia się ostrza wykonujące poszczególne funkcje.
Ostrza można przechowywać w pojemniku, który służy jednocześnie do robienia koktajli i soków owocowych. Sugerowana cena modelu to około 340 zł. W sprzedaży są również tańsze plastikowe wersje urządzenia.

RUBRYKI

TEKST **Joanna Lasek**

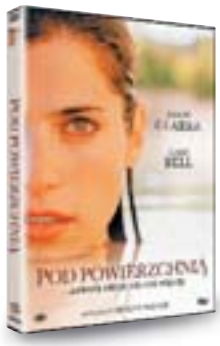
Ostatni rejs Gustloffa

Słynny „Titanic" to jeden z najbardziej znanych obrazów wszechczasów. Mało kto wie jednak, że w historii miała miejsce znacznie większa katastrofa, w czasie której zginęło 9 tys. mężczyzn, kobiet i dzieci.

Do dystrybucji wchodzi właśnie film opowiadający dzieje owej morskiej katastrofy. „**Gustloff – rejs ku śmierci**" to zrealizowana z ogromnym rozmachem nowa produkcja twórców „Stalingradu". Autorzy obrazu starają się odpowiedzieć na pytanie, dlaczego i w jakich okolicznościach doszło do tak potwornej tragedii. „Wilhelm Gustloff" był olbrzymim statkiem pasażerskim, który w 1945 roku stał w gdyńskim porcie, aby zabrać Niemców uciekających przed zbliżającą się Armią Czerwoną. Statek udał się w swój ostatni rejs wraz z 9 tysiącami pasażerów na pokładzie. Ta katastrofa pochłonęła ponad sześciokrotnie więcej ofiar niż słynny „Titanic", o tym jednak wie niewiele ludzi, do tej pory ów fakt nie był zbyt nagłośniony medialnie.

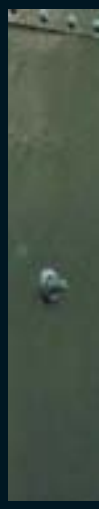
Do dwóch płyt z filmem fabularnym dołączona jest trzecia, zawierająca dokument poświęcony ostatniej podróży „Wilhelma Gustloffa".

Łukasz Barczyk to jeden z najzdolniejszych twórców młodego pokolenia. Najnowszy film Barczyka „**Nieruchomy poruszyciel**" jest od początku do końca dziełem autorskim. Koncepcja narodziła się w głowie młodego artysty, co do realizacji, zdania krytyków są podzielone, warto jednak obejrzeć ten ciekawy filmowy eksperyment. Akcja toczy się w nieokreślonym małym miasteczku, w którym znajduje się fabryka rządzona twardą ręką przez Generała. Generał to prawdziwy degenerat, który nie trzyma się ram moralności. Na ofiarę upatrzył sobie pracownicę swego zakładu (odważna Marieta Żukowska). Z pewnością ciekawym doświadczeniem jest odgadywanie wielu kontekstów, do których nawiązuje Barczyk. Lynch jest widoczny na pierwszy rzut oka, wyszukiwanie kolejnych może stać się niezłą zabawą, mimo wyraźnie depresyjnej wymowy filmu.



Na koniec coś znacznie lżejszego „**Pod powierzchnią**" wykorzystuje znany już kinowy motyw „tego trzeciego, który nie wiadomo, skąd się wziął i wyraźnie coś kombinuje". Małżeństwo w ramach ratowania swego związku wybiera się na weekend nad jeziorem. Pech chciał, że po drodze potrącają motocyklistę, który wprawdzie nie odniósł żadnych poważnych obrażeń, lecz w ramach zadośćuczynienia para postanawia wziąć chłopaka ze sobą. Jak można się domyślić, powoduje to całą serię dziwnych wypadków, także bohaterowie zaczynają wątpić, czy wypadek był rzeczywiście przypadkowy. Lekkie kino, doskonałe na bezczynne wieczory.

PREMIERY KINOWE



„Z miłości do gwiazd"

Kolejna świetna komedia francuska ze znakomitą obsadą. Po raz pierwszy od „Ośmiu kobiet" na jednym planie filmowym spotykają się Catherine Deneve i Emmanuelle Béart. Opowieść o wielkim fanie kina, który tak kocha swe najjaśniejsze gwiazdy, że te zaczynają mieć go dość. Panie spotykają się więc i myślą, co z tym fantem zrobić...
Reż.: Laetitia Colombani.

„Alfonia i pszczoły”

Najnowszy film uwielbianego przez widzów Jana Jakuba Kolskiego. Jak zwykle opowiada o skomplikowanych uczuciowych układach, jak zwykle doskonała Grażyna Błęcka-Kolska w roli głównej. Tym razem ze sztukami walki w tle. Wyst..:
Grażyna Błęcka-Kolska, Andrey Bilanov, Mariusz Saniternik.

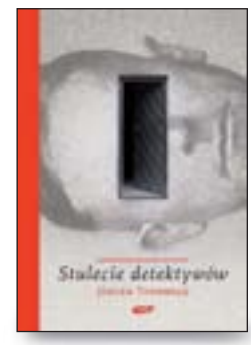
Warto było **poczekać**

Od filmów katastroficznych po dobrą książkę czy tomik wierszy. Jest wiele sposobów na spędzenie letnich wieczorów

Długo czekaliśmy na kolejny tomik Wisławy Szymborskiej, lecz, jak zwykle, było warto. W błyskotliwy sposób poetka komentuje współczesną rzeczywistość, a wszystko przyprawione jest szczyptą legendarnej już ironii. Miłośnicy talentu artystki nie zawiodą się na pewno. W ujmującym stylu pokazuje Szymborska okrucieństwo losu, nie ucieka od dramatyzmu i drastycznych współczesnych zdarzeń, takich jak katastrofy samolotowe czy ataki terrorystyczne.

Wisława Szymborska: *Tutaj*. Wydawnictwo Znak. Kraków 2009.

Jürgen Thorwald zabiera czytelnika w fascynującą podróż po dziejach nowoczesnej chirurgii i kryminalistyki. Kolosalna praca, jaką włożył autor w swe tomy opłaciła się, mimo pokaźnych rozmiarów, lektura upływa w mgnieniu oka. Mało kto wie, że do 1846 roku wszelkie zabiegi lekarskie, takie jak amputacja, usuwanie guzów, odbywały się bez znieczulenia, a lekarzom żyjącym kilka wieków temu nawet nie śniło się, że medycyna będzie dokonywała cudów, jakie mają miejsce współcześnie. Podobnie z historią kryminalistyki. XIX wiek przyniósł zainteresowanie daktyloskopią, toksykologią i innymi nowatorskimi w ówczesnym czasie metodami. Podwaliny pod nowoczesną, naszpikowaną elektroniką kryminalistykę stworzyło kilku genialnych zapaleńców, bez których identyfikacja przestępców byłaby znacznie trudniejsza. Idealna wakacyjna lektura.



Jürgen Thorwald: *Stulecie detektywów*. Stulecie chirurgów. Wydawnictwo Znak. Kraków 2009.

Eduardo Mendoza uzbierał sobie już w naszym kraju całkiem pokaźną grupę miłośników, i słusznie. Ten jeden z najpoczytniejszych pisarzy jest bowiem jednocześnie uroczym ironistą, a jego książki to wyjątkowy mix absurdu i błyskotliwego osądu. Powieść była czytana w radiowej „Trójce”, co przysporzyło jej zasłużonej popularności. Bohaterem jest uroczy nieudacznik, a zarazem patrycjusz o imieniu Pomponiusz Flatus, który udaje się do Ziemi Świętej i dziwnym zbiegiem okoliczności spotyka tam chłopca o imieniu Jezus, który prosi go o zaskakującą przysługę.

Eduardo Mendoza: *Niezwykła podróż Pomponiusza Flatusa*. Wydawnictwo Znak. Kraków 2009.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.1 ACTUAL 54KM	27.880	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.1 ACTIVE 54KM	30.420	1108	40	150	5,7	135	4/5
1.2 DYNAMIC 60KM	33.800	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 70KM	34.640	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 70KM	38.870	1248	51	160	4,3	114	4/5

* rabat 10,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

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	35.280	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM POP	42.080	1248	55	165	4,2	110	4
1.2 69 KM SPORT	42.080	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM SPORT	48.880	1248	55	165	4,2	110	4
1.4 16V 100 KM SPORT	48.880	1368	74	182	6,3	149	4
1.2 69 KM PURO$_2$	42.080	1242	51	160	5,1	115	4
1.2 69 KM LOUNGE	42.080	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM LOUNGE	48.880	1248	55	165	4,2	110	4
1.4 16V 100 KM LOUNGE	48.880	1368	74	182	6,3	149	4
1.3 M-Jet 16V Z DPF 75KM BY DIESEL	56.950	1248	55	165	4,2	110	4

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

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

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

Grande Punto

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 65KM ACTIVE 3D	33.880	1242	48	155	5,9	139	4/5
1.4 77KM ACTIVE 3D	34.640	1368	57	165	5,9	134	4/5
1.4 T-JET 16v 120KM SPORT 3D	49.850	1368	88	195	6,6	155	4/5
1.2 65KM ACTIVE 5D	35.060	1242	48	155	5,9	139	5
1.4 77KM ACTIVE 5D	35.910	1368	57	165	5,9	134	5
1.3 M-Jet 16v 75KM ACTIVE 5D	41.820	1248	55	170	4,5	119	5
1.4 77KM DYNAMIC 5D	40.130	1368	57	165	5,9	134	5
1.4 STARJET 16v 95KM DYN. 5D	42.670	1368	70	185	5,9	139	5
1.3 M-Jet 16v 90KM DYN. 5D	47.740	1248	66	185	4,6	119	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Qubo

WYMIARY 396/172/174 | BAGAŻNIK 329 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 73KM ACTIVE	38.870	1360	54	155	6,7	157	5
1.3 M-Jet 16v 75KM ACTIVE	44.780	1248	55	155	4,5	119	5
1.4 73KM DYNAMIC	43.940	1360	54	155	6,7	157	5
1.3 M-Jet 16v 75KM DYNAMIC	49.850	1248	55	155	4,5	119	5

* rabat 10,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Sedici

WYMIARY 411/175/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.6 16v 107KM DYNAMIC 4X4	51.540	1586	79	170	7,1	173	5
1.9 M-Jet Z DPF 120KM DYNAMIC 4X4	61.680	1910	88	180	6,8	174	5
1.6 16v 107KM EMOTION 4X4	55.770	1586	79	170	7,1	173	5
1.9 M-Jet Z DPF 120KM EMOTION 4X4	65.910	1910	88	180	6,8	174	5

* rabat 10,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 16,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v 90KM ACTIVE	42.580	1368	66	179	6,7	156	5
1.6 M-Jet 16v 105KM ACTIVE	50.510	1598	77	187	4,9	129	5
1.4 16v 90KM DYNAMIC	45.920	1368	66	179	6,7	156	5
1.4 T-Jet 16v 120KM DYNAMIC	49.260	1368	88	197	6,7	156	5
1.4 T-Jet 16v 120KM DYNAMIC DUAL.	53.440	1368	88	197	6,5	154	5
1.6 M-Jet 16v 105KM DYNAMIC	53.850	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v Z DPF 120KM DYNAMIC	55.520	1598	88	195	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v Z DPF 120KM DYN. DUAL.	59.700	1598	88	195	4,6	120	5
1.4 T-Jet 16v 150KM EMOTION	60.120	1368	110	212	7,0	165	5
2.0 M-Jet 16v 165KM EMOTION	65.540	1956	121	215	5,3	139	5
1.4 T-Jet 16v 150KM SPORT	60.120	1368	110	212	7,0	165	5
2.0 M-Jet 16v 165KM SPORT	65.540	1956	121	215	5,3	139	5

* rabat 12,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Croma

WYMIARY 475/177/160 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 21%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 16v 140KM DYNAMIC	69.520	1796	103	206	7,4	173	5
1.9 M-Jet 120KM BEZ DPF DYNAMIC	75.840	1910	88	195	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v 150KM BEZ DPF DYNAMIC	82.160	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v 150KM BEZ DPF EMOTION	86.110	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v Z DPF 150KM AUT. EMOTION	91.640	1910	110	205	6,9	181	5
2.4 M-Jet 20v Z DPF 200KM AUT. EMOTION	110.600	2387	147	216	7,2	191	5

* rabat 17% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15,5%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	38.440	1368	57	165	6,3	148	5
1.4 T-Jet 16v 120KM ACTIVE	46.470	1368	88	195	6,7	157	5
1.4 77KM DYNAMIC	43.510	1368	57	165	6,3	148	5
1.4 T-Jet 16v 120KM DYNAMIC	49.010	1368	88	195	6,7	157	5
1.3 M-Jet 16v 90KM DYNAMIC	50.700	1248	66	170	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v 105KM DYNAMIC	53.230	1598	77	190	5,0	131	5
1.4 T-Jet 16v 120KM EMOTION	53.230	1368	88	195	6,7	157	5
1.6 M-Jet 16v 105KM EMOTION	57.460	1598	77	190	5,0	131	5

* rabat 11,5% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 21%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 77KM ACTIVE	39.500	1368	57	148	7,1	168	5
1.3 M-Jet 16v Z DPF 85KM ACTIVE	45.820	1248	63	156	5,5	145	5
1.9 M-Jet 105KM ACTIVE	48.980	1910	77	164	5,8	153	5
1.6 16v 103KM NATURAL POWER/ CNG (gaz ziemny) ACTIVE	54.510	1596	76	163/164	9,2/9m³	218/161	5
1.3 M-Jet 16v Z DPF 85KM FAMILY	51.350	1248	63	153	5,5	145	7
1.9 M-Jet Z DPF 120KM FAMILY	56.880	1910	88	174	6,1	160	7
1.3 M-Jet 16v 85KM DYNAMIC	49.770	1248	63	156	5,5	145	5
1.9 M-Jet 105KM DYNAMIC	52.930	1910	77	164	5,8	153	5

* rabat 16% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

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

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Brera

WYMIARY 441/183/134 | BAGAŻNIK 300 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.4 JTDM 20v 210KM	135.915	2387	147	230	6,8	179	2+2
2.4 JTDM 20v 200KM Q-TRONIC	142.715	2387	147	230	6,8	179	2+2
3.2 JTS V6 260KM 24v Q4	156.315	3195	191	244	12,1	286	2+2

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Spider

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.4 JTDM 20v 210KM Q-TRONIC	149.515	2387	147	228	6,8	179	2
3.2 JTS V6 260KM 24v Q-TRONIC Q4	169.065	3195	191	244	12,2	286	2

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

159

WYMIARY 466/182/142 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 140KM 16v PROGRESSION	84.915	1796	103	208	7,6	179	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	93.415	1910	110	212	5,9	157	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	118.915	2387	154	231	6,8	179	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	100.215	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	107.015	1910	110	209	7,1	187	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	131.665	2387	154	231	6,8	179	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

GT

WYMIARY 449/176/136 | BAGAŻNIK 320 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
2.0 JTS 165KM PROGRESSION	97.325	1970	120	216	8,7	208	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	105.825	1910	110	209	6,2	159	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

159 Sportwagon

WYMIARY 466/183/143 | BAGAŻNIK 445 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	100.215	1910	110	210	5,9	159	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	107.015	1910	110	210	5,9	159	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	113.815	1910	110	208	7,2	190	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	145.265	2387	147	223	8,0	210	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

MiTo

WYMIARY 406/148/145 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 TB 16v 120KM DISTINCTIVE	55.165	1368	88	198	6,1	145	4/5
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

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW

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	6,6	155	4
1.3 M-Jet 16v 90KM ORO	**48.365**	1248	66	175	4,5	117	4
1.4 16v 95KM PLATINO	**48.875**	1368	70	175	6,7	159	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 DESIGN	**57.375**	1248	77	177	4,7	123	4

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Musa

WYMIARY 403/169/166 | BAGAŻNIK 390 LITRÓW

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**	1248	51	159	4,7	125	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

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Delta

WYMIARY 452/180/150 | BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v T-Jet 150KM ORO	**72.242**	1368	110	210	7,0	165	5
1.6 16v M-Jet 120KM ORO	**74.792**	1598	88	194	4,9	130	5
1.6 16v M-Jet SEL. 120KM ORO	**78.192**	1598	88	194	4,6	120	5
2.0 16v M-Jet 165KM ORO	**84.142**	1956	121	214	5,3	139	5
1.9 16v Twinturbo M-Jet 190KM	**90.092**	1910	139	222	5,7	149	5
1.4 16v T-Jet 150KM PLAT.	**80.742**	1368	110	210	7,0	165	5
1.6 16v M-Jet 120KM PLAT.	**83.292**	1598	88	194	4,9	130	5
1.6 16v M-Jet 120KM PLAT.	**86.692**	1598	88	194	4,6	120	5
2.0 16v M-Jet 165KM PLAT.	**92.642**	1956	121	214	5,3	139	5
1.9 16v Twinturbo M-Jet 190KM	**98.592**	1910	139	222	5,7	149	5

* rabat 11% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Zmieniły się rabaty na samochody dla pracowników

Od czerwca 2009 r. spółka Fiat Auto Poland SA przygotowała nową ofertę zakupu samochodów dla pracowników Grupy Fiat. W ramach tej oferty przewidziano dwie możliwości:

- **pierwsza przewiduje skorzystanie przez pracowników z przewidzianego dla danego modelu rabatu (na przykład Pandę pracownik może nabyć z 15,5% rabatem);**

lub

- **rabatu wraz z darmowym pakietem ubezpieczeniowym.**

W tym drugim przypadku należy liczyć się z mniejszą wysokością rabatu (np. Panda: darmowy pakiet ubezpieczeniowy i 10,5 % rabatu).

Warto dodać, że wraz z tą ofertą w pierwszym wariancie wprowadzono różną wysokość rabatów na poszczególne modele. I tak na przykład, Panda oferowana jest dla pracowników Grupy Fiat z 15,5% rabatem, a Doblò z 21% rabatem.

Ceny z rabatami 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. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży.

Wymienione rabaty nie łączą się z reguły z innymi okresowymi promocjami marketingowymi.

Oferta jest dostępna w
Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, przy ul. Katowickiej 24, w Bielsku-Białej, tel. 033 813 44 40.

W Centrum Sprzedaży można pytać także o sposoby kredytowania zakupu samochodów.

NASZE ŁAMY DLA WAS

W każdym numerze gazety staramy się udostępnić strony dla pracowników Grupy Fiat, którą nazwaliśmy „Fiat to my". To właśnie w tej rubryce możecie wyrazić swoje opinie, podzielić się radościami, opowiedzieć o swoich problemach, spostrzeżeniach, wymarzonych wakacjach itp. Zachęcamy do pisania listów. Piszcie do nas!

Nasz adres:

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

e-mail: redakcja@satiz.pl

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

Pożegnanie kolegi

31 marca 2009 roku odszedł od nas po ciężkiej chorobie Mirosław Ścieszka, długoletni pracownik Inżynierii Utrzymania Ruchu Fiat-GM Powertrain Polska. Oddawał się swojej pracy z pasją, konsekwencją i dużym zaangażowaniem. Był człowiekiem niezwykłym. Potrafił wzbudzać w ludziach zapał do wszystkiego, co robił. Miał poza tym wielką siłę przekonywania. W życiu osobistym był człowiekiem skromnym i życzliwym dla ludzi. Pasjonował się strzelectwem oraz muzyką, amatorsko grał w zespole muzycznym. Był przyjacielem, na którym można było naprawdę zawsze polegać. Miał jeszcze mnóstwo marzeń, wiele z nich chciał jeszcze wcielić w życie. Zmarł zbyt wcześnie, w wieku 51 lat. Zostawił żonę Annę i córki Klaudię i Sylwię. Odczuwamy tę śmierć jako wyjątkowo niesprawiedliwą.

Koledzy i przyjaciele

Szanowna redakcjo,

W kwartalniku „Fiat wokół nas" nr 77 z grudnia 2008 r. w artykule o PCK „Życiem można się podzielić", popełniono dwa błędy. Napisano:

- „W 2008 r. minęło 50 lat PCK, to dobra okazja, aby przypomnieć, że 450 ml naszej krwi może uratować czyjeś życie", a powinno być: W 2008 r. minęło 50 lat honorowego krwiodawstwa w Polsce (w 2009 roku obchodzimy 90-lecie PCK).
- „W 2008 r. w VII edycji uczestniczyło 5 szkół, krew oddało blisko 200 dzieci, co daje w sumie 90 litrów krwi" – i tu uwaga, dzieci nie oddają krwi honorowo. Krew może oddać osoba dorosła, która ukończyła 18 lat, jest zdrowa i dobrowolnie podejmuje decyzję o jej oddaniu honorowo.

Andrzej Lis,
Prezes koła PCK i klubu HDK przy Fiat Auto Poland

Od Redakcji: Przepraszamy za niedopatrzenie.

PROFILAKTYKA ZDROWIA KONIECZNA

Każdego roku zakład pracy zaprasza nas na bezpłatne badania. Wczesne zdiagnozowanie, nawet bardzo ciężkiej choroby, to prawie 100% szansy na wyleczenie. Musimy też pamiętać, że badania przeprowadzone kilka lat wstecz nie gwarantują nam, że jesteśmy teraz zdrowi. Zdrowy człowiek powinien raz do roku zrobić podstawowe badania, skorzystać z profilaktycznych zaproszeń i obowiązkowo skonsultować wyniki z lekarzem. Ja pracuję społecznie 10 lat w PCK przy chorych na choroby zakaźne. Wiele przez ten czas widziałem smutku, tragedii w ludzkich oczach, często niepotrzebnie. Przykład, lekceważenie HCV (wirusowe zapalenie wątroby typu C). Tego „łobuza" XXI w. możemy „złapać" wszędzie: np. podczas tatuażu, u fryzjera, stomatologa itd. Na tego wirusa jeszcze nie ma na świecie szczepionki, a powikłania są straszne, gdyż wirus atakuje każdego, bez względu na status społeczny. Dlatego dla własnego dobra pamiętajmy o badaniach.

Antoni Hendzel

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 31 maja 2009 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. Ci żarowa 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. 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 cz ści samochodowych – oświetlenie
6. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	ul. Mikołajczyka 80, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3642857, Fax (0-32) 3642858 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja cz ści samochodowych – układy wydechowe
7. 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 cz ści samochodowych – zawieszenia
8. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (0-32) 6036107, Fax (0-32) 6030108 Dyrekcja Generalna	handel częściami zamiennymi
9. Ersi Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3681200, Fax (0-32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – deska rozdzielcza, zderzaki
10. Ergom Poland Sp. z o.o.	ul. Jedności 44, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3681200, Fax (0-32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – systemy zasilania paliwem, zbiorniki
11. Ergomoulds Sp. z o.o.	ul. Jedności 44, 41-200 Sosnowiec Tel. (0-32) 3681200, Fax (0-32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – drobne elementy
12. 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
13. 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 ci żarowych
14. 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 ksi gowa, personalna i płace
15. Fiat Group 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
16. 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
17. 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
18. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Prezes Zarządu: Maurizio Emo	produkcja silników do samochodów

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: Giovanni Polimeni	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: Giovanni Polimeni	usługi finansowe i leasingowe

ABARTH500 esseesse

+WIELKOŚĆ +LINIA +DUSZA

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

1.4 16v T-JET z pakietem esseesse
MOC: 160 KM przy 5750 obr./min
MAKSYMALNY MOMENT OBROTOWY: 230 Nm przy 3000 obr./min
PRZYSPIESZENIE: 0-100 km/h 7,4 s

WZMOCNIONE EMOCJE

ABARTH.PL

Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland, Bielsko-Biała, ul. Katowicka 24, tel. (0-33) 813 44 42