fiat wokół nas

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 14/3 • NUMER 86 • **SIERPIEŃ 2010**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

TwinAir
REWOLUCYJNY SILNIK

Magneti Marelli Exhaust Systems
FABRYKA INTELIGENTNA

Giulietta
TEST NA TORZE

KRÓTKA HISTORIA STULECIA ALFY ROMEO

ZOBACZ, JAK ZMIENIŁ SIĘ FIAT

BLUE&ME™
Komunikuj się swobodnie

eco:Drive™
Analizuj swój styl jazdy i oszczędzaj

3 LATA GWARANCJI
BEZ LIMITU KILOMETRÓW

FIAT

www.fiat.pl

Zdjęcia są jedynie ilustracją. 3-letnia gwarancja dotyczy modeli osobowych wyprodukowanych od 2009 r. z wyłączeniem modeli gamy Fiat Professional (2 lata gwarancji bez limitu kilometrów). Technologia Blue&Me™ dostępna w wybranych modelach i wersjach z wyłączeniem: 600, Punto Classic, Sedici, Pandy. Aplikacja eco:Drive dostępna w wyposażonych w system Blue&Me™ modelach: 500, Grande Punto, Punto Evo, Bravo, Croma, Qubo oraz w nowym Doblò. Szczegóły w salonach.

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 14/3
numer 86
sierpień 2010

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
Tomasz Libich

Studio graficzne
Irena Nycz-Imielska

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

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

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
16 300 egz.

Oddano do druku:
5 sierpnia 2010 r.

GRUPA

5 Nagrody za wyniki w nauce
16 **Premiera rewolucyjnego silnika TwinAir**
22 **Stuletnia legenda Alfy Romeo**
30 Magneti Marelli Exhaust Systems
34 CNH: prezentacja traktora Blue Power
47 Newsy

LUDZIE

49 **Paco de Lucia**

PRODUKT

8 **Alfa Romeo Giulietta na torze**
14 500 C i Punto Evo: nowe modele Abartha
20 **Kabriolet modelu 500**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

38 **Dzień Rodzinny w Tychach**
42 **Dzień Rodzinny w Bielsku-Białej**
44 Kolonie letnie

CZAS WOLNY

58 **Filmy i książki**
60 Nowości

52
Danie specjalne: Świat subkultur młodzieżowych

EKOLOGIA

NIC NIE ZASTĄPI ORYGINAŁU!

ORYGINALNE CZĘŚCI ZAMIENNE – NATURALNY WYBÓR

Oryginalne części zamienne i akcesoria Grupy Fiat dzięki ciągłemu udoskonalaniu technologii produkcji, prowadzonym badaniom i testom, zapewniają niezawodność samochodu, maksymalne osiągi, bezpieczeństwo i komfort jazdy oraz ochronę środowiska naturalnego.

SERVICE

Również w tym roku dzieci pracowników Grupy Fiat, które uzyskały dobre wyniki w nauce, będą mogły otrzymać nagrody. Wnioski można składać do 30 września.

Grupa młodym

Fiat od zawsze stawiał na młodych. W 2009 roku nagrody proponowane przez firmę zostały rozdane 556 dzieciom pracowników spółek na całym świecie, które uzyskały bardzo dobre wyniki w nauce. O tym, jak wielkie jest w tej sprawie zaangażowanie Grupy, świadczą liczby: w zeszłym roku na nagrody we wszystkich spółkach na świecie przeznaczono kwotę ponad miliona euro. Pewne jest, że i w tym roku szanse na nagrody będą mieli kolejni uczniowie. Dzieci pracowników polskich spółek proszone są o nadsyłanie wniosków konkursowych do 30 września br.

Nagrody, jakie przyznawane będą w Polsce w tym roku, to kwoty w wysokości 2.000, 3.000, 4.500 i 1,500 złotych brutto każda, w zależności od ukończonego typu edukacji, odpowiednio w kategorii świadectw dojrzałości, dyplomów licencjata lub inżyniera, dyplomów magistra bądź lekarza i w kategorii studiów uzupełniających.

Minimalną średnią ocen z przedmiotów obowiązkowych, jaką należy uzyskać, to 4,25 w przypadku świadectwa dojrzałości, 5 przypadku dyplomów licencjata, 4 inżyniera, 4 dyplomów magistra bądź lekarza. Konkurs przeznaczony jest dla dzieci pracowników spółek Grupy Fiat i spółek joint ventures w Polsce.

Nagrody za dobre wyniki w nauce będą przyznawane na podstawie nieodwołalnej decyzji Komisji Przyznającej Nagrody w Polsce, która oceni nadesłane wnioski. Osoby ubiegające się o nagrody mogą uzyskać wszelkie potrzebne informacje w Fiat Services Polska, Hala 3 D, I piętro, Obsługa Personalna, a także w biurach HR poszczególnych spółek. ■

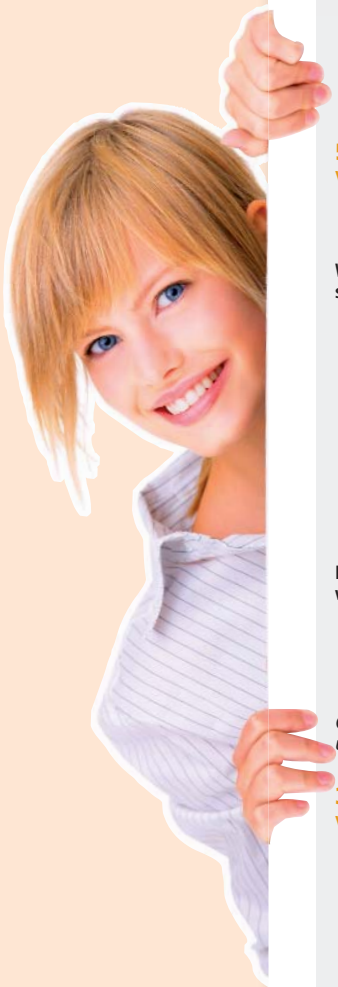
FIAT GROUP

NAGRODY DLA DZIECI PRACOWNIKÓW SPÓŁEK GRUPY FIAT ORAZ SPÓŁEK JOINT VENTURES W POLSCE

ZA DOBRE WYNIKI W NAUCE

UZYSKANE W OKRESIE OD 1.07.2009 R. DO 30.06.2010 R.

Komisja Przyznająca Nagrody w Polsce, w imieniu spółek Grupy FIAT oraz spółek Joint Ventures działających w Polsce, ogłasza konkurs dla dzieci pracowników tych spółek, w którym przewidziane zostały następujące nagrody:



50 nagród po 2.000 złotych brutto każda w kategorii świadectw dojrzałości

Kategoria przeznaczona jest dla dzieci pracowników, które w 2010 r. zdały egzamin maturalny.

Warunkiem zakwalifikowania się do konkursu jest równoczesne spełnienie następujących kryteriów:

- uzyskanie średniej ocen z przedmiotów obowiązkowych na świadectwie ukończenia szkoły nie niższej niż **4,25**;
- zdanie egzaminu maturalnego;
- uzyskanie z części pisemnej egzaminu maturalnego z przedmiotów obowiązkowych i dodatkowych średniej arytmetycznej ocen powyżej średniej krajowej obliczonej w analogiczny sposób. Wyniki uzyskane z przedmiotów zdawanych na poziomie rozszerzonym będą przeliczane na poziom podstawowy poprzez przemnożenie ich wg umownego wskaźnika **1,6** ustanowionego przez Komisję Przyznającą Nagrody.

Kandydaci ubiegający się o nagrodę powinni spełniać następujące warunki wiekowe na dzień 31 grudnia 2010 r.:

- nieukończone 20 lat – w odniesieniu do absolwentów liceum ogólnokształcącego,
- nieukończone 21 lat – w odniesieniu do absolwentów technikum.

O przyznaniu nagrody decydować będzie pozycja w rankingu uzyskana w tej kategorii, w ramach przewidzianej puli nagród.

30 nagród po 3.000 złotych brutto każda w kategorii dyplomów licencjata lub inżyniera

Kategoria przeznaczona jest dla dzieci pracowników, które w okresie od 1.07.2009 r. do 30.06.2010 r. uzyskały dyplom licencjata lub inżyniera. Warunkiem zakwalifikowania się do konkursu jest:

- ocena nie niższa niż bardzo dobra (5) na dyplomie licencjata,
- ocena nie niższa niż dobra (4) na dyplomie inżyniera.

Dyplom musi być wydany przez uczelnię figurującą w oficjalnym wykazie uczelni i wyższych szkół zawodowych państwowych oraz niepaństwowych w Polsce.

Kandydaci, który uzyskali dyplom licencjata lub inżyniera w okresie od 1.07.2009 r. do 31.12.2009 r. i ubiegają się o nagrodę, powinni spełniać następujące warunki wiekowe na dzień 31 grudnia 2009 r.:

- nieukończone 24 lata – w odniesieniu do absolwentów studiów 3-letnich,
- nieukończone 25 lat – w odniesieniu do absolwentów studiów 3,5-letnich oraz 4-letnich,
- nieukończone 26 lat – w odniesieniu do absolwentów studiów 4,5-letnich.

Kandydaci, którzy uzyskali dyplom licencjata lub inżyniera w okresie od 1.01.2010 r. do 30.06.2010 r. i ubiegają się o nagrodę w tej kategorii, powinni spełnić powyższe warunki wiekowe na dzień 31 grudnia 2010 r.

O przyznaniu nagrody decydować będzie pozycja w rankingu uzyskana w tej kategorii, w ramach przewidzianej puli nagród. Dodatkowym kryterium kwalifikacyjnym jest średnia ocen uzyskanych podczas całego okresu studiów w tej kategorii.

80 nagród po 4.500 złotych brutto każda w kategorii dyplomów magistra lub lekarza* oraz **15 nagród po 1.500 złotych** brutto każda w kategorii studiów uzupełniających**

*** Kategoria przeznaczona jest dla dzieci pracowników, które w okresie od 1.07.2009 r. do 30.06.2010 r. uzyskały dyplom magistra lub lekarza. Warunkiem zakwalifikowania się do konkursu jest uzyskanie na dyplomie oceny nie niższej niż dobra (4).**

Dyplom musi być wydany przez uczelnię figurującą w oficjalnym wykazie uczelni i wyższych szkół zawodowych państwowych oraz niepaństwowych w Polsce.

Kandydaci, którzy uzyskali dyplom magistra lub lekarza w okresie od 1.07.2009 r. do 31.12.2009 r. i ubiegają się o nagrodę, powinni spełniać następujące warunki wiekowe na dzień 31 grudnia 2009 r.:

- nieukończone 27 lat – w odniesieniu do absolwentów studiów 5-letnich,
- nieukończone 28 lat – w odniesieniu do absolwentów studiów 6-letnich.

Kandydaci, którzy uzyskali dyplom magistra lub lekarza w okresie od 1.01.2010 r. do 30.06.2010 r. i ubiegają się o nagrodę w tej kategorii, powinni spełnić powyższe warunki wiekowe na dzień 31 grudnia 2010 r.

O przyznaniu nagrody decydować będzie pozycja w rankingu uzyskana w tej kategorii, w ramach przewidzianej puli nagród. Dodatkowym kryterium kwalifikacyjnym jest średnia ocen uzyskanych podczas całego okresu studiów w tej kategorii.

**** Jeżeli dziecko pracownika już wcześniej otrzymało w niniejszym konkursie nagrodę za dyplom licencjata lub inżyniera, a dyplom magistra został uzyskany w ramach uzupełniających studiów magisterskich, zostanie wypłacona różnica pomiędzy kwotą nagrody przewidzianej za dyplom magistra, a kwotą nagrody przewidzianej za dyplom licencjata lub inżyniera w wysokościach ustalonych w aktualnym konkursie.**

Dla osób, których nauka przebiegała w trybie: szkoła zawodowa – szkoła średnia lub szkoła zawodowa – szkoła średnia – szkoła wyższa, w/w limity wieku nie stanowią ograniczenia, przy zachowaniu wymogu ciągłości nauki.

WYMAGANIA STAWIANE KANDYDATOM:

1. W konkursie mogą brać udział dzieci pracowników, które nie przekroczyły limitów wiekowych przewidzianych w poszczególnych kategoriach nagród.
2. W dniu składania wniosku rodzice dziecka ubiegającego się o nagrodę lub jego prawni opiekunowie muszą być pracownikami jednej ze spółek Grupy Fiat lub spółek Joint Ventures w Polsce oraz mieć co najmniej jeden rok stażu pracy w tej spółce. O nagrodę mogą także ubiegać się dzieci pracowników, którzy przeszli na emeryturę, rentę lub świadczenie przedemerytalne, jednak pod warunkiem, że to przejście nastąpiło nie wcześniej niż w roku kalendarzowym, w którym dziecko ukończyło szkołę/studia.
3. O nagrody mogą ubiegać się również dzieci pracowników, które w dniu złożenia wniosku były zatrudnione w jednej ze spółek Grupy Fiat lub spółek Joint Ventures w Polsce.
4. Warunkiem zakwalifikowania się do konkursu jest także nieprzerwany tok nauki w odniesieniu do tej kategorii, w której kandydat ubiega się o nagrodę. Za okoliczności przerywające tok nauki komisja uznaje: powtarzanie klasy/roku, powtarzanie semestru oraz wszelkie inne sytuacje przerywające przewidziany programem normalny okres trwania nauki/studiów.
5. W przypadku studiów magisterskich warunkiem zakwalifikowania się do konkursu jest także obrona pracy magisterskiej w terminie do końca czwartego miesiąca kalendarzowego, następującego po zakończeniu ostatniego semestru przewidzianego programem nauki (np. zakończenie semestru nastąpiło 25 lutego – dopuszczalny termin obrony pracy magisterskiej – do 30 czerwca danego roku).
6. W przypadku uzupełniających studiów magisterskich, warunkiem otrzymania nagrody jest dodatkowo nieprzerwany tok całego okresu nauki w szkołach wyższych, w wyniku którego został uzyskany tytuł magistra. Kandydat musi dostarczyć kopię dokumentu potwierdzającego ukończenie studiów I-go stopnia.
7. W przypadku studiów inżynierskich, licencjackich i medycznych obowiązuje taka sama zasada dotycząca terminu obrony pracy dyplomowej, jak w punkcie 5.
8. Komisja zastrzega sobie prawo do rozpatrzenia indywidualnie przypadków, w których okres pomiędzy zakończeniem ostatniego semestru przewidzianego programem nauki, a obroną pracy dyplomowej jest dłuższy niż 4 miesiące, w związku z uczestnictwem kandydata w programie staży zagranicznych (typu Sokrates/Erasmus, Leonardo da Vinci itp.) lub w innych obowiązkowych stażach/praktykach wynikających z programu studiów (wymagane jest w takich przypadkach dostarczenie stosownego zaświadczenia z uczelni).
9. W konkursie uczestniczyć mogą dzieci pracowników, które ukończyły studia za granicą, pod warunkiem dokonania nostryfikacji dyplomu w Polsce. Jeżeli czas trwania procedury nostryfikacyjnej uniemożliwia zainteresowanym złożenie wniosku konkursowego w wyznaczonym czasie, wniosek taki może być rozpatrzony w następnej edycji konkursu.

SPOSÓB PRZYSTĄPIENIA DO KONKURSU:

Wypełniony wniosek konkursowy należy złożyć lub przesłać listem poleconym (z dopiskiem na kopercie „*Komisja Przyznająca Nagrody w Polsce*"), na adres:

Fiat Services Polska Sp. z o.o.
Hala 3 D, strona północna,
I piętro – Obsługa Personalna
43-300 Bielsko-Biała, ul. Grażyńskiego 141

w nieprzekraczalnym terminie do dnia **30 września 2010 r.**

(w odniesieniu do wniosków przesłanych pocztą, decyduje data stempla pocztowego)

Do wniosku konkursowego należy dołączyć kserokopie następujących dokumentów:

- zaświadczenie potwierdzające pokrewieństwo (odpis skrócony aktu urodzenia) lub dokument potwierdzający opiekę prawną nad dzieckiem,
- świadectwo dojrzałości oraz świadectwo ukończenia szkoły (uwaga: obowiązek dostarczenia wymienionych świadectw dotyczy tylko tych kandydatów, którzy ubiegają się o nagrodę w kategorii świadectw dojrzałości),
- dyplom licencjata, inżyniera, magistra, lekarza z oceną końcową wraz z suplementem (część B dyplomu) oraz, w przypadku studiów uzupełniających, także kopię dyplomu ukończenia studiów I-go stopnia,
- zaświadczenie ze szkoły/uczelni o przewidzianym programem okresie trwania nauki/studiów *(uwaga: w przypadku, gdy na świadectwie/dyplomie znajduje się informacja o programowym okresie trwania nauki/studiów, oddzielne zaświadczenie nie jest wymagane)*,
- kserokopia dowodu osobistego kandydata.

Komisja Przyznająca Nagrody w Polsce może zażądać okazania oryginałów w/w dokumentów.

PRZYZNAWANIE NAGRÓD:

Nagrody Fiata za dobre wyniki w nauce będą przyznawane na podstawie nieodwołalnej decyzji podjętej przez Komisję Przyznającą Nagrody w Polsce.

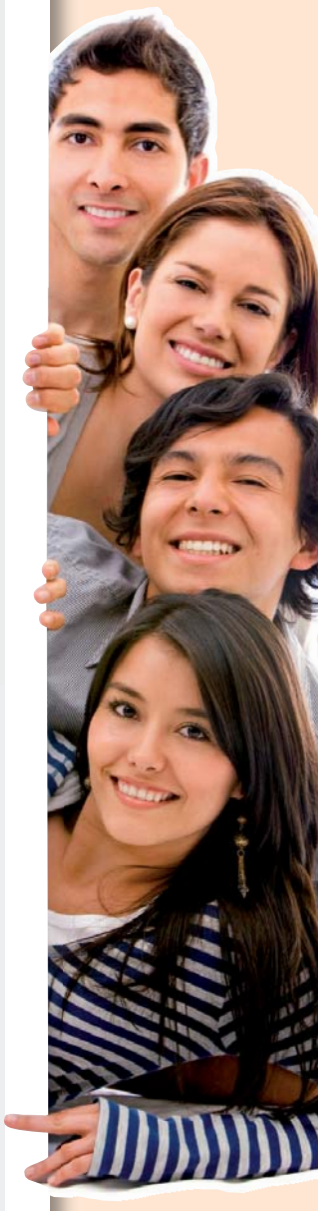
Komisja może poprosić kandydatów o dostarczenie dodatkowych informacji niezbędnych do zaopiniowania wniosków oraz podjęcia ostatecznej decyzji.

O wynikach konkursu nagrodzeni zostaną poinformowani listownie.

Wnioski, które nie spełniają wymogów formalnych określonych w niniejszym ogłoszeniu, zostaną odesłane kandydatom przez odpowiedzialnych HR w poszczególnych spółkach (wraz z załączonymi dokumentami).

Niniejsze ogłoszenie zawiera podstawowe informacje na temat zasad przyznawania nagród, ich liczby, wartości oraz określa, jakie wymagania stawiane są kandydatom. Szczegółowe uregulowania, dotyczące w/w zasad, zawarte są w Regulaminie Konkursu w Polsce, opracowanym na podstawie Regulaminu Ogólnego Fiat Group S.p.A. Regulamin Konkursu w Polsce dostępny jest w biurach HR poszczególnych spółek.

UWAGA: Nagroda z tytułu wyników w nauce podlega opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób fizycznych wg skali podatkowej obowiązującej w 2010 roku. Obowiązek odprowadzenia podatku spoczywa na podatniku otrzymującym w/w nagrodę. Podatnicy otrzymają od płatnika nagrody informację dotyczącą podstawy opodatkowania (PIT 8C).



Test na to

Jak przetestować nową Giuliettę, jeśli nie podczas sportowej jazdy? Najlepiej na torze w Varano de' Melegari. Model 1750 TBI to sportowy wóz, ale bardzo komfortowy.

TEKST
Carola Popaiz
FOTO
Alessandro Lercara

rze

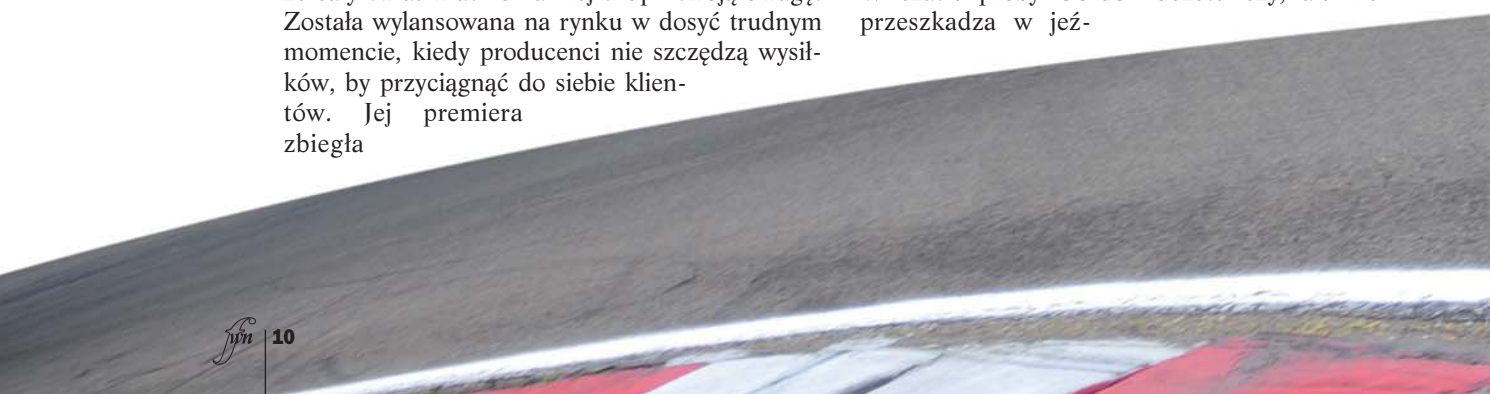
Fani Alfy Romeo nigdy nie ukrywali zamiłowania do rasowych samochodów, przy których sam dźwięk silnika wywołuje gęsią skórkę. Ja sama zbyt późno przyszłam na świat, by na własne oczy zobaczyć legendarną pierwszą Giuliettę, ale w dzieciństwie udało mi się dobrze poznać Alfę Giulię, przy dźwiękach silnika której śniłam w kołysce. Potem były Alfy 1.3, wyprzedzające konkurentów na drodze po jednym wdepnięciu pedału gazu. Miały pięciostopniową skrzynię biegów i niezwykłą, jak na tamte czasy, prędkość. Alfy Romeo, począwszy od Duetto (o łódkowatym kształcie), skończywszy na Alfetcie, to pojazdy, które rozkochały w sobie całe pokolenia. To wspaniałe, dynamiczne auta, z wielką osobowością, działające na wyobraźnię wielu entuzjastów automobilizmu.

Dzisiaj pojawiła się nowa Giulietta i nic dziwnego, że cały świat właśnie na niej skupił swoją uwagę. Została wylansowana na rynku w dosyć trudnym momencie, kiedy producenci nie szczędzą wysiłków, by przyciągnąć do siebie klientów. Jej premiera zbiegła się z obchodami stulecia istnienia marki: sto lat wielkiej historii, wspomnień i emocji. Na nowym modelu spoczywa duża odpowiedzialność. Giulietta bowiem powinna stanąć na wysokości zadania jako kontynuatorka wielkiej tradycji, zastępująca tak popularny model, jak Alfa 147.

Mając pod maską 235 KM można naprawdę poszaleć

Nadszedł czas, by przetestować ją w wersji z silnikiem benzynowym 1750 Turbo o mocy 235 KM z bezpośrednim wtryskiem paliwa w ekskluzywnej wersji Quadrifoglio Verde. Jesteśmy na torze w Varano de' Melegari w Międzynarodowym Ośrodku Bezpiecznej Jazdy de Adamicha. To jest właśnie tor miłośników Alfy. Przywitał nas Gordon, były kierowca, który w latach '90 wygrywał właśnie na Alfie Romeo w klasie turystycznej. Giulietta wzbudza w Gordonie emocje. „To wyważone auto – mówi. – Dzięki lekkiej strukturze wręcz „klei się" do nawierzchni, zaś technologia zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów".

W czasie próby Gordon uczestniczy, ale nie przeszkadza w jeź-



Pięć gwiazdek
za bezpieczeństwo

Giulietta zdobyła pięć prestiżowych gwiazdek Euro NCAP, z rekordowym wynikiem 87/100. Ten tytuł sprawia, że to najbardziej bezpieczny model wśród wszystkich pojazdów kompaktowych, który potwierdza zaangażowanie Alfy Romeo w produkcję „dobrze chroniących" samochodów dla użytkowników dróg.

dzie. Prowadzenie Giulietty 1750 to duża przyjemność. Ma nieco obniżone siedzenia (jednak nie do przesady, jak w innych sportowych modelach), które przyjemnie obejmują plecy. Wyraźnie widać na nich czerwone przeszycia poprzeczne, podobnie jak w pojazdach sprzed 40 lat. Kierownica – tak jak w modelach wyścigowych – ma wstawki z mikofibry oraz krótką dźwignię zmiany biegów z półlśniącą gałką. Duże wrażenie robi też kokpit (kabina kierowcy) z niezbyt wielkich rozmiarów przednią szybą, ale za to gwarantującą bardzo dobrą widoczność. Zapalamy silnik (za pomocą klucza, a nie przycisku)

Niektóre szczegóły Giulietty Quadrifoglio Verde. Na pozostałych zdjęciach pojazd na trudnym torze w Varano

DZIAŁA JUŻ OD DWUDZIESTU LAT

Szkoła jazdy
de Adamicha

Międzynarodowy Ośrodek Bezpiecznej Jazdy powstał w 1990 roku we współpracy z Alfą Romeo. W krótkim czasie stał się europejskim liderem w kursach bezpiecznej jazdy. Zaczął od 18 dni szkoleniowych w 1991 roku, a dzisiaj przeprowadza ich już prawie dwieście, co przekłada się na około pięć tysięcy kursantów rocznie.

Celem ośrodka jest poprawa jakości jazdy oraz panowania nad samochodem. Dlatego kładzie nacisk na technikę jazdy. Służą temu specjalnie wykształceni piloci-instruktorzy. Tor samochodowy w Varano de'Melegari jest doskonałym terenem próbnym. Trasa obejmuje trudne zakręty i wyposażona jest w urządzenia do wytwarzania sztucznego deszczu, odcinki o niskiej przyczepności wykonane ze specjalnych żywic, a także nowoczesne technologie usprawniające dydaktyczny aspekt kursów oraz zwiększające zaangażowanie słuchaczy. Kursy, adresowane do osób prywatnych i firm, są zróżnicowane i dostosowane do indywidualnych wymagań. Więcej informacji na stronie www.guidasicura.it

Model łączy sportowy charakter z komfortem i bezpieczeństwem

i przysłuchujemy się głębokiemu barytonowi silnika. Model 1750 TBI osiąga 5.500 obrotów, a Turbo włącza się przy 1900 (jest to ponad jeden dodatkowy bar doładowania, dzięki któremu wyraźnie wyczuwane jest przyspieszenie). Auto osiąga prędkość 242 km/h i rozpędza się od 0-100 km/h w zaledwie 6,8 sekundy. Tak mocny czterocylindrowy silnik osadzony został w odpowiednim układzie podwozia. Na uwagę zasługuje zwłaszcza zawieszenie tylne wielowahaczowe, niezbyt rozbudowane w pionie oraz zmodyfikowany McPherson, który redukuje pochylenie auta. Giulietta nie zbacza z kursu, jej wspomaganie kierownicy zapewnia lekkie prowadzenie samochodu i nie wpływa na brak stabilności podczas pokonywania zakrętów. Przy nagłej zmianie pasa ruchu lub przeciążeniach w zasadzie ma potrzeby korzystania z urządzeń elektronicznych, bo przyczepność nadwozia do nawierzchni jest wystarczająca. A jeśli już ktoś naprawdę przesadzi, to VDC interweniuje w mało inwazyjny sposób, dając wrażenie lekkiej, ale kontrolowanej nadsterowności. To spora rozrywka nawet dla mało doświadczonych kierowców. Sześciostopniowa ręczna skrzynia biegów jest dosyć twarda i zdecydowana w działaniu. Podczas zmiany biegów strata obrotów jest minimalna i nie narusza ciągłości przyspieszenia.
Kierownica, z elektronicznym wspomaganiem o progresywnym działaniu, reaguje szybko i precyzyjnie. Pozwala zarówno na doskonałe pokonywanie zakrętów jak i na parkowanie na kopertę. Jeśli ustawimy dźwignię w pozycji Dynamic, kierownica staje się bardziej twarda, elektroniczny dyferencjał wyłącza wspomaganie, zaś kontrola stabilności jest mniej zauważalna, i – co jest całkowitą nowością- zmienia się także ostrość hamulca, którego reakcja staje się natychmiastowa, ale jednocześnie progresywna.
Bardzo wygodnym urządzeniem jest chowający się nawigator. Dostępny wprawdzie w opcji, ale, według nas, niezbędny. Daje wrażenie telemetrycznego pomiaru w czasie rzeczywistym. W trybie Dynamic, na przykład, wyświetla wykresy dodawania gazu, intensywności doładowania oraz przyspieszenia. Przy każdym okrążeniu Giulietta korygowała jakiś nasz błąd, rozpieszczając nas swoją solidnością i wyrafinowaniem, właściwym

KUSZĄCA REKLAMA

Giulietta w towarzystwie Umy Thurman

Z jednej strony słynna aktorka, a obok niej wersety Williama Szekspira „Utkani jesteśmy z tej samej materii, co sny". Kampania reklamowa ukazuje złożoną osobowość nowej Alfy Giulietty. Gwiazda Pulp Fiction i Kill Billa, która łączy w sobie takie cechy jak chłód, czystość z agresywnością, odwagą i pięknem. Przypomina zróżnicowany charakter Giulietty – samochodu, który z jednej strony jest zrywny i sprawny na trudnych trasach, z drugiej zaś komfortowy i wygodny w codziennym użytkowaniu.

Kampania reklamowa, zrealizowana przez agencję Leo Burnett (która obejmuje telewizję, prasę, plakaty outdoor, radio oraz internet we wszystkich prawie krajach europejskich) opiera się właśnie na zbieżności między Umą Thurman i Alfą Romeo Giulietta: osobowość aktorki przekłada się na charakterystyczne cechy samochodu, aż do idealnego porozumienia. Seria skojarzeń, utrzymanych w charakterze marzeń sennych, zamyka się ujęciem w krajobrazie miejskim i symbolizuje urzeczywistnienie marzeń. I to właśnie rzeczywisty wymiar, podkreślany przez sukces finansowy, stanowi przeciwwagę dla kolejnego szekspirowskiego cytatu „Bez serca, bylibyśmy tylko bezdusznymi maszynami". Nowa Alfa Romeo to marzenie, które staje się rzeczywistością. A marzenia się spełniają, tak jak w latach pięćdziesiątych (do których Giulietta wyraźnie nawiązuje), kiedy kierowcy po raz pierwszy mogli zrealizować swoje pragnienie posiadania na własność Alfy Romeo.

PIĘĆ SILNIKÓW

Silnik	Pojemność	Moc	Maks. prędkość	Przyspieszenie od 0-100	Zużycie paliwa*
1.4 TB Start&Stop	1368 cm³	120 KM	195 km/h	9,4 s	6,4 l/100 km
1.4 TB Start&Stop	1368 cm³	170 KM	218 km/h	7,8 s	5,8 l/100 km
1.750 TB	1742 cm³	235 KM	242 km/h	6,8 s	7,6 l/100 km
1.6 JTDM Start&Stop	1598 cm³	105 KM	185 km/h	11,3 s	4,4 l/100 km
2.0 JTDM Start&Stop	1956 cm³	170 KM	218 km/h	8 s	4,7 l/100 km

Szybkie, jeszcze szybsze

TEKST **Giancarlo Riolfo**

Właśnie pojawiły się dwa nowe modele Abartha: 500C oraz Punto Evo. Pierwszy z nich łączy zalety cabrio z osiągami pojazdu sportowego. Drugi wyposażony został w nowy silnik 1.4 Turbo o mocy 165 koni z technologią Multiair.

Skorpion jest znowu w formie. W premierowym pokazie podczas salonu samochodowego w Genewie zaprezentowano dwa nowe Abarthy: 500C oraz Punto Evo. Debiut pierwszego z modeli na rynku polskim odbył się w czerwcu w Kielcach podczas Grand Prix Fiat Auto Poland.

Te małe, ale „zadziorne" samochody, podążające w kierunku ustalonym przez Grande Punto oraz Fiaty 500, opracowane w turyńskim atelier, spotkały się z miłym przyjęciem fanów motoryzacji. Zwłaszcza Abarth 500, który wyraźnie nawiązuje do dwucylindrowych modeli z lat sześćdziesiątych. To one wygrywały wtedy w wyścigach i były obiektem marzeń młodzieży.

Wraz ze swoimi ponad 133 rekordami, Abarth może się pochwalić ogromnym doświadczeniem w dziedzinie sportów samochodowych. Zresztą wypełnia szczególną misję: produkcja samochodów niszowych o wysokich osiągach, zaawansowanej technice i stosunkowo niskiej cenie. A wszystko przebiega zgodnie z logiką, której hasło paradoksalnie brzmi „wyjątkowy dla wszystkich".

Przyjrzyjmy się z grubsza dwom nowym modelom Abartha. Obiecujemy jednocześnie, że postaramy się przedstawić dokładniej ich zalety po jazdach próbnych.

ZADZIORNY KABRIOLET

500C to wersja cabrio Abartha 500 albo, jak kto woli, bardziej elegancka wersja 500C – zrestylingowana w duchu sportowym. Zgodnie z tradycją, modyfikacje nie dotyczą wyłącznie podkręcenia osiągów, ale dotykają niemal każdego szczegółu – zawieszeń, hamulców itd. – zapewniając równowagę pomiędzy osiągami a bezpieczeństwem.

Najbardziej charakterystyczną cechą nowego Abartha 500C jest składany elektrycznie dach, który zwija się w harmonijkę wzdłuż krawędzi bocznych pojazdu. To oczywiście nawiązanie do pierwszych wersji Fiata 500, ale także bardzo praktyczne rozwiązanie, które pozwala cieszyć się zaletami pojazdu otwartego na świat bez typowych problemów kabrioletów z zamykanym dachem: takich jak hałas oraz zła izolacja kabiny. Abarth 500C wyposażony został w silnik 1.4 turbo T-Jet o mocy 140 koni i 206 Nm momentu obrotowego w wersji sport. Silnik tego typu zapewnia odpowiednie osiągi: maksymalna prędkość 205 km/h oraz 100 km/h osiągane w 8,1 sekundy. Warto wspomnieć o systemie TTC (Torque Transfer Control), który zarządza przełożeniem momentu obrotowego na koła, a zwłaszcza o sześciobiegowej skrzyni biegów „Abarth Competizione". Ostatnie rozwiązanie to prawdziwa nowość, które oprócz automatycznego i ręcznego trybu pracy, zakłada jeszcze tryb sportowy o bardzo krótkim przełożeniu zmiany biegu.

TTC kontroluje przeniesienie momentu obrotowego na koła

SPORTOWA EWOLUCJA

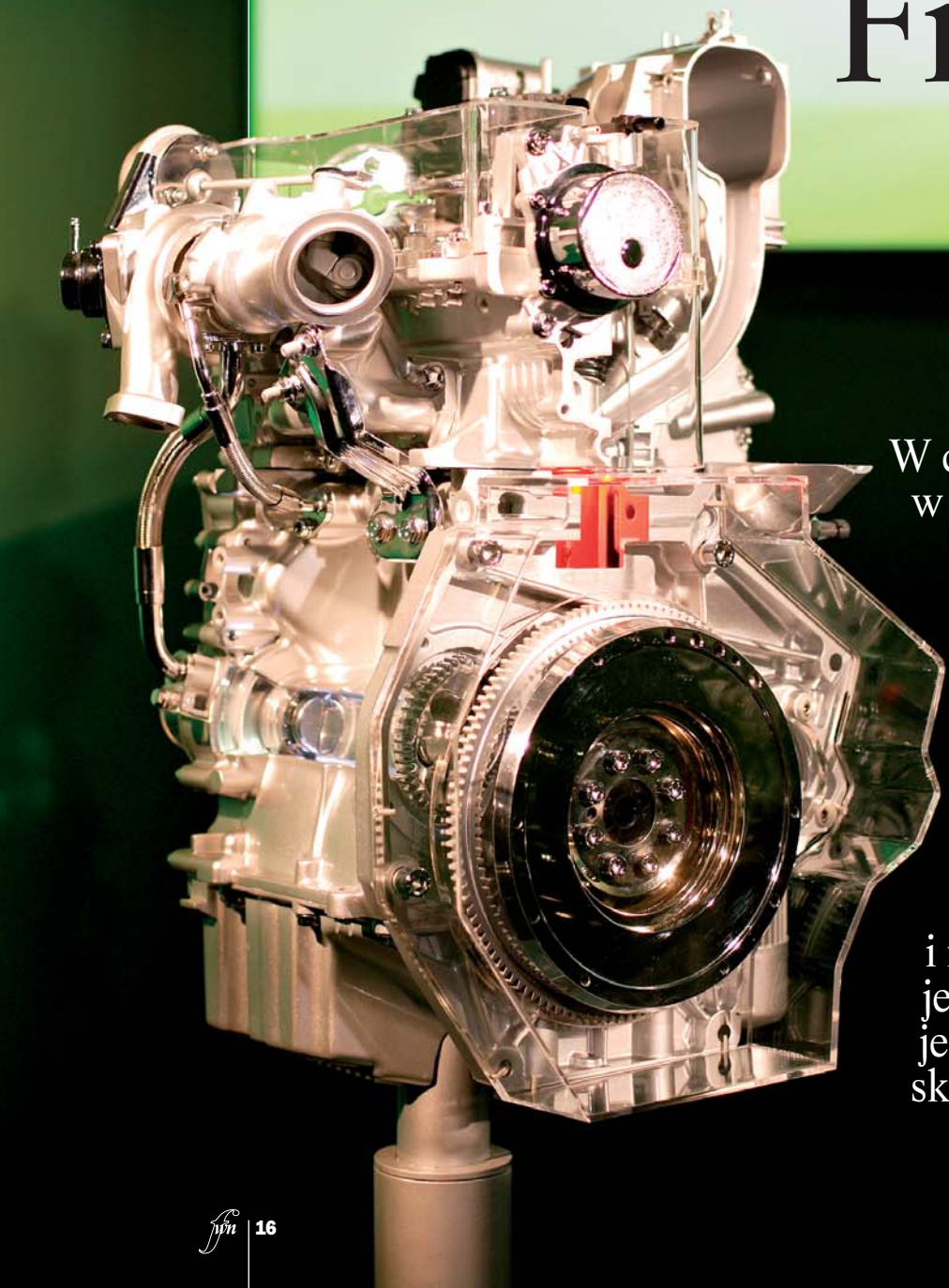
Evo jest oczywiście skrótem od ewolucji. W stosunku do Abartha Grande Punto, który wszedł na rynek w 2007 roku, nowy model stanowi spory krok naprzód. Benzynowy silnik o pojemności 1.4 turbo wykorzystuje technologię Multiair. Dzięki elektronicznemu sterowaniu zaworami, zwiększa się jego wydajność, a co za tym idzie, poprawia się moc, moment obrotowy, zużycie paliwa i emisja spalin.

Pod maską „galopuje" 165 koni mechanicznych, zaś moment obrotowy osiąga 250 Nm. Tyle wystarczy, by rozpędzić samochód od 0 do 100 km/h w 7,9 sekund. Poza systemem kontroli trakcji i TTC, Abarth Punto Evo ma jeszcze system Start&Stop, który automatycznie gasi silnik oraz uruchamia go ponownie podczas stania w korku ulicznym lub na światłach. Warto też wspomnieć o Gear Shift Indicatorze, który wskazuje kierowcy, kiedy powinien zmienić bieg. ■

Abarth 500 wyraźnie nawiązuje do dwucylindrowych modeli z lat sześćdziesiątych, które wygrywały wtedy w wyścigach i były obiektem marzeń młodzieży

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Satiz Poland

Rewolucyjny silnik spod znaku Fiata



W czerwcu w Fiat Powertrain Technologies Poland w Bielsku-Białej ruszyła produkcja nowego silnika TwinAir. Ta nowoczesna, ekologiczna i niezwykle wydajna jednostka jest z pewnością skazana na sukces.

Prezentacja innowacyjnego silnika, zautomatyzowanych w ogromnym stopniu linii produkcyjnych i ceremonia uruchomienia produkcji zgromadziły w bielskiej fabryce członków zarządu Fiat Powertrain Technologies, przedstawicieli polskiego rządu oraz dziennikarzy. Tych ostatnich po fabryce oprowadzali specjaliści, przedstawiając, krok po kroku, proces produkcji nowego silnika oraz wyjaśniając niuanse nowoczesnej technologii zastosowanej w TwinAir. W spotkaniu uczestniczył także Ambasador Włoch w Polsce – Aldo Mantovani.

Dwucylindrowy silnik benzynowy o pojemności 0,9 litra wyposażony jest w technologię Multiair i docelowo, po osiągnięciu pełnej mocy, produkowany ma być w liczbie 450 tys. sztuk rocznie. Wiadomo już na pewno, że w początkowej fazie „odbiorcą" będzie produkowany w Tychach Fiat 500, pod maskę którego już we wrześniu trafią pierwsze egzemplarze tego rewolucyjnego silnika. „Jest to pierwszy silnik zaprojektowany specjalnie z myślą o maksymalnym wykorzystaniu technologii Multiair – mówił podczas prezentacji Alfredo Altavilla, Dyrektor Generalny Fiat Powertrain Technologies. – Jest o wiele mniejszy i lżejszy, niż wszystkie inne silniki w jego kategorii. Jeśli postanowimy zestawić ze sobą osiągi samochodu wyposażonego w produkowany przez nas dwucylindrowy silnik TwinAir z osiągami porównywalnego silnika czterocylindrowego – bez wątpliwości okaże się, iż TwinAir wygrywa. A jeśli jeszcze dołożymy do tego o około trzydzieści procent niższe spalanie i emisję dwutlenku węgla oraz masę niższą o dziesięć procent, wówczas obraz rysujących się zalet będzie niezaprzeczalny".

TwinAir to kompaktowa i elastyczna jednostka w połączeniu z technologią najnowszej generacji

TwinAir może poszczycić się specyficznymi i szczególnie wyrafinowanymi rozwiązaniami technologicznymi, które w dotychczasowej praktyce zastrzeżone były tylko dla silników wyższych kategorii. Niewątpliwą zaletą są również jego niewielkie wymiary – zarówno dzięki nim, jak również dzięki charakterystyce pracy, może być łatwo adaptowany dla potrzeb technologii hybrydowej, na przykład w połączeniu z silnikiem elektrycznym. A wykorzystanie tego ostatniego jest szczególnie korzystne w ruchu miejskim, gdzie nieustannie pojawiają się liczne możliwości magazynowania i oddawania energii, która wydziela się podczas częstych spowolnień jazdy i hamowań.

Ta wyjątkowa kompaktowość i elastyczność jednostki w połączeniu z technologią najnowszej generacji pozwala jeszcze wyżej podnieść poprzeczkę i wyznaczać nowe standardy dla całej branży. Także w zakresie ochrony środowiska – nowy silnik spełnia bowiem normy czystości spalin Euro6 i, co za tym idzie, jest kolejnym milowym krokiem Grupy Fiat w dziedzinie rozwoju ekologicznych jednostek napędowych. Obecnie TwinAir jest bez wątpienia najbardziej ekologicznym na świecie silnikiem benzynowym.

Alfredo Altavilla, Dyrektor Generalny Fiat Powertrain Technologies oraz Emanuele Lorenzin, prezes zarządu Fiat Powertrain Technologies Poland

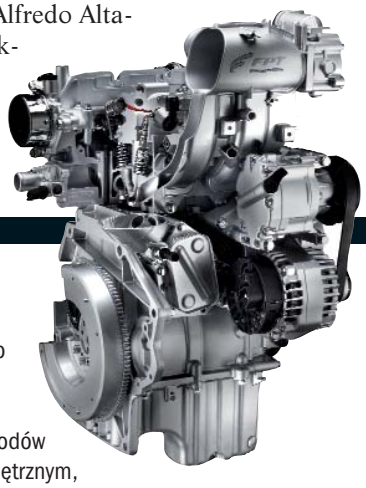
Fragment listu wiceministra Gospodarki Rafała Baniaka przesłanego z okazji uruchomienia produkcji silnika TwinAir w Bielsku-Białej

(…) „Firma Fiat jest jednym z największych inwestorów w branży motoryzacyjnej w Polsce i związana jest z polską gospodarką już od pierwszych lat jej transformacji. Wieloletnia obecność koncernu na polskim rynku zaowocowała budową kolejnych fabryk i tworzeniem nowych miejsc pracy. Choć działalność koncernu Fiat jest z pewnością powodem do dumy dla tak władz samorządowych. jak też Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, realizowane przez Państwa projekty mają ogromne znaczenie nie tylko w wymiarze lokalnym. Szczególnie teraz, w dobie światowego spowolnienia gospodarczego, Państwa obecność w naszym kraju jest oznaką zaufania do Polski, jako kraju przyjaznego inwestorom, gwarantującego stabilne warunki do prowadzenia działalności gospodarczej". (…)

TwinAir zapoczątkowuje dziś nową rodzinę silników, która niezaprzeczalnie jest zbiorem najdoskonalszych technologii

Innym przykładem zalet, które cechują produkt Fiat Powertrain Technologies może być elektrohydrauliczny system sterowania zaworami ssącymi Multiair, instalowany we wszystkich silnikach TwinAir, a także rozrząd napędzany łańcuchem. Ten ostatni, dzięki temu, że jest bezobsługowy, drastycznie obniża koszty ich eksploatacji. Ponadto, równoważący wał pośredni zapewnia komfort i minimalny poziom drgań w każdych warunkach pracy jednostki.

„TwinAir zapoczątkowuje dziś nową rodzinę silników, która niezaprzeczalnie jest zbiorem najdoskonalszych technologii – podkreślał przed uroczystym uruchomieniem linii produkcyjnej Alfredo Altavilla. – Jest także wyrazem pełnego know how, które nasza



DEBIUT

Fiat 500 z silnikiem TwinAir

Nowego Fiata 500 zaprezentowano w Turynie 4 lipca 2007 r., dokładnie w 50. rocznicę debiutu modelu. Od tamtego momentu ten niewielki samochodzik zdobył sobie już serca wielu z nas. To właśnie dla klientów i pasjonatów na całym świecie zdecydowano o obchodzeniu każdych urodzin małego Fiata, zarówno w przypadku wydarzeń jak i z okazji debiutu nowości mogących zainteresować każdego: tak było w roku 2008, kiedy to zorganizowano pikniki w wielu stolicach europejskich oraz w związku z pojawieniem się 500 Abarth.
Podobnie było również w 2009 roku, w którym miała miejsce prezentacja międzynarodowa Fiata 500C, oryginalnej wersji cabrio, która nawiązuje do stylu samochodu „odkrytego" w 1957. A w tym roku, z okazji trzecich urodzin, Fiat zaprezentował 4 lipca innowacyjny dwucylindrowy silnik TwinAir o mocy 85 KM (900 cm^3), który zostanie wypuszczony na rynek już we wrześniu właśnie w modelu 500, zarówno w wersji normalnej jak i cabrio.

W obecnych czasach bardzo wiele mówi się na całym świecie o alternatywnych układach zasilania samochodów z silnikami o spalaniu wewnętrznym, w związku z czym Grupa Fiat postanowiła pokazać jak wiele ma jeszcze do powiedzenia stary i znany wszystkim silnik benzynowy, co potwierdza: „W dzisiejszym TwinAir – mówi Lorenzo Sistino, dyrektor generalny Fiat Automobiles – poprawiono emisje i zredukowano zużycie o taki sam procent (25%) o jaki zwiększono jego moc. TwinAir to nie tylko wysokie zaawansowanie technologiczne: to zmiana perspektywy, która wyznaczać będzie ewolucję silników termicznych w tym segmencie. Wraz z TwinAirem narodził się silnik benzynowy przyszłości. I od dzisiaj ten silnik przyszłości montowany jest w Fiatach 500".
W tej najnowszej jednostce wykorzystano technologię Multiair,

grupa gromadziła w przeciągu ostatnich lat i które dziś decyduje o jakości wyrobów końcowych. Fabryka w Bielsku-Białej stanowi doskonały przykład realizowanej przez Grupę polityki, dla której redukcja wpływu na środowisko wytwarzanych produktów oraz zachodzących w niej procesów jest jednym z najważniejszych celów".

O wysokim poziomie jakościowym nowego silnika możemy dziś mówić między innymi ze względu na stosowanie w zakładzie w Bielsku-Białej programu World Class Manufacturing, uważanego za jeden z najlepszych standardów produkcyjnych w skali całego świata i od lat przyjętym do stosowania przez Grupę Fiat.

„Produkcja nowego silnika TwinAir nie byłaby w Bielsku-Białej możliwa bez dużych nakładów inwestycyjnych – podkreśla Emanuele Lorenzin, prezes zarządu Fiat Powertrain Technologies Poland. – Co warto w tym miejscu podkreślić, odbyło się to przy znaczącym wkładzie polskiego rządu, który udzielił ulg podatkowych oraz przyznał fundusze z Unii Europejskiej. Hale produkcyjne w zakładzie zostały zmodernizowane i wyposażone w nowoczesny sprzęt, dzięki któremu ponad 98 procent operacji obróbczych na elementach składowych silnika jest teraz całkowicie zautomatyzowanych. Poziom automatyzacji na stanowiskach montażowych przekracza sześćdziesiąt procent".

Do tej pory zakład spółki Fiat Powertrain Technologies Poland w Bielsku-Białej produkował innowacyjne silniki diesla 1,3 Multijet. I będą one produkowane nadal. ■

Uczestników prezentacji (m.in. prezydenta Bielska-Białej Jacka Krywulta) po fabryce oprowadzali specjaliści, przedstawiając proces produkcji nowego silnika

koncepcję downsizing, czyli obniżenie pojemności silnika bez straty mocy, oraz modyfikację elementów. W testach porównawczych z innymi silnikami o podobnych osiągach zauważa się ograniczone zużycie paliwa i rekordowe emisje spalin (95 g/km, 92 ze skrzynią biegów dualogic), które pozwalają na zmniejszenie aż do 30% emisji CO_2.

Firma przewiduje produkcję trzech jednostek: bez turbosprężarki o mocy 65 KM oraz dwie z turbodoładowaniem o mocy 85 i 105 KM, które emitują o 30% mniej CO_2 niż inne silniki o takich samych osiągach. Na początek do sprzedaży wejdzie silnik o mocy 85 KM oferujący moment obrotowy 145 Nm, dzięki któremu „pięćsetka" wyposażona w ten silnik, potrafi przyspieszyć od 0 do 100 km/h w zaledwie 11 sekund i rozpędzi się do 173 km/h.

Od września Fiat 500 TwinAir będzie dostępny w sprzedaży na wszystkich rynkach na świecie.

KABRIOLET modelu 500

TEKST
opr. Mira Malich
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

Elektrycznie składany dach, cztery wersje silnikowe i bogate wyposażenie. To najważniejsze cechy Fiata 500 w wersji cabrio, która jest już na rynku.

Polska premiera nowego Fiata 500C, czyli w wersji kabriolet, odbyła się 9 czerwca na Torze Miedziana Góra w Kielcach podczas XVII Grand Prix Fiat Auto Poland. Głównym elementem odróżniającym 500 od 500C to elektrycznie składany materiałowy dach, dzięki któremu 500C idealnie nawiązuje do oryginalnego Fiata 500 z lat 50. Dach posiada zintegrowany spojler z trzecim światłem stopu oraz szklaną tylną szybę z ogrzewaniem. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania składanego dachu jest to kabriolet „na cały rok", niezależnie od pory roku. Model zachował wszystkie wymiary wersji 500 hatchback – jedyna różnica to o 3 litry mniejszy bagażnik, który w 500C ma pojemność 182 litry.

Elektrycznie składany dach 500C występuje w trzech kolorach (czarnym, czerwonym i kości słoniowej), co rozszerza możliwość personalizacji samochodu pod kątem kolorystyki zewnętrznej.

Dach może być sterowany zdalnie za pomocą pilota w kluczyku, a także z wnętrza auta za pomocą przycisków w podsufitce. Są trzy różne położenia dachu: zamknięty, otwarty do pozycji spojler oraz otwarty.

GAMA I WYPOSAŻENIE

Nowy kabriolet oferuje dwie wersje wyposażenia: Pop, czyli wersj podstawową z już bogatym wyposażeniem, przeznaczoną dla osób, które chcą mieć niepowtarzalny samochód w przystępnej cenie; oraz wersj Lounge – najwyższą wersję w gamie dla osób ceniących elegancję i nowinki technologiczne (Blue&Me z portami USB i AUX).

Wyposażenie wersji 500C jest zbliżone do modelu 500. Jedyną różnicą są czujniki parkowania, które są standardem od pierwszego poziomu. Tak więc wersja Pop oferuje w wyposażeniu m.in.: ABS+EBD, 7 poduszek powietrznych, wspomaganie kierownicy Dual Drive, komputer pokładowy My Car. Wyposażenie Lounge obejmuje: klimatyzację manualną, felgi ze stopów lekkich 15", pakiet Chromo, Blue&Me i skórzaną kierownicę.

Fiat 500C dostępny jest z trzema silnikami, które znane są już z modelu hatchback, a także z zupełnie nową jednostką 1.3 Multijet o mocy 95 KM z systemem Start&Stop w standardzie. Wszystkie jednostki napędowe spełniają normę spalin Euro5, która wchodzi „w życie" od 2011 roku.

PERSONALIZACJA

Fiat 500C to kolejne możliwości stworzenia samochodu „specjalnie dla siebie". Do wyboru mamy: 11 kolorów nadwozia, w tym specjalny czerwony lakier perłowy, 8 nowych tapicerek materiałowych, 3 tapicerki skórzane, 3 kolory dachu oraz 2 nowe wzory felg ze stopów lekkich.

Kolory nadwozia w połączeniu z tapicerkami i kolorami dachu tworzą aż 276 różnych konfiguracji kolorystycznych modelu 500C.

NA TORZE

XVII Grand Prix Fiat Auto Poland

W dniach 9-10 czerwca Tor „Kielce" w Miedzianej Górze gościł kilkudziesięciu dziennikarzy prasy, radia, telewizji i portali internetowych z całej Polski, którzy po raz siedemnasty rywalizowali o puchar prezesa zarządu w Grand Prix Fiat Auto Poland. Od kilku lat na imprezę, odbywającą się pod patronatem Auto Klubu Dziennikarzy Polskich, przyjeżdżają także przedstawiciele mass mediów z Litwy.

„Dziennikarze walcząc o zwycięstwo w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej mają możliwość sprawdzenia umiejętności panowania nad autem podczas prób torowych – mówi Bogusław Cieślar, rzecznik Fiat Auto Poland. – Mogą ponadto zapoznać się z naszymi produktami i premierami samochodowymi, a podczas konferencji prasowej z kierownictwem firmy uzyskać interesujące ich informacje, m.in. plany na najbliższe lata, a także teraźniejszość".

Do sprawdzania zachowania się samochodów w ekstremalnych warunkach dziennikarzom oddano do dyspozycji Alfę Romeo MiTo z silnikiem o mocy 155 KM oraz Fiata Abarth 500 z silnikiem 135 KM. W Kielcach odbyła się także prezentacja prasowa dwóch najnowszych modeli Grupy: Alfy Romeo Giulietty, wyprodukowanej dla uczczenia 100-lecia marki, oraz Fiata 500 Cabrio.

Stuletnia legenda

TEKST
Stefania Castano

Od pierwszego modelu HP do Giulietty – świętowanie stulecia Alfy Romeo to jak przeglądanie najpiękniejszych kart historii motoryzacji. Odkryjmy, jak kształtowała się niepowtarzalna osobowość marki, która dzisiaj rozpoznawana jest bezbłędnie przez wszystkich fanów motoryzacji.

Ascari w boksie tankuje P2 w 1925 roku. Poniżej: pierwszy plakat reklamowy Alfy 24 HP, modelu, który wziął udział w wyścigach Targa Florio w 1912 roku. Na stronie tytułowej Spider Duetto z 1966 roku w Sestriere

24 czerwca 1910 roku kilku włoskich przedsiębiorców postanowiło przejąć filię francuskiej marki Darracq, która miała swoje zakłady w Portello na obrzeżach Mediolanu. Tak powstała Alfa (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). Świętując dzisiaj stulecie marki spod znaku Biscione warto przypomnieć sobie samochody, projektantów, wyścigi, mistrzów i silniki, które zadecydowały o jej rozwoju technicznym oraz zapisały się złotymi zgłoskami w historii sportu XX wieku. Powiemy także o pracy tysięcy ludzi, którzy przez te wszystkie lata przewinęli się przez fabrykę, biura oraz tory wyścigowe. Przypomnimy piękne i pełne temperamentu samochody, które – tak kiedyś, jak i dzisiaj – stanowią syntezę kultury technicznej oraz kreatywności. Udajmy się więc w podróż do korzeni mitu.

1910-1920

Lombardzka Fabryka Samochodów powstała w pełni rozkwitu Belle Epoque. W tym czasie Giuglielmo Marconi otrzymał Nagrodę Nobla w dziedzinie fizyki, zaś konkurencyjne marki, Fiat i Lancia, miały odpowiednio jedenaście i cztery lata. Początki Alfy należały do bardzo udanych: jako pierwszy powstał model 24 HP, zaprojektowany przez Giuseppe Merosiego oraz kilku innych techników włoskich. Pojazd wyposażony był w silnik 4084 cm^3 o mocy 42 KM, który przekraczał prędkość 100 km/h. Na zawodach Targa Florio w 1911 roku omal by nie wygrał, niestety kierowca musiał wycofać się z dość prozaicznego powodu: błoto zachlapało mu oczy. Na narodziny prawdziwej sportowej legendy Alfy Romeo i serię sukcesów trzeba było jeszcze poczekać dwa lata. W 1913 roku model 40-60 HP przyjechał drugi na metę wyścigu Parma-Poggio w Berceto. W następnym roku Giuseppe Merosi zdobywa pierwsze Grand Prix Konstruktorów, a kierowca Giuseppe Campari pokonuje kilometr trasy z prędkością 147 km/h. Wybuch wojny światowej oraz kłopoty finansowe stawiają firmę w dosyć trudnej sytuacji skutkiem czego 2 grudnia 1915 roku przechodzi ona w ręce neapolitańskiego przedsiębiorcy Nicoli Romeo. Fabryka w Portello, gdzie pracuje 2500 ludzi, zostaje najpierw rozbudowana, żeby sprostać zamówieniom wojska i produkować sprężarki silnikowe, amunicję, silniki samolotowe, a po nastaniu pokoju i zmianie profilu produkcji – wytwarzać wiertła, traktory i materiały dla kolei. Dopiero w 1920 roku pojawi się kolejny model samochodu – Torpedo 20-30 HP pod nowym szyldem Alfy Romeo. Właśnie na tym modelu dwudziestodwuletni Enzo Ferrari przybędzie jako drugi na metę podczas Targa Florio.

1921-1930

W okresie międzywojennym Włochy są ogarnięte wielkim kryzysem politycznym. W 1921 roku upada Bank Narodowy „Sconto", główny akcjonariusz Alfy Romeo. W 1923 roku model RL odnosi znaczący sukces i za sprawą kierowcy Ugo Sivocci zdobywa pierwszy z 10 zwycięskich tytułów w wyścigach Targa Florio. Od 1924 roku na torach pojawia się model P2, jeden z majstersztyków Vittoria Jano, projektanta związanego do tej pory z Fiatem. Pojazd osiąga prędkość 225 km/h i przez pięć kolejnych lat tryumfuje w większości wyścigów. W 1925 roku zdobywa mistrzostwo świata. Alfa Romeo rozpoczyna tym samym okres nowości technicznych i zwycięstw sportowych.

Z jednej strony pojawiają się niezwykle zaawansowane technicznie modele autorstwa Jano: 6C 1500, 6C 1750 SS, 6C 1750 GS, 8C 2300, 2900 Tipo A i Tipo B. Z drugiej strony z marką współpracują kierowcy tej klasy, co Antonio Ascari, Gastone Brilli Peri, Giuseppe Campari, Enzo Ferrari, Achille Varzi oraz legendarny Tazio Nuvolari.

Doświadczenia praktyczne i techniczne, zdobyte podczas wyścigów sportowych, zostają przeniesione do produkcji seryjnej. W 1927 r. pojawia się na rynku 6C 1500 z jednorzędowym sześciocylindrowym silnikiem, który odnosi wielki sukces handlowy dzięki swojej lekkości, ogólnej równowadze i doskonałej sile hamowania. Wraz ze zwiększeniem pojemności cylindrów model zmienia swą nazwę na 6C 1750. W ciągu zaledwie czterech lat powstaje aż 2259 tych pojazdów, co można uznać w tamtych czasach za prawdziwy rekord. W drugiej połowie lat

NAJPIĘKNIEJSZE Alfy

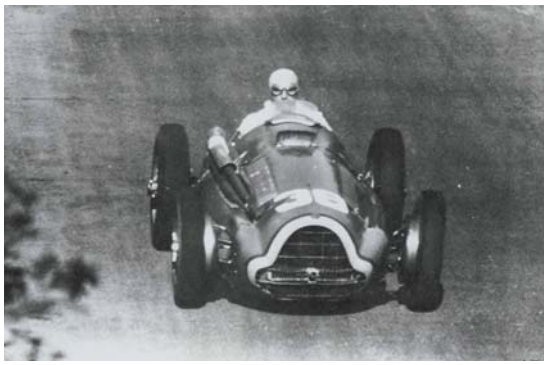
Przykłady najbardziej lubianych i najpiękniejszych modeli marki. Samochody z silną osobowością i temperamentem, zwycięzcy torów wyścigowych i obiekty marzeń klientów.

24 HP z 1910

RL Super Sport z 1925

20. zdolności produkcyjne Alfy przekraczają tysiąc egzemplarzy rocznie, zaś w całym kraju produkuje się około 15 tysięcy samochodów.

Fangio za kierownicą „Alfetty" Tipo 159 wygrywa Gran Premio Italia w 1951 roku. Poniżej Giulietta limuzyna w towarzystwie Miss Włoch (1955). Na poprzedniej stronie pojazdy Alfy Romeo na placu w Portello (1948), Varzi za kierownicą Gran Premio Tipo B „P3" na wyścigach Targa Florio w 1934 roku; Ferrari i Ramponi za kierownicą RL TF (1923)



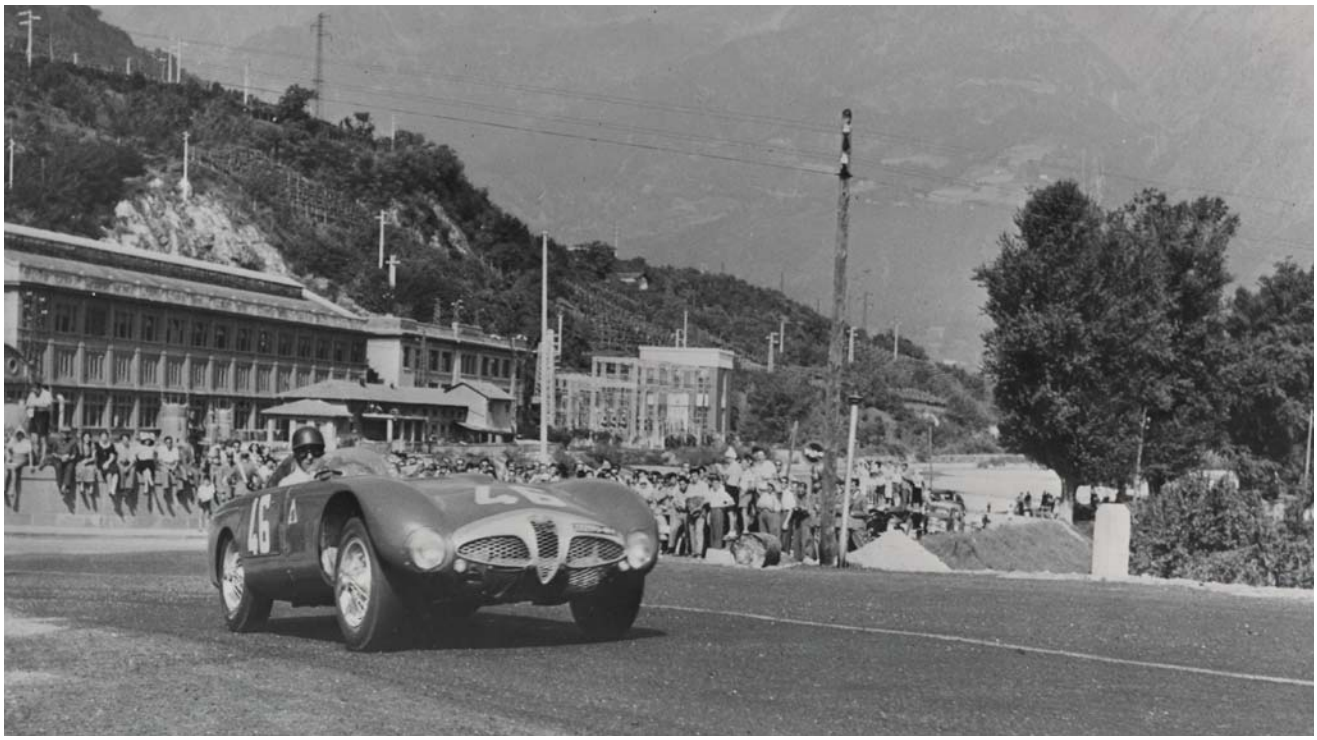
1931-1940

Światowy kryzys gospodarczy, który rozpoczął się od załamania giełdy Wall Street w 1929 roku, uniemożliwia dalszy rozwój Alfy Romeo. W 1933 roku firma przechodzi pod kontrolę IRI, Instytutu Odbudowy Przemysłu. Niemniej w 1934 r. samochody wyścigowe marki, pod szyldem Scuderii Ferrari, wygrywają najwięcej wyścigów wśród włoskich producentów do tego stopnia, że w 1936 r. produkcja samochodów sportowych spycha w cień produkcję seryjną, aż do chwili pojawienia się modelu 8C 2900 B Lungo z nadwoziem Touring. Zgodnie z filozofią marki, która produkuje po-

6C 1500 Super Sport z 1928

Wersja 6C1750 wersja Gran Sport (1930)

Gran Premio Tipo B z 1932



jazdy seryjne o takiej samej mechanice i silnikach jak modele wyścigowe, wspomniany samochód zdobywa trzy pierwsze miejsca w wyścigu Mille Miglia. W międzyczasie IRI ukierunkowuje produkcję na samochody przemysłowe oraz silniki lotnicze. W powietrzu silniki marki spod znaku Biscione też należą do najlepszych. W 1939 roku powstaje na przykład 18 cylindrowy model „135" w układzie podwójnej gwiazdy i mocy 2000 KM – najbardziej potężny zespół napędowy tamtych lat. Inne silniki biją 13 światowych rekordów pod względem szybkości, wysokości i odległości. Produkcja aeronautyczna stanowi około 80% rocznych obrotów firmy. Chcąc sprostać bieżącym zamówieniom, pod koniec tego dziesięciolecia firma otwiera nowy zakład produkcyjny w Pomigliano D'Arco na obrzeżach Neapolu.

Fangio w 6C 3000 CM wygrywa Gran Premio w Merano w 1953 roku. Na kolejnej stronie Alfa 2600 Spider w filmie „La voglia matta" oraz plakat Alfy GTA 1300 Junior, który upamiętnia zwycięstwo marki w Mistrzostwach Europy w klasie Turystycznej w 1971 roku

1941-1950

Wraz z wybuchem II wojny światowej Alfa Romeo musi znowu zmienić profil produkcji, by zrealizować zamówienia wojskowe. Zakłady opierają się nalotom alianckim. Niezależnie od tych trudności firma zachowuje poziom technologiczny. W 1942 roku samolot Savoia Marchetti 75 napędzany 3 silnikami Alfa 128 pokonuje dystans 20 tys. kilometrów do Tokio i z powrotem. Jednak po bombardowaniu 20 października 1944 r. fabryka w Portello kończy swą działalność, którą wznowi dopiero po wojnie, ale brakować jej będzie warsztatów, materiałów i komponentów. Zamiast produkować samochody, osiem tysięcy pracowników firmy zajmie się produkcją kuchenek elektrycznych, mebli z metalu i żaluzji. Działalność związaną z motoryzacją firma rozpocz-

6C Tipo Mille Miglia z 1938

Gran Premio Tipo 159 „Alfetta" (1951)

1900 C52 „latający talerz" z 1952

nie ponownie dopiero w roku 1946: w fabryce zainaugurowana zostanie produkcja 6C 2500, a na torze pojawią się jednomiejscowe 158-ki, ocalałe z wojny. Później pojawią się również nowe wersje ze skrzynią biegów przy kierownicy (Freccia d'oro i Villa d'Este), którymi zachwycają się tzw. „wyższe sfery" tamtych czasów, m.in. Rita Hayworth, Tyron Power, książę Monaco Rainier, egipski król Faruk. W 1950 r. powstaje model 1900, pierwsza Alfa z nadwoziem samonośnym, zaprojektowana przez Orazio Sattę Puliga. Mnożą się sukcesy sportowe. Na torach Gran Premio Alfa 158 swój pierwszy tytuł po wojnie uzyska dopiero w 1950 roku, a dzięki Nino Farinie zdobędzie mistrzostwo świata.

1951-1960

Trwa zimna wojna, której De Gasperi, Adenauer i Schuman przeciwstawiają ideę Unii Europejskiej. We Włoszech rozpoczyna się boom gospodarczy. Jeszcze w 1949 r. na 96 mieszkańców przypadał jeden samochód, ale już w 1958 r. miała auto co 28 osoba, a w 1963 co 11. Produkcja samochodowa Alfy Romeo osiągnęła rozmiary przemysłowe. W 1954 pojawia się na rynku Giulietta Sprint coupé, pierwszy model z serii cieszącej się wielkim powodzeniem wśród klientów. Giulietta z silnikiem 1300 zostanie sprzedana w 28 tys. egzemplarzy. Jej wersja Spider z 1955 r. to przykład jednego z najpiękniejszych projektów cabrio w historii motoryzacji. Kolejnym ważnym modelem w tych latach jest Alfa 2000 z 1958 r. o geometrycznych kształtach w wersji limuzyny, Spider i Coupè.

W 1951 roku Fangio wygrywa mistrzostwa świata F1 za kierownicą modelu 159, wyposażonego w potężny silnik o pojemności 1,5 l. i mocy 425 koni, który osiąga prędkość 300 km/h. Alfa postanawia jednak wycofać się z wyścigów GP, choć nadal uczestniczy w zawodach Sport, wypuszcza także model 1900 „latający talerz" o spłaszczonej formie, który osiąga prędkość 225 km/h.

1961-1970

To czas prezydentury Johna F. Kennedy'ego, pontyfikatu Jana XXIII, Jurija Gagarina, pierwszego człowieka w kosmosie i odrodzenia Alfy Romeo. Od 1910 do 1955 r. marka sprzedała prawie 35 tys. samochodów, a w 1970 produkuje rocznie 108 tys. Powstaje nowy zakład produkcyjny w Arese (o powierzchni ponad dwóch i pół miliona metrów kw.), tor jazdy próbnej w Balocco (koło Vercelli) oraz drugi kompleks przemy-

6C 3000 CM z 1953

1900 Sport Spider z 1956

Alfa 1900 Super Sprint z 1956

słowy w Pomigliano D'Arco, gdzie wyprodukowany zostanie model z napędem na przednie koła zaprojektowany przez Rudolfa Hruska: Alfasud. Najbardziej reprezentatywnym pojazdem tamtych czasów jest Alfa Giulia z 1962 roku. W ciągu 14 lat sprzedano ponad milion tych samochodów. Od 1966 roku pojawi się w produkcji Alfa Spider 1600 „Duetto" o charakterystycznym łódkowatym kształcie, która odniesie sukces na rynku amerykańskim dzięki filmowi „Absolwent". W następnym roku pojawi się model Alfy 1750, który w wersji coupè zaprezentowany zostanie na Wystawie Światowej w Montrealu.

W 1963 roku powstaje Autodelta według projektu Carla Chiti, związanego wcześniej z Ferrari, który pracuje nad autami wyścigowymi: Alfą 33 (z silnikami dwu- i trzylitrowymi) oraz silnikami 8 i 12 cylindrowymi o pojemności trzech litrów. Poza tym projektuje silniki do statków, dzięki którym marka zajmuje czołowe miejsca w mistrzostwach świata łodzi motorowych. Również dzięki temu samemu projektantowi w 1967 roku Giulia GTA zdobywa tytuł mistrza Europy.

Alfa 164 z 1987 roku. Pierwszy model Alfy Romeo po połączeniu marki z Grupą Fiat

1971-1980

Pokłosiem protestów z 1968 roku jest okres kryzysu politycznego i społecznego, odczuwany także we Włoszech. Wskaźnik inflacji przekracza 10%, nadchodzi kryzys energetyczny i załamuje się sprzedaż samochodów. Grupa Alfa Romeo, która 31 sierpnia

Giulietta SZ z 1960

Giulia TI Super z 1963

TZ2 z 1965

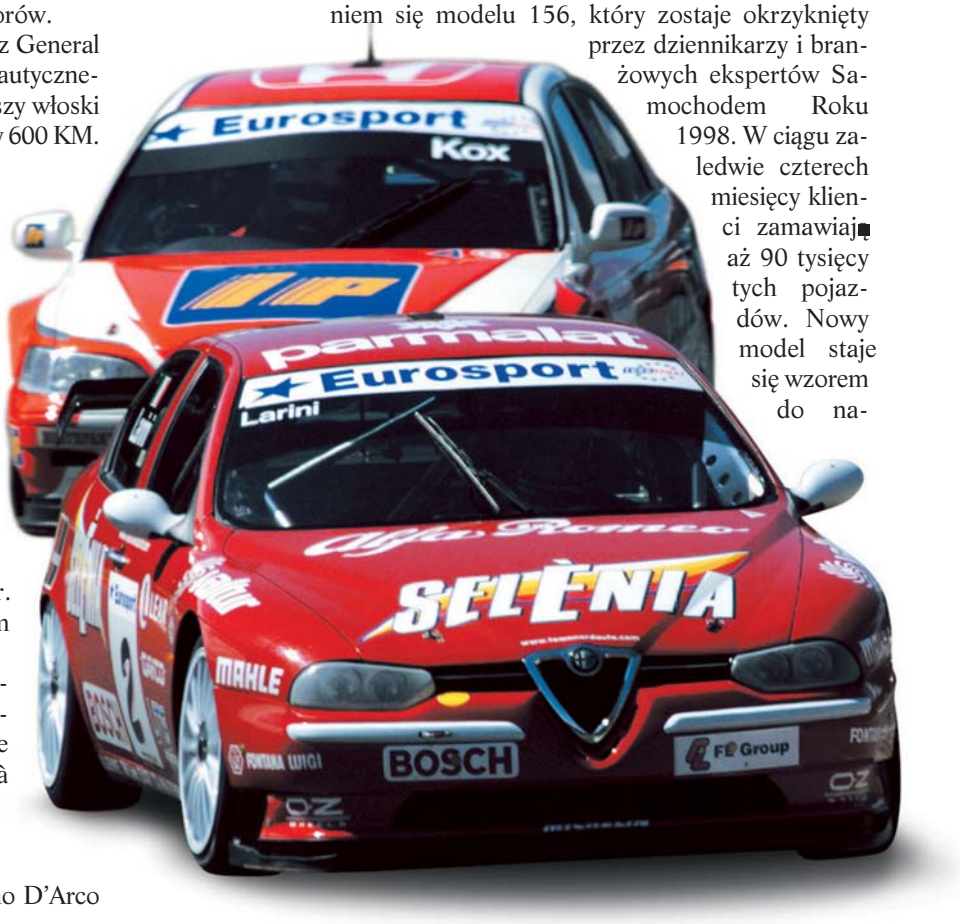
1971 roku zatrudnia blisko 32500 osób, stara się jednak promować nowe modele: limuzynę Alfa 2000 ('71), limuzynę Alfetta i Alfasud ('72), coupè Alfetta GTV ('74), Alfettę 2000 TD ('76 – pierwsze włoskie auto z silnikiem turbodiesla) oraz nową Giuliettę ('77), a także tak bardzo lubiany model Alfa 6. W wyścigach samochodowych Alfa Romeo nadal wygrywa dzięki wielu wersjom 33. Wśród licznych tytułów warto wspomnieć Mistrzostwo Świata Marek Samochodowych (1975) oraz samochodów sportowych (1977). W 1978 roku w wyścigach F1 Alfa Romeo ex equo z Brabhamem plasuje się na trzecim miejscu w kategorii konstruktorów.
W tym samym roku dochodzi do sojuszu z General Electric w zakresie produkcji silnika aeronautycznego CF6-32. Rok później pojawi się pierwszy włoski turbinowy zespół napędowy: AR 318 o mocy 600 KM.

1981-1990

W 1981 roku Alfa Romeo S.p.A. jest już holdingiem spółek, działającym w czterech branżach: samochodowej, produkcji zróżnicowanej, handlu i finansach. Wśród najciekawszych modeli tego okresu wymienić należy Alfę 33, 90 oraz 75, powstałą z okazji 75-lecia marki. Jednak sytuacja handlowa i finansowa firmy stale się pogarsza. IRI postanawia sprzedać sektor samochodowy, w grudniu 1986 r. przechodzi on w ręce Fiata. W ramach nowego układu zostaje zamknięta spółka Arna. Alfa 164 z 1987 r. jest pierwszym modelem powstałym po połączeniu z Grupą Fiat.
W sporcie Alfa GTV6 zdobywa w 1985 roku tytuł Mistrza Europy w klasie Turystycznej, a w 1988 r. Alfa 75 Turbo Evoluzione zostaje włoskim mistrzem w klasie Velocità Turismo.

1991-2000

W 1992 r. linię produkcyjną w Pomigliano D'Arco opuszcza Alfa 155, a rok później ten sam model w wersji V6 TI zdobywa prestiżowy tytuł DTM w mistrzostwach klasy turystycznej w Niemczech. Powstają siostrzane wersje tego modelu – Alfa 145 oraz 146. W Arese produkuje się nowe modele Alfy Spider i GTV, które otwierają nowe możliwości przed modelami niszowymi. W 1991 zostaje zaprojektowany concept car Proteo oraz prototypowa wersja Alfy Nuvola (1996) o eleganckiej, sportowej sylwetce, która w swej nazwie odsyła do legendy Nuvolariego.
Marka odnotowuje wielki sukces wraz z pojawieniem się modelu 156, który zostaje okrzyknięty przez dziennikarzy i branżowych ekspertów Samochodem Roku 1998. W ciągu zaledwie czterech miesięcy klienci zamawiają aż 90 tysięcy tych pojazdów. Nowy model staje się wzorem do na-



Alfa 156 GTA i Larini, zdobywca tytułu Mistrza Europy w klasie turystycznej w latach 2000-2002

Alfa 33 prototyp z 1967 roku

Alfa GTA 1300 Junior z 1966

Alfa MiTo z 2008

Światowa klasa w produkcji tłumików

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Satiz Poland

Spółka Magneti Marelli Exhaust Systems przeszła w ostatnich latach ogromną metamorfozę. Wybudowanie od podstaw nowej siedziby pozwoliło nie tylko umocnić potencjał firmy, ale i przygotować ją na dalszy rozwój.

W nowym zakładzie usytuowanie linii i stanowisk pracy jest komfortowe i wpływa na lepszą wydajność – mówi dyrektor Jan Duraj (na zdjęciu powyżej)

Momentem kluczowym w historii funkcjonowania Magneti Marelli Exhaust Systems był sierpień 2008 roku, kiedy dotychczasową siedzibę firmy w Dąbrowie Górniczej przeniesiono do nowego zakładu w Sosnowcu.

Spółka obecna jest w Polsce od 1993 roku. Stanowi część międzynarodowej korporacji przemysłowej Magneti Marelli, która specjalizuje się w projektowaniu i produkcji nowoczesnych systemów i komponentów dla sektora motoryzacyjnego. Sosnowiecki oddział Exhaust Systems zajmuje się produkcją układów wydechowych – części przednich z katalizatorami, części centralnych i tylnych oraz tłumików. Przeznaczone są one zarówno do bezpośredniego montażu na liniach, jak i dostarczane na rynek w postaci części zamiennych.

„Pierwszy zakład zlokalizowany był w Dąbrowie Górniczej w wydzierżawionym obiekcie – wspomina dyrektor Jan Duraj. – Ówczesna produkcja ukierunkowana była wyłącznie na potrzeby Fiata, powstawało więc wiele zróżnicowanych elementów w niewielkich ilościach. Z czasem nasza produkcja stawała się coraz bardziej wyspecjalizowana. Podążając za nowoczesnymi, światowymi trendami, staliśmy się zakładem o skoncentrowanej i zracjonalizowanej produkcji. Pierwszy ważny przełom to dla nas rok 2000. Rozpoczęła się wówczas produkcja

podzespołów Pandy, zyskaliśmy też nowych, znaczących odbiorców: Volkswagena i Opla. Do rozszerzania rynków zbytu przyczyniła się niewątpliwie prowadzona przez nas polityka jakościowa. Zakład może pochwalić się uzyskaniem licznych certyfikatów jakościowych otrzymywanych za pośrednictwem TÜV Reinhard".

Układy wydechowe w Magneti Marelli Exhaust Systems produkowane są od samego początku, choć w pierwszych latach zatrudnienie sięgało zaledwie 50 osób, a na liniach produkcyjnych pracowało niewiele maszyn. Prócz samych układów wydechowych firma wytwarzała w pierwszych latach funkcjonowania także lusterka i siedzenia samochodowe. Wkrótce pozostałych elementów zaniechano i obecnie trzy linie zajmują się już wyłącznie produkcją i obróbką tłumików.

W 2007 roku nastąpił kolejny ważny etap – rozpoczęła się budowa nowego zakładu. Miejsca coraz bardziej zaczynało brakować, a możliwości, jakie stwarza Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, stanowiły dodatkowy bodziec dla inwestycji. Firma ostatecznie opuściła Dąbrowę Górniczą w sierpniu 2008 roku.

„Niektórym może to wydać się mało realne, ale w ciągu trzech tygodni przetransportowaliśmy cały zakład, przetransferowaliśmy kompletne linie produkcyjne – podkreśla z dumą dyrektor Duraj. – Przerwa wakacyjna wystarczyła nam na przewiezienie, zainstalowanie i uruchomienie wszystkich maszyn – tak, że pracownicy niemal z marszu mogli podjąć pracę".

A łatwo nie było. W Dąbrowie Górniczej firma musiała do swoich potrzeb adaptować już istniejący zakład, co zawsze niesie ze sobą ograniczenia. Poszczególne sektory rozrzucone były bowiem

Pracownicy doceniają wysoki poziom automatyzacji i robotyzacji nowego zakładu w Sosnowcu

NOWOCZESNE ROZWIĄZANIA

Fabryka „inteligentna"

Jednym z najważniejszych atutów, jakie daje budowanie zakładu produkcyjnego od podstaw, jest możliwość zastosowania nowoczesnych rozwiązań, które nie tylko ułatwiają funkcjonowanie tak dużej firmy, ale przede wszystkim pozwalają na uzyskanie znaczących oszczędności. Tak też jest w przypadku zastosowanego w Magneti Marelli Exhaust Systems inteligentnego systemu oświetlenia oraz wymiany powietrza i ogrzewania.

W przypadku tego pierwszego, mamy do czynienia z natężeniem światła, które automatycznie dopasowuje się do warunków zewnętrznych. Im ciemniej na zewnątrz, a tym samym im mniej światła naturalnego wpada do zakładu przez okna, tym intensywniejsze jest światło sztuczne. Rozwiązanie nie było tanie, ale zastosowanie tego systemu pozwoli na oszczędności, dzięki którym inwestycja zwróci się już po półtora roku.

Podobnie jest w przypadku systemu wymiany powietrza – specyfika zakładu wymaga jej stosowania w dużej częstotliwości. Przy budowie nowej siedziby pomyślano o tym już na etapie projektu – obecnie w fabryce funkcjonuje system filtrowentylacji – zanieczyszczone powietrze przepuszczane jest przez system filtrów, z których w układzie zamkniętym wraca oczyszczone w 99,9%. Pozwala to także na oszczędność ciepła w okresie zimowym, ponieważ nie trzeba go dodatkowo podgrzewać – z filtrowanego powietrza znikają zanieczyszczenia, ale jego temperatura się znacząco nie zmienia. Po wymieszaniu go z powietrzem z zewnątrz w około 20% (wymagają tego normy BHP i ochrony środowiska) uzyskiwane są znacznie niższe koszty eksploatacji. Dla przykładu – ogrzanie siedziby w Dąbrowie Górniczej oznaczało dla firmy koszt 450 tys. złotych rocznie. Tymczasem po ostatniej intensywnej zimie, spędzonej w nowej siedzibie w Sosnowcu, koszt ten nie przekroczy 170 tys. złotych.

To nie wszystkie inteligentne systemy funkcjonujące w Magneti Marelli Exhaust Systems. Filtrowanie powietrza, ogrzewanie i oświetlenie hali produkcyjnej wspierane jest dodatkowo obliczeniami zawierającymi dane o liczbie uruchomionych stanowisk, a także uzależnione od pór roku. System dachowy wyposażony jest w dwanaście świetlików, które zamykają się automatycznie na przykład podczas deszczu. Wszystkie te elementy powodują, że praca ludzi jest jeszcze bardziej komfortowa, a firma nie traci pieniędzy tam, gdzie może je zaoszczędzić.

NOWOCZESNE WYPOSAŻENIE FIRMY

Hala produkcyjna w Sosnowcu podzielona jest na kilka stref:
– produkcja korpusów (trzy linie),
– giętarki,
– strefa spawania części tylnych,
– strefa spawania katalizatorów.
Całość uzupełniają strefy pomocnicze – strefa utrzymania ruchu, magazyn i warsztat, laboratorium kontroli jakości i logistyka.
Na liniach produkcyjnych Magneti Marelli Exhaust System funkcjonuje obecnie:
– 10 robotów
– 37 automatów spawalniczych
– 10 giętarek numerycznych
– 3 linie do produkcji korpusów
Każdego dnia fabrykę opuszcza dziewięć załadowanych do pełna produktami TIRów, które zmierzają w stronę zakładu Fiat Auto Poland w Tychach oraz jeden TIR wiozący układy wydechowe do zakładu Fiat Powertrain Technologies w Bielsku-Białej. Jedna ciężarówka na tydzień opuszczająca sosnowiecką fabrykę zmierza do zakładów Opla i jedna do VW.

po całej firmie i niedopasowane do realnych potrzeb. Wystarczy porównać samą powierzchnię produkcyjną – obecnie stanowi ją 11,5 tysiąca metrów kwadratowych. W porównaniu z „dąbrowską" powierzchnią 5,5 tys. metrów kwadratowych, można bez wątpliwości mówić o wyraźnej ciasnocie poprzedniego zakładu. Obecnie dostosowane do potrzeb ustawienie linii produkcyjnych i usytuowanie stanowisk pracy oraz przemyślany przepływ materiałów przez cały zakład sprawiają, że firma funkcjonuje wydajniej i bardziej komfortowo. „W porównaniu do starego zakładu wszystko jest dużo bardziej uporządkowane – wyjaśnia Marek Rejdak, kierownik produkcji. – Wejście materiału do fabryki, dostarczenie go w odpowiednie miejsca na linii produkcyjnej, produkcja i zjazd produktu z linii – we wszystkich tych procesach nie ma absolutnie żadnej przypadkowości".

Kolejnym przykładem na dostosowanie struktury nowego zakładu do własnych potrzeb jest oddzielny budynek, umiejscowiony w pewnym oddaleniu od głównej hali Zakładu Technologicznego – to właśnie tam, ze względu na uciążliwość, hałas i zanieczyszczenia znajdują się sprężarki, tam odbywa się segregacja materiałów odpadowych, czy ładowanie akumulatorów. „Wraz z wybudowaniem zakładu, równocześnie zakupiliśmy nowe maszyny – mówi Grzegorz Skóra, kierownik Działu Technologicznego. – Nieustannie się rozwijamy, dlatego pewnie niełatwo dziś uwierzyć, że zaczynaliśmy od dwóch obrotnic i niemal wyłącznie ręcznego spawania. Zmieniło się właściwie wszystko – technologia, maszyny, poziom zautomatyzowania".

Podkreślając zmiany, jakie zaszły w firmie pod względem jej struktury i wyposażenia, władze Magneti Marelli Exhaust Systems nie zapominają o pracownikach. W początkach istnienia firmy, zatrudniała ona około 20 osób w obszarze produkcji, funkcjonowała w oparciu o jedną zmianę. Dziś system pracy jest trzyzmianowy, a zakład zatrudnia ponad dwieście osób, z czego na liniach produkcyjnych w 80% spawaczy, a w 20% operatorów maszyn (głównie na stanowiskach giętarek).

Potencjał tkwi w wyszkolonej załodze

„Po latach doświadczeń mamy pełną świadomość, że potencjał tkwi w ludziach – w doskonale wyszkolonej, prężnej załodze – zaznacza dyrektor Jan Duraj. – Dlatego, tak jak inne zakłady z Grupy, wprowadzamy system WCM, który bazując właśnie na rozwoju ludzi i wypracowaniu wspólnych standardów, pozwala osiągać optymalne wyniki w produkcji".

W firmie nie istnieje klasyczny magazyn części do produkcji, wszystkie one, po przekroczeniu punktu przyjęcia detali (dostawy mają miejsce co-

dziennie), transportowane są w odpowiednie miejsca bezpośrednio na poszczególnych liniach produkcyjnych. Hala podzielona jest na strefy: produkcji korpusów, strefę przygotowania rur na giętarce, strefę produkcji katalizatora oraz strefę spawania układu gotowego, po którym następuje spawanie końcowe i próba szczelności.

„Przeniesienie produkcji do nowoczesnego, dysponującego najnowszymi technologiami zakładu dało nam wiatr w żagle i pozwoliło kontynuować modernizację podsumowuje dyrektor Duraj. – W roku ubiegłym wprowadziliśmy między innymi nową metodę krimpowania (zaciskania) końcówek wylotowych dla samochodów 500, Ford Ka i Panda, dzięki czemu uzyskaliśmy nie tylko zadawalający efekt ekonomiczny, ale i poprawiliśmy estetykę naszych produktów. Z zakładu spełniającego potrzeby rynku lokalnego staliśmy się miejscem, gdzie nie tylko realizuje się produkcję dla czołowych producentów samochodów, ale również (dzięki powołaniu w 2008 roku Działu Badań i Rozwoju) projektuje się i wdraża technologie nowej generacji".

O myśleniu dalekowzrocznym świadczyć może chociażby zapas zakupionego w Sosnowcu terenu. Magneti Marelli Exhaust Systems wykupiło bowiem cztery i pół hektara ziemi, który to obszar wciąż nie w pełni wykorzystuje. Dotąd niezagospodarowany hektar stanowi rezerwę na kolejne lata i dalsze ewentualne inwestycje. Poszerzone możliwości, jakie stwarza sosnowiecka siedziba sprawiają, że firma intensywnie pracuje nad pozyskaniem nowych klientów. W najbliższym czasie Magneti Marelli Exhaust Systems planuje także dalszą robotyzację linii produkcyjnych. ■

Nowa siedziba Magneti Marelli Exhaust Systems. W ciągu trzech tygodni przetransportowano cały zakład, w tym kompletne linie produkcyjne

LUDZIE

Nowy zakład w oczach załogi

Od roku 2000, czyli na przestrzeni ostatnich 10 lat, zatrudnienie w Magneti Marelli Exhaust Systems wzrosło o 50%. Obecnie firma zatrudnia w sumie 221 pracowników, z czego trzydziestu siedmiu to pracownicy umysłowi, a 184 to pracownicy produkcyjni.

Romuald Olszewski, ślusarz, pracuje w zakładzie od 1998 roku:

„W firmie zajmuję się nowymi uruchomieniami i utrzymaniem ruchu. Stąd na bieżąco widzę, jak bardzo zakład się zmienia i modernizuje. Niezwykle często pojawiają się tu nowe maszyny, które trzeba przygotować do produkcji i to właściwie jest tak, że najpierw ja sam uczę się na nich pracować, a potem uczę innych.

Patrząc na to, co zastałem, gdy zaczynałem tu pracę, oraz na to, co mamy dzisiaj – naprawdę nie ma porównania. To tak, jakby chcieć porównywać Ferrari do Fiata 126p. O wiele większa przestrzeń, znacznie więcej wygody, warunki socjalne nieporównywalne. Zakład jest dużo bardziej nowoczesny i zorganizowany w przemyślany sposób".

Jacek Wiórkowski, spawacz, w Magneti Marelli Exhaust Systems od 7 lat:

„Dla mnie najważniejszą zmianą, jaką zaobserwowałem w minionych latach, jest stopień automatyzacji. Wcześniej mieliśmy do czynienia niemal wyłącznie ze spawaniem ręcznym – teraz nasza praca polega właściwie głównie na dopilnowywaniu, by automat prawidłowo wykonał swoją pracę i ewentualne poprawianie po nim, choć taka konieczność zdarza się niezwykle rzadko. Przeniesienie się do nowego zakładu oznaczało dla nas wszystkich dużą zmianę. Wyraźnie zwiększył się komfort pracy, teraz znacznie przyjemniej się pracuje".

Lider wyznacza nowe standardy

TEKST
Sylwia Łojewska
FOTO
New Holland Communication

Okazuje się, że targi i wystawy coraz częściej kojarzą się klientom z pewną monotonią. Firma New Holland z Płocka postanowiła zatem w ciekawszy sposób zaprezentować walory nowego produktu, traktora Blue Power.

Tuż po ogłoszeniu wyników sprzedaży za rok 2009, wszystkie reklamy New Holland w magazynach rolniczych zostały zastąpione podziękowaniami: „Drogi Kliencie, dziękujemy za Twoje zaufanie – New Holland".

Był to dobry początek nowego roku, w który firma wchodziła jako lider rynku stawiający sobie za cel zbliżenie do klienta, poznanie jego oczekiwań i wymagań. Po pierwszym półroczu 2010 roku, New Holland wciąż utrzymuje pierwszą pozycję na rynku w sprzedaży traktorów oraz kombajnów. Rok rozpoczął się targami Polagra Premiery; targi AGROTECH w Kielcach miały rekordową liczbę zwiedzających (ponad 40 tysięcy), a listę ogólnopolskich wystaw w pierwszym półroczu zamknęły w czerwcu targi Polskie Zboża.

„Podczas wiosennych wystaw rozmawiałem z wieloma klientami – mówi Tomasz Kozieł, szef marketingu NH. – Wielokrotnie zadawałem im pytania dotyczące imprez branżowych, czyli głównie targów, wystaw czy pokazów prac polowych. Słysząc w ich głosach pewną monotonię postanowiliśmy stworzyć dla nich coś innego. Pomysł narodził się w marcu, tuż po pierwszej prezentacji ciągnika T7000 Blue Power. Zdecydowaliśmy połączyć promocję najczęściej nagradzanego traktora New Holland z wprowadzeniem specjalnej limitowanej edycji Blue Power oraz w ciekawy sposób zaprezentować wszystkie walory maszyny, tj. kolor lakieru zainspirowanego sportowymi samo-

Powyżej bohater Dni Otwartych – traktor T7000 Blue Power

chodami Maserati, bezstopniową skrzynię biegów, funkcje podłokietnika Side Winder II, a przede wszystkich komfortowe warunki pracy operatora. Dzięki pracy całego zespołu marketingu oraz dealerów New Holland udało nam się zrealizować w 100% nasze pomysły".

Cykl Dni Otwartych pod hasłem BLUE DAYS – BLUE NIGHTS rozpoczął się 26 maja 2010 r. w oddziale firmy Raiffeisen Agrotechnika w Szczecinku. Punkt dealerski zamienił się tego wieczoru w scenę teatralną, na której zaprezentowano nowe produkty, a na placu przed główną siedzibą zorganizowano poczęstunek dla klientów na wolnym powietrzu. Tuż po zmroku odbyła się prezentacja bohatera wieczoru – traktora T7000 Blue Power połączona z wyjątkowym pokazem laserowym. Przegotowane na tę okazję specjalne świecące w nocy niebieskie drinki zostały rozdane tuż po rozbłyśnięciu reflektorów, które mimo później pory umożliwiły dokładne obejrzenie traktora przez klientów. Ciepła noc pozwoliła wielu klien-

Adam Sulak – Business Director na rynek Polski oraz Robert Brzozowski – Dyrektor Sprzedaży New Holland obecni byli na każdym z Dni Otwartych Blue Power (na zdjęciu z J. Wrońskim – prezesem firmy Agros-Wrońscy)

DOBRE WYNIKI MARKI

New Holland w Polsce

Rok 2009 zakończył się sukcesem marki New Holland na rynku polskim, która uzyskała tytuł Lidera Rynku. Bussines Director marki na rynek polski, Adam Sulak, podsumował ubiegłoroczne wyniki mówiąc, że „pozycja lidera rynku zobowiązuje". I rzeczywiście, już po wynikach pierwszego półrocza widać, że marka New Holland utrzyma ten tytuł także w tym roku. Na podstawie badań AgriTrac rynek ciągników w pierwszym półroczu 2010 zwiększył się o około 2%, w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego, i wciąż najczęściej kupowanymi traktorami w Polsce są właśnie ciągniki New Holland. Według danych z firmy Martin&Jacob, w pierwszym półroczu 2010 roku zarejestrowano ponad 1500 traktorów New Holland, co na tle konkurencyjnych marek zachodnich stanowi około 29% udziału w rynku. Najczęściej kupowanymi traktorami New Holland są serie: TD5000, T5000, T6000, oraz T7000 – najczęściej nagradzany traktor New Holland. W roku 2009 marka New Holland osiągnęła także nadspodziewanie wysoki wynik sprzedaży kombajnów, osiągając ponad 51% udział w rynku w całym roku. Według najnowszych wyników z firmy Systematics International Ltd, po pierwszych pięciu miesiącach 2010 roku New Holland posiada ponad 47% udziału w rynku.

Tomasz Kozieł – szef Marketingu New Holland. Obok nocne show z gwiazdą wieczoru – traktorem T7000 Blue Power

New Holland liderem na rynku polskim

tom na pozostanie w siedzibie dealera do późnych godzin nocnych i na dyskusję o nowoczesnych rozwiązaniach zaprezentowanego traktora. Drugi pokaz zorganizowano w firmie Agrohandel w Legnicy. Miał on charakter wieczorowej gali, o czym świadczyły także stroje przybyłych gości. Specjalnie dla klientów przygotowano wiele atrakcji. oraz nocny pokaz laserowy połączony z prezentacją traktora Blue Power. Po pokazie, kiedy goście zajęci byli oglądaniem oświetlonego reflektorami ciągnika, niespodziewanie wjechał drugi traktor Blue Power ze specjalnie przygotowanym na tę okazję ogromnym tortem w kształcie Traktora T7000.

Dni Otwarte Blue Power w firmie Osadkowski SA w Oławie przyciągnęły około 600 klientów, a w punkcie dealerskim Perkoz w Brodnicy ponad 500. W tej ostatnie firmie goście mieli okazję zapoznać się z ofertą produktową New Holland, którą przygotowała firma Perkoz, a około godziny 22.30 ukazała się im w światłach laserów gwiazda wieczoru – traktor T7000 Blue Power.

Firmę Rolmax w Świdniku odwiedziło 17 czerwca około 550 klientów. Specjalnie na tę okazję przygotowano dla klientów smakołyki kuchni staropolskiej oraz występ kapeli śląskiej. Przedstawiciele New Holland w osobach Łukasza Chęcińskiego oraz Józefa Dębskiego profesjonalnie przybliżyli klientom maszyny New Holland. Podobnie jak w firmie Perkoz, lojalni klienci New Holland uhonorowani zostali symbolicznymi statuetkami z podziękowaniem za dotychczasową współpracę. Finałem wieczoru był pokaz laserowy oraz prezentacja traktora T7000 Blue Power.

Dealer Wia-Lan pokaz Blue Nights połączył z otwarciem nowego punktu w Przeworsku. Klienci mieli możliwość obejrzenia między innymi pokazu tańca z ogniem oraz sztuki barmańskiej, ale przede wszystkim traktora Blue Power, który został zaprezentowany na tle dynamicznej gry świateł laserowych.

Firma Agros Wrońscy przygotowała Dni Otwarte tuż przed Nocą Świętojańską, dlatego pokaz traktora Blue Power, zorganizowany 22 czerwca, można było nazwać „Nocą cudów New Holland". Klienci zostali zaskoczeni bardzo ciekawymi animacjami tego wieczoru. Do zabawy zachęcała afrykańska grupa muzyczna, która zapraszała także gości do nauki gry na bębnach. Tymczasem pokaz maszyn New Holland stał się swoistym przedstawieniem teatralnym. Z pobliskiego wzniesienia i zjeżdżały kolejne traktory New Holland, którym drogę w ciemnościach wyznaczały kolorowe reflektory. Jako ostatni, otoczony błękitną poświatą i kolorowymi laserami wyłonił się traktor Blue Power.

„Na takim nocnym show jeszcze nie byliśmy"- podsumował klient firmy Agros-Wrońscy. „I jest to dla nas wystarczająca informacja, która utwierdziła nas w przekonaniu, że cały cykl Dni Otwartych pod hasłem Blue Power miał sens i że nasi klienci spędzili z firmą New Holland niezapomniany wieczór" – dodaje Tomasz Kozieł. ■

FIAT

BANK

Kredyt 0%
- oferta godna polecenia

Centrum Obsługi Klienta Fiat Bank

022 607 49 90

www.fiatbank.pl

Zapraszamy do Salonów

Rodzinna fabryka dla wielu pokoleń

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

33 tysiące osób odwiedziło tyską fabrykę Fiata Auto Poland w niedzielę, 25 lipca 2010. Tego dnia, już po raz czternasty, zorganizowany został Dzień Rodzinny.

Podobnie jak co roku, uczestnicy przybywali na teren zakładu w dwóch turach. Ci, którzy przyjechali przed południem, uniknęli deszczu. Po południu trzeba było się już wyposażyć w parasole i peleryny. Tłumów przybywających do Tychów to jednak nie zniechęciło i osób korzystających z przygotowanych atrakcji nie brakowało. „Ten dzień to dla nas niemalże jak dla górników Barbórka" – mówił podczas spotkania z dziennikarzami dyrektor Zakładu Tychy Zdzisław Arlet. „Pracownicy przez jeden dzień w roku mogą pokazywać swój zakład na zewnątrz i chwalić się nim. I robią to bardzo chętnie. A my równie chętnie chcemy u nas kultywować rodzinne tradycje i również dokonujemy tego w praktyce. Kiedy na przykład pojawia się potrzeba zatrudnienia nowych pracowników, najpierw zawsze ogłaszamy taką informację na terenie zakładu – i pojawiają się osoby, które mają tutaj już członków swoich rodzin. To również dla nas ułatwienie – bo kiedy pracujący u nas ojciec przyprowadza syna, ten od razu wie, na czym polega dyscyplina pracy i owe standardy, dzięki

którym co 33 sekundy z linii montażowej zjeżdża samochód. Takich przypadków jest bardzo wiele, możemy więc mówić o tym, że stanowimy fabrykę rodzinną, w której swoje miejsce znalazło już wiele pokoleń".

Dyrektor Arlet mówił także o trwających pracach przygotowawczych na nowych liniach produkcyjnych, na których weryfikacje procesu ruszą pod koniec sierpnia i z których od lutego 2011 r. zjeżdżać będą, oprócz Fiatów 600 i 500, także nowe Lancie Y. Podkreślał też, że przeniesienie produkcji Pandy do Włoch nie będzie miało złego wpływu na funkcjonowanie zakładu – przypomniał, że w 2003 roku to Tychy „zabrały" Pandę Włochom, a z drugiej strony teraz fabryka produkuje Fiata 500, samochód kultowy dla Włochów. Tyski zakład nie jest samodzielnym bytem, ale zatrudniając całe rodziny pracowników, sam stanowi część większej rodziny, którą jest koncern.

A słowo „rodzina" odmieniane było podczas tego święta fabryki na wszystkie chyba możliwe sposoby. To dla rodzin właśnie przeznaczona była największa ilość atrakcji sportowo-rekreacyjnych. Niemal cały obszar zakładu zamienił się w jeden wielki festyn. Na estradzie swój muzyczny kunszt potwierdził

Adam Zarucha z narzeczoną Izabelą (z prawej) i jej siostrą

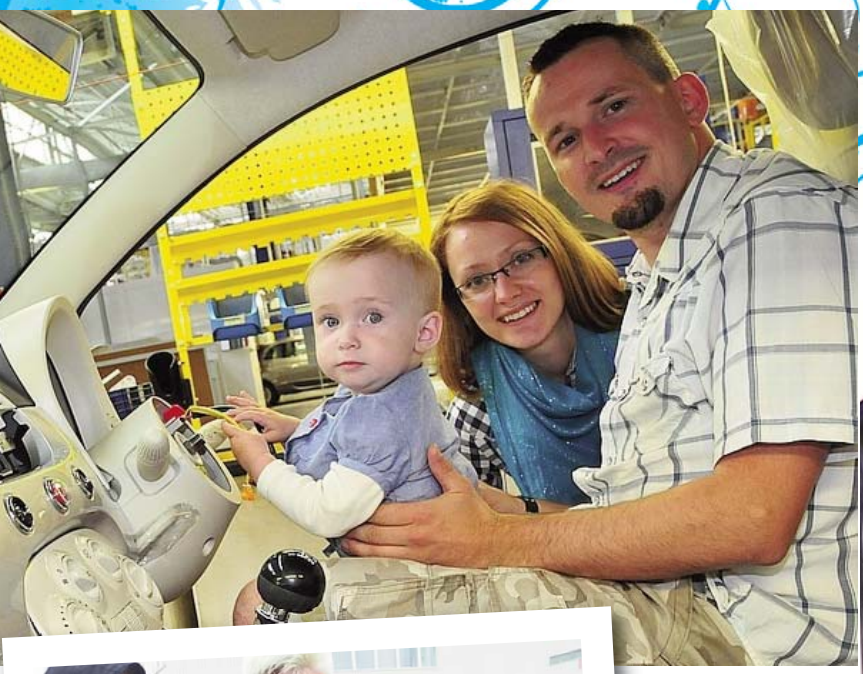
zespół Kombii i Kasia Kowalska. Przez hale produkcyjne, udostępnione dla zwiedzających, nieustannie przewijały się tłumy. Showroom, w którym zaprezentowano między innymi wystawę fotograficzną z historycznymi zdjęciami zakładu i produkowanych w Tychach samochodów, pękał w szwach. Były stoły biesiadne, konkursy z nagrodami, prezentacje samochodów, wystawy kwiatowe, stoiska handlowe i bufety.

Adam Zarucha pracuje na terenie tyskiego zakładu Fiat Auto Poland w zaopatrzeniu materiałowym. Podczas Dnia Rodzinnego zastaliśmy go przy biesiadnym stole, gdzie odpoczywał z narzeczoną Izabelą i jej siostrą, Dorotą. „Największą zaletą tej imprezy jest niewątpliwie integracja" – mówi pan Adam. „Spotykamy się z kolegami w zupełnie innych warunkach, niż na co dzień. Jest luźno i wesoło, możemy poznać się zupełnie z innej strony. Na towarzyszących mi dziewczynach największe wrażenie wywarła sama produkcja – z czego się cieszę, bo właśnie po to tu przede wszystkim przyszliśmy, by ją zobaczyć. Stopień zautomatyzowania naszych linii produkcyjnych to chyba największa atrakcja, jaką zastają tu uczestnicy imprezy. Co do artystów, jacy występują na scenie, przyznam, że to akurat nie moja półka – ale gdyby pojawił się na przykład za rok Kazik Staszewski, na pewno spędziłbym przy stole znacznie mniej czasu".

Kazimierz Piekarski, pracownik spawalni, miał przyjść na Dzień Rodzinny z żoną, ale ta zrezygnowała z powodu deszczu. On sam jednak przyszedł i pierwsze kroki skierował ku stoiskom gastronomicznym „Co prawda zwykle nie wyobrażam sobie szaszłyka bez cebulki" – mówi pan Kazimierz, „ale i tak smakował mi wyjątkowo, bo ze względu na zamiar pojawienia się w zakładzie, w domu nie było dziś obiadu. A że przypadkowo spotkałem kolegę, nie mogliśmy sobie odmówić wspólnego biesiadowania. Nie można nie docenić tego, że fabryka może nam się kojarzyć nie tylko z pracą, ale i odpoczynkiem. To poza tym jedyny dzień w roku, kiedy można napić się legalnie piwa z kolegami na terenie zakładu. No i liczyć na ich pomoc w różnych sytuacjach – na przykład kilka chwil temu o mało co nie podjąłem się wzięcia udziału w zawodach wspinaczkowych. Na szczęście kolega odwiódł mnie od tego pomysłu twierdząc, że to atrakcja dla zdecydowanie młodszych uczestników…".

Kazimierz Piekarski

W tym roku Dzień Rodzinny urozmaicały ryksze. Pomysł Antoniego Hendzla (zdjęcie u góry) został zaakceptowany przez organizatorów



Renata Bedra z rodziną

Renata Bedra, pracuje na wydziale Montażu, na linii D. W tę niedzielę odwiedziła fabrykę z dwiema córkami, Emilką i Justyną, oraz siostrą z dziećmi i babcią. „Trochę żałujemy, że się rozpadało, bo z niektórych atrakcji nie uda nam się przez to skorzystać" – powiedziała pani Renata. „Ale idziemy zobaczyć Kasię Kowalską. Ostatnich kilkadziesiąt minut spędziłyśmy na hali produkcyjnej, bo moja córka uwielbia patrzyć na pracujące roboty, zwłaszcza ten klejący szybę robi na niej zawsze duże wrażeniem. Może długo go obserwować i się nie nudzić. A jesteśmy tu co roku i co roku zauważamy, że atrakcji jest więcej, gwiazdy coraz większego formatu, więcej jest zabaw dla dzieci i konkursów. Przyjeżdżamy tu z Brzeszcz, zawsze na kilka godzin i jeszcze nigdy się nie nudziliśmy".

Piotr Kubik, również pracownik Montażu, wybrał się na Dzień Rodzinny z żoną Magdą, dwójka synów i chrześnicą. Na dzieciakach największe wrażenie robiły głównie samochody, które można było zobaczyć z bliska, do których można było wejść, a nawet zatrąbić! „Oczywiście najwięcej frajdy sprawiły nam zabawy, takie jak jazda na rolkach, czy podskoki w dmuchanych zamkach. Szukamy jeszcze miejsca, gdzie można pomalować dzieciakom buzie" – mówi pan Piotr, a jego żona Magda wspomina, że kiedy pierwszy raz odwiedziła podczas Dnia Rodzinnego fabrykę w Tychach, była w szoku, ponieważ zupełnie inaczej sobie to wszystko wyobrażała. Zakład okazał się znacznie większy i o wiele bardziej zautomatyzowany, niż się spodziewała. ■

Piotr Kubik z rodziną

Rodzinne atrakcje pod znakiem FPT

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Satiz Poland

Tym razem nie na stadionie OSS Rekord, jak w poprzednich latach, a na terenie zakładu bawili się podczas Dnia Rodzinnego 2010, zorganizowanego w pierwszy weekend lipca, pracownicy spółki Fiat Powertrain Technologies, a także Fiat Services i innych spółek w Bielsku-Białej.

Rozpoczęta we wczesnych godzinach popołudniowych zabawa trwała aż do wieczora. Na pracowników z rodzinami i przyjaciółmi, którzy na własne oczy mogli zobaczyć fabrykę, w której powstaje jeden z najnowocześniejszych silników na świecie – TwinAir, czekały między innymi liczne stoiska gastronomiczne i namioty ze stołami do konsumpcji, lody, prażona kukurydza, kiermasz różności, stragany z zabawkami, a także mini hokej, tory przeszkód i konkurencje sprawnościowe.

Nie tylko jednak o pracownikach spółek pomyśleli organizatorzy imprezy. Przez cały czas jej trwania nie brakowało gier i zabaw dla najmłodszych uczestników Dnia Rodzinnego, zmagań na torze przeszkód, wyścigów, skoków, które zapewniły zjeżdżalnie, dmuchana wyspa i suchy basen. Nad „sportowo-rekreacyjną” częścią terenu górowała zwłaszcza ściana wspinaczkowa, przypominająca z daleka gigantyczny kaktus. Wśród amatorów bezpiecznego wspinania, wyposażonych w liny i klamry oraz asekurowanych przez instruktorów, zauważyć można było pełen przedział wiekowy. Dużą popularnością cieszyły się również rzuty do celu – przy ogromnej, rozłożonej na ziemi tarczy raz zarazem próbowały swych sił i zręczności przybyłe na Dzień Rodzinny maluchy i młodzież.

Ze wszystkich tych atrakcji dzieciaki mogły korzystać przez cały dzień. Pełni wizerunku dopełniało mnóstwo kolorowych balonów, dekoracji i poprzebierani za bajkowe postaci animatorzy, którzy zachęcali do zabawy. Nie było również ograniczeń w ilości cukierków, które rozdawane były na terenie zakładu przez tychże animatorów, a także waty cukrowej, jaką tego dnia spożywali milusińscy.

Aura wyjątkowo sprzyjała w tym roku organizatorom i pomimo dającego się we znaki upału udało się zrealizować wszystkie punkty programu, w tym także te konkursy, które wymagały wysiłku fizycznego – jak wyścigi w workach, czy walki „sumo”.

Jak zawsze punktem, który skupiał największą uwagę, przyciągając i wzrok, i słuch, była estrada. Zaproszone gwiazdy i tym razem zapewniły uczestnikom Dnia Rodzinnego 2010 niezapomniane wrażenia. Kabaret Skeczów Męczących bawił i rozśmieszał, a gwiazda wieczoru, czyli zespół Zako■

W Dniu Rodzinnym uczestniczyli także pracownicy Magneti Marelli Suspension Systems, Fiat Services Polska, Marpol, Sirio Polska, Cornaglia Poland, Fenice Poland, Comau Poland, Sadi Polska oraz Gestin Polska

Kolonijne impresje

TEKST I FOTO
Marek Kowalski

W tym roku wypoczynek letni dzieciom pracowników Fiat Auto Poland i spółek Fiata zorganizowano nad Bałtykiem, we Włoszech oraz w słonecznej Bułgarii. Najmłodsi mieli możliwość poznania wielu ciekawych miejsc i zakątków.

Ponad 700 dzieci i młodzieży pracowników Fiat Auto Poland, spółek Fiata oraz join ventures, m.in. Fiat Powertrain Technologies, wypoczywało podczas tegorocznych wakacji na koloniach w Sianożętach, Łazach i Jastrzębiej Górze, we Włoszech w miejscowościach Rimini i Anzio oraz w Złotych Piaskach w Bułgarii. Jak co roku, stroną organizacyjną kolonii zajęła się spółka Gestin Polska. Z aparatem fotograficznym odwiedziliśmy kolonistów we wszystkich ośrodkach w Polsce.

Sianożęty – nadmorska wieś letniskowa oddalona kilometr na zachód od Ustronia Morskiego. Wypoczywającym dzieciom oferuje się tu mnóstwo atrakcji: od kąpieli w bardzo ciepłym w tym roku morzu, po wycieczki rowerowe do latarni morskiej w Gązkach, do wypraw rejsem statkiem. „Koloniści uczestniczyli w barwnym korowodzie w Ustroniu Morskim oraz w konkursie rysowania karykatur, który odbył się pod okiem fachowców. Dzieci i młodzież bardzo lubią karaoke. Wszystkie są wesołe i chętne do udziału w organizowanych grach i zabawach, w których biorą aktywny udział”, mówi kierownik kolonii, Krzysztof Gaweł.

Łazy położone są nad mierzeją odcinającą jezioro Jamno od morza. Uczestnicy kolonii cieszą się z dopisującej w tym roku pogodzie, bo mogą do woli kąpać się w morzu i plażować. Opowiadają o organizowanych codziennie różnych zabawach ruchowych, a także sportowych. „Byliśmy na wycieczce w Darłówku, w Parku Wodnym i na rejsie po morzu. Mieliśmy śluby kolonijne, chrzest, ognisko z pieczeniem kiełbasek, bardzo ładny jest również teren ośrodka, gdzie znajdują się piękne rzeźby”, mówi Patrycja. Dla Żanety natomiast najfajniejsza jest zabawa na plaży i pływanie, podobają się jej również morskie, spienione fale. „Na twarzach dzieci często gości uśmiech, biorą liczny udział w grach i zabawach. Miały również okazję w Zieleniewie jeździć konno”, mówi Magdalena Mazgaj, kierownik kolonii.

Jastrzębia Góra słynie z wysokiego klifowego brzegu. Głównym zajęciem wypoczywających tu dzieci

Pogoda w tym roku dopisała, co widać na zdjęciach, atrakcji też nie brakowało

jest opalanie się i kąpiel w morzu pod czujnym okiem wychowawców i ratownika. „Przygotowaliśmy dla kolonistów różnego rodzaju zajęcia, w zależności od pogody. Dzieci chętnie uczestniczą w konkursach, np. rzeźb z piasku, grają w piłkę nożną, siatkówkę. Chcemy zwiedzić latarnię morską, a przy okazji obserwować półwysep helski. W trakcie wycieczki będzie rejs statkiem. W planach jest jeszcze przejście do „Lisiego Jaru" – połączone z grą terenową.", mówi kierownik kolonii Aneta Frączek. „Jestem na kolonii już czwarty raz i muszę przyznać, że jedzenie mi smakuje, kadra jest fajna – wesoła, towarzystwo mam wspaniałe. Kąpię się w morzu, jest po prostu super", mówi Wojtek. Wszystkie dzieci są zadowolone z wypoczynku, sporo zwiedziły i miały okazję nagrania reportaży z kolonii, które były emitowane podczas audycji Rozgłośni Zakładowej FAP. ■

TEKSID IRON I SPÓŁKI Z GRUPY MAGNETI MARELLI

Letni wypoczynek w innych spółkach Fiata

Teksid Iron Poland co roku stara się organizować dzieciom letni wypoczynek w nadmorskich miejscowościach. W tym roku 44 dzieci ze Skoczowa (foto po lewej) wyjechało 1 lipca na kolonie do Kołobrzegu. Dzieci mieszkały w ośrodku wczasowym Proton, położonym 20 m od morza. W programie dwutygodniowego pobytu były m. in.: wycieczka do Wolińskiego Parku Narodowego, zwiedzanie portu i latarni morskiej, Muzeum Oręża Polskiego i rejs statkiem. Nie zabrakło też ogniska z pieczeniem kiełbasek, nauki tańca, aerobiku, zajęć sportowych i kulturalnych, spartakiady kolonijnej oraz dyskotek. Automotive Lighting i spółki Magneti Marelli w Sosnowcu wysłały 87 dzieci pracowników (foto po prawej) nad polskie, włoskie i bułgarskie morze. W Mrzeżynie program kolonii obejmował m.in. wycieczki do Kołobrzegu, Międzyzdrojów, Kamienia Pomorskiego, Trzęsacza i Dziwnowa, a także do Mini Zoo w Zieleniewie, gdzie na uczestników czekała jazda konna i przejażdżka bryczką oraz pokazy z udziałem koni. W czasie pobytu w Rimini dzieci miały okazję zwiedzić Wenecję, na koloniach w Anzio natomiast Rzym, a w Złotych Piaskach główną atrakcją był wyjazd do Warny. We wszystkich tych miejscowościach, oprócz plażowania i kąpieli w morzu, czas wypełniały dzieciom konkursy z nagrodami, zajęcia sportowe, nauka tańca, ogniska, dyskoteki, gry i zabawy terenowe itp.
Firma CNH Polska z Płocka, jak co roku, dofinansowała wyjazdy dzieci swych pracowników.

NEWSY

CNH NA TARGACH

Targi „Polskie Zboża", które odbyły się w dniach 10-11 czerwca 2010 r. w Modrzu k/Poznania, skupiły w jednym miejscu największych przedstawicieli etapów produkcyjnych w produkcji płodów rolnych. Wśród nich była też firma New Holland, posiadająca najszerszą ofertę produktową na rynku, która umożliwiła klientom obejrzenie i sprawdzenie na polu pokazowym traktorów z serii T5000, T6000, T7000, T8000 a nawet T9000. Ogromnym zainteresowaniem zwiedzających cieszył się wielokrotnie wyróżniany traktor limitowanej serii T7000 Blue Power. Produkt ten zdobył tytuł najlepszego ciągnika targów w kategorii „Innowacyjny Produkt Targów Polskie Zboża 2010".

FIAT NA FACEBOOKU

Facebook to portal społecznościowy, który pomaga swoim użytkownikom kontaktować się z innymi osobami i udostępniać im różne informacje i treści. Z serwisu korzysta coraz więcej osób, które poszukują na nim nie tylko rozrywki. Facebook staje się z dnia na dzień nieocenionym źródłem informacji. A to skłania firmy do wykorzystania serwisu jako narzędzia promującego markę. Swoje miejsce na Facebooku ma także Fiat. Zachęcamy pracowników grupy do zostania fanem tej strony. Nowy profil dostępny jest: www.facebook.com/FiatPl

FIAT PANDA NATURAL POWER

Testy ADAC pokazały, że żaden samochód nie jest tak ekonomiczny jak Fiat Panda Natural Power. Niemiecki Automobilklub (ADAC) przeprowadził test na 241 samochodach z różnych segmentów i o różnych systemach zasilania. Celem było przejechanie jak największej liczby kilometrów na paliwie o wartości 30 euro. Próba okazała się triumfem Fiata Pandy Natural Power, który przejechał 724 kilometry. Fiat napędzany na gaz ziemny udowadnia tym rekordowym wynikiem, że oszczędne podróżowanie jest możliwe. Ale możliwa jest także dbałość o środowisko naturalne – jego poziom emisji CO_2 to zaledwie 113 g/km. Jest to więc samochód innowacyjny, ekologiczny i ekonomiczny.

PODZIĘKOWANIE

W czasie mojej ciężkiej choroby dyrekcja zakładu oraz związki zawodowe bardzo mi pomogły poprzez troskliwą opiekę i wsparcie finansowe. Czułem, że ze swoją osobistą tragedią nie jestem sam i serdecznie z głębi serca za tą pomoc dziękuję. Bardzo gorąco pragnę również podziękować wszystkim w naszym zakładzie, którzy również wsparli mnie finansowo, uszczuplając swój budżet domowy. Jestem obecnie na rocznej rencie rehabilitacyjnej i mam nadzieję, że po tym koniecznym odpoczynku powrócę do pracy ze zdwojoną mocą.

Andrzej Szczotka, Fiat-GM Powertrain

FIAT SPONSOREM 67. TOUR DE POLOGNE

Gdy oddajemy gazetę do druku, 67. Tour de Pologne jeszcze trwa. Nie możemy zatem poinformować, kto został zwycięzcą wyścigu i otrzymał nagrodę główną – Fiata Bravo z serii specjalnej Tour de Pologne. Mimo to warto krótko napisać o powiązaniach Fiata i tego najważniejszego w Polsce wyścigu. Samochody Fiata po raz pierwszy poprowadziły peleton 18 lat temu. Fiat oficjalnym sponsorem wyścigu jest od jego 50. edycji, czyli od 1993 roku i jest zarazem najbardziej lojalnym partnerem touru. Uczestnicy i organizatorzy Tour de Pologne jeżdżą samochodami Fiata, zwycięzca otrzymuje samochód tej marki, a ponadto firma jest sponsorem klasyfikacji najaktywniejszych kolarzy. W tym roku kolarze rozpoczęli start w Sochaczewie, ale po drodze zawitali także do Tychów (start jednego z etapów miał miejsce sprzed bramy tyskiego zakładu Fiat Auto Poland). W ciągu 7 dni rywalizacji przejechali 1256,5 km.

FIAT 500 Z SILNIKIEM 1,3 MJTD ZWYCIĘZCĄ EKO-RAJDU

Na starcie odbywającego się w czerwcu drugiego Eko-Rajdu Kontrolowanego, zorganizowanego przy okazji kolejnej edycji Moto Show w Sosnowcu – stanęło 7 załóg, które miały do pokonania trasę o długości prawie 230 km. Wśród nich startowały trzy modele Fiata 500 1,3 Mjtd i właśnie jeden z tych modeli, kierowany przez dziennikarzy Roberta Bieleckiego i Marcina Łęczka, został zwycięzcą rajdu. Fiat 500 uzyskał rekordowe, najniższe średnie zużycie paliwa – tylko 2,63 litra oleju napędowego na 100 km. W Eko-Rajdzie startował też Fiat Panda napędzany gazem ziemnym, ale organizatorom nie udało się znaleźć przelicznika średniego spalania gazu na paliwo.

NOWY FIAT UNO „MADE IN BRAZIL"

Debiut rynkowy nowego Fiata Uno, wyprodukowanego w Brazylii, był wielkim świętem, na które przybyło do Praia do Forte w regionie Bahia ponad dwa tysiące zaproszonych dziennikarzy, importerów i dystrybutorów z całej Ameryki Łacińskiej, Afryki i Środkowego Wschodu. Prezentacja odbyła się przy muzyce elektronicznej, scenografii komputerowej, projekcjach 3D i hologramowych oraz na konferencji prasowej on-line. Fiat Uno Made in Brazil jest nowoczesny pod każdym względem. W jego projektowaniu uczestniczyło ponad 600 specjalistów i stylistów we współpracy z Centro Stile Fiat w Turynie i w Brazylii. Design samochodu łączy geometryczne formy z krągłościami, zaś w kabinie wygodnie mogą podróżować cztery osoby. Dwa typy silników pochodzące ze znanej rodziny Fire (na benzynę i alkohol): 1.0 o mocy 73 KM i 1.4 o mocy 75 KM. Model dostępny jest w trzech wersjach wyposażenia (Attractive, Vivace, WAy).

FIAT AUTO POLAND W PIERWSZYM PÓŁROCZU

W ciągu sześciu miesięcy br. z linii produkcyjnych tyskiego zakładu zjechało 322.463 samochodów, tj. o 23.487 sztuk więcej (+7,9% w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego), w tym Fiatów Panda (143.375 szt.), Fiatów 500 (102.238), Fiatów 600 (9.152) i Abarth 500 (3.691).
Na eksport trafiło 251.914 samochodów marki Fiat i Abarth, czyli 97,5% produkcji (+9.969 szt., tj. + 4,1% w porównaniu z rokiem ubiegłym). Najwięcej samochodów wyeksportowano do: Włoch, Francji, Anglii i Niemiec.
W ciągu pierwszego półrocza br. Fiat Auto Poland sprzedał w Polsce 14.126 samochodów osobowych, osiągając 9,0% udział w rynku. Natomiast Fiat Professional w ciągu sześciu miesięcy sprzedał 4.319 szt. samochodów dostawczych i zanotował 22,0% udział w rynku.

DEBIUT ALFY 159 MODEL YEAR 2011

Zmodernizowane wnętrze i szeroka oferta opcji – to dwie najważniejsze cechy Alfy Romeo 159 Model Year 2011. W nowej wersji tapicerka foteli wykonana została z niespotykanego do tej pory włókna, a w wyposażeniu seryjnym dostępne jest połączenie skóry i materiału w wersji czarnej lub beżowej. Poza tym, podobnie jak w przypadku Alfy MiTo i Giulietty, klienci będą mogli dostosować swój model 159 MY 2011 do indywidualnych gustów dzięki czterem specjalnym pakietom, z których dwa oferują dodatkowy komfort jazdy, a dwa oddają sportowy charakter modelu.

PACO DE LUCÍA

Nie jestem supermanem

O muzykach flamenco mówi się, że są ludźmi pozbawionymi biografii, bo ich świat kręci się wokół instrumentu, a życie toczy się tak po prostu, z dnia na dzień.

TEKST
Aldona Górna
FOTO
Satiz Poland

Paco de Lucía (wł. Francisco Sánchez Gómez) jest w świecie flamenco swego rodzaju ewenementem. O ile pokrewni mu artyści najczęściej „pochodzą z nikąd", o nim wiemy, że urodził się na południu Hiszpanii w rodzinie, której muzyka towarzyszyła od zawsze. Matka (Lucía), na cześć której przybrał swój pseudonim artystyczny, zajmowała się domem, a ojciec (Antonio), obok gry na gitarze próbował po prostu przeżyć, trudniąc się w okresie wojennym sprzedażą odzieży. To on ofiarował Paco jego pierwszą gitarę. Tym sposobem, znany dzisiaj na całym świecie gitarzysta, struny pod palcami poczuł w wieku zaledwie pięciu lat. Od tamtej pory liczy się tylko flamenco.

GRAJ, A NIE BĘDZIESZ GŁODNY

W domu Paca nigdy się nie przelewało, więc prezent w postaci gitary nie był ze strony jego ojca próbą spełnienia dziecięcej zachcianki. Na szkołę brakowało pieniędzy, a jedyną nauką, jaką mógł przekazać swoim synom, były chwyty gitarowe. Wygrał w ten sposób los na loterii, bowiem poza sławą, „zafundowaną" mu przez młodszą latorośl (Paco), Antonio zyskał pole porozumienia bez słów także ze starszym synem Ramonem.

„Wszystko, co mam i umiem zawdzięczam swojemu ojcu. Bez niego Paco de Lucía by nie istniał. Niektórzy ludzie twierdzą, że pięciolatków nie powinno się zmuszać do gry na gitarze. Ja mam

„Wszystko, co mam i umiem zawdzięczam swojemu ojcu. Bez niego Paco de Lucía by nie istniał"

na ten temat odmienne zdanie. Uważam, że dziecku należy wskazać drogę do pasji – im wcześniej, tym lepiej. Dziś już nie mam kompleksów z powodu braku wykształcenia. Oczywiście był w moim życiu taki okres, kiedy chciałem być bardziej wyedukowany, bo kojarzyło mi się to zarówno z wyższym stopniem kultury, elegancji, jak i elokwencji. Po latach, wraz z życiowym doświadczeniem nabrałem także wewnętrznego przekonania, że nikt z nas nie jest supermenem, ja też nie..., mam przecież swoją gitarę. Dzięki niej mogłem bardzo szybko o siebie zadbać. Głód sprawił, że uczyłem się szybciej i chyba tutaj tkwi tajemnica mojego sukcesu, a także przewaga nad innymi artystami, którzy mieli w dzieciństwie pełne brzuchy, a co za tym idzie, brakowało im cennych bodźców".

PIERWSI NAUCZYCIELE I PIERWSZE PODRÓŻE

Poza ojcem i bratem Ramonem, w gronie nuczycieli Paca znaleźli się także przyjaciele rodziny, dzisiaj światowej sławy artyści. Byli wśród nich: Nino Ricardo, Miguela Borrull oraz Mario Escudero, czy Sabicasa, których poznał podczas swojej pierwszej podróży do USA. Tam wszystko się zaczęło, bieda odeszła w zapomnienie, a sława przyszła do niego sama. W 1958 debiutował publicznym występem w Radio Algeciras. Rok później otrzymał nagrodę specjalną w konkursie *Festival Concurso Internacional Flamenco de Jerez de la Frontera*.

„Miałem trzynaście lat, kiedy ojciec w czasie podróży po Stanach przedstawił mnie swojemu bliskiemu przyjacielowi – Mario Escudero, który podczas pierwszej rozmowy powiedział mi, że sama gra na gitarze i opanowanie strun to nie wszystko; że powinienem poszukać swojego własnego stylu. Pomimo młodego wieku zacząłem o tym myśleć i doszedłem do wniosku, że za bardzo kieruję się w swoim życiu zdrowym rozsądkiem. Poczułem, że czas popuścić wodze wyobraźni, przestać zwracać uwagę na technikę i poddać się temu, co czuję całym sobą – flamenco. Trudne to zadanie znaleźć kompromis pomiędzy zdrowym rozsądkiem a wyobraźnią, ale ponieważ brakuje mi wykształcenia i nie umiem przekształcać nut w równania, chyba udało mi się osiągnąć złoty środek. Swój własny styl odnalazłem w Stanach Zjednoczonych wraz z publicznością, która jest bardziej otwarta na flamenco, niż hiszpańskie audytorium. Moją grą nie był zachwycony Sabicas, który podczas jednej z konferencji prasowych w Nowym Jorku kilkakrotnie mnie obraził. Powiedział między innymi, że ewolucja mojego stylu dotyczy tylko palców, które z wiekiem urosły. A ja... spokojnie siedziałem i słuchałem jego sarkastycznych uwag pod moim adresem. Mój szacunek do niego wziął górę nad złością i nigdy nie powiedziałem mu, że w moim przekonaniu całe życie był leniwy i brak ewolucji, który mi zarzucił, tak naprawdę dotyczył jego osoby. Sabiscas do śmierci nie umiał się przyznać do tego, że jego artyzm liczył się tylko przez kilka lat, później pozostało mu jedynie grono lojalnych słuchaczy, dla których jego przestarzały styl był zawsze na topie. Przyjaciele nie mówią sobie takich rzeczy, a wszyscy moi nauczyciele byli jednocześnie moimi przyjaciółmi".

„Miałem trzynaście lat, kiedy Mario Escudero powiedział mi, że sama gra na gitarze i opanowanie strun to nie wszystko; że powinienem poszukać swojego własnego stylu"

TO WŁAŚNIE JA

Nie podważając fenomenu Sabiscasa, krytycy muzyczni są zgodni w jednej kwestii: maestro nie rozumiał, że sukces tkwi

w indywidualizmie, który, nawet jeśli czasem jest kontrowersyjny, zawsze znajduje zwolenników. Tak też się stało w przypadku Paco de Lucíi, który krok po kroku odnajdywał to, co mu w duszy gra i objawił swój geniusz nagle sprawiając, że oczy odbiorców zwróciły się w jego stronę. Długo szukał samego siebie. Po kilku sukcesach w USA zaczął rozważać podjęcie dalszej nauki u boku Nino Ricardo. W tym celu w 1964 roku przeniósł się wraz z rodziną do Madrytu i już rok później nagrał z nim 2 albumy (do jego działań w tym czasie należy doliczyć też 3 nagrania z bratem Ramonem de Algeciras). W 1967 roku dołączył do *Festival Flamenco Gitano*, corocznej trasy koncertowej flamenco. W tym samym czasie nagrał swój pierwszy solowy album *La fabulosa guitarra de Paco de Lucía*, w którym można zauważyć wpływ Nino Ricardo, Sabicasa i Mario Escudero. Chcąc zerwać z narzucaną mu techniką, w 1969 roku nagrał *Fantasia Flamenca*, gdzie po raz pierwszy zdefiniował swój własny styl, który w pewnych motywach odbiega od przyjętych tradycji i reguł muzyki flamenco. Dla Paco de Lucíi rozpoczął się najlepszy okres w karierze, jego niepowtarzalny sposób gry uwydatniał się coraz bardziej w *El Duende Flamenco, Fuente y Caudal* oraz *Almoraima*. Nagrał także singel *Entre dos Aguas*, który przyniósł mu ogromną sławę. Pytany o to, czy flamenco jest nierozerwalną częścią kultury cygańskiej, mówi z przekonaniem: „Cyganie, których znam, mówią, że flamenco towarzyszy ich kulturze od pięciu wieków. Dla mnie jednak bardziej istotny jest ich sposób postrzegania świata, zdolności artystyczne i temperament, który sprawia, że flamenco jest w egzystencję tej nacji wpisane równie naturalnie, jak i wędrowny tryb życia. Nie oznacza to wcale, że muzycy, którzy nie wywodzą się z obozowisk cygańskich, nie czują ducha flamenco... i to jest właśnie najpiękniejsze”.

18 czerwca br. Paco de Lucía zagrał w Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej. Koncert zgromadził 2,5 tys. osób

O PUBLICZNOŚCI

Paco de Lucía mówi, że dla każdego artysty, niezależnie od tego, czy jest muzykiem, malarzem, czy pisarzem, najważniejsze jest zrozumienie ze strony odbiorców. To ostatnie, jego zdaniem można osiągnąć, tylko jeśli to, co ma się do przekazania, jest prawdziwe. „Na moje koncerty, poza fanami flamenco, przychodzi wielu młodych ludzi, którzy na co dzień słuchają muzyki rockowej. Nie jestem w stanie powiedzieć, dlaczego tak się dzieje: może bardziej niż flamenco interesuje ich techniczna strona mojej gry, chwyty gitarowe, rytm..., a może po prostu chcą zobaczyć mnie, bo przyciąga ich moja wewnętrzna wiara w słuszność tego, co robię. Moja publiczność jest dla mnie najważniejsza: czas nie działa bowiem na naszą korzyść. Wszyscy się starzejemy, z czasem tracimy energię, wyobraźnia niestety zaczyna nabierać granic. Jakiż w takim razie byłby sens mojego grania, gdybym jako stary człowiek nie mógł się pochwalić rozmową z jednym z odbiorców, który powiedział mi, że jego życie zmieniło się pod wpływem jednej z moich płyt? I, że dzięki mnie rozpoczął naukę gry na gitarze...”. ■

DROGA DO SŁAWY

Najważniejsze wydarzenia w życiu de Lucíi

W latach 1969-1979 nagrał dziewięć albumów ze słynnym później śpiewakiem flamenco Camaronem de la Isla, w którego wylansowaniu Paco miał znaczny udział. Od 1977 roku koncertował i nagrał 2 płyty z Alem Di Meolą, Johnem McLaughlinem i Larrym Corryellem. W tym samym roku ożenił się z Casildą Varela, z którą ma troje dzieci. Kontakt z jazzem wpłynął na jego grę, gitarzysta poszukiwał nowych brzmień, wzbogacając tym samym ubogi styl flamenco. W 1980 roku doszło do głośnego koncertu w piątkowy wieczór w San Francisco. John McLaughlin, Al Di Meola i Paco de Lucía zagrali przed 10-tysięczną publicznością i od tej pory ich nazwiska obiegły cały świat. Płyta *Friday Night in San Francisco* odniosła ogromny sukces i dotychczas sprzedana została w 1,5 mln egzemplarzy. Współpraca tria została ostatecznie ukoronowana trzema albumami: *Friday Night in San Francisco*, *Castro Marin i Passion*, *Grace and Fire*. Paco de Lucía nagrał także muzykę do filmów, takich jak: *Carmen* Carlosa Saury, *La Sabina* i *Los Tarantos* José Luisa Borau, sztuki prezentowanej w prestiżowym teatrze de la Zarzuela. W 1981 założył sekstet z Pardo, Benevent, Dantas, de Algeciras i Pepe de Lucía. Utrzymywał również kontakt z Chickiem Coreą, co stanowiło początek owocnej współpracy obu muzyków. 18 czerwca br. Paco de Lucía zagrał w Bielsku-Białej, a koncert sponsorował m.in. Fiat Auto Poland.

Świat nie cał

Jeden zapuszcza sobie grzywkę, inny chce zostać gwiazdą. Jeszcze inny całe dnie spędza z komórką przy uchu albo tańczy w modnym ostatnio stylu Tecktonic. Czas dojrzewania się skrócił, chłopcy chcą pokazać kolegom, że są macho, a dziewczynki kokietują swoją kobiecością. Z jakimi modami, tendencjami i pasjami młodzieży mamy dzisiaj do czynienia.

TEKST
Emanuela Chiappero

kiem dorosły

Kiedyś mówiło się o bananowej młodzieży, punkach, metalowcach, dresiarzach. A teraz? Młodzież przecież nie przestała tworzyć subkultur. Każdy młody człowiek ma swoje pasje, charakterystyczny styl, atrybuty i idoli, w których się przegląda niczym w lustrze.

Młodzieżowe subkultury są zamkniętymi światami, w których obowiązują żelazne i surowo przestrzegane zasady. Są wyrazem poszukiwania własnej drogi, formą ucieczki od rzeczywistości, tak jakby dorosły świat przerażał ich na tyle, by musieli szukać dla siebie kryjówki w kulturowych niszach. Młodych ludzi łączy zafascynowanie nowymi technologiami, muzyką i modą. Spróbujmy odpowiedzieć na pytania: jakie trendy obowiązują dzisiaj wśród młodzieży, a także jakie pasje i tajemnice nurtują dzisiejszych nastolatków?

EMO, NOWE POKOLENIE

Nawą subkulturą młodzieżową, która zatacza coraz szersze kręgi, zwłaszcza w wielkomiejskich centrach, jest pokolenie Emo. Emo to skrót od emocji, który początkowo używany był do opisania powstałej w Waszyngtonie muzyki hardcore punk. Po 2000 roku wykreowano jednak nowe znaczenie emo, które zostało nagłośnione przez media, magazyny i Internet. Jego celem jest wyrażanie siebie i swoich emocji w odniesieniu do mody, stylu i postawy połączonej z muzyką post-hardcore, pop punk, a także metalcore. Ta subkultura młodzieżowa to wrażliwi ludzie, głównie nastolatki, o niezwykle smutnych wyrazach twarzy, którzy używają przedrostka emo w zasadzie przed każdym rzeczownikiem, tworząc angielskojęzyczne neologizmy w rodzaju emo – boy, emo-girl, emo-hair, emo-shoes i tak dalej. Najczęstszą reakcją na to zjawisko jest przekonanie, że mamy do czynienia z prawdziwą emo-epidemią, biorąc pod uwagę liczbę nastolatków dotkniętych tym emo-bólem istnienia.

Pokolenie emo wyróżnia się stylem ubierania. Charakteryzuje się między innymi noszeniem jeansów rurek, wąskich t-shirtów z nazwami zespołów rockowych, pasków nabijanych ćwiekami. Atrybutami emo są także włosy z ukośną, długą grzywką zakrywającą połowę twarzy, makijaż czarnym

eyelinerem i tuszem do rzęs, czarny lakier na paznokciach oraz paski nabijane ćwiekami itp.

TECKTONIK, TANIEC NA TOPIE

Dzięki portalowi YouTube tecktonik stał się znany na całym świecie. Ten nagłośniony w 2007 roku na Paris Techno Parade nowy taniec młodzieżowy jest mieszanką hip hopu i stylu techno. Zakłada bardzo określony wygląd: skarpetki w biało-czarne paski, obcisłe dżinsy i marynarki oraz wyprostowane włosy. Tancerze wyróżniają się „futurystycznymi" fryzurami, a czasami również makijażem wokół jednego oka. „TCK" (skrótowa nazwa stylu) czerpie inspiracje z lat osiemdziesiątych oraz miesza wszystkie inne taneczne nowinki z ostatnich 20 lat. Nie ma żadnych obowiązujących kroków ani postawy. Każdy tańczy jak chce, w ramach swojego indywidualnego stylu, pokazując swoją osobowość. Jedyną zasadą obowiązującą zwłaszcza początkujących tancerzy jest „nie patrz na nogi, bo upadniesz". Krótko mówiąc, to styl dla leniwych nastolatków, którzy z mini filmików na You Tubie nauczyli się kilku ruchów i stali się modnymi tancerzami na świecie.

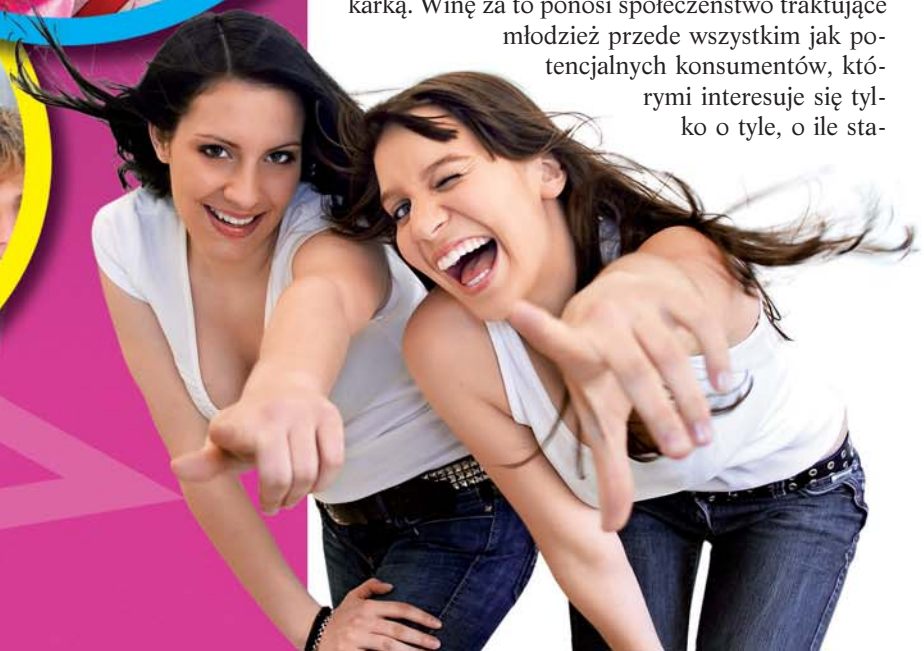
Zmieniają się mody, upodobania, języki, ale młodzież, podobnie jak kiedyś, tworzy mniejsze społeczności, gdzie czuje się pewna siebie i bezpieczna

MAŁE DOROSŁE KOBIETKI

„Mamo, kiedy będę wreszcie dorosła?" Młodzież nigdy nie lubi, by traktowano ją jak dziecko. Dzisiaj jednak nastolatki wręcz marzą o byciu dorosłym i to za wszelką cenę. Przedwcześnie dojrzałe chcą być zwłaszcza dziewczynki. W wieku dziesięciu lat ubierają się jak gwiazdy telewizyjne, na pierwszą dietę przechodzą już w wieku lat 12. Gdy zaś mają 14 lat malują się i robią sobie fryzury jak w serialu „Przyjaciele". Obniżył się wiek dojrzewania. Chłopcy chcą pokazać swoim rówieśnikom, że są prawdziwymi macho, zaś dziewczynki epatują swoją kobiecością. W rzeczywistości nadal pozostają wrażliwymi i chwiejnymi nastolatkami, próbującymi zapełnić jakoś życiową pustkę. Problem polega na tym, że dzisiejszy świat dorosłych, w stosunku do nich o wiele mniej rygorystyczny i despotyczny niż kiedyś, wydaje się

Nastolatki: z jednej strony chcą stać się dorosłe, z drugiej boją się świata dorosłych. Młodzież pomiędzy 12 a 18 rokiem życia jest ważnym celem marketingowych zabiegów i poddawana bywa podprogowym naciskom reklamy

w rzeczywistości o wiele bardziej oddalony od nastolatków i ich problemów, i nie ukrywa, że tak naprawdę wcale ich nie zna. Tylko od czasu do czasu, mając do czynienia z jakimś epizodem kryminalnym, demonstruje swoje wielkie zaskoczenie lub grzmi na alarm. W rzeczywistości młodzi ludzie zachowują się jak dorośli, ale nie kontrolują, tak jak oni, swoich emocji. Zdaniem socjologów, w młodym pokoleniu najbardziej liczy się wizerunek. Wśród nich pokutuje wręcz przekonanie, że kto wygląda i zachowuje się jak dziecko jest wykluczany z grona przez starszych kolegów. Uważają także, że kto nie ubiera się modnie bywa ignorowany w szkole. Marzeniem trzynastoletnich dziewczynek jest wzięcie udziału w konkursie miss, by osiągnąć sławę i pieniądze. Zaś czternastolatki spędzają swój wolny czas śniąc o tym, by stać się sławną piosenkarką. Winę za to ponosi społeczeństwo traktujące młodzież przede wszystkim jak potencjalnych konsumentów, którymi interesuje się tylko o tyle, o ile sta-



ZDJĘCIA: FOTOLIA

nowią interesujący target ekonomiczny. Dlatego też młodzi ludzie poddawani są poprzez media różnym formom nacisku, które kształtują ich gusty, a także kreują chwilowych idoli. Reklama potrafi nawet narzucić widzom nową modę. Środkiem do osiągnięcie tego celu są kosztowne badania rynku, a nawet ekspertyzy psychologów. W efekcie młodzi w zbyt dużym stopniu czerpią swoją wiedzę z telewizji, internetu i reklam. Zadaniem rodziców powinno być zwalczanie negatywnych wpływów mediów i przekazywanie dzieciom oczekiwań bardziej bliskich rzeczywistości.

MODA DLA FASHION BLOGERÓW

Autorki blogów można zobaczyć w pierwszych rzędach pokazów mody. Fashion blogerami są najczęściej dziewczyny, które zyskały popularność w sieci dzięki blogom lub albumom, w których na bieżąco zamieszczały swoje stroje. Ale nie tylko. Na blogach opowiadają o swoim życiu, uzależnionym od dyktatu mody. Stały się objawieniem ostatnich lat, są obdarzane uwielbieniem i podziwem. Czasem ich żywot w sieci jest krótki, za to niektóre z nich stały się prawdziwymi instytucjami. Nierzadko stają się na tyle sławne, że swym nazwiskiem firmują jakąś linię obuwia lub limitowaną serię t-shirtów. Powiększa się także grupa polskich blogerek, które wyposażone w komputer i zmysł krytyczny, udzielają porad na temat najnowszych tendencji w modzie. Zaś zblazowany świat mody zwariował na punkcie młodych ekspertek, z całą powagą wykonujących swoją pracę nastoletnich trend setterek.

3MAJ SIĘ!

„Pozdro" zamiast pozdrowienia, „nara" zamiast na razie, w „porzo" zamiast w porządku, a nawet zbitki angielskich wyrazów – „cy" (see you) – do zobaczenia, „n/p" (no problem) zamiast – żaden problem, „ofc" (ofcourse) zamiast oczywiście. Nie każdy potrafi rozszyfrować tak napisane wyrazy i przekazane informacje, które w języku polskim zajęłyby o wiele więcej miejsca lub mają inną pisownię. Wykorzystywanie akronimów oraz skracanie pisowni wyrazów w epoce SMSów oraz komunikatorów sieciowych podyktowane jest oszczędnością czasu i pieniędzy. Na początku SMSy traktowano jako nowość, nad którą głowili się lingwiści i socjologowie. Dzisiaj stały się codziennością i wysyłane są przez wszystkich, zarówno młodzież jak i dorosłych. To kwestia szybkości i praktyczności? Pewnie tak. Język dostosowuje się do nowego medium, staje się bardziej skrótowy, niektóre sylaby wypadają całkowicie, inne wyrazy zmieniają swoją pisownię. Do tego stopnia, że w szkołach nauczyciele zaczynają skarżyć się, że roztargnieni uczniowie piszą „f" zamiast „w" i „3" zamiast „trzy", lub „oo" zamiast „u". Zdaniem wielu polonistów skracanie wyrazów to kwestia rozwoju i bogactwa językowego, a nie jego destrukcji. Dzięki temu można lepiej zrozumieć najnowsze tendencje językowe.

UZALEŻNIENI OD KOMÓRKI

W dzisiejszym świecie komórka dla młodzieży między 14 a 20 rokiem życia jest oknem na świat. Przechowuje się w niej najcenniejsze zdjęcia, SMSy, spotkania, muzykę na kolejny dzień itp. Nie mogą się bez niej obejść nawet dzieci. Około 2/3 uczniów szkół podstawowych regularnie korzysta z telefonów komórkowych. Sprzedaż telefonów komórkowych w naszym kraju wciąż systematycznie rośnie. 77% społeczeństwa używa komórek, a w grupie nastolatków aż 93%. Ci ostatni nie używają komórek tylko do dzwonienia lub wysyłania SMSów. Młodzi pragną coraz bardziej funkcjonalnych modeli, bo oprócz pochwalenia się nią przed rówieśnikami, komórka jest dla nich prawdziwym multimedialnym narzędziem: dzięki niemy surfują po internecie, ściągają muzykę, robią zdjęcia, filmy, słuchają radia i oglądają telewizję.■

RUBRYKI

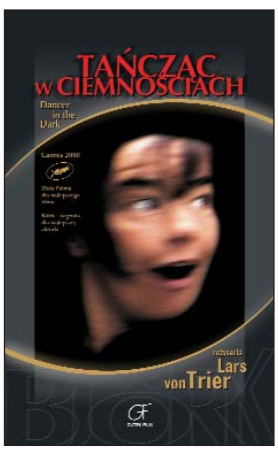
TEKST **Joanna Lasek**

Nie widziałeś, zobacz!

Za nami kolejna edycja festiwalu Era Nowe Horyzonty, jak zwykle ekipa Romana Gutka zadbała o rozrywkę na najwyższym poziomie. Nie każdy jednak, zwłaszcza że trwa szczyt urlopowy, był w stanie wyrwać się, aby spędzić kilka dni, oglądając film po filmie w kinach festiwalowych. Jeśli w tym roku nie daliśmy rady, nic straconego, jest wiele wyśmienitych, ambitnych filmów, które można obejrzeć w domowym zaciszu. Kilka lat temu głośno było o obrazie pod tytułem **„Dziecko”**. Film braci Dardenne zdobył Złotą Palmę w Cannes w 2005 roku. To piękny i przejmujący film o kontrowersyjnej tematyce. Zaczyna się dramatycznie – dwójka młodych (a nawet bardzo młodych) ludzi wychowuje wspólnie niemowlę, jednak, jak się okazuje, ojciec nie do końca potrafi odnaleźć się w roli rodzica. Bez wiedzy partnerki znajduje

„nabywcę” na swojego potomka. Za całkiem niezłą sumę zgadza się sprzedać chłopczyka. Dziewczyna na wieść o tym desperackim i bezmyślnym kroku ląduje w szpitalu i tu zaczyna się prawdziwa historia. Bohater udaje się w podróż w poszukiwaniu swego syna, a zarazem swojej prawdziwej natury. To w pewnym sensie opowieść inicjacyjna, obserwujemy, jak chłopak zmienia się i dojrzewa, budując więź

z odzyskanym dzieckiem. Pedro Almodovar jest kochany na całym świecie, a w Polsce w szczególności. Jego najnowszy film **„Przerwane objęcia”** jest już dostępny na dvd i oczywiście jest to lektura obowiązkowa dla wszystkich fanów hiszpańskiego reżysera. W głównej roli występuje doskonała Penelope Cruz. Historia, jak to zwykle u Almodovara, jest osadzona na kanwie nieszczęśliwej miłości, choć początkowo wydaje się, iż związek ma szanse powodzenia. Młoda początkująca aktorka wikła się w romans z reżyserem filmu, w którym gra. Kobieta ma bogatego i apodyktycznego kochanka, który ani myśli dzielić się swoją „narzeczoną” z kimkolwiek. „Przerwane objęcia” nasycone są dramatyzmem, czasem aż przesadnie, lecz fani Almodovara wiedzą, że reżyser uwielbia podobną konwencję. Kolejny raz pokazuje nam, iż człowiek jest jedynie zabawką w rękach losu. **„Tańcząc w ciemnościach”** to jeden z najdziwniejszych filmów w karierze Larsa von Triera, a jeśli ktoś zna jego twórczość, wie, iż nie ma w nim filmów nie ocierających się o swoistą „oryginalność”. Przede wszystkim jest to musical, a samo słowo „musical” kompletnie nie pasuje do kontrowersyjnego reżysera.



Po drugie: w głównej roli możemy zobaczyć wzbudzającą wielkie emocje islandzką artystkę – Björk. Reżyser i aktorka mają ze sobą wiele wspólnego – albo się ich kocha albo nienawidzi. Björk gra matkę, która pracuje w fabryce i gromadzi fundusze

PREMIERY
CZWARTY STOPIEŃ

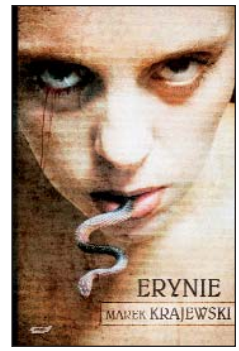
Nowy przerażający horror rozgrywający się na Alasce. W głównej roli występuje dawno niewidziana Millla Jovovich. Gra panią psycholog, która

przypadkiem wpada na trop tajemniczych zniknięć. Wydaje się, iż w znikanie ludzi zaangażowane są istoty pozaziemskie. Reż.: Olatunde Osunsanmi, wyst.: Milla Jovovich.

BUDDEN-BROKOWIE

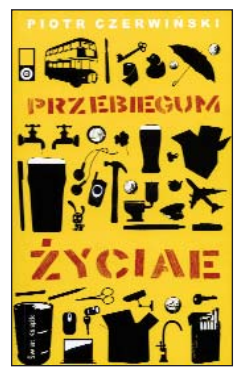
Największa niemiecka produkcja od czasu „Okrętu". Ekranizacja powieści Tomasza Manna, za którą otrzymał literackiego Nobla. Historia upadku kupieckiej rodziny z Lubeki zgromadziła za naszą zachodnią granicą ponad milion widzów. Reż.: Heinrich Breloer, wyst.: Armin Mueller-Stahll, Iris Berben.

Sensacja na bazie klasyki



Marek Krajewski ma w naszym kraju duże grono czytelników. Nic w tym dziwnego. Polacy kochają kryminały, a dawno nie było na rodzimym rynku sensacji pisarza tak dbającego o szczegóły. Krajewski wkłada w pisanie niesamowitą pracę, i to widać. Detale topograficzne i architektoniczne są podobno zgodne z oryginałem w każdym calu. Zachwyca też wiedza bohaterów na temat antyku. Nic w tym jednak dziwnego, wszak Marek Krajewski jest z wykształcenia filologiem klasycznym i do niedawna był pracownikiem naukowym tegoż wydziału. Tym razem bohaterem uczynił komisarza Popielskiego, którego mogliśmy poznać już w poprzedniej powieści zatytułowanej „Głowa Minotaura". Popielski jest jeszcze brutalniejszy i bardziej zepsuty od Mocka, choć to wydaje się niemożliwe. Intryga jest naprawdę przerażająca, nie jest to przyjemna książka do czytania przed snem. Warto jednak po nią sięgnąć, aby upoić się soczystym językiem i wspaniałymi opisami przedwojennego Lwowa.

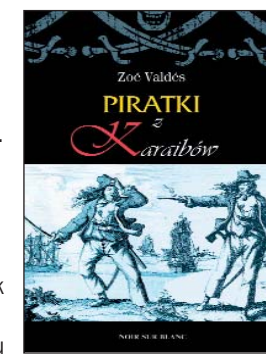
Marek Krajewski: Erynie. Wydawnictwo Znak. Kraków 2010.



Piotr Czerwiński zadebiutował na rynku świetnym „Pokalaniem". Zadebiutował i wyjechał do Irlandii. Emigracji jest też poświęcona jego najnowsza powieść. Nie jest to książka optymistyczna, ale jest napisana kapitalnym językiem i ma świeżą i nowatorską fabułę. Emigranci zarobkowi pracujący w Irlandii są w niej przedstawieni jako ludzie w większości przegrani, nieudacznicy i wieczni marzyciele. Marzenia to jedyna rzecz, która trzyma ich przy życiu. Irlandczycy, mimo że starają się być mili, traktują wszystkich jednakowo oschle, z góry zakładając, że jedyne, do czego nadają się bohaterowie książki, to praca fizyczna. Jeśli ktoś chce się wybić, nie ma na to najmniejszych szans. „Przebiegum życiae" nie jest jednak powieścią oskarżycielską, to opowieść o straconej szansie i życiu złudzeniami.

Piotr Czerwiński: Przebiegum życiae. Wydawnictwo Świat Książki. Warszawa 2009.

Bohaterkami „Piratek" są dwie kobiety – Irlandka Ann Bonny i Angielka Mary Read. To postaci autentyczne, jedna z nich podpowiedziała Danielowi Defoe, aby nazwał jednego ze swoich bohaterów Piętaszkiem. To nie do wiary, lecz Ann i Mary zaciągnęły się na statek piracki w przebraniu mężczyzn i przeżywały przygodę za przygodą, mimo że życie na statku w osiemnastym wieku wcale nie było proste. Książka jest napisana soczystym językiem, roi się w niej od barwnych postaci – nikczemników, handlarzy niewolników, intrygantów, zdrajców, ludzi o podwójnej moralności. Realia epoki są oddane drobiazgowo, a zarazem z humorem.



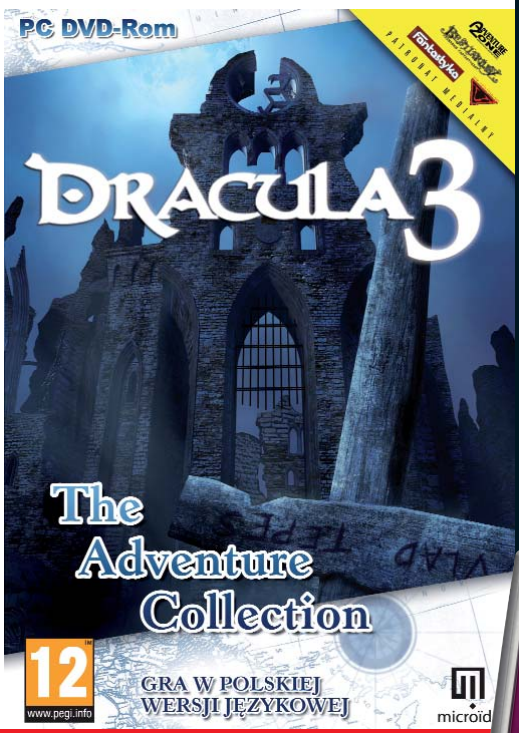
Zoé Valdés: Piratki z Karaibów. Wydawnictwo Noir sur Blanc. Warszawa 2010.

RUBRYKI

TEKST **Joanna Lasek**

Co jest grane

W lipcu miała miejsce premiera nowej gry przygodowej – „Dracula 3". Akcja toczy się pomiędzy wojnami światowymi w Transylwanii. Jej głównym bohaterem jest duchowny Arno Moriani, którego zadaniem jest wyszukiwanie „haków" na osoby mające być kanonizowanymi. Tym razem ma zbadać sprawę mieszkanki Transylwanii, której ciało pokrywają rany podobne do stygmatów. Jak można się domyślić, w Transylwanii nic nie jest oczywiste. Producent obiecuje żwawe zwroty akcji, inteligentne zagadki i dobrą rozrywkę. Gra kosztuje około 60 zł.



Smary **ochronne**

Lato w pełni, nie zapominajmy więc o bardzo ważnej rzeczy, jaką się jest ochrona przed słońcem. Laboratorium Eris przygotowało kilka nowych produktów z aptecznej serii Pharmaceris. W skład zestawu wchodzą: nawilżający krem ochronny do twarzy (faktor – 30), hydrolipidowy łagodzący krem do twarzy (faktor – 50), nawilżająca emulsja ochronna do opalania (faktor – 30) i hydrolipidowy łagodzący balsam po opalaniu. Miłego plażowania!

Nowy dla **młodych**

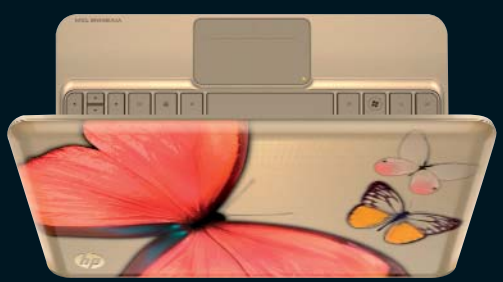
Nokia zaprezentowała nowy telefon przeznaczony głównie dla młodych użytkowników. Model X5 z klawiaturą QWERTY i kwadratową rozsuwaną obudową umożliwia łatwe i szybkie przesyłanie wiadomości, stałą obecność w serwisach społecznościowych, korzystanie z gier i słuchanie ulubionej muzyki. Do interesujących stron użytkownik może wejść prosto z ekranu głównego. Gry i aplikację można pobierać z dowolnym momencie z Ovi Sklepu. Funkcja „Niespodzianka" rzeczywiście jest zaskakująca – podczas słuchania muzyki można zakręcić telefonem, wtedy ten losowo wybierze dla użytkownika utwór.
Urządzenie będzie dostępne na rynku w trzecim kwartale roku.

Mała lubi **pływać**

W okresie wakacyjnym firma Sanyo zrobiła swym klientom miłą niespodziankę. Nowa kamera Sanyo Xacti DMX-CA 100 idealnie nadaje się do rejestrowania wakacji nad morzem. Kamera została nazwana przez producentów podwodną, gdyż można nią nagrywać przez godzinę na głębokości do trzech metrów. Kamera nagrywa filmy w rozdzielczości 1080p w formacie H. 264. Posiada osobne przyciski do nagrywania filmów i robienia zdjęć. DMX-CA 100 nie ma natomiast wewnętrznej pamięci, materiał rejestruje się na kartach pamięci SDXC. Kamera jest dostępna w trzech kolorach: żółtym, różowym i czarnym.

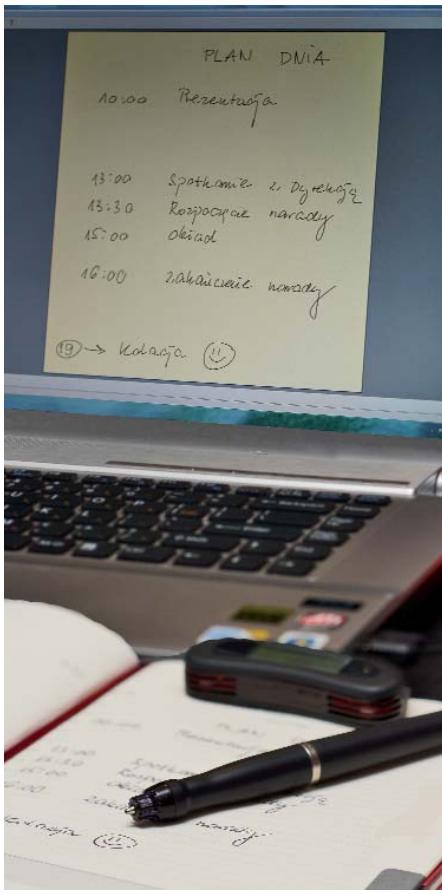
Notebook **w kopercie**

HP poinformowało o nawiązaniu współpracy z wytwórnią Warner Bros Pictures. Ma ona na celu połączenie mody i techniki, które mogą się wzajemnie uzupełniać. Nowa wiosenna kolekcja produktów zbiegła się w czasie z premierą „Seksu w wielkim mieście 2". Dzięki współpracy z autorami serialu, HP zaczyna się inspirować trendami, nie tylko walorami użytkowymi. Zgodnie z nową filozofią, nowy notebook HP Mini Vivienne Tam został zaprezentowany na wybiegu. nazwany „pierwszą cyfrową kopertówką". W nowej reklamie wystąpiła (a jakże!) Sarah Jessica Parker. Najmniejszy model notebooka waży zaledwie 1,22 kg i ma niecałe 3 cm grubości, zmieści się więc bez trudu w damskiej torebce. Ma wbudowaną kamerę internetową, dzięki oprogramowaniu HP Quick Web, pozwala wysłać w kilka sekund wiadomość, posłuchać muzyki, przeglądać Internet lub rozpocząć czat.



Gęsie pióro **XXI wieku**

Firma Nordweco wprowadziła na polski rynek bardzo ciekawe rozwiązanie biznesowe i edukacyjne – interaktywne pióro Inote. Jest to przenośne urządzenie rozpoznające i zapamiętujące odręczne pismo użytkownika. Zestaw ten jest przeznaczony głównie dla projektantów, nauczycieli, pracowników naukowych, koordynatorów projektów. Interaktywne pióro posiada funkcję tabletu graficznego, aby mogło zapamiętać odręczne pismo, wystarczy zamocować Inote do kartki papieru i notować. Aby potwierdzić zapis na ekranie LCD, wystarczy nacisnąć jeden przycisk, podłączyć pióro do komputera i już posiadamy cyfrową wersję tekstu. Wewnętrzna pamięć mieści 100 stron. Cena pióra to około 400 zł.



CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.1 ACTUAL ECO 54KM	28.042	1108	40	150	5,0	119	4/5
1.1 ACTIVE ECO 54KM	30.592	1108	40	150	5,0	119	4/5
1.2 DYNAMIC 60KM	33.992	1242	44	155	5,6	133	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 70KM	34.842	1248	51	160	4,3	114	4/5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 70KM	39.092	1248	51	160	4,3	114	4/5

Punto EVO

WYMIARY 407/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 ACTIVE 65KM 3D	36.542	1242	48	155	5,7	135	5
1.4 DYNAMIC 77KM 3D	41.642	1368	57	165	5,9	139	5
1.4 M-Air Turbo 16v ENERGY 135KM 3D	53.117	1368	99	210	5,6	129	5
1.2 ACTIVE 65KM 5D	37.817	1242	48	155	5,7	135	5
1.4 ACTIVE 77KM 5D	38.667	1368	57	165	5,9	139	5
1.4 ACTIVE DUALOGIC 75KM 5D	42.917	1368	55	165	5,4	124	5
1.3 M-Jet 16v ACTIVE 75KM 5D	44.617	1248	55	165	4,5	119	5
1.4 DYNAMIC 77KM 5D	42.917	1368	57	165	5,9	139	5
1.4 DYNAMIC DUALOGIC 75KM 5D	47.167	1368	55	165	5,4	124	5
1.4 M-Air 16v DYNAMIC 105KM 5D	48.867	1368	77	185	5,7	134	5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 90KM 5D	50.567	1248	66	175	4,5	119	5
1.3 M-Jet 16v DYN. DUALOGIC 90KM 5D	54.817	1248	66	175	4,4	115	5
1.4 M-Air 16v EMOTION 105KM 5D	53.117	1368	77	185	5,7	134	5

Grande Punto

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 ACTUAL 77KM 5D	36.967	1368	57	165	5,9	134	5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 75KM 5D	42.917	1248	55	170	4,5	119	5

500

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 POP 69KM	36.125	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16v POP Z DPF 75KM	42.925	1248	55	165	4,2	110	4
1.2 SPORT 69KM	42.925	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16v SPORT Z DPF 75KM	49.725	1248	55	165	4,2	110	4
1.4 16v SPORT 100KM	49.725	1368	74	182	6,3	149	4
1.2 LOUNGE 69KM	42.925	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16v LOUNGE Z DPF 75KM	49.725	1248	55	165	4,2	110	4
1.4 16v LOUNGE 100KM	49.725	1368	74	182	6,3	149	4
1.3 M-Jet 16v Z DPF BY DIESEL 75KM	57.800	1248	55	165	4,2	110	4

500C

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 POP 69KM	46.325	1242	51	160	5,1	119	4
1.3 M-Jet 16v POP Z DPF 75KM	53.125	1248	55	165	4,2	110	4
1.2 LOUNGE 69KM	52.275	1242	51	160	5,1	119	4
1.4 16V LOUNGE 100KM	59.075	1368	74	182	6,3	149	4
1.3 M-Jet 16v LOUNGE S&S DPF 95KM	61.625	1248	74	180	3,9	104	4

Qubo

WYMIARY 396/172/174 | BAGAŻNIK 329 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 ACTIVE 73KM	39.942	1360	54	155	6,6	155	5
1.3 M-Jet 16v ACTIVE 75KM	45.892	1248	55	155	4,4	115	5
1.4 DYNAMIC 73KM	45.042	1360	54	155	6,6	155	5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 75KM	50.992	1248	55	155	4,4	115	5
1.3 M-Jet 16v TREKKING 75KM	53.542	1248	55	155	4,4	115	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v ACTIVE 90KM	44.192	1368	66	179	6,3	146	5
1.6 M-Jet 16v ACTIVE 105KM	52.692	1598	77	187	4,9	129	5
1.4 16v DYNAMIC 90KM	47.592	1368	66	179	6,3	146	5
1.4 T-Jet 16v DYNAMIC 120KM**	50.992	1368	88	197	6,3	149	5
1.6 M-Jet 16v 105KM DYNAMIC	56.092	1598	77	187	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v DYNAMIC Z DPF 120KM	57.792	1598	88	195	4,8	129	5
1.6 M-Jet 16v Z DPF DYN.DUAL.120KM	62.042	1598	88	195	4,6	125	5
2.0 M-Jet 16v EMOTION 165KM	67.992	1956	121	215	5,3	139	5
2.0 M-Jet 16v SPORT 165KM	67.992	1956	121	215	5,3	139	5
1.9 M-Jet ESTIVA BLUE&ME 120KM**	56.942	1910	88	194	5,3	139	5

Croma

WYMIARY 475/177/160 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 16v DYNAMIC 140KM	75.642	1796	103	206	7,4	173	5
1.9 M-Jet BEZ DPF DYNAMIC 120KM	82.442	1910	88	195	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v BEZ DPF DYNAMIC 150KM	89.242	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v BEZ DPF EMOTION 150KM	93.492	1910	110	210	6,0	157	5
1.9 M-Jet 16v Z DPF EMOTION AUT.150KM	99.442	1910	110	205	6,9	181	5

Sedici

WYMIARY 412/176/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.6 16v DYNAMIC 4X4 120KM	54.817	1586	88	170	7,1	164	5
2.0 M-Jet 16v Z DPF DYNAMIC 4X4 135KM	65.017	1956	99	180	6,6	170	5
1.6 16v EMOTION 4X4 120KM	59.067	1586	88	170	7,1	164	5
1.9 M-Jet 16v Z DPF EMOTION 4X4 135KM	69.267	1956	99	180	6,6	170	5

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 ACTIVE 77KM	38.667	1368	57	165	6,3	148	5
1.4 T-Jet 16v ACTIVE 120KM	46.742	1368	88	195	6,7	157	5
1.4 DYNAMIC 77KM	43.767	1368	57	165	6,3	148	5
1.4 T-Jet 16v DYNAMIC 120KM	49.292	1368	88	195	6,7	157	5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 90KM	50.992	1248	66	170	4,9	129	5
1.6 M-Jet 16v DYNAMIC 105KM**	53.542	1598	77	190	5,0	131	5
1.4 T-Jet 16v EMOTION 120KM	53.542	1368	88	195	6,7	157	5
1.6 M-Jet 16v EMOTION 105KM**	57.792	1598	77	190	5,0	131	5

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16V ACTIVE 95KM	48.442	1368	70	-	7,2	166	5
1.3 MJT II 16V ACTIVE 90KM	54.392	1248	66	-	4,9	129	5
1.6 MJT 16V ACTIVE 105KM	58.642	1598	77	-	5,2	138	5
1.4 16V DYNAMIC 95KM	52.692	1368	70	-	7,2	166	5
1.3 MJT II 16V DYNAMIC 90KM	58.642	1248	66	-	4,9	129	5
1.6 MJT 16V DYNAMIC 105KM	62.892	1598	77	-	5,2	138	5
1.4 16V EMOTION 95KM	56.517	1368	70	-	7,2	166	5
1.6 MJT 16V EMOTION 105KM	66.717	1598	77	-	5,2	138	5
2.0 MJT 16V EMOTION 135KM	71.817	1956	99	-	5,7	150	5

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

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

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

MiTo

WYMIARY 406/172/145 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 M-Air 16v 105KM DISTINCTIVE	52.615	1368	77	187	5,7	134	4
1.4 TB M-Air 16v 135KM DISTINCTIVE	59.415	1368	99	207	5,6	129	4
1.4 TB 16v 155KM DISTINCTIVE	62.815	1368	114	215	6,5	153	4
1.3 M-Jet 95KM DISTINCTIVE	56.865	1248	70	180	4,3	112	4
1.6 M-Jet 120KM DISTINCTIVE	63.665	1598	88	198	4,8	126	4
1.4 TB M-Air 16v 170KM QUADR. VERDE	70.465	1368	125	219	6,0	139	4

Giulietta

WYMIARY 435/180/147 | BAGAŻNIK 350 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 TB 16v 120KM DISTINCTIVE	65.365	1368	88	195	6,4	149	5
1.4 TB M-Air 16v 170KM DISTINCTIVE	70.465	1368	125	218	5,8	134	5
1.6 TB JTDM-2 16v 105KM DISTINCTIVE	73.865	1598	77	185	4,4	114	5
2.0 TB JTDM-2 16v 170KM DISTINCTIVE	80.665	1956	125	218	4,7	124	5
1750 TBI 16v 235KM QUADRIFOGLIO VERDE	90.015	1742	173	242	7,6	177	5

Brera

WYMIARY 441/183/134 | BAGAŻNIK 300 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1750 TBi 16v 200KM	104.465	1750	147	235	8,1	189	2+2
2.0 JTDM 170KM	106.165	1956	125	218	5,4	142	2+2
2.4 JTDM 20v 210KM	127.415	2387	154	231	7,8	179	2+2
2.4 JTDM 20v 200KM Q-TRONIC	134.215	2387	147	225	7,9	208	2+2
3.2 JTS V6 260KM 24v Q4	147.815	3195	191	244	11,4	270	2+2

Spider

WYMIARY 439/183/132 | BAGAŻNIK 253 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1750 TBi 16v 200KM	109.565	1750	147	235	8,2	192	2
2.0 JTDM 170KM	111.265	1956	125	218	5,4	142	2
2.4 JTDM 20v 200KM Q-TRONIC	139.315	2387	147	225	7,9	208	2
3.2 JTS V6 260KM 24v Q-TRONIC Q4	159.715	3195	191	244	12,1	288	2

159 Sportwagon**

WYMIARY 466/183/143 | BAGAŻNIK 445 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 140KM MPI 16v PROGRESSION	87.465	1796	103	206	7,8	183	5
1750 TBi 16v 200KM PROGRESSION	99.365	1750	147	233	8,3	194	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	94.265	1910	110	210	5,8	153	5
2.0 JTDM 170KM PROGRESSION	98.515	1956	125	216	5,5	145	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	120.615	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION Q-TRONIC	128.265	2387	147	223	8,0	210	5
1750 TBi 16v 200KM DISTINCTIVE	106.165	1750	147	233	8,3	194	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	101.065	1910	110	210	5,8	153	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	108.715	1910	110	207	6,9	182	5
2.0 JTDM 170KM DISTINCTIVE	105.315	1956	125	216	5,5	145	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	127.415	2387	154	229	6,9	181	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	135.065	2387	147	223	8,0	210	5
3.2 JTS 260KM DISTINCTIVE Q4 Q-TRONIC	156.315	3195	191	242	12,2	288	5

159**

WYMIARY 466/182/142 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.8 140KM MPI 16v PROGRESSION	82.365	1796	103	208	7,6	179	5
1750 TBi 16v 200KM PROGRESSION	94.265	1750	147	235	8,1	189	5
1.9 JTDM 150KM PROGRESSION	89.165	1910	110	212	5,7	150	5
2.0 JTDM 170KM PROGRESSION	93.415	1956	125	218	5,4	142	5
2.4 JTDM 210KM PROGRESSION	115.515	2387	154	231	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM PROGRESSION Q-TRONIC	123.165	2387	147	225	7,9	208	5
1750 TBi 16v 200KM DISTINCTIVE	101.065	1750	147	235	8,1	189	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE	95.965	1910	110	212	5,7	150	5
1.9 JTDM 150KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	103.615	1910	110	209	6,8	180	5
2.0 JTDM 170KM DISTINCTIVE	100.215	1956	125	218	5,4	142	5
2.4 JTDM 210KM DISTINCTIVE	122.315	2387	154	231	6,8	179	5
2.4 JTDM 200KM DISTINCTIVE Q-TRONIC	129.965	2387	147	225	7,9	208	5
3.2 JTS 260KM DISTINCTIVE Q4 Q-TRONIC	151.215	3195	191	244	12,1	286	5

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

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 8v ORO 77KM	42.415	1368	57	167	5,5	130	4
1.4 16v ORO 95KM	44.965	1368	70	175	6,6	155	4
1.3 M-Jet 16v ORO 75KM	48.365	1248	66	175	4,5	117	4
1.4 16v PLATINO 95KM	48.875	1368	70	175	6,6	155	4

Musa

WYMIARY 403/169/166 | BAGAŻNIK 390 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 16v START&STOP ORO 95KM	51.765	1368	70	175	6,0	140	5
1.3 M-Jet 16v START&STOP ORO 90KM	59.415	1248	68	173	4,3	114	5
1.4 16v START&STOP PLATINO 95KM	57.715	1368	70	175	6,0	140	5

Delta

WYMIARY 452/180/150 | BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 T-Jet 16v ORO 150KM	72.242	1368	110	210	7,0	165	5
1.8 T-Jet 16v SPORTRONIC ORO 200KM	90.092	1742	147	230	7,8	185	5
1.6 M-Jet 16v ORO 120KM	74.792	1598	88	194	4,9	130	5
1.6 M-Jet 16v SELELECTRONIC ORO 120KM	78.192	1598	88	194	4,6	120	5
2.0 M-Jet 16V ORO 165KM	84.142	1956	121	214	5,3	139	5
1.9 Twinturbo 16V M-JET ORO 190KM	90.092	1910	139	222	5,7	149	5
1.4 T-Jet 16V PLATINO 150KM	80.742	1368	110	210	7,0	165	5
1.8 T-JET 16V SPORTRONIC PLAT. 200KM	98.592	1742	147	230	7,8	185	5
1.6 M-Jet 16V PLATINO 120KM	83.292	1598	88	194	4,9	130	5
1.6 M-Jet 16V SELECTRONIC PLAT. 120KM	86.692	1598	88	194	4,6	120	5
2.0 M-Jet 16V PLATINO 165KM	92.642	1956	121	214	5,3	139	5
1.9 Twinturbo 16V M-Jet PLAT. 190KM	98.592	1910	139	222	5,7	149	5
1.8 T-Jet 16V SPORTRONIC EXECUTIVE 200KM	105.392	1742	147	230	7,8	185	5
1.9 Twinturbo 16V M-Jet EXECUTIVE 190KM	105.392	1910	139	222	5,7	149	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
SELECTRONIC - zautomatyzowana skrzynia biegów
SPORTRONIC - automatyczna skrzynia biegów

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 SAMOCHODÓW GRUPY CHRYSLER

Oferta pracownicza samochodów grupy Chrysler dotyczy ograniczonej liczby modeli z roku produkcji 2009 i 2010, a także różnego wyposażenia, dlatego w wykazie poniżej nie podajemy konkretnej ceny danej wersji, ale „przedział cenowy od...” i „rabat pracowniczy do...” określony dla danego modelu.
Pracownicy zainteresowani zakupem proszeni są o kontakt z panią Elżbietą Prokopiuk z grupy Chrysler (telefon u dołu strony).

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 441/179/153 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 296 | SKRZYNIA BIEGÓW: MANUALNA

DODGE CALIBER

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
SE 2.0L 5M	1998	156/115	198	7,4	176	2010	2010	15%	**od 66.190,00**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 489/188/169 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 784 wer. 5-m./167 7-m. | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

DODGE JOURNEY

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
RT 2.0 CRD 6A	1968	140/103	182	7,0	186	2009, 2010	2009	do 24%	**od 113.235,84**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 502/188/148 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 504 | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

CHRYSLER 300 C

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
300 C 3.0 CRD	2987	218/160	230	8,1	215	2009, 2010	2009	34%	**od 146.162,26**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 458/186/177 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 389 | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

CHRYSLER 300 C TOURING

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
300 C 3.0 CRD TOURING	2987	218/160				2010	2009	27%	**162.745,81**

WYMIARY (dł./szer./wys. - cm): 475/187/179 | POJEMNOŚĆ BAG. (l): 978 | SKRZYNIA BIEGÓW: AUTOMATYCZNA

JEEP GRAND CHEROKEE

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm³)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
LTD 3.0 CRD V6 A5	2987	218/160	200	10,2	270	2010	2009	28%	**177.091,11**

* cena pracownicza dotyczy konkretnego samochodu łącznie z wyposażeniem dodatkowym i uwzględnia łączny rabat z tytułu roku produkcji oraz promocji pracowniczej.

Oferta ważna na dzień 29.07.2010. Zastrzegamy sobie prawo do wycofania dowolnego samochodu z oferty bez podania przyczyny. Samochody są dostępne u dowolnego dealera Chrysler Jeep Dodge.
Wszelkie informacje na temat dostępności, kompletacji samochodów można otrzymać u pani Elżbiety Prokopiuk, tel.: 22 312 76 25; e-mail: elzbieta.prokopiuk@chrysler.pl

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 31 lipca 2010 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 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 Dyrektor Zakładu: Tadeusz Świerczek	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 cz ściami zamiennymi
9. Plastic Components and Modules 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. Plastic Components Fuel Systems 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. 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
12. 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
13. Fiat Services Polska Sp. z o.o.	ul. W głowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja ksi gowa, personalna i płace
14. 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
15. Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8135323, Fax (0-33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
16. 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
17. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Prezes Zarządu: Emanuele Lorenzin	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: Emanuele Lorenzin	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
2. Fiat Bank Polska SA	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (0-22) 6074990, Fax (0-22) 6074879 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
3. FGA Leasing Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (0-22) 6074800, Fax (0-22) 6074982 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	leasing samochodów
4. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (0-22) 6074821, Fax (0-22) 6074854 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	usługi finansowe i leasingowe

NA CZELE STAWKI.

FIAT BRAVO W SPECJALNEJ LIMITOWANEJ WERSJI TOUR DE POLOGNE.

TourdePologne **LIMITED EDITION**

FIAT