fwn
fiat wokół nas

CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 14/4 • NUMER 87 • **PAŹDZIERNIK 2010**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Premiera
500 TwinAir

Salon
w Paryżu

ABARTH
Dwa małe Scorpiony

PODZIAŁ FIATA ZGODA AKCJONARIUSZY

NAKIEROWANY NA PIĘKNO.

ELEGANCKI FIAT BRAVO.

CENTRUM SPRZEDAŻY FIAT AUTO POLAND
Bielsko-Biała, ul. Katowicka 24, tel. (0-33) 813 44 42

Fiat poleca oleje PETRONAS SELENIA

FIAT

fiat wokół nas

fwn w numerze

rok 14/4
numer 87
październik 2010

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Fiat
Ettore Gregoriani

Dyrektor Wydawniczy
Enrico Pavoni

Redaktor Naczelny
Jerzy Piekarczyk

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Zespół redakcyjny
Filippo Gallino
Mirosława Malich
Marek Kamiński

Studio graficzne
Barbara Juraszek
Irena Nycz-Imielska
Maciej Feodorów

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

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

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
16.300 egz.

Oddano do druku:
11 października 2010 r.

GRUPA

4 **Podział Fiata na dwie części**
6 **Salon w Paryżu**
24 CNH – doświadczenie i przyszłość
28 Zakład Plastic Components and Modules
32 Manufacturing Training System w Tychach
44 Newsy

LUDZIE

47 **Ludzie: Zakopower**

PRODUKT

10 **Fiat 500 TwinAir**
14 **Dwa małe skorpiony**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

20 Stulecie Alfa Romeo w Kalifornii
35 Piknik Rodzinny w CNH
38 Dzień Rodzinny w Teksid Iron
40 Dla dobra muzyki
42 **Festiwal Kompozytorów Polskich**

CZAS WOLNY

56 **Polskie muzea motoryzacyjne**
58 Filmy i książki
60 Nowości

50
Danie specjalne:
Jesień to koniec lata, lecz nie świata

Klamka zapadła – powstaje nowy Fiat

Zgromadzenie akcjonariuszy przyjęło decyzję o rozdzieleniu Grupy na dwie części: Fiat i Fiat Industrial. Zdaniem prezesa Elkanna: „To dwie grupy o wielkich ambicjach".

TEKST **Filippo Gallino** FOTO **Arch. Fiat**

W wyniku podziału z jednej strony powstanie grupa przemysłowa związana z produkcją pojazdów, która obejmie: Fiat Group Automobiles, udziały w Grupie Chrysler, Ferrari, Maserati, Magneti Marelli, Teksid, Comau oraz działalność FPT Passenger & Commercial Vehicles. Z drugiej strony utworzony zostanie Fiat Industrial SpA, w skład którego wejdą: Iveco, CNH oraz działalność FPT Industrial & Marine.

Dziś Grupa Fiat składa się z dwóch różnych gałęzi biznesu, zarówno pod względem rynków jak i klienteli. Dzisiaj, kiedy proces uzdrawiania Grupy już się zakończył, a sektor Auto, dzięki współpracy z Chryslerem, osiągnął dostateczny poziom produkcji, nie ma już sensu utrzymywać dawnego układu. „To jedyne wyjście zarówno z punktu widzenia przemysłowego jak i finansowego, które zapewni każdemu biznesowi właściwy strategiczny rozwój. Nasza decyzja podyktowana jest chęcią rozwoju, zwiększeniem autonomii i wzrostem efektywności" – stwierdził dyrektor pełnomocny Grupy Fiat, Sergio Marchionne.

FIAT

Po podziale Fiat będzie globalną grupą przemysłową o przejrzystej misji biznesowej, skupionej na branży motoryzacyjnej, która zyska całkowitą swobodę w podejmowaniu najlepszych dla siebie decyzji strategicznych, dotyczących między innymi zawierania porozumień lub sojuszy. Zgodnie z planem strategicznym na lata 2010-2014, obroty Fiata mają progresywnie wzrastać, by osiągnąć za cztery lata wartość 64 miliardów euro, czyli dwa razy tyle, ile przewidziano w roku 2010. Większość zysków – około 80% – wygeneruje Fiat Group Automobiles, zaś Ferrari i Maserati około 6% całości. Pozostałą część zysków grupa osiągnie z produkcji i obrotu komponentów samochodowych.

FIAT INDUSTRIAL

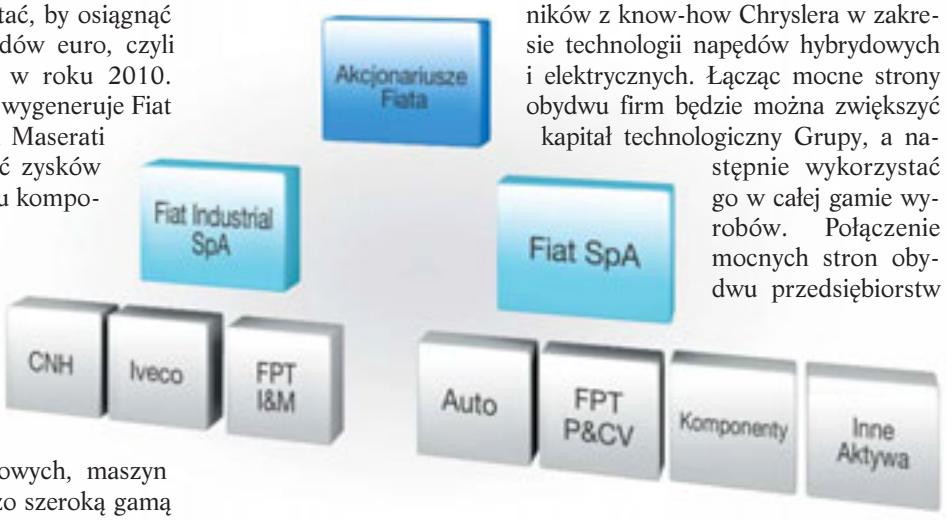
Drugi z powstałych po podziale obszarów będzie wielką grupą przemysłową oraz jednym ze światowych liderów w branży Capital Goods (pojazdów ciężarowych, maszyn rolniczych i budowlanych) z bardzo szeroką gamą wyrobów i siatką zakładów produkcyjnych na całym świecie. Oczekuje się, że obroty tej grupy w roku 2014 osiągną poziom 29 miliardów euro, przy 11% wzroście średniorocznym. Największy udział w zyskach podzielą między siebie po równo maszyny rolnicze oraz pojazdy przemysłowe i razem wygenerują 85% obrotów. 11% stanowić będą maszyny budowlane, a pozostałe 4% produkcja silników. Po zeszłorocznej zapaści wszystkie powyższe rynki zaczynają w tej chwili odrabiać straty i mają duży potencjał wzrostu.

SOJUSZ FIAT GROUP AUTOMOBILES Z CHRYSLEREM

To sojusz zawarty dla obopólnej korzyści, gdyż łączy ze sobą dwa uzupełniające się przedsiębiorstwa, które wspólnie mogą wzbogacać się i rozwijać. Efekty tego sojuszu są wielokierunkowe.

Najważniejszym jest ekspansja globalna – dzięki obecności w różnych częściach geograficznych na świecie obie spółki będą mogły podbijać nowe rynki. FGA zyska dostęp na rynek Ameryki Północnej, zaś Chrysler silniej zaistnieje w Europie i Ameryce Łacińskiej. Poza tym, dzięki porozumieniom podpisanym w ostatnich latach, zakłada się przyspieszenie ekspansji w Chinach, Rosji i Indiach.

Kolejną dobrą stroną sojuszu są wyroby i ich zróżnicowana oferta. Chodzi o zwiększenie gamy produktów we wszystkich segmentach, tak by jak najlepiej odpowiedzieć na zapotrzebowanie rynku. Doświadczenie i ugruntowana pozycja Fiata w niskich segmentach, a Chryslera w segmentach średnich, wysokich i SUV sprawią, że Grupa stanie się kompletnym i konkurencyjnym producentem we wszystkich przedziałach rynku. Podobne efekty powinno przynieść połączenie czołowej pozycji Fiata w technologii motoryzacji ekologicznej oraz produkcji niskoemisyjnych i wydajnych silników z know-how Chryslera w zakresie technologii napędów hybrydowych i elektrycznych. Łącząc mocne strony obydwu firm będzie można zwiększyć kapitał technologiczny Grupy, a następnie wykorzystać go w całej gamie wyrobów. Połączenie mocnych stron obydwu przedsiębiorstw umożliwi też rozwój i wzrost wartości poszczególnych marek i pozwoli wykorzystać w pełni sieć sprzedaży. W tym celu w kwietniu tego roku na rynkach europejskich rozpoczęto łączenie sieci serwisowej i salonów sprzedaży marek Chrysler, Jeep i Dodge z siecią Fiat Group Automobiles.



Powstają dwie mocne grupy przemysłowe o wielkich ambicjach

Najsilniej skutki sojuszu z Chryslerem odczuje Lancia. Gama obu marek zostanie bowiem całkowicie zintegrowana w Europie. Pozwoli to Lancii na czerpanie korzyści z kompletnej oferty i przekształcenie się w brand full-linera. Filarem planu przemysłowego FGA jest chęć rozwoju Alfy Romeo, która ma stać się prestiżową marką Grupy. Chodzi między innymi o rozszerzenie jej gamy wyrobów poprzez wykorzystanie technologii produkcji pojazdów SUV, wypracowanej przez Grupę Chrysler. W ramach tego projektu zakłada się powrót Alfy Romeo na rynek amerykański, kanadyjski i meksykański.

Sojusz z Chryslerem ułatwi Fiat Group Automobiles uzyskanie pozycji światowego lidera w produkcji samochodów i osiągniecie do 2014 r. pułapu sześciu milionów wyprodukowanych pojazdów rocznie.

Od strony przemysłowej sojusz doprowadzi z kolei do znaczących synergii, zwłaszcza jeśli chodzi o podział i rozlokowanie obszarów produkcyjnych oraz zakupów, zwiększając skalę, a co za tym idzie, siłę nabywczą Grupy jako całości. ■

Na paryskim bruku...

TEKST
Anna Lubertowicz-Sztorc
FOTO
Arch. Fiat

Mondial de l'Automobile w Paryżu ma ponad 100-letnią tradycję. Obok Genewy i Frankfurtu, to jedna z największych wystaw motoryzacyjnych w Europie. Tegoroczna edycja organizowana jest pod hasłem: „Przyszłość, teraz" (Future, now).

Poza prezentacjami nowych modeli samochodów, wśród atrakcji były m. in.: centrum testowe samochodów elektrycznych, kryty tor wyścigowy, lekcje jazdy ekonomicznej, czyli tzw. eco-drivingu. Magia stolicy światowej mody, również samochodowej, sprawia, że wielu producentów zachowuje premierowe modele właśnie na jesienną wystawę. Paryska wystawa to oczywiście największe pole do popisu dla gospodarzy. To właśnie Citroën, Peugeot oraz Renault prezentują najwięcej nowych aut i mają najbardziej okazałe stoiska. Jednak w Paryżu zwracały uwagę pomysłowo zaaranżowane ekspozycje Fiata, Lancii, Alfy Romeo i Abartha, choć włoski koncern nie miał w tym roku w Paryżu spektakularnych samochodowych premier.

FIAT
W KOLORACH TĘCZY

Architekci projektujący tegoroczną ekspozycję Fiata, stworzyli „świat marzeń" widziany oczami dziecka. Stoisko miało niezwykle pogodny charakter, domy stały na chmurach, a kolorowa tęcza zapraszała odwiedzających do świata wyobraźni i nęciła – zwłaszcza młodą publiczność. Chmury, domy i miasta zaprojektowane jakby dziecinną ręką doskonale komponowały się z gamą prezentowanych aut.

W centralnym miejscu ekspozycji znajdował się klejnot inżynierii, opracowany przez Fiat Powertrain Technologies – dwucylindrowy silnik TwinAir (85 KM, 900 cm^3), który można było podziwiać na tle kolorowych wiatraków. W Paryżu, stolicy światowej mody, zaprezentowano dwa samochody Fiat 500: jeden gustownie „odziany" w nowy odcień Volare Azzurro oraz edycję specjalną 500 by Diesel, wynik wspólnego przedsięwzięcia zespołu projektantów Fiata i światowej sławy włoskiego kreatora mody. Ten ostatni był w kolorze Midnight Blue Indigo (odcień przypominający denim) w zestawieniu z maską lakierowaną na kolor kości słoniowej. Obok wspomnianych wersji sensację wzbudzała pokazowa „pięćsetka" opracowana z okazji wyprodukowania 500.000 aut tego modelu. Ten wyjątkowy Fiat 500 stworzony został przez społeczność internetową. Nadwozie tego unikalnego egzemplarza było całkowicie pokryte 1500 zdjęciami z twarzami właścicieli i miłośników Fiata 500. Zupełnie w innym stylu był Fiat 500 Blackjack – specjalna edycja modelu 500, która wyróżniała się czarnym lakierem o matowej strukturze. W Paryżu nie zabrakło nowego Doblò 1.6 z przekładnią Dualogic i systemem Start&Stop w standardzie. Salon w Paryżu to także okazja, by pokazać najnowsze elementy wyposażenia aut. Tak więc znane już modele prezentowano w nowych wersjach: Nowe Qubo MY 2011 Trekking (samochód wyposażono w silnik 1.3 Multijet II 95 KM, Start&Stop w standardzie) i Punto EVO z silnikiem 1.3 MultiJet II w konfiguracji ECO. Zwiedzający ekspozycję Fiata mogli również udać się w wirtualną podróż, podczas której mieli możliwość poznania zalet systemów eko-technologii, takich jak system Stop&Start i oprogramowanie eco: Drive. Uzupełnieniem prezentowanych aut była oferta innowacyjnych produktów finansowych skierowana do sieci dilerskich, klientów indywidualnych i firm, przygotowana przez firma FGA Capital (spółka joint venture Fiat Group Automobiles i Crédit Agricole).

ABARTH
W BIELI I SZAROŚCI

W Paryżu pokazano kolejną modyfikację samochodów ze znakiem Skorpiona w logo. Swoją światową premierę miał zestaw „esseesse" przeznaczony dla Abarth Punto Evo i Abarth 500C. Zestaw służy do poprawy osiągów, obsługi i bezpieczeństwa. Punto Evo „esseesse" osiąga moc 180 KM, uzyskując maksymalny moment obrotowy 270 Nm przy 3000 obr./min., prędkość 216 km/h, a samochód przyspiesza od 0-100 km/h w 7,5 sekundy. Zestaw „esseesse" do 500C czyni kabriolet marki ze Skorpionem w logo prawdziwym sportowym samochodem z otwartym dachem (moc 160 KM, maksymalny moment obrotowy 230 Nm, maksymalna prędkość 209 km/h, przyspiesza od 0-100 km/h w 7,6 sekundy). Biało-szare kolory ekspozycji i sportowy styl stoiska wzbudzał ogromne zainteresowanie.

W Paryżu pokazano modyfikację samochodów ze znakiem Skorpiona w logo

ALFA ROMEO
W MODNEJ CZERWIENI

Jak co roku i tym razem w Paryżu na stoisku Alfy Romeo były najpiękniejsze dziewczyny i najbardziej czerwone samochody. Gwiazdą stoiska była Giulietta z najnowszym silnikiem diesla 2.0 JTDM-2 o mocy 140 KM. Nowością był także benzynowy silnik turbo 1.4 MultiAir o mocy 170 KM z automatyczną przekładnią „Alfa TCT". Podczas paryskiego salonu na stoisku wystawione były jeszcze dwie wersje Giulietty: Distinctive z silnikiem 1,6 JTDM o mocy 105 KM i Quadrifoglio Verde z silnikiem 1750 TBI o mocy 235 KM. Tę specjalną

wersję, dostępną tylko z tym silnikiem, wyróżnia sportowo obniżone zawieszenie, 17-calowe obręcze kół, wzmocniony układ hamulcowy z czerwonymi zaciskami na tarczach hamulcowych (Alfa red), jak również jedyny w swoim rodzaju sportowy wystrój wnętrza. Goście odwiedzający stoisko mogli podziwiać Giuliettę wyposażoną w Blue&Me-TomTom, w pełni zintegrowany system informacyjno-rozrywkowy, który poza nawigacją satelitarną posiada również nowoczesny, kolorowy ekran dotykowy i umożliwia obsługę telefonu, nawigacji i zarządzanie wszelkimi informacjami potrzebnymi w czasie jazdy przy użyciu przycisków na kole kierownicy oraz komend głosowych. W centrum zainteresowania były również Alfa Romeo MiTo, którą podczas paryskiego salonu reprezentowały dwa samochody w wersji Distinctive. Pierwszy z nich, wyposażony jest w benzynowy silnik turbo 1.4 MultiAir o mocy 135 KM, współpracujący z automatyczną przekładnią Alfa TCT, drugi wyposażony był w jednostkę napędową 1.3 MultiJet o mocy 95 KM w wersji ECO. Na stoisku można było także oglądać Alfę Romeo 159 w wersji na rok 2011. Przeprowadzone ostatnio w tym modelu zmiany we wnętrzu zapewniają nabywcom rozwiązania, dostosowane do ich indywidualnych potrzeb. Odwiedzający mogli także podziwiać ekskluzywną wersję sportwagon „Rosso Competizione" wyposażoną w nowy silnik 2.0 JTDM o mocy 136 KM. Samochód wystawiony na salonie wyposażony był w pakiet TI, który obejmuje długą listę elementów, nadających samochodowi sportowy wygląd.

LANCIA Z CHRYSLEREM – ELEGANCKIE PUZZLE

Marka Lancia podczas tegorocznego Salonu Samochodowego prezentowała modele Delta, Ypsilon i Musa wraz z wybranymi modelami Chryslera: Grand Voyager Black i 300C Walter P. Chrysler. Marki te prezentowały w Paryżu wspólny front i niczym dwa fragmenty układanki, tworzyły nową tożsamość w motoryzacyjnym świecie. Było to jedyne w swoim rodzaju stoisko, gdzie graficzne motywy puzzli łączyły się z najnowszą modą i kolorami. Imponująco wyglądały dopasowane do siebie duże fragmenty układanki, przedstawiające logo obydwóch marek. Na podłodze stoiska również widoczny był motyw układanki,

Ekspozycja Alfy Romeo to przede wszystkim czerwień, a Lancii i Chryslera to granatowe puzzle

symbolizujący fuzję Lancii i Chryslera. To samo dotyczyło dwóch dużych platform, kształtem przypominających elementy układanki, na których po jednej stronie znajdowały się Lancia Delta i Chrysler 300C, zaś po drugiej Chrysler Grand Voyager wraz z Lancią Musa. Odwiedzający stoisko stawali się istotną częścią układanki: lustra, we współpracy z kamerami, przedstawiały obraz osób odwiedzających stoisko, jak gdyby składali się oni z kawałków. Samochodami wystawianymi podczas salonu w Paryżu były Musa i Ypsilon LPG, które teraz w tej wersji wchodzą na rynek francuski. Znalazło się również miejsce dla Delty MultiAir w wersji Hard Black. Znawców mody interesowały Ypsilon Elle oraz Musa 5th Avenue. Tę ostatnią wyróżniało nadwozie w dwóch odcieniach – dół miał kolor biały Angelico, natomiast dach samochodu był czarny, a siedzenia i deska rozdzielcza wykonana ze skóry w kolorze kości słoniowej. Wszystko to wyrażono hasłem: „Lancia Musa, miejska limuzyna. Elegancja jest pięknem, które nigdy nie przemija". Natomiast Ypsilon Elle powstała w wyniku współpracy pomiędzy Lancią i pismem Elle, symbolem kobiecości i nowoczesności. Obok tych kobiecych aut stały samochody Chryslera: potężny Grand Voyager Limited Black oraz specjalna wersja Chryslera 300C – Walter P. stanowiąca hołd dla założyciela tej amerykańskiej marki. ■

PO PROSTU NAJLEPSZY

Nowy Fiat Doblò Cargo Van of the Year 2011

Przewodniczący jury, Pieter Wieman i Lorenzo Sistino, dyrektor generalny Fiat Professional wraz z Vanem of the Year

Nowy Fiat Doblò Cargo zdobył tytuł „International Van of the Year 2011", otrzymując 128 na 168 możliwych do zdobycia punktów – tak wysoką ocenę przyznało jury złożone z dziennikarzy 24 krajów, specjalizujących się w branży samochodów dostawczych. To prestiżowe wyróżnienie zostało przyznane podczas uroczystej gali z okazji 63. Edycji Międzynarodowego Salonu w Hanowerze.
Jury doceniło Doblò Cargo za różnorodność wariantów płyty podłogowej oraz nadwozia, znacznie bogatszą, niż w jakikolwiek innych samochodach tej kategorii, a także ogromny wybór jednostek napędowych, wśród których znalazł się także turbodoładowany silnik CNG oraz napęd elektryczny. W nowym modelu uznanie znalazły też parametry jazdy i wysoki komfort, jaki oferują rozmaite wersje Doblò Cargo.

Nadchodzi Fiat 500 TwinAir

TEKST
Stefania Castano

Niebawem w ofercie dostępna będzie 500-tka wyposażona w rewolucyjny dwucylindrowy silnik o pojemności 900 cm^3, a wyprodukowany przez FPT-Fiat Powertrain Technologies.

14 lipca 2007 roku, dokładnie w 50. rocznicę debiutu Fiata 500, w Turynie zaprezentowano nową wersję tego kultowego samochodu. Ponieważ druga generacja modelu szybko zdobyła serca rzeszy klientów, podjęto decyzję, aby w dniu urodzin „maleństwa" prezentować nowości dotyczące tego sympatycznego auta. Tak było w 2008 roku, kiedy zaprezentowano Abartha 500 i w 2009 roku, gdy miała miejsce premiera Fiata 500C, oryginalnej wersji cabrio, która do chwili obecnej zgromadziła już ponad 32 tysiące zamówień. Również teraz, przy okazji trzecich urodzin samochodu, Fiat postanowił zaprezentować w 500-tce nowy dwucylindrowy silnik TwinAir o pojemności 900 cm^3 i 85 KM, który niebawem trafi na rynek. Jest to absolutna nowość na światowej scenie motoryzacyjnej. Ten nowy silnik jest potwierdzeniem czołowej pozycji Grupy Fiat w zakresie produkcji układów napędowych, a zarazem prekursorem przyszłej rodziny dwucylindrowych silników FPT – Fiat Powertrain Technologies o mocy pomiędzy 65 a 105 koni. Nowy dwucylindrowiec Fiata 500, mimo pojemności zaledwie 900 cm^3, gwarantuje wspaniałe osiągi przy wyraźnej redukcji zużycia i emisji. Jeśli chodzi o emisje CO_2, silnik może pochwalić się najmniejszym wskaźnikiem uzyskanym przez jednostki benzynowe. Stało się to za sprawą rewolucyjnego systemu Multiair, który zadebiutował w minionym roku, a także dzięki dynamice płynów zoptymalizowanej dla jak najwyższej wydajności paliwa. Prostota w konstrukcji silnika, będąca wynikiem koncepcji „downsizing", działa na korzyść jego trwałości i niezawodności. Niewielkie wymiary turbiny, dosto-

sowane do strategii działania odpowiednich zaworów, pozwalają na zminimalizowanie czasu reakcji przepływu i jednocześnie na utrzymanie na wysokim poziomie wartości mocy maksymalnej. W ten oto sposób, jeśli porównać go z silnikiem 1.2 8v, TwinAir rejestruje poprawę mocy o 23%, a osiągów o 30%. W stosunku do silnika 1.4 16v osiągi są ekwiwalentne, jednak zużycie spada aż o 30%. Fiat 500 wyposażony w nowy 85-konny silnik dwucylindrowy osiąga prędkość 173 km/h i przyspiesza od 0 do 100 w zaledwie 11 sekund. Są to więc osiągi, którym odpowiadają ograniczone emisje i zużycie: w cyklu mieszanym odpowiednio, 4,2 l/100 km i 95 g/Km (z manualną skrzynią biegów), które w wersji ze skrzynią automatyczną Dualogic wynoszą 4,1 l/100 km i 92 g/Km. Obecność turbodoładowania zwiększa wyraźnie maksymalny moment obrotowy sprawiając, że jest on osiągalny nawet przy bardzo niskich obrotach, co zapewnia elastyczność i gotowość reakcji w stosunku do tradycyjnych silników ssących. Ponadto w Fiacie 500 TwinAir dostępny

Fiat 500 TwinAir dostępny będzie w berlinie i wersji cabrio. Powyżej zdjęcie jednego z elementów nowego dwucylindrowego silnika: elektronicznie sterowane zawory

TRZY LATA SUKCESÓW

Rekordowy samochód

Mały model Fiata wprowadził wiele nowości i ma na swoim koncie liczne rekordy w swoim segmencie. Przykładowo w 2007 roku był pierwszym samochodem o długości zaledwie 3,55 metra, który uzyskał pięć gwiazdek EuroNCAP. Jednocześnie wniósł do tej kategorii siedem seryjnych poduszek powietrznych (w tym poduszkę chroniącą kolana) i dostępność ewolucyjnego systemu ESP we wszystkich układach napędowych (seryjnie ze 100-konnym silnikiem 1.4 16v). Warto też dodać, że Fiat 500 już w 2007 r. dostępny był z całą gamą silników, jakie wyznaczają standardy Euro 5 i to z ponad trzyletnim wyprzedzeniem w stosunku do terminu ważności ustawy. Co więcej, model był pierwszym „maluchem", który mógł poszczycić się tak szeroką ofertą, co było do wówczas typowe dla samochodów z wyższego segmentu. Klienci mieli do dyspozycji ponad 500 tysięcy wariantów, możliwych do wykonania przez łączenie różnych wersji wyposażenia, układów napędowych, wnętrza, siedzeń, kolorów nadwozia, obręczy, akcesoriów itp. W tym samym tempie podążały również nowości związane z tym produktem: 500 by Diesel (wrzesień 2008), 500 Pink (czerwiec 2009), 500C (lipiec 2009), 500C by Diesel (czerwiec 2010). Pięćsetka nie jest więc jedynie zwykłym samochodem miejskim, ale prawdziwą „platformą", na której Fiat tworzy całą rodzinę samochodów o zaawansowaniu technologicznym i dbałości, jakimi cechują się raczej „duże" samochody. Ostatnią nowością jest innowacyjny system Blue&Me–TomTom, który zadebiutował w Fiacie 500 razem z silnikiem TwinAir. Ten owoc współpracy pomiędzy FGA a tą firmą TomTom jest całkowicie zintegrowanym systemem informacyjno-rozrywkowym (info-tainment), który pozwala na zarządzanie, za pośrednictwem kolorowego praktycznego ekranu dotykowego: telefonem, nawigacją oraz wszystkimi informacjami potrzebnymi podczas prowadzenia pojazdu. Zastosowanie tego systemu w Fiacie 500 będzie miało jeszcze dodatkową funkcję: możliwość obsługi również mediaplayera za pomocą interfejsu touch-screen.

FIAT

BANK

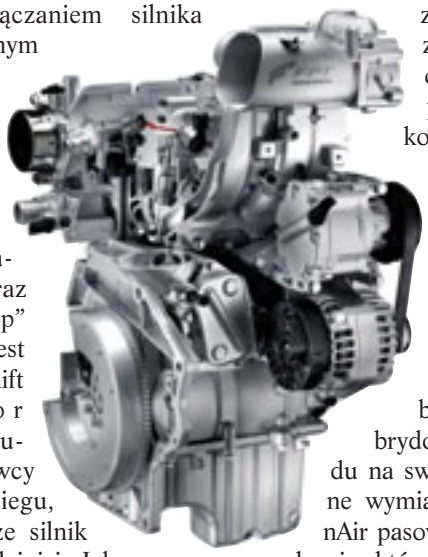
Wpadł mi w oko od razu jak tylko pojawił się w salonie.
Brunet o idealnej sylwetce. No po prostu ciacho!
Zajrzałam w jego CV... No, no... Bravo, Bravo.
Może go trochę idealizuję, ale naprawdę
trudno znaleźć w nim wady.
Nie mogę dłużej tego ukrywać. Pragnę go i pożądam.
Muszę go mieć! Teraz jest taki dostępny
w atrakcyjnym kredycie Fiat Banku

Ewa P

Fiat Bank Polska S.A., szczegóły oferty w Salonach

jest przycisk ECO, który skraca moment przy wartości 100 Nm, aby dodatkowo zredukować zużycie w mieście i zapewnić naprawdę przyjazne środowisku prowadzenie samochodu.

Seryjnie montowany jest system „Start&Stop", który steruje czasowym wyłączaniem silnika i jego ponownym włączaniem, zapewniając w ten sposób zmniejszenie zużycia i wyciszenie w kabinie. Wraz z „Start&Stop" montowany jest tzw. Gear Shift Indicator (GSI) sugerujący kierowcy zmianę biegu, sprawiając, że silnik pracuje wydajniej. Jako, że silnik ten jest krótszy (−23%) i lżejszy (−10%), aniżeli silnik czterocylindrowy o takich samych osiągach, TwinAir otwiera również możliwości na dodatkowe rozwiązania. W przyszłości dostępna będzie wersja z napędem metanowym, co zagwarantuje większą redukcję emisji CO_2, dzięki zastosowaniu pary dodatkowych wtryskiwaczy (poza wtryskiwaczami zasilania benzynowego) na odgałęzieniach przewodów kolektora ssącego. Trzeba będzie więc opracować technologie alternatywne: najbardziej obiecującą zdaje się być napęd hybrydowy. Ze względu na swoje ograniczone wymiary silnik TwinAir pasowałby do urządzenia, które – po umieszczeniu go między silnikiem a skrzynią – mogłoby odzyskiwać energię, którą traci się przy hamowaniu. ■



Fiat 500 TwinAir przed Zamkiem Valentino w Turynie, gdzie został zaprezentowany prasie. Na środku: zdjęcie nowego silnika Turbo o pojemności 900 cm³ i 85 KM, prekursora przyszłej rodziny dwucylindrowych układów napędowych

1.4 MULTIAIR

„Silnik roku"

Silnik FPT 1.4 Turbo Multiair zdobył prestiżowe miano silnika roku – „Engine of the Year". Nagrodę tę przydzieliło międzynarodowe jury składające się z 65 dziennikarzy specjalistów pochodzących z 32 krajów. Odebrał ją Aldo Marangoni, Product Engineering Vice President FPT – Fiat Powertrain Technologies, który powiedział: „Zwycięstwo to jest kolejnym potwierdzeniem, iż docenia się poświęcenie Grupy Fiat na rzecz innowacji technologicznej. Grupa bowiem już w 2005 roku uzyskała nagrodę «International Engine of the Year» za silnik 1.3 Multijet, co otworzyło nowy rozdział w historii układów napędowych na olej napędowy. Jest to sektor, w którym Fiat zawsze był liderem dzięki wprowadzaniu na rynek takich innowacyjnych rozwiązań, jak bezpośredni wtrysk i technologia common-rail".

TEKST
Stefania Castano i Giancarlo Riolfo

Wypróbowaliśmy nowe Abarthy Punto Evo i Abarth 500 C. Nasze wrażenia? Doskonałe osiągi, mocne trzymanie się drogi, potężne hamulce i duże bezpieczeństwo, nie tylko dzięki kontroli trakcji TTC. Zaś w wersji cabrio przyjemność z jazdy z otwartym dachem i wygląd, który spodoba się również płci pięknej.

Dwa małe skorpiony

ALESSANDRO LERCARA

Tak podobne, a jednak tak różniące się między sobą. Mimo iż ich cechą wspólną jest jednakowa koncepcja i takie samo powołanie do przybrania miana prawdziwych samochodów sportowych w przystępnej cenie, nowe Abarthy 500C i Punto Evo mają różne charaktery. Pierwszy z nich, napędzany czterocylindrowym silnikiem 1.4 T-jet i kryjący pod maską 140 KM, to idealne połączenie osiągów i elegancji. Jest zwinny, jakby przyklejony do drogi, z nieprzyzwoicie mocnymi hamulcami i supersportową zautomatyzowaną skrzynią biegów sterowaną „łopatkami" na kierownicy – jak w Formule 1, oraz z wyszukanym zestawieniem materiałów i kolorów. Uwagę przyciąga jeszcze charakterystyczny daszek przesuwny z płótna. Niewątpliwie ten mały bolid, zdolny rozpędzić się od zera do setki w 8,1 sekund i osiągający prędkość 205 kilometrów na godzinę, może się podobać nie tylko ze względu na osiągi. Dlatego poza męską częścią fanów, zdobywa serca również płci pięknej.

Punto Evo zaś to Abarth z krwi i kości. Uwielbiany za osiągi (od zera do 100 w 7,9 sekundy, 213 km/h), za bezbłędne zachowanie na drodze oraz bezpieczne hamowanie w każdych warunkach. No i jeszcze za drobne detale, jak na przykład „manetkę" pozwalającą dostosować reakcję silnika i systemów kontroli dyna-

micznej do stylu jazdy. Albo siedzenia jednokabinowe Abarth Corse firmy Sabelt (w opcji): lekkie i o rajdowym wyglądzie, które „okręcają" i przytrzymują ciało w momencie przyspieszeń. Wypróbowaliśmy te dwa nowe auta na drodze i na torze, i to na torze Balocco, gdzie FGA wykonuje testy swych samochodów. Tak zwany test drive przeprowadziliśmy na różnych trasach, aby dokładnie przyjrzeć się parametrom obu pojazdów: test bardziej drogowy w przypadku Abartha 500C, zaś szybszą i bardziej techniczną ścieżkę wybraliśmy dla Abartha Punto Evo. Dodatkowo, aby zabawa miała jeszcze lepszy smak, postanowiliśmy, aby oba modele oceniły osoby o różnej płci. Punto Evo przeznaczyliśmy dla niego, a 500 C dla niej.

ON
ABARTH PUNTO EVO

Abarth Punto Evo różni się od Grande Punto, które testowaliśmy prawie trzy lata temu. Różnice między nimi nie ograniczają się jedynie do designu: „sercem" nowego Abartha jest bowiem rewolucyjny 16-zaworowy Multiair z turbodoładowaniem, osiągający 165 koni. Dzięki technologii elektronicznej kontroli zaworów uzyskuje się dodatkowe dziesięć koni i, co ważne, wyraźny wzrost momentu napędowego, któremu towarzyszy zdecydowane ograniczenie zużycia i emisji. Co więcej, mamy do czynienia z dodatkowym ograniczeniem za sprawą systemu Star&Stop. Ale to nie wszystko: posługując się „manetką" umieszczoną w pobliżu dźwigni zmiany biegów można wybrać tryb Sport, w którym uruchamiany jest system kontroli trakcji TTC (Torque Transfer Control), wykorzystujący elektronikę, aby przekazać moment napędowy do kół. Praktycznie rzecz biorąc mamy więc do czynienia z „inteligentnym" mechanizmem różnicowym o kontrolowanym poślizgu. Oprócz możliwości włączenia TTC, w trybie Sport „manetka" pozwala na zmianę sposobu działania silnika, zwiększając moment napędowy, zmieniając zachowanie wspomagania układu kierowniczego (elektrycznego), hamulców i elektronicznych systemów kontroli dynamicznej (TTC i ESP). Samochód staje się wówczas bardziej dynamiczny. Ale na torze prowadzenie Abar-

Deska rozdzielcza Abarth 500C

tha Punto Evo dla kogoś, kto nie jest profesjonalnym kierowcą, również nie jest łatwe. Układ kierowniczy jest precyzyjny, a zarazem ciężki w odpowiednim momencie. Wchodzenie w zakręty niemal natychmiastowe. Mimo 250 Nm momentu napędowego i przedniego napędu nie odczuwa się podsterowności, nawet przy ostrym przyspieszaniu na zakrętach. Wszystko to za sprawą wykalibrowania zawieszeń, opon oraz elektroniki, która interweniuje w sposób spokojny, a jednak wyczuwalny. Jeśli chodzi o hamulce układ przedni wyposażony jest w zaciski Brembo i tarcze samowentylujące o średnicy 305 mm. Tarcze tylne pełne mają średnicę 264 mm. W rezultacie samochód posiada mocne i dobrze przystosowalne hamulce, także po sporej liczbie okrążeń na niełatwym „torze Alfy" w Balocco.

Według filozofii Abartha zwiększenie osiągów wiąże się jednocześnie ze zwiększeniem bezpieczeństwa. Nie może być inaczej w przypadku Punto Evo. Jeszcze bardziej niż przyjemność z jazdy „powala" w tym samochodzie właśnie jego przewaga pod kątem trzymanie się drogi, hamulce, otwartość i przewidywalność reakcji. Minęły już więc czasy, w których mocne silniki i wysokie osiągi oznaczały trudne do opanowania dla przeciętnego kierowcy reakcje.

ONA ABARTH 500C

Zanim usadowimy się za kierownicą, przyjrzyjmy się stylowi tej „pięćsetki". O ile wersja cabrio pełna jest powabu, jej odmianie w przebraniu Abartha po prostu trudno się oprzeć. Po raz pierwszy w wersji tej, obok klasycznych barw lakieru, pojawił się styl malowania dwukolorowego: klienci mają do wyboru czerń i biel typu bianco gara (perłowa) lub w dwa odcienie szarości. Wydłużony spoiler ma przypominać, że mamy do czynienia z rasową „rajdówką", że zwiększa on obciążenia aerodynamiczne i bardziej wydajny jest dzięki niemu rozdział przepływu powietrza. Przedni i tylny zderzak są szczególnie agresywne, z dodatkowymi kratami wlotowymi i wylotowymi powietrza oraz podwójnym terminalem wydechowym, który wystaje z tylnego dyfuzora aerodynamicznego i dolnej części zderzaka. Zadaniem tej ostatniej jest przyśpieszanie przepływu powietrza pod nadwoziem, aby „przyklejać" samo-

HERALD WESTER

Trzy lata sukcesów

Ponad 22 tysiące sprzedanych samochodów (spośród Abartha Grande Punto i 500), pięć tysięcy zestawów do zwiększenia osiągów, 500 serii specjalnych i ponad 150 wyścigowych. „Jeszcze trzy lata temu – mówi Harald Wester, dyrektor generalny marki – Abarth był tylko jednym z pomysłów. W trzy lata urzeczywistniliśmy nasz sen przez utworzenie w ramach marki organizacji ds. działań produkcyjnych, handlowych i sportowych; międzynarodowej sieci, która dziś obecna jest już na trzech kontynentach; gamy produktów, którą powiększaliśmy wraz z liczbą modeli samochodów seryjnych i wyczynowych, samochodów specjalnych, zestawów i akcesoriów; zakładu, w którym doświadczenie nabywane w świecie wyścigów samochodowych wykorzystano w autach seryjnych. Poza tym podpisano umowy partnerskie na operacje merchandisingowe i licensingowe z firmami będącymi liderami w sektorach specjalizujących się w wyposażeniu i w wyrobach technicznych, a także w wyścigach łodzi szybkich i w projektowaniu". Od 2008 roku Abarth stopniowo wchodził na rynek, który – w porównaniu z tym tradycyjnym – wykazuje się mniejszą wielkością sprzedaży, jednak znaczną rolę odgrywa w kwestii wartości: około 12 miliardów euro przychodu w Europie, 10 w Stanach Zjednoczonych i 4 w Japonii. W samym 2009 roku modele ze Skorpionem zostały wybrane przez prawie 12 tysięcy klientów – głównie ludzi młodych i najmłodszych – spośród których jeden na trzech zakupił zestaw do zwiększenia osiągów. Abarth stał się już więc marką, której pozycja utrwaliła się już w Fiat Group Automobiles. Obecny jest dzisiaj w 16 krajach, z 150 showroomami, 140 oficjalnymi punktami przygotowawczymi, 300 punktami obsługowymi i sześcioma nowymi biurami „Abarth Racing", które zajmują się obsługą klientów w obszarze samochodów wyścigowych. Liczby te ciągle będą wzrastać. „Do 2013 roku – mówi dalej Wester – będziemy obecni na wszystkich pięciu kontynentach. Będziemy mieli nowe samochody i nowe serie specjalne, jak np. 695 „Tributo Ferrari" zaprezentowane we Frankfurcie. Wszystko po to, by kontynuować wzrost z taką samą pasją, jaką posiadał ten austriacki inżynier, który pięćdziesiąt lat temu wymyślił jakże prosty, a zarazem genialny koncept: uczynić z produktów codziennych coś nadzwyczajnego, wykorzystując doświadczenie zdobyte na wyścigach do produkcji modeli seryjnych".

LERCARA

LERCARA

chód do ziemi. Ozdobą samochodu jest nowa stylistyka 17-calowych obręczy ze stopów lekkich lub obręczy w kształcie pięcioramiennych płatków w kolorze białym. Kabinę usportowiono takimi detalami jak pedały i kierownica w prawdziwie rajdowym stylu czy analogowy wskaźnik ciśnienia turbosprężarki. Pasażerowie mogą usiąść w wygodnych sportowych siedzeniach, a otaczać ich będą dobrze wykończone materiały. W miejscu tradycyjnej dźwigni zmiany biegów znajdziemy cztery przyciski. Za pomocą „1” wybiera się przełożenie: „A/M” to wybór między funkcjonowaniem automatycznym i manualnym, natomiast „R” oznacza oczywiście bieg wsteczny, a „N” bieg jałowy. Reszta obsługiwana jest za pomocą dźwigienek umieszczonych z tyłu kierownicy i wbudowanych w nią.

W modelu Abarth 500C swój debiut odnotowuje nowa sekwencyjna 5-biegowa skrzynia „Abarth Competizione” ze wspomaganiem elektrohydraulicznym. Jest to bezpośrednie nawiązanie do historii marki: Karl Abarth rozpoczął bowiem swoją działalność w 1949 roku od wykonania dla Topolino skrzyni biegów sterowanej przy kierownicy. Po wejściu do wnętrza najpierw wykonaliśmy najprostszą czynność, czyli dzięki automatycznemu przyciskowi otworzyliśmy dach. Po uruchomieniu pojazdu uwagę zwraca dźwięk silnika. Posługujemy się przyciskiem „1”, by auto ruszyło.

Skrzynia biegów Abarth Competizione zwiększa przyjemność jazdy

LERCARA

Jazda Abarthem Punto Evo podczas burzy. Nawet na mokrej powierzchni kontrola trakcji TTC działała bez zarzutów.
Na stronie obok: Abarth 500C i widok kierownicy

Dzięki badaniom aerodynamicznym do minimum zmniejszono jakichkolwiek drgania. Pierwsze kilometry przejeżdżamy w trybie automatycznym: skrzynia nieźle sobie radzi, przejścia z jednego przełożenia na inne są płynne i dość szybkie, nie wpływają przy tym na pogorszenie komfortu jazdy. Po naciśnięciu przycisku Sport na desce rozdzielczej poprawia się wyraźnie czas zmiany. Przechodzimy do trybu ręcznego: wkrótce po zdjęciu ręki robi się zabawnie. Zmiana biegów jest, bo prawie nieodczuwalne.
Każdemu, choćby najmniejszemu naciśnięciu „na gaz" odpowiada zawsze gotowe i niezwykle dynamiczne przyspieszanie. Silnik 1.4 turbo T-Jet ma niezłego „kopa" i daje mnóstwo satysfakcji przy pełnym przyspieszaniu. 140 KM pozwalają na osiągnięcie 100 km/h w zaledwie 8,1 sekund i zapewniają prędkość maksymalną 205 km/h oraz moment obrotowy wynoszący 206 Nm przy 2000 obrotów w trybie Sport. Osiągi stanowią więc w pełni odzwierciedlenie ducha Abartha i to przy ograniczonym zużyciu: 6,5 litra na 100 km w cyklu mieszanym. Położenie do jazdy Abartha 500C jest sztywne, co jednak nie wpływa negatywnie na komfort. Trzymanie się drogi jest wysokie, przy zachowaniu, które pozostawia właściwą przestrzeń (w sam raz) podczas wchodzenia w zakręty. System TTC pomaga w optymalnym rozłożeniu siły napędowej na asfalcie, ograniczając ewentualne straty mocy i kierunkowości związanych z poślizgiem kół. Układ kierowniczy jest przyjemnie bezpośredni i precyzyjny, a hamulce w pełni wykonują swoje zadanie również w trudnych warunkach. Ponadto to „maleństwo" spod znaku Skorpiona wyposażone jest seryjnie w siedem poduszek powietrznych: zajmuje tym samym czołową pozycję w tej kategorii pojazdów. W sumie sportowy charakter, osiągi i wręcz „podniecający" dźwięk silnika podobają się również kobietom. A jeśli do tego wszystkiego dodamy jeszcze bezpieczeństwo, niewielkie wymiary, powalający design i urok kabrioleta, wówczas Abarth 500C może stanowić idealną odpowiedź na potrzeby właśnie płci pięknej. ■

TEST DRIVE DLA KLIENTÓW

Uwielbiany przez młodych

Poczytajmy wrażenia młodych ludzi po próbie drogowej: „Jeszcze bardziej niż moc zaskakuje moment obrotowy. Elektronika interweniuje, aby poprawić niewielki nawet sygnał podsterowności, ale robi to bez wpływu na zmianę przyjemności z jazdy". Dwudziestoletni Pietro pasję do motoryzacji odziedziczył po ojcu rajdowcu, jest jednym z 60 mieszkańców Turynu, którzy z okazji „otwartych drzwi" skorzystali z test drive na starym torze 34 lotniska Aeritalia przy trasie Marche. Na tym nieużywanym przez samoloty już od lat torze, na przestrzeni lat 60. i 70. wykonywano próby wyścigowych modeli Abarth. W testowaniu nowych samochodów spod znaku Skorpiona wzięli udział przede wszystkim ludzie młodzi. Jak np. dwudziestodwuletni Alex, który jest szczęśliwym posiadaczem Grande Punto Sport i chciałby zamienić go na Abartha Punto Evo. „Ze sportowymi siedzeniami Sabelt", precyzuje. W czasie prób nie zabrakło również kobiet. Marta, 29 lat, wypróbowała Abartha 500C i od razu się w nim zakochała.

„Bardzo lubię prowadzić samochód. A ta 500-tka daje poczucie bezpieczeństwa. Ważna jest również szybkość przyspieszania, ponieważ można być spokojniejszym przy wyprzedzaniu. Natomiast sekwencyjna skrzynia to prawdziwa perełka: superszybka i w trybie automatycznym wygodna w mieście".

LERCARA

Blichtr, elegancja i luksus – tę podniosłą atmosferę można było poczuć podczas jubileuszowego, 60. Pebble Beach Concours d'Elegance w Stanach Zjednoczonych, gdzie Alfa Romeo – jako gość honorowy – świętowała swoją setną rocznicę.

Stulecie Alfa Romeo w Pebble Beach

TEKST I FOTO
Katarzyna Frendl

Ponad 200 zabytkowych aut prezentowano na najsłynniejszym w USA polu golfowym na 18-tej Alei Beach Golf Links

To nie jest zwykły konkurs, w którym biorą udział unikatowe na skalę światową samochody. Trudno go nawet porównać do odbywającego się w Villa d'Este – urokliwej, włoskiej miejscowości nad jeziorem Como – Concorso d'Eleganza. Amerykański konkurs bowiem to wręcz apoteoza starej motoryzacji, kult idealnie odrestaurowanych nadwozi. Żaden egzemplarz nie może mieć skazy lakieru, zadrapanego chromu, czy nieoryginalnej części. Oceniane jest jednak nie tylko przywrócenie dawnej świetności karoserii, ale także dokładne odwzorowanie odgłosu pracy silnika, stanu technicznego zgodnego z oryginalnym, czy fabrycznego wyposażenia wnętrza. Najważniejsze diagnozy stawiają tutaj takie sławy jak: sir Stirling Moss, Leo Levine, Jochen Mass, czy Andrea Zagato oraz inne, znane osobistości ze świata sportu i designu samochodowego.
Każdy właściciel wystawianych aut, aby wziąć udział w walce o tytuł „Best in Show", musi udowodnić, że jego pojazd nadal jeździ. W tym celu, w niewielkim mieście Carmel pod Monterey w Kalifornii, odbywa się ceremonia paradna, gdzie na oczach tłumów entuzjastów wszyscy

uczestnicy jadą w korowodzie najbardziej wartościowych aut na świecie. Ceny takich egzemplarzy zaczynają się zwykle od 500 tysięcy dolarów…

UNIKATY ALFY ROMEO

15 sierpnia, na najsłynniejszym w USA polu golfowym, w 18-tej alei ekskluzywnego Beach Golf Links, zgromadzono w chłodny poranek ponad 200 motoryzacyjnych rarytasów. Jednak gwoździem programu była wystawa „białych kruków" Alfy Romeo – z okazji setnej rocznicy powstania marki sprowadzono tu, owiane splendorem i chwałą samochody. Nad samym morzem wyeksponowano gamę zabytkowych pojazdów z prywatnych zbiorów, parę kroków dalej – najwspanialszych okazów pochodzących z Muzeum Historycznego Alfy Romeo (Museo Storico Alfa Romeo) w Arese. W sumie zaprezentowano tam 7 cennych egzemplarzy muzealnych.

Najstarszym autem w kolekcji była A.L.F.A. 24 HP – pierwszy samochód opatrzony logo włoskiej marki (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), który zjechał z taśm montażowych zaraz po utworzeniu firmy w Mediolanie, 24 czerwca 1910. Uwagę przykuwał także koncepcyjny Spider Disco Volante z 1952 roku. Wśród legendarnych Alf Romeo nie zabrakło także modelu RL Targa Florio – zwycięzcy wyścigów z 1923 roku.

Jednak poruszenie wśród publiki wywołał pierwszy samochód z rodziny Alfa Quadrifoglio Verde – Gran Premio Tipo A. Ta wyścigowa, jednomiejscowa Alfa, z 12-cylindrowym silnikiem o pojemności 3,5 litra złożonym z dwóch jednostek, to najsłynniejszy zwycięzca trudnego Coppa Acerbo z 1931. Ciekawostką jest to, że auto wyposażono w dwie skrzynie biegów. Następcą Tipo A, była Alfa Tipo B (wystawiana w konkursie w unikatowej wersji P3), bardziej rozwinięta pod względem aerodynamiki – to z kolei zwycięzca IV International Avus – Rennen w 1934 r., który pędził po swój laur ze średnią prędkością 206 km/h! Auto brało udział także w amerykańskich wyścigach Indianapolis i było pierwszym, które wyposażono w komunikację radiową z zespołem.

Fani starej motoryzacji najbardziej cieszyli się na prezentację prawdziwej rzadkości – Alfetty Gran Premio Tipo 158 z 1938 roku – wyprodukowanej w kooperacji ze Scuderia Ferrari – która, de facto, świętowała w Pebble Beach swoją 60. rocznicę udziału w pierwszym wyścigu Mistrzostw Świata Formuły 1. Modele Alfy Romeo uplasowały się wówczas na najwyższym, drugim i trzecim miejscu podium, prowadzone przez ówczesne gwiazdy sportów motorowych – Giuseppe „Nino" Farina, Luigi Fagioli i Juana Manuela Fangio. Jak przystało na prawdziwy bolid, ten jednomiejscowy samochód, wyposażony w 8-cylindrowy silnik o pojemności 1,5 litra, także dominował na imprezie.

Jednomiejscowy model wyścigowy Alfa Romeo Tipo B z 1932 roku. U góry i na dole jazdy kwalifikacyjne do konkursu

Elementy wnętrza i konstrukcji zabytkowych modeli Alfa Romeo

Inna legendą Alfy Romeo, biorącą udział w Concours d'Elegance, był model 8C 2900 B Lungo, przypominający nieco krążownik Cruelli de Mon. Skonstruowany w 1938 roku, z urodziwym, błękitnym nadwoziem wygrał Mille Miglia w 1947 roku, zostając 11. i ostatnim modelem Alfy Romeo, który wygrał ten ekskluzywny rajd. Nazwa Lungo (długi) odnosi się do znacznie wydłużonego rozstawu osi 8C. Reklamowano go jako „wyścigówka na drogę". Wśród prywatnych posiadaczy aut włoskiej marki wyróżniała się zwłaszcza Alfa Romeo 8C 2900 A Carrozzeria Alfa Spider z 1936 roku, która podczas drugiej wojny światowej należała do pilota RAF i zarazem kierowcy wyścigowego. Ten sprzedał ją kolekcjonerowi z Los Angeles, który odseparował zawieszenie, silnik i karoserię. 30 lat temu pewien fachowiec restauracji aut – obecny właściciel tego dzieła sztuki użytkowej – złożył samochód w jego oryginalnej postaci. Spider olśnił wszystkich znawców, startując w Mille Miglia w 1987 roku. Jest to bowiem jedyny egzemplarz na świecie – ostatecznie nagrodzony laurem na najbardziej eleganckiego kabrioleta konkursu – który przetrwał właściwie w fabrycznym stanie.

Swój debiut zaznaczył także jeden z 40 istniejących na świecie egzemplarzy Alfa Romeo 6C 2500 Bertone Coupè, który został osadzony na ultralekkim, sportowym zawieszeniu. Świeżo odrestaurowany, miał swoją premierę właśnie podczas konkursu. Po raz pierwszy można było także zobaczyć drugą i jedyną istniejącą sztukę z trzech w ogóle wyprodukowanych, dwumiejscowych wyścigówek w nadwoziu typu coupè, zbudowanych przez dział sportu włoskiej marki w 1948 roku. Alfa Romeo 6C 2500 SS Competizione uczestniczyła w czterech wyścigach Mille Miglia (w latach 1948-1951).

OBCHODY WE WŁOSZECH

Sto lat!

Jubileusz Alfy Romeo świętowano także w pod koniec czerwca we Włoszech, w Arese i Mediolanie, czyli miastach, w których produkowane są modele marki. Na zorganizowane z tej okazji imprezy przyjechało wielu miłośników Alfy z całego świata, m.in. z Anglii, Holandii, a nawet z Australii.

Najpierw, 24 czerwca, w Muzeum Historycznym w Arese, ulicami miasta przejechało ponad trzy tysiące historycznych Alf Romeo. Następnego dnia kolumna samochodów wyruszyła z centrum wystawowego Rho-Pero i dotarła do Mediolanu. Miłośnicy motoryzacji mogli podziwiać m.in. Giulietty z lat 50. i MiTo, wysłużone wyścigówki i działające jeszcze prawdziwe unikatowe modele marki.

Na terenie wystawowych Fiera di Milano z tej okazji odsłonięto także posąg z brązu nawiązujący do 1900 Disco Volante (ostatniego modelu produkowanego w zakładzie Portello). Ma on przypominać, również w przyszłości, prestiżową historię marki. (*Carola Popaiz, foto: Alessandro Lercara*)

Na górze: zabytkowa Alfa Romeo na placu Muzeum Historycznego. Poniżej: kolumna 100 najbardziej reprezentacyjnych samochodów przemierzająca trasę z Arese do Mediolanu. Miłośnicy motoryzacji mogli podziwiać m.in. Giulietty z lat 50. i MiTo, wysłużone wyścigówki i inne, starsze modele marki.

Odbyła w sumie 17 wyścigów, w których trzy razy zwyciężyła, a pięciokrotnie zajmowała drugą lokatę.

Ciekawostką wśród przedwojennych aut była prezentacja spektakularnego concept caru – Alfa Romeo Pandion – zbudowanego przez Bertone, z otwieranymi do góry, strzelistymi jak gotyckie okna drzwiami, ażurowym wykończeniem nadwozia i futurystycznym designem wnętrza. Warto podkreślić, że prototyp ten stworzono w 4,5 miesiąca!

Gościem Concours d'Elegance był m. in. Arnold Schwarzenegger, gubernator Kalifornii

STARE, ALE JARE

Sportowe Alfy Romeo brały także udział w wyjątkowych zawodach zabytkowych samochodów wyścigowych – Rolex Monterey Motorsports Reunion, które odbywały się w ten motoryzacyjny weekend na słynnym torze Mazda Laguna Seca pod Monterey. Można było podziwiać m.in. Alfę Romeo GC-1750 GS z 1930 roku, model 6 cl sport z 1928, 8C 2300 MM z 1932, Volpi Special z 1938, czy Tipo B „P3", startujące w klasie aut sprzed 1949 roku. W serii samochodów GT, produkowanych w latach 1955-1962, uczestniczyło kilka wyścigówek Giulietty. Przed oczami rozanielonych widzów śmigały – niczym za dawnych lat ich świetności – modele GT Am, GTA, Giulia 1600, czy Spyder Veloce. ■

Doświadczenie i przyszłość

TEKST
Marek Kamiński
FOTO
Arch. CNH, Satiz Poland

W zakładzie CNH w Płocku w ostatnim czasie zauważyć można coraz większe zmiany. Dotyczą one zarówno zewnętrznego otoczenia fabryki, jak i jej organizacji.

Dyrektor CNH Polska, Tadeusz Świerczek

Zakład CNH w Płocku do Grupy Fiat należy od 10 lat. Stopniowo fabryka uległa całkowitemu przeobrażeniu, zarówno w zakresie organizacji, jak i procesów produkcyjnych, hal i lay-outów. Obecnie wdrożeniem w zakładzie standardów, jakie funkcjonują w całej Grupie Fiat, zajmuje się nowy dyrektor, **Tadeusz Świerczek**, Od 1967 r. pracował w FSM, potem w Fiat Auto Poland, od grudniu 2000 roku pracował jako dyrektor generalny Fiat-GM Powertrain. Potem tworzył od podstaw fabrykę Fiata w Rosji. Od maja 2009 jest dyrektorem fabryki CNH w Płocku.

Jak zmienia się zakład, którego dyrektorem jest Pan od kilkunastu miesięcy?

„Pracując w Grupie Fiat – Fiat Auto Poland i Fiat GM Powertrain Polska, starałem się powiązać i wdrożyć w tym zakładzie *best practices* istniejące w innych spółkach Grupy w taki sposób, aby zachować zasady jego funkcjonowania, ale i przekonać ludzi do nowych metod pracy. To jest bardzo długi proces, ale już widać efekty. Mogę powiedzieć, że od dwóch tygodni odczuwam pewien poziom satysfakcji, co nie zdarzyło mi się przez ostatni rok. Wśród pracowników widać duży entuzjazm. Zmieniło się wiele w zakresie bezpieczeństwa, zarządzania i podejścia do umiejętności ludzkich. W 16 obszarach, gdzie wdrażamy różne metody, widać dużą poprawę".

Czy oprócz zmian w myśleniu są też takie, które wymagały zaangażowania środków finansowych?

„Pewne inwestycje były w tym zakładzie konieczne. Dostaliśmy dużo pieniędzy od Grupy Fiat, od headquarter, po to, żeby zmodernizować zakład, przygotować go do standardów, które obowiązują w całej Grupie Fiat".

Na co przeznaczono te pieniądze?

„Naprawiliśmy dachy, które nie były remontowane od kilkudziesięciu lat. Wstawiliśmy nowe szyby o zupełnie innej przepuszczalności światła, przez co zrobiło się jaśniej w miejscu pracy. Wszystkie drogi komunikacyjne, mające wpływ na bezpieczeństwo pracy, zostały całkowicie przebudowane. Trzeci obszar obejmuje miejsca składowania wyprodukowanych przez nas maszyn – kombajnów, headerów. Wszystkie urządzenia rolnicze są składowane na placach o powierzchni kilkudziesięciu tysięcy metrów kwadratowych. Place zostały wybetonowane i specjalnie przygotowane. Oprócz tego – po raz pierwszy w historii tej fabryki – mamy parking na ponad 290 miejsc. Pracownicy do tej pory zostawiali swoje samochody nawet kilometr od zakładu, płacili mandaty za parkowanie w miejscach niedozwolonych, przez co zaczynali dzień pracy z negatywnym nastawieniem. Taka sytuacja trwała latami. W końcu udało się nam wygospodarować miejsce na terenie naszej firmy. Musieliśmy zredukować zapasy materiałów oraz produktów gotowych. W tym przypadku pomocne było zarządzanie dostawą produktów na czas do klientów. Optymalizując ten proces, udało się zmniejszyć liczbę zapasów oraz materiałów i wygospodarować dziesiątki tysięcy metrów kwadratowych, które wykorzystaliśmy m.in. na parking dla pracowników".

W jaki sposób tak ogromny zakład radzi sobie z sezonowością swojej produkcji?

„Mamy kilka metod, które nie istniały do tej pory w Grupie Fiat. W sezonie pracujemy więcej, nawet w godzinach nadliczbowych i w niektóre soboty. Potem, za te przepracowane godziny, pracownicy dostają dni wolne. Ta elastyczność sprawdza się w praktyce. Zasady te są uzgodnione ze Związkami Zawodowymi".

Jak fabryka jest odbierana w Płocku i okolicy?

„Jestem z Bielska-Białej, a więc spoza tego terenu, ale spotykam się z przyjaznym odbiorem mojej osoby. Pracownicy dostrzegają wiele zmian z punktu widzenia bezpieczeństwa pracy, które wcześniej odbiegało od standardów Grupy Fiat. Stawiamy na rozwój, na nowe inwestycje, modernizację produkcji. Załoga zrozumiała, że jest tylko jedna droga, jeden wybór. W krótkim czasie po uruchomieniu systemu WCM uzyskaliśmy 30 punktów, co plasuje nas na środkowej pozycji w porównaniu z innymi zakładami Grupy CNH na świecie".

Zakład ma szansę stać się najlepszy w Grupie CNH

Jak będzie przebiegało dalsze wdrażanie systemu WCM?

„Chcemy w przyszłym roku uzyskać brązowy medal. Mamy przygotowane odpowiednie plany, oparte częściowo na doświadczeniach zakładów w Bielsku-Białej i Tychach".

W fabryce widać przeobrażenia, zmieniły się procesy produkcyjne i wygląd hal

Doświadczenia zawodowe zdobywał Pan przede wszystkim w zakładach w Bielsku-Białej, ale także w Rosji. Czym różni się podejście do pracy w polskich i rosyjskich fabrykach?

„Różnice są i to bardzo duże. Byłem zaskoczony, że tak duże. W Bielsku-Białej istniała tradycja historyczna związana z Fiatem. Na terenie Rosji zaś była zupełnie inna kultura i odmienne zachowania ludzi. Zarządzanie było decyzyjne, odgórnie narzucone. Zbierałem doświadczenia i przenosiłem je na grunt rosyjski, spotykając się z entuzjazmem, z jakim przyjmowano zmiany i praktycznie budowa-

łem zakład od nowa. Dobierałem ludzi, przygotowałem strukturę zarządzania. Procesy przebiegały bardzo szybko i sprawnie. Rosjanie zauważyli, że to, co u nich powstaje, jest bardzo wartościowe. Tymczasem problemem, który zastałem w Płocku, była struktura organizacyjna, nieco odmienna od Fiata Auto. Musiałem się nauczyć tego, co jest w CNH i eliminować najsłabsze punkty. Najlepsza metoda pracy, to przekonanie ludzi i wciąganie ich do pracy zespołowej".

Musiał Pan też zaakceptować inną specyfikę. W ciągu dnia z taśm fabryki w Bielsku-Białej schodziło znacznie więcej gotowych produktów niż w Płocku.

„Rzeczywiście, w Płocku produkujemy od 7 do 10 kombajnów dziennie, podczas gdy w produkcji samochodów liczba ta sięga 2 tysięcy. Ale za to kombajn składa się z 8 tys. części, samochód z 3-4 tys., a silnik z około 300 części. Poza tym, linie produkcyjne w CNH, w przeciwieństwie do fabryki samochodów, nie stanowią jednego ciągu. Tego musiałem się nauczyć".

W Płocku z linii produkcyjnych zjeżdża dziennie od 7 do 10 maszyn rolniczych. Po prawej: prasa BR6090

W zakładzie spotkałem wiele osób mogących się pochwalić ponad czterdziestoletnim stażem pracy. Jaka jest struktura wiekowa załogi?

„Mamy około 1000 stałych pracowników, przy największym zatrudnieniu pracuje nawet 1900 osób. Często są to całe rodziny. Część z nich to ludzie młodzi, nowo przyjęci, część to pracownicy sezonowi, którzy potrzebują wsparcia i pomocy pracowników o dużym doświadczeniu, gwarantujących poprawny proces. Staramy się zatem za wszelką cenę utrzymać specjalistów, bo ich wyszkolenie jest i czasochłonne i kosztowne".

Jak długo trwa sezon na traktory?

„Na traktory popyt jest całoroczny, ale na inne urządzenia zależy od strefy klimatycznej. Na południu Europy popyt na kombajny lub inne maszyny rolnicze zaczyna się w maju, a w krajach skandynawskich we wrześniu i październiku. Poza tymi okresami sprzedaż spada, pomimo że eksportujemy maszyny na wszystkie kontynenty i do kilkudziesięciu krajów świata".

Ile odmian sprzętu rolniczego produkuje CNH w Płocku?

„U nas jest bardzo duża różnica między jedną wersją a drugą. Często mamy nie tyle do czynienia z inną odmianą kombajnu, co z różnymi rodzajami dodatkowego wyposażenia – w zależności od rynku, przeznaczenia itd. W tej chwili mamy kilkanaście nowych wersji, a już wiem, że będą następne. Głównych „odmian" mamy 37. Wszystkie są bardzo nowoczesne. Piękne, wyciszone kabiny, klimatyzacja. To są bardzo drogie produkty. Wewnątrz kombajnu stosuje się

bardzo czułe detektory – wystarczy wrzucić do headera metalową szpilkę i już zatrzymuje się cały kombajn. Żeby być na bieżąco jeździmy po całym świecie, porównujemy się z konkurencją itp.”.

Które z urządzeń produkowanych w Płocku jest, Pana zdaniem, najciekawsze?

„Gdy zacząłem tutaj pracę, podobał mi się kombajn. Potem zainteresowała mnie prasa zmienno-komorowa, produkująca na polach kilkusetkilogramowe bele. Wydawało się, że to najciekawszy produkt, dopóki nie przyjrzałem się headerom o długości 12 metrów, ważącym 3.5 tony i składającym się z 900 części i to musi dźwigać kombajn. W efekcie polubiłem wszystkie te maszyny”.

Jak na płaskim terenie czuje się góral z Bielska-Białej?

„Lubię góry. Lubię powracać do Bielska-Białej, biegać po górskich ścieżkach. W młodości byłem członkiem kadry narodowej średniodystansowych biegaczy. Dla przyjemności biegam do dzisiaj. W każdą sobotę i niedzielę, kiedy przyjeżdżam do domu, zaliczam 24 kilometry. Ale znalazłem także tutaj, w Płocku, swoje ścieżki przez las, wzdłuż Wisły. Obecnie organizujemy biegi przełajowe. Powstały grupy sportowe, siatkówki, piłki nożnej. Takie wspólne imprezy przyczyniają się do tworzenia silnych zespołów i uczą pozytywnego współzawodnictwa. Zaczynam się więc już tutaj dobrze czuć. Poza tym uważam, że Płock jest jednym z najpiękniejszych miast w Polsce – i wcale nie dlatego, że tu mieszkam”.

Ale niedługo kończy się Panu chyba kontrakt w Płocku?

„Otrzymałem propozycję jego przedłużenia, ale chciałbym już powrócić do domu. Kontrakt kończy się 30 kwietnia 2011 roku. Dwadzieścia lat dyrektorowania wystarczy. I nie chodzi tu o kwestię zmęczenia, co o pewien proces przemian. Nasze pokolenie powinno ustępować miejsca młodszym ludziom. Ja mam duży ogródek, 550 rodzajów roślin. Chciałbym też więcej czasu poświęcić rodzinie. Pracy jest więcej niż przypuszczałem. W przyszłym roku, po zakończeniu kontraktu, chciałbym… przybiec do Bielska-Białej. Na razie rozpoczynam treningi. Trasa powinna mi zająć tydzień, zakładając, że dziennie pokonam ok. 75 kilometrów”.

Jaka przyszłość czeka, pana zdaniem, ten zakład za kilka lat?

„Za półtora roku zakład ma szansę stać się najlepszym zakładem na świecie w grupie CNH. I to naprawdę osiągnie!”.

Dziękuję za rozmowę. ■

Kombajn z serii TC5000

Wyzwaniem będzie Lancia Ypsilon

W sosnowieckim zakładzie Plastic Components and Modules Poland powstają m. in. zderzaki i deski rozdzielcze, głównie do małych Fiatów. Codziennie 40 tirów przewozi gotowe wyroby do Tychów.

TEKST
Marek Kamiński
FOTO
Satiz Poland

W 1993 roku włoska Grupa Ergom, przejmując fabrykę od Magneti Marelli, założyła spółkę o nazwie ER.SI Poland, w której produkowano części z tworzyw sztucznych do samochodów Fiat, głównie do modelu „Cinquecento". Spółka zatrudniała wtedy 175 pracowników, dziś spośród nich nadal pracuje w Sosnowcu 85 osób.

Po 15 latach spółka powróciła do Grupy Magneti Marelli i jako Plastic Components and Modules Poland SA zatrudnia 746 pracowników.

Głównym odbiorcą wyrobów wytwarzanych na powierzchni 44 tys. m^2 jest Fiat, ale wśród 15 klientów są również Denso, Opel i Magna. Zakład produkuje 1.770 gotowych elementów. Jego sztandarowymi produktami są zderzaki i deski rozdzielcze. Sprzedaż planowana na rok 2010 ma wartość 270 mln złotych.

Przełomowy był rok 2008, kiedy spółka została włączona do struktur międzynarodowej grupy przemysłowej. Rozpoczęto wtedy wdrażanie standardów korporacyjnych, co wiązało się z koniecznością zmian organizacyjnych oraz sposobu zarządzania.

W maju 2008 roku dyrektorem generalnym został Edward Magdziak, który swoją karierę rozpoczynał w Fiat Auto Poland. Następnie kierował zakładami m. in. Manuli, Valeo i Trelleborg. „Po przyjściu do spółki, poza zmianami organizacyjnymi, poprawiliśmy warunki socjalne tak, aby spełniały one standardy Grupy. Wyremontowaliśmy szatnie, wstawiliśmy nowe szafki, odnowiliśmy stołówki, powstał nowy parking i wentylacja w pomieszczeniach biurowych. Poprawa warunków na stanowiskach pracy szła w parze z inwestowaniem w maszyny" – tłumaczy dyrektor zakładu.

Zakład produkuje 1.770 gotowych elementów

Około 93 procent produkcji trafia do tyskich fabryk Fiata i Denso. Codziennie z Sosnowca do Tychów wyjeżdża kilkadziesiąt tirów wypełnionych zderzakami do Pandy i Fiata 500 oraz deskami rozdzielczymi do ciągle popularnej Pandy. Ponieważ auto wciąż znajduje nabywców, wartość przyszłorocznej produkcji elementów do tego modelu przekroczy 200 tys. sztuk.

Wkrótce w Tychach będzie produkowana Lancia Y. „Do tego modelu będziemy produkować zderzak i deskę rozdzielczą. W tej chwili trwa przygotowywanie stanowisk produkcyjnych" – tłumaczy dyrektor Magdziak. Seria próbna powinna wystartować w lutym przyszłego roku, a w październiku zakład powinien osiągnąć pełną zdolność produkcyjną".

W związku z produkcją nowego zderzaka do Lancii powstanie nowy moduł lakierniczy. Będzie zainstalowany w miejscu starego magazynu surowców, który zostanie zmniejszony i przeniesiony w inne miejsce.

Produkcja części do Lancii jest dla fabryki dużym wyzwaniem. Głównie ze względu na sporą liczbę konfiguracji modelu. Przykładowo – przedni zderzak będzie produkowany w 300 wersjach (różne kolory, światła przeciwmgielne, różne grille). W przypadku Pandy odmian zderzaka jest o połowę mniej.

Elementy z plastiku, zarówno deski rozdzielcze, jak i zderzaki, produkowane są na tak zwanych wtryskarkach. Obecnie w wielkiej hali stoi 14 ogromnych tego typu urządzeń o sile nacisku od 850 kg do 3500 ton. Wkrótce spodziewana jest dostawa 3 kolejnych, na których będą wytwarzane podzespoły do Lancii Y.

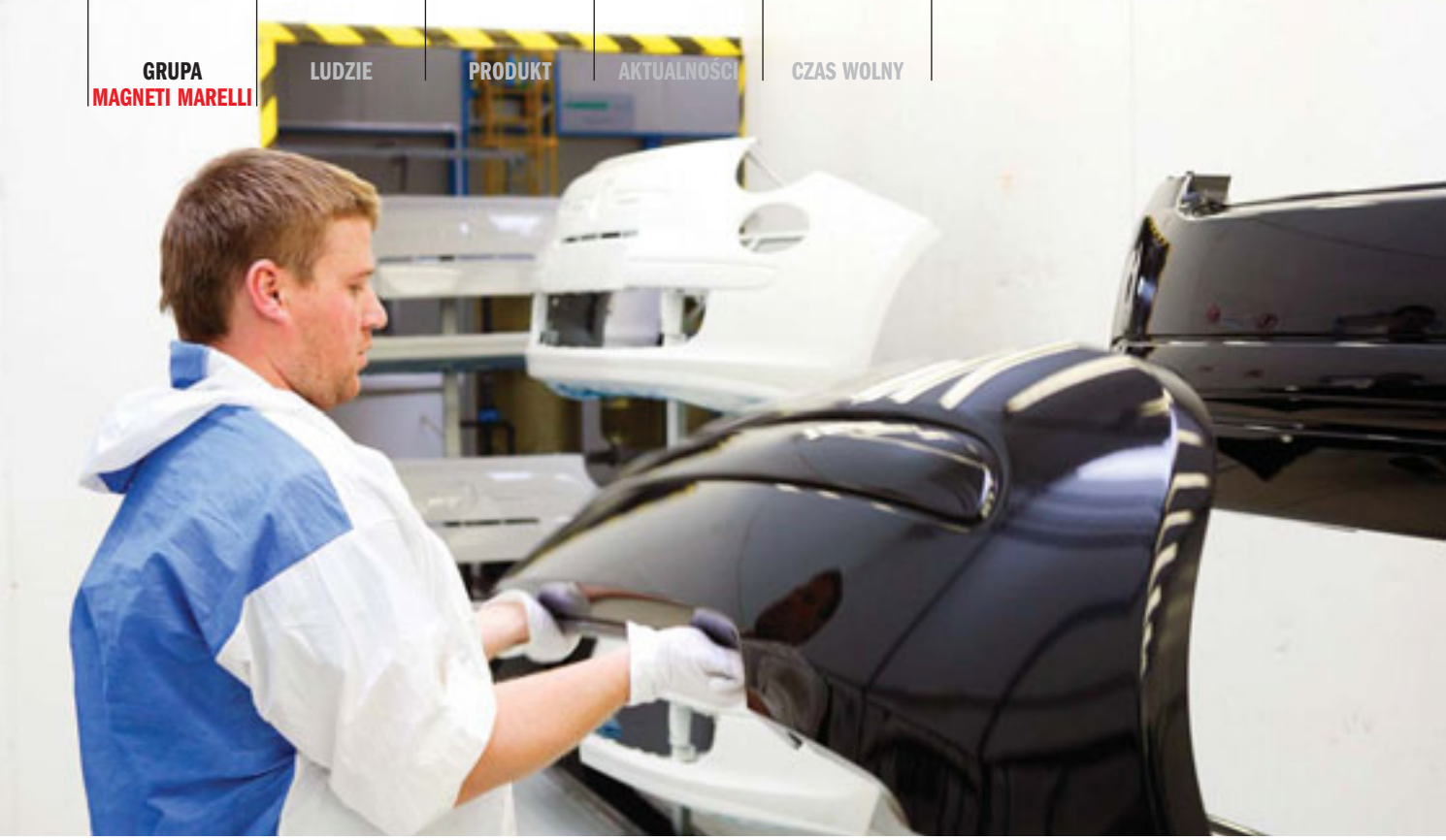
Zderzaki wymagają jednak jeszcze polakierowania. W Sosnowcu są dwie linie lakiernicze: ręczna i automatyczna. Na pierwszej z nich codziennie lakieruje się ponad 900 kompletów zderzaków do Pandy, na drugiej – 740 zderzaków do Fiata 500.

„Kiedy przed dwoma laty przejęliśmy zakład od Grupy Ergom, konieczne było odnowienie parku maszynowego. Od tego czasu zakupiliśmy 5 dużych wtryskarek. Do tej pory na inwestycje przeznaczyliśmy 34.5 mln złotych" – mówi dyrektor Magdziak.

Najnowocześniejsza maszyna została zakupiona w 2009 roku. Kosztowała 1.5 mln euro, ale jest w pełni zautomatyzowana i bardzo wydajna. Co 70 sekund wychodzi z niej kolejny zderzak do „pięćsetki". Obcinane automatycznie wlewki wpadają do specjalnego pojemnika. Następnie plastik mielony jest w młynku i ponownie wykorzystywany do produkcji. W ten sposób powstaje obieg zamknięty, który nie pozwala na marnowanie surowca. Starszego typu maszyny, gdzie „obcinanie" i „opalanie" plastików wykonywane jest ręcznie, będą systematycznie wymieniane na nowsze modele. Z nowym samochodem do fabryki trafi jeszcze więcej nowoczesności.

Plastic Components and Modules Poland jest atrakcyjnym pracodawcą. „Kiedyś dla pracowników najważniejsze były stabilność oraz niezłe wynagrodzenie – tłumaczy dyrektor Magdziak.

Dyrektor zakładu – Edward Magdziak



– Teraz dodatkowym atutem spółki są coraz lepsze warunki socjalne i zarządzanie zakładem. Liczy się również wizerunek firmy oraz jej przynależność do dużej i rozpoznawalnej grupy kapitałowej, która stawia na pracowników. Podstawą każdej firmy są ludzie. Maszyny można kupić i zainstalować, ale do obsługi potrzebny jest wykształcony zespół. Pracownik musi czuć się dobrze, ale także wiedzieć, jakie wymagana jest od niego pełna realizacja zadań".
Inwestycja w ludzi zaczyna przynosić konkretne efekty. Pracownicy coraz bardziej identyfikują się z zakładem pracy, dbają o swoje środowisko, uczestniczą w różnych projektach, otwierają się na zachodzące zmiany.

Poniżej: Andrzej Rolka – Laboratorium . Po prawej: Marcin Słowik i Jerzy Frugalski, który pracuje w warsztacie utrzymania form od 1966 roku.

O przywiązaniu do firmy świadczy niska fluktuacja. Jeszcze w 2007 roku z własnej inicjatywy odchodziło 7%, teraz 1,2%. Mimo że średnia wieku pracowników oscyluje w granicach 36 lat, w zakładzie ciągle pracują osoby pamiętające jeszcze czasy FSM-u. Pracują tutaj całe rodziny, często rodzice rekomendują do pracy swoje dzieci.
Około 30 procent załogi stanowią kobiety. Pracują głównie na stanowiskach montażowych oraz na mniejszych wtryskarkach. Kierownictwo firmy zwraca uwagę na podnoszenie kwalifikacji. Wielu spośród młodych pracowników firmy studiuje, około 4 procent pracowników fizycznych ma wyższe wykształcenie.

Zmieniają się ludzie i warunki pracy

Spółka promuje pomysłowość pracowników. Od jesieni 2009 roku w firmie wdrożono program Grupy Magneti Marelli o nazwie „IdeAction", w ramach którego pracownicy składają propozycje zmian i ulepszeń. W zamian otrzymują punkty, które następnie zamieniane są na atrakcyjne nagrody.

Program związany jest z wprowadzanym w zakładzie systemem WCM (World Class Manufacturing), który opiera się na 10 filarach technicznych oraz 10 związanych z zarządzaniem. W pierwszych z wymienionych filarów działają zespoły wielozadaniowe. Chodzi o włączenie wszystkich pracowników do wspólnego działania. Dlatego, na przykład, filar bezpieczeństwa, oprócz osób zajmujących się zawodowo obszarem BHP, skupia pracowników ze wszystkich struktur zakładu. Efekty są już widoczne. Dzięki wspólnym działaniom identyfikuje się coraz więcej czynników potencjalnie wypadkowych. Eliminując te czynniki wpływa się bezpośrednio na stan bezpieczeństwa przy pracy.

Program WCM jest wprowadzany od niespełna roku. Szkolenia odbywają się w nowoczesnych salach wykładowych. W jednej z nich, którą usytuowano tuż obok hali produkcyjnej, na multimedialnym sprzęcie, może szkolić się jednorazowo ok. 30 osób.

Program WCM odgrywa również istotną funkcję integracyjną. W zespole wielozadaniowym mogą się znaleźć zarówno dyrektor, jak i szeregowy pracownik firmy. ■

Paweł Nowak, a niżej: Magdalena Nerczyńska

Przy wejściu do hali wita nas napis „Źródłem sukcesu jest zespół". Wchodzimy do Warsztatu Utrzymania Form. Tutaj pracują najstarsi pracownicy, często pamiętający czasy FSMu. Tutaj liczy się wiedza i doświadczenie.

Jerzy Frugalski pracuje w warsztacie utrzymania form: „Zatrudniłem się w tym zakładzie w 1966 roku. I mogę powiedzieć z pełną odpowiedzialnością, że w tym czasie zaszły w naszej firmie ogromne przeobrażenia – z małego „kurnika" zrobił się w duży, nowoczesny zakład".

Magdalena Nerczyńska, pracuje w Plastic Components and Modules od 7 lat. Jest to jej pierwsza praca. Pani Magda, jak wielu pracowników firmy, studiuje. Wybrała Zarządzanie Inżynierią Produkcji: „Lubię tę pracę – nie jest łatwa, ale i niezbyt trudna. Kobiety na wtryskarkach robią zazwyczaj małe detale, które wymagają zręczności. Mężczyźni jej raczej nie mają. Odkąd pracuję, w zakładzie zmieniło się bardzo dużo – wprowadzono kartę nadzoru produkcji, pracownicy mogą zgłaszać swoje pomysły usprawniające pracę. Chodzi o różne elementy – na przykład, przy stołach obróbczych zostały wykonane uchwyty na napoje".

Paweł Nowak podjął pracę w Plastic Components and Modules, ponieważ w fabryce pracuje także jego ojciec. Na swoim koncie ma już 10–letni staż pracy. Jest operatorem procesów wtryskowych i montażowych, często zastępuje materiałowca albo ustawiacza. Pół-żartem mówi, że jest człowiekiem od wszystkiego. „Wprowadzanie programu WCM sporo zmienia w zakładzie, pojawia się mniej braków, poprawiły się warunki socjalne. Biorę także udział w programie zgłaszania zmian".

Niezawodne metody w szkoleniu kompetencji

Manufacturing Training System to zespół elementów składających się na kompleksowe szkolenia pracowników na specjalnie do tego celu przystosowanych stanowiskach szkoleniowych.

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

Nie ma wątpliwości, iż miejsce szkolenia, ma znaczący wpływ na osiągnięcie wysokiej efektywności jego wyników. Jeśli pracownik wymaga przeszkolenia w obsłudze konkretnego urządzenia, najlepiej byłoby proces ten przeprowadzić na jego stanowisku pracy – dokładnie tam, gdzie urządzenie to jest wykorzystywane. To samo otoczenie, te same warunki pracy, ten sam proces technologiczny – wszystko razem z pewnością miałoby pozytywny wpływ na szybkość przyswajania wiedzy i końcowy wynik szkolenia.

Okazuje się jednak, że z takiego rozwiązania wynikają trudności, szczególnie widoczne w tak zaawansowanej technologicznie fabryce, jaką jest zakład Fiat Auto Poland w Tychach. Proces produkcji nowoczesnych samochodów trwa tu bowiem nieprzerwanie, a linie produkcyjne są w cią-

głym ruchu. Na liniach montażowych, z których co 33 sekundy zjeżdża gotowy samochód, niewiele jest miejsca i czasu na zatrzymanie się oraz dokładne i powolne pokazanie tego, jak należy wykonywać poszczególne czynności. „Właśnie z tego powodu powstała idea budowy miejsc, w których szkolenia prowadzić można spokojnie, bez obaw, że ich nasilenie będzie miało jakikolwiek negatywny wpływ na proces produkcyjny", mówi **Artur Słonina** z działu HR, koordynujący między innymi funkcjonowanie MTS. „A jednocześnie miejsc, w których warunki pracy będą możliwie maksymalnie zbliżone do tych panujących na poszczególnych stanowiskach. Na obiektach MTS szkolą się przede wszystkim nowi pracownicy. Ale nie tylko: również ci, którzy poszerzają swoje umiejętności, a także ci, którzy popełniają w swojej pracy powtarzające się błędy. Jeśli do tego grona dojdą pracownicy zmieniający specjalizację, czy stanowisko pracy, będziemy mieli pełne spektrum osób korzystających z zalet tak zaawansowanych stanowisk szkoleniowych". W całym zakładzie Fiat Auto Poland w Tychach funkcjonuje w sumie pięć obiektów MTS. Dwa na Wydziale Spawalni (jeden dla pracowników linii wykończenia nadwozia i jeden dla utrzymania ruchu), dwa na Wydziale Lakierni (jeden dla linii uruchomienia i jeden dla utrzymania ruchu) oraz na Wydziale Montażu jeden MTS główny. Ten ostatni stanowi właściwie cała osobna linia produkcyjna, na której można symulować ruch i odzwierciedlić niemal każde stanowisko pracy istniejące na „prawdziwej" produkcji.

„Oczywiście MTSy nie pracują non-stop", wyjaśnia Artur Słonina. „Istnieje szczegółowy plan szkoleń, którego przygotowywaniem zajmują się kierownicy. Jeśli temat szkolenia dotyczy operacji wysoce specjalistycznych, osobą prowadzącą jest zwykle lider grupy. W naszym zakładzie mamy stałą grupę trenerów wewnętrznych (której trzon stanowią właśnie liderzy) i to oni zajmują się szkoleniem nowych pracowników".

Na obiektach MTS szkolą się przede wszystkim nowi pracownicy.

Po prawej: Artur Słonina i Józef Świderski

W tajniki funkcjonowania MTSów w zakładzie wprowadzają nas specjaliści z poszczególnych wydziałów.

Józef Świderski, Kierownik Zespołu Technologicznego na Wydziale Spawalni: „Stanowiska szkoleniowe MTS na Spawalni pozwalają na przekazywanie pracownikom wiedzy z zakresu połączeń śrubowych, montażu nitonakrętek oraz montażu elementów ruchomych (luzy i profile). Bardzo charakterystyczne w naszym przypadku jest to, że na tych właśnie stanowiskach przeszkolić można pracowników pod kątem 90% operacji wykonywanych na linii wykończenia nadwozia (tzw. linia Skid). Ze względu na tempo pracy linii produkcyjnej, przeprowadzenie na niej szkolenia w trakcie pracy jest niemal niemożliwe. Zwłaszcza kiedy mamy do czynienia z okresem nowych przyjęć do pracy – a zatem zwiększonymi potrzebami w tym zakresie.

Naszym celem przede wszystkim jest jednak „zero niezgodności z powodu błędów popełnianych przez pracownika". Prócz pracowników nowoprzyjętych, których obecnie nie ma zbyt wielu, osobną grupę stanowią pracownicy wymagający przeszkolenia właśnie z powodu popełnianych błędów. W tym przypadku coraz szerzej sięgamy po zaawansowane techniki multimedialne, w tym filmy – zarejestrowane kamerą operacje wykonywane w sposób wzorcowy.

Szkoleniem pracowników na stanowiskach pracy zajmują się Trenerzy Wewnętrzni. Są to najlepsi, najbardziej doświadczeni pracownicy, przeszkoleni do roli Trenera, którzy posiadają do tego predyspozycje. W JP Spawalnia jest ich około 140. Można więc powiedzieć, że w ich przypadku MTSy działają trochę wbrew sobie – im skuteczniejsze i bardziej efektywne będą szkolenia, tym… mniej będzie szkoleń". Nim tak będzie, w JP Spawalnia, rocznie przeprowadzamy ponad 400 szkoleń.

Danuta Gołąb, technik, Lakiernia: „Szkolenie na naszym stanowisku MTS przebiega dwuetapowo. Najpierw pracownik ogląda filmy instruktażowe, na których obejrzeć może poprawne wykonywanie wszystkich operacji oraz miejsca krytyczne, w których dochodzi do najczęściej popełnianych błędów. W drugim etapie mamy już do czynienia ze szkoleniem głównym, na specjalnie do tego celu przygotowanym modelu nadwozia. Przykładem mogą być tutaj powtarzające się przypadki zabrudzonych otworów montażowych. Jeśli zdarza się to często, nie ma wątpliwości, że trzeba pracownika przeszkolić – zawsze w takim przypadku decyzję podejmują jednak kierownicy.

Szkolenia praktyczne poszerzające kompetencje pracownika są zwykle dwudniowe. Najpierw następuje szkolenie wstępne, podczas którego pracownikowi przedstawiana jest istota problemu i sposób jego rozwiązania. Następnie pod okiem szkoleniowca samodzielnie wykonuje już wszystkie operacje. Po zakończenia szkolenia na stanowisku MTS pracownik otrzymuje certyfikat potwierdzający zdobyte kwalifikacje, następnie początkowy okres pracy pracownika na linii jest pod stałym nadzorem lidera i współpracowników".

Główna idea funkcjonowania MTS oparta jest na połączeniu nauki praktycznej z teorią.

Po prawej: Danuta Gołąb i Maciej Wiśniewski

Maciej Wiśniewski, metodolog MTS na Wydziale Montażu: „MTS na naszym wydziale jest jednym z największych tego typu obiektów w całej Grupie Fiat. Stanowi w istocie mikroodzwierciedlenie linii produkcyjnej, dzięki któremu możliwa jest symulacja pracy większości stanowisk szczególnie tych, które stanowią wąskie gardła w procesie produkcyjnym. Symulacja ta wsparta jest również szkoleniem dotyczącym narzędzi oraz oprzyrządowania, które są jednym z głównych elementów procesu montażu samochodów.

Główna idea jego funkcjonowania oparta jest na połączeniu nauki praktycznej z teorią. Dzięki temu możemy liczyć, iż szkolenie będzie maksymalnie efektywne, a jednocześnie jest to doskonała okazja do przekazywania pracownikom filozofii oraz wiedzy z zakresu WCM.

Chodzi tu przede wszystkim o kształtowanie odpowiednich postaw – nie tylko więc pokazujemy, jak uniknąć konkretnego błędu, ale także zachęcamy pracownika, aby sam szukał rozwiązań i kreował własne pomysły. A tym samym utrzymywał swoje stanowisko na odpowiednim poziomie, dbał o nie, przyczyniał się do jego usprawnienia zgodnie z filozofią „Ciągłej Poprawy", dzięki czemu praca w JP Montaż staje się bardziej wydajna, efektywna, bezpieczna. Takie podejście pozwala na optymalizację procesu z uwzględnieniem wzrostu wskaźników jakości oraz redukcji kosztów. Liczby mówią same za siebie – nasz obiekt MTS jest niezwykle potrzebny i efektywny – przez trzy minione lata skutecznie przeszkoliliśmy na nim ponad 3,5 tysiąca pracowników". ■

W rodzinnym gronie

TEKST **Marek Kamiński**
FOTO **Satiz Poland**

Kilkanaście minut przed rozpoczęciem Dnia Rodzinnego w CNH główną bramą fabryki przelewa się tłum ludzi. Pracownicy płockiego zakładu zabrali swoje dzieci, małżonków, dziewczyny. Organizatorzy szacują, że popołudnie spędzi na terenie firmy około 4 tys. osób.

Imprezę zaplanowano w taki sposób, aby każdy znalazł dla siebie coś interesującego. „To już 6. Dzień Rodzinny pracowników CNH Polska. W ubiegłym roku nie organizowaliśmy go z powodu ograniczeń budżetowych" – mówi dyrektor personalny zakładu Paweł Tomaszewski. „Oprócz naszych pracowników gościmy dzisiaj ludzi z firm Grupy Fiat, z którymi na co dzień współpracujemy. Są to pracownicy Fiat Serwis oraz Sadi. Spodziewamy się ponad 4 tys. osób.".
Do rodzinnego charakteru niedzielnego spotkania dostosowuje się także dyrektor Tadeusz Świerczek, do którego z Bielska-Białej przyjeżdżają żona i córka.
Szczególnie dużo atrakcji dedykowano dzieciom. Ogromny plac obok fabrycznych budynków wypełnił się elementami rzadko spotykanymi w zakładzie przemysłowym – dmuchanymi zamkami, zjeżdżalniami, ogromnym boiskiem do gry w piłkarzyki. Dzieci nie wahają się wchodzić w paszczę olbrzymiego dmuchanego smoka.

Równie dużym zainteresowaniem cieszy się konkurs rysunkowy pod hasłem „Moja mama/Mój tata pracuje w CNH". Głównym motywem rysunków jest postać rodzica prowadzącego traktor lub kombajn. Tata Emilki pracuje w CNH. Rysunkowi przygląda się ciocia – Krystyna Otocka, która mówi, że przygotowano cenne nagrody – plecaki, puzzle, namioty. Jest także nagroda dodatkowa – najlepsze prace będą prezentowane na terenie zakładu. W planach jest też wydanie kalendarza z reprodukcjami najciekawszych rysunków.

Tuż obok Sylwia Kotecka maluje swojego dziadka w kombajnie. Dziadek, Marian Śmigielski, pracuje w tym miejscu od ponad 40 lat. „Montuje kombajny" – tłumaczy 11-letnia Sylwia.

Tymczasem atrakcja goni atrakcję. W dziecięcym show na scenie pojawia się Kubuś Puchatek z przyjaciółmi. W innym miejscu Arleta Janusiewicz z Krainy Bańkolandii wyczarowuje setki mydlanych baniek. Niektóre są wielkości piłki plażowej.

Nie brakuje także „dorosłych atrakcji". Artur Tyraj przyszedł na Dzień Rodzinny z 9-letnią Klaudią. Córka przygląda się, jak tata mierzy siłę ciosu na urządzeniu zwanym „bokserem". Tuż obok, miłośnicy piłki nożnej z całej siły kopią w futbolówkę. Wyświetlacz pokazuje siłę uderzenia. Na scenie gra zespół Babilon, prezentujący hity grupy Boney M. Ciekawostką jest udział czarnoskórych muzyków oraz „połykacza ognia". Główną gwiazdą festynu jest kabaretowy występ Andrzeja Grabowskiego. Znany aktor inteligentnym humorem szybko zjednuje widzów. Nam opowiada o swoich filmowych planach: „Za chwilę wchodzą na ekrany dwa filmy z moim udziałem. Mówię „z udziałem" z pełną świadomością, ponieważ nie gram tam jakichś głównych ról, ale dosyć znaczące. Są to „Milion dolarów" i „Skrzydlate świnie". Poza tym czekam na film, który kręcony będzie w przyszłym roku. To będzie najprawdopodobniej tytuł „Piąta pora roku" albo „Ostatnia szychta". Film o dwójce ludzi z różnych środowisk, którzy spotykają się przez przypadek i coś między nimi zaczyna iskrzyć. Możliwe, że będziemy robić adaptacje książki Jurka Pilcha „Pod mocnym aniołem".

Pytany o kabaret i komediowe role, mówi: „Bardzo lubię kabaret, ale to nie jest moje główne zajęcie". Na pytanie o Ferdynanda Kiepskiego, odpowiada: „W sumie po 12 latach zacząłem go lubić, bo jak się nie ma, co się lubi, to się lubi, co się ma".

Swoje 5 minut mają także płoccy strażacy. Właśnie tyle zajmuje im uwolnienie pozoranta zakleszczonego w samochodzie. Akcji przygląda się kilkuset widzów. Auto traci dach. Pozorant jest osłaniany przed odłamkami szkła grubym kocem. Po chwili jest już na specjalistycznych noszach. „Przeprowadzamy od 8 do 10 takich akcji w miesiącu. Książkowo, w ciągu 10 minut powinno się wydobyć osobę z pojazdu. To jest tzw. „złote dziesięć minut". Zdarza się, że akcja trwa pół godziny czy godzinę" – mówi aspirant Piotr Wójcik z Państwowej Straży Pożarnej w Płocku.

Sylwia Kotecka maluje swojego dziadka w kombajnie

Hieronim Witkowski wraz z rodziną przygląda się niezwykłemu, pochylonemu kombajnowi. Tłumaczy, że urządzenie wykorzystuje się w górach. Pojazd dostosowuje się do nachylenia stoku. Na specjalnej wystawie sprzętu można także oglądać traktory – od tych najmniejszych, do ogromnych, luksusowych kolosów.

Możliwe jest także zwiedzanie firmy. Po olbrzymich fabrycznych halach przechadzają się wycieczki pracowników wraz z rodzinami. Tym razem jest zupełnie inaczej niż zwykle, w ty-

godniu pracy. Na zewnątrz pulsuje muzyka, a w środku uderza muzealna wręcz cisza.

Artur Cieślikowski zajmuje się kontrolą jakości. Zwykle pracuje w biurze. Dzisiaj pokazuje hale fabryczne swojej żonie. Towarzyszy im 9-miesięczny syn.

Ewa Chojnacka jest w fabryce po raz pierwszy, mimo że jej ojciec pracuje tutaj od wielu lat: „Zakład jest bardzo duży, przejście zajmuje wiele czasu. Najbardziej podoba mi się słowo gardziel. To jest część kombajnu, która wciąga zboże. Tata bardzo ciekawie o tym opowiada". Nic dziwnego – Wojciech Chojnacki pracuje w zakładzie od 41 lat: „Znam tutaj każdą dziurkę i drogę. Pracuję jako spawacz. Całą fabrykę znam dokładnie".

Zwiedzający halę zatrzymują się przed ogromną ścianą z setkami zdjęć. To fotki wszystkich pracowników płockiego CNH. Nad nimi napis – „Też biorę udział w tworzeniu WCM. Moja droga do sukcesu". World Class Manufacturing, projekt pozwalający na zwiększenie efektywności produkcji, właśnie wprowadzany jest w firmie.

Na Dniu Rodzinnym nie brakuje jedzenia, picia i dobrej zabawy. Nic dziwnego, że wielki plac jest wypełniony po brzegi. Cztery tysiące osób bawi się doskonale. Po kilku godzinach pracownicy zaczynają opuszczać swoje miejsce pracy, które dzisiaj zamieniło się w miejsce zabawy. Następnego dnia z taśm montażowych znów zaczną zjeżdżać kombajny i prasy. ■

Wojciech Chojnacki (z rodziną) pracuje w zakładzie od 41 lat

Biesiadowanie w rodzinnym gronie

4 września odbył się organizowany od lat Dzień Rodzinny skoczowskiego zakładu Teksid Iron. W tym roku dodatkową atrakcją programu był mecz młodzieżowych drużyn Teksid Spa Italia i Teksid Iron Poland.

TEKST
Joanna Lasek
FOTO
Satiz Poland

Przed południem pracownicy wraz z osobami towarzyszącymi mieli możliwość zwiedzania zakładu. Po południu, kiedy oficjalnie rozpoczęto Dzień Rodzinny, Skoczów tonął już w strugach deszczu. Mimo niepogody, na stadion, gdzie odbywała się impreza, przybyły tłumy uczestników. Na szczęście do dyspozycji gości był olbrzymi namiot, gdzie o fatalnej pogodzie można było łatwo zapomnieć przy ciepłym jedzeniu, piwie i przygrywającej orkiestrze.

Problemów z zabawą w deszczu nie miały, jak zwykle, dzieci, które już od pierwszych taktów muzyki ruszyły do tańca na drewnianym podeście. Z myślą o najmłodszych na terenie stadionu przygotowano ulubione atrakcje – kolorowe karuzele, strzelnicę i wielki balon – zjeżdżalnię. Rodzice w tym czasie marzyli o schronieniu się do namiotu, któż jednak odmówi pociechom zabawy... A pod namiotem najczęściej spotkać można było całe rodziny. Trzypokoleniowa familia państwa Słowioków – pani Irena i pan

Antoni wraz z córką – Ewą Palką oraz wnuczką Laurą – wybrała się na Dzień Rodzinny w towarzystwie znajomych. Rodzina od wielu, bo ponad 30 lat, jest związana ze skoczowskim zakładem. Pan Antoni od niemal 40 lat! „Podobają mi się takie imprezy, szkoda jednak, że dziś pogodna nam nie dopisała" – mówi pani Irena. – „Może Dni Rodzinne powinny się odbywać wcześniej, bo we wrześniu aura jest już mocno niepewna. Dziś najbardziej czekamy na poprawę pogody, a także na wspaniałą orkiestrę". Córka Państwa Słowioków, Ewa Palka, mieszka w Warszawie, ale co roku specjalnie przyjeżdża tego dnia do Skoczowa. „Uważam, iż takie imprezy integrują pracowników, którzy raz w roku mają możliwość się spotkać i porozmawiać o swoich problemach". Z uczestnictwa w imprezie bardzo zadowolona jest także reprezentująca najmłodsze pokolenie, Laura: „Najbardziej podoba mi się strzelnica i karuzele, szkoda tylko, że pada deszcz".

Zwycięską drużynę dekorują G. Fassera i M. Kanafek. Mecz „młodzików" Teksid Italia Teksid Iron Poland był jedną z wielu atrakcji Dnia Rodzinnego

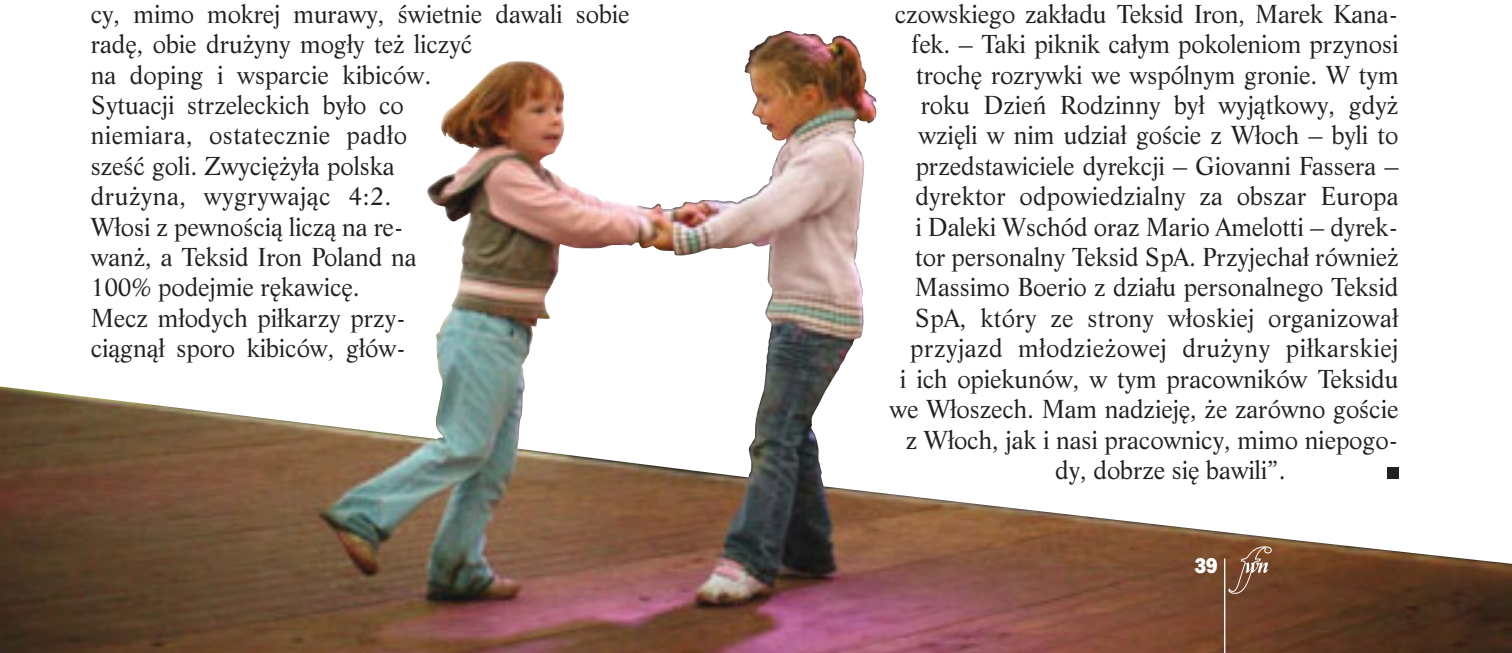
Dodatkowym punktem popołudniowej części programu był mecz pomiędzy młodzieżowymi drużynami Teksid SpA Italia a Teksid Iron Poland. Chłopcy, mimo mokrej murawy, świetnie dawali sobie radę, obie drużyny mogły też liczyć na doping i wsparcie kibiców. Sytuacji strzeleckich było co niemiara, ostatecznie padło sześć goli. Zwyciężyła polska drużyna, wygrywając 4:2. Włosi z pewnością liczą na rewanż, a Teksid Iron Poland na 100% podejmie rękawicę.

Mecz młodych piłkarzy przyciągnął sporo kibiców, głównie płci pięknej. „Przyszłyśmy dopingować naszych kolegów z klasy, choć nie możemy się do końca zdecydować, za kim jesteśmy" – mówią Patrycja Sikora i Pamela Sztwiertnia. „Pogoda wprawdzie nie jest szczególna, lecz po meczu wszyscy ruszą na parkiet, to się szybko rozgrzeją. Myślimy, że zabawa będzie bardzo udana".

Familijny klimat Dnia Rodzinnego urzekł zagranicznych gości. „Jesteśmy zaskoczeni, że tyle osób, mimo niepogody, bierze udział w tej imprezie. I wszyscy się uśmiechają" – mówi Valeria Copperi, żona trenera włoskiej drużyny Mauro Tuninetti. – „Miejscowość jest ponadto pięknie położona, w zielonej dolinie, szkoda tylko, że jest tak zimno".

Tymczasem parkiet powoli zapełniał się ludźmi, nikt już chyba nie myślał o chłodzie. Zabawa trwała do późnego wieczora, a pracownicy Teksid Iron, którzy 4 września biesiadowali wspólnie na stadionie, bawili się świetnie.

„Organizując coroczne Dni Rodzinne chcemy zapewnić naszym pracownikom i ich rodzinom dobrą zabawę w miłej atmosferze – mówi dyrektor skoczowskiego zakładu Teksid Iron, Marek Kanafek. – Taki piknik całym pokoleniom przynosi trochę rozrywki we wspólnym gronie. W tym roku Dzień Rodzinny był wyjątkowy, gdyż wzięli w nim udział goście z Włoch – byli to przedstawiciele dyrekcji – Giovanni Fassera – dyrektor odpowiedzialny za obszar Europa i Daleki Wschód oraz Mario Amelotti – dyrektor personalny Teksid SpA. Przyjechał również Massimo Boerio z działu personalnego Teksid SpA, który ze strony włoskiej organizował przyjazd młodzieżowej drużyny piłkarskiej i ich opiekunów, w tym pracowników Teksidu we Włoszech. Mam nadzieję, że zarówno goście z Włoch, jak i nasi pracownicy, mimo niepogody, dobrze się bawili". ■



Dla dobra muzyki

Utalentowanych adeptów muzyki klasycznej nam nie brakuje, ale możliwość spędzenia kilku choćby dni pod okiem najwybitniejszych mistrzów jest atrakcją nawet dla najzdolniejszych.

TEKST
Tomasz Libich
FOTO
Satiz Poland

Były to dwutygodniowe warsztaty muzyczne dla studentów konwersatoriów muzycznych i szkół muzycznych z udziałem wybitnych profesorów z zagranicy. Przez dziesięć dni kilkudziesięciu młodych muzyków miało okazję poddać się ocenie i wysłuchać niezwykle cennych wskazówek podczas cyklu szkoleń w Państwowej Ogólnokształcącej Szkole Muzycznej im. Stanisława Moniuszki w Bielsku-Białej. W warsztatach, zorganizowanych na początku sierpnia przez fundację Pro Bono Musicae, mogli wziąć udział wszyscy chętni, którzy wcześniej zarejestrowali się na stronie internetowej fundacji. „Nie jest to nasza pierwsza tego typu inicjatywa – mówi Filip Styczeń, organizator. – W ubiegłym roku podobne przedsięwzięcie zrealizowaliśmy w Częstochowie. Tym razem, do udziału w bielskich warsztatach zgłosiło się 60 uczestników, których, prócz dostosowanej do polskich realiów ceny, przyciągnęły przede wszystkim nazwiska profesorów: Yurij Volgin (rosyjski mistrz skrzypiec), Daniel Weis (wiolonczela), Michał Dmochowski (wiolonczela), Ryszard Duź (altówka i zespoły kameralne), Robert Kabara (orkiestra) i Hubert Salwarowski (pianista)”.

ATUTEM JEST SALA KONCERTOWA

Szansa jakich mało

Duże znaczenie dla organizacji tego typu przedsięwzięcia ma oczywiście miejsce – a siedziba bielskiej Państwowej Szkoły Muzycznej z nową, supernowoczesną salą koncertową była ogromnym atutem. Studenci w komfortowych warunkach mogli korzystać z sal do ćwiczeń, nagrywać swoje występy na wideo, a przede wszystkim pobrać nauki od światowej klasy profesorów.

„Nie chodzi tylko o to, iż profesorowie pochodzą z zagranicy – wyjaśnia **Filip Styczeń**. – Niemniej, dla muzyka klasycznego przepustką do dalszej kariery jest pokazanie się z dobrej strony odpowiednim ludziom. W konkursach muzycznych jest niezwykle trudno się przebić, jeśli ktoś nie jest rzeczywiście geniuszem od urodzenia. A ponieważ jurorami są zwykle profesorowie tej klasy, co ci, biorący udział w warsztatach, warto ich do siebie przekonać".

Każdy z uczestników odbywał z profesorem tej samej specjalności po cztery godzinne lekcje indywidualne. Zwieńczeniem warsztatów dla każdego młodego muzyka był koncert w formie recitalu na Zamku Sułkowskich, a wielki finał stanowił koncert galowy, w którym wzięli razem udział i uczniowie, i profesorowie.

Idea organizacji tego typu przedsięwzięcia spotkała się z dużym uznaniem środowiska i władz lokalnych, które zadeklarowały chęć finansowego i organizacyjnego wsparcia kolejnych edycji (w tym roku sponsorem warsztatów był także Fiat Auto Poland). Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, organizatorzy chcą zaproponować najzdolniejszym adeptom muzyki klasycznej stypendia, które pokryją koszty uczestnictwa w kolejnych warsztatach. ■

Filip Styczeń, Maciej Burdzy i Mikołaj Konopelski

Prof. Michał Dmochowski

„To naprawdę doskonała okazja do pracy nie tylko dla samych studentów, ale także dla nas, nauczycieli. Pewien znakomity artysta powiedział kiedyś: muzyk, który po skończonym występie mówi, że dał przed chwilą koncert życia i lepiej się już nie da, właśnie zakończył karierę. Zawsze bowiem jest coś jeszcze do zrobienia, to naprawdę trudna i ciągła praca.

Muszę przyznać, że dla nas, profesorów, to ogromna satysfakcja, kiedy widzimy, że z lekcji na lekcję na naszych oczach rosną umiejętności ucznia. Podczas tych warsztatów studenci przez cały czas bardzo ciężko pracują i ćwiczą niemal non-stop. Dzięki bardzo dobrej atmosferze mogą skupić się na tym, co najważniejsze i starają się do końca wykorzystać czas, który do nich należy. To nie jest kurs dla 300 osób, ale zdecydowanie bardziej kameralny – a to naprawdę sprzyja uzyskiwaniu widocznych efektów".

Maciej Burdzy (skrzypce, Uniwersytet Muzyczny w Warszawie, III rok)

„Jestem niezwykle zadowolony, że wziąłem udział w tych warsztatach – dzięki nim wszyscy zyskaliśmy możliwość nauczenia się naprawdę sporo nowych rzeczy. Praca na co dzień i praca na tego typu kursie, gdzie mamy do czynienia z tak wybitnymi profesorami, to naprawdę coś zupełnie innego.

Zwykle pobieramy bowiem nauki cały czas u tych samych osób, a zatem przyzwyczajamy się do określonych uwag i sugestii. Tu mamy do czynienia ze spojrzeniem z zewnątrz".

Mikołaj Konopelski (wiolonczela, Szkoła Królowej Zofii w Madrycie)

„Podczas tych warsztatów mieliśmy do czynienia z wiedzą znacznie bardziej skondensowaną. Przez 10 dni zrealizowaliśmy 4 lub 5 lekcji z międzynarodowej klasy profesorami i to miało dla nas niezwykle mobilizujący wpływ. Również czas organizacji tego szkolenia jest bardzo dobry – wakacje dobiegają końca i jesteśmy w trakcie przygotowań na następny rok. Można się więc naprawdę dobrze „ograć" i wziąć udział w koncertach, które są doskonałą praktyką. A i nie bez znaczenia będzie później fakt, iż w CV będziemy mogli sobie wpisać, że graliśmy koncert ramię w ramię z profesorem o światowej sławie...".

Pod patronatem MISTRZA

TEKST
Marek Kamiński
FOTO
Lucjusz Cykalski

Kiedy w roku 1996 muzyka Henryka Mikołaja Góreckiego brzmiała podczas pierwszego Festiwalu Kompozytorów Polskich, patron festiwalu pisał, że „obecnie kultura i muzyka są pomijane i lekceważone". Okazało się, że w Bielsku-Białej jest zupełnie inaczej. Od kilkunastu lat przyjeżdżają tutaj najwięksi muzycy i kompozytorzy.

Fiat Auto Poland od początku znalazł się wśród mecenasów festiwalu. Logo Fiata zmieniło się w ostatnich kilkunastu latach, ale zawsze widniało na festiwalowych plakatach i w programach. Co roku do Bielska-Białej przybywają melomani z całego kraju. Trudno się dziwić, bo artyści przyjeżdżają tutaj często tylko na jeden festiwalowy koncert.

Wśród tych, którzy szczególnie mocno zapisali się w pamięci widzów, są słynny Kronos Quartet, wirtuozi skrzypiec – Kaja Danczowska i Konstanty Andrzej Kulka, czy pianiści – laureat Konkursu Chopinowskiego Dang Thai Son z Wietnamu oraz niezwykle popularny Waldemar Malicki.

O randze festiwalu świadczą prawykonania dzieł znanych artystów. Tutaj usłyszano po raz pierwszy III kwartet smyczkowy „Pieśni śpiewają" Henryka Mikołaja Góreckiego w wykonaniu Kronos Quartet.

Od pierwszej edycji z Festiwalem Kompozytorów Polskich związana jest postać Henryka Mikołaja Góreckiego. Patron bielskiego festiwalu jest jednym z najbardziej znanych polskich artystów. Międzynarodową sławę i popularność zdobyła na początku lat 90. jego III symfonia, która trafiła na światowe listy przebojów muzyki poważnej. Kilka lat temu podczas jednego z festiwalowych koncertów, kompozytor zwrócił się do publiczności słowami: „Przecież nikt was nie zmusił, byście tu przyszli, a więc nasza muzyka dociera do was. Dla kompozytora najważniejszy jest słuchacz".

Co roku festiwal jest poświęcony muzyce jednego lub kilku artystów. Tak było od roku 1996, kiedy słuchaliśmy muzyki Henryka Mikołaja Góreckiego. W kolejnych latach w bielskich kościołach oraz Domu Muzyki rozbrzmiewały dzieła zarówno kompozytorów współczesnych (Wojciech Kilar, Krzysztof Penderecki, Zbigniew Preisner), jak i klasyków (Stanisław Moniuszko, Karol Szymanowski czy Henryk Wieniawski).

W tym roku festiwal był wyjątkowy. Wpisany przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego do kalendarza obchodów Roku Chopina (obchodzonego w 200. rocznicę urodzin kompozytora), został poświęcony muzyce wielkiego Polaka.

Już recital Kevina Kennera, zapowiadany jako zwiastun festiwalu, okazał się wielkim wydarzeniem. Amerykański pianista przed 20 laty zdobył II nagrodę w Konkursie Chopinowskim (pierwszej nie przyznano), otrzymał nagrodę publiczności oraz specjalne wyróżnienie za najlepsze wykonanie poloneza. Zadomowiony w naszym kraju artysta (po raz pierwszy przyjechał do Krakowa w wieku 17 lat), dał znakomity koncert. Publiczność przyjęła go tak entuzjastycznie, że musiał trzykrotnie bisować.

15 lat Festiwalu Kompozytorów Polskich

Po tym muzycznym trzęsieniu ziemi, emocje – jak u Hitchcocka, musiały rosnąć. W inauguracyjnym i finałowym koncercie wystąpiła jedna z największych legend Konkursów Chopinowskich – Ivo Pogorelić, który wciąż proponuje autorskie interpretacje muzyki Chopina. W roku 1980 zbuntowany artysta nie dotarł do finału, co wywołało ogromne protesty (m.in. rezygnację znakomitej pianistki Marty Argerich z udziału w jury). Przez następnych 26 lat nie pojawiał się w Polsce. Teraz ponad pięćdziesięcioletni pianista zaprezentował się w Bielsku-Białej jako muzyk dojrzały, ale ciągle idący pod prąd.

Kolejne gwiazdy tegorocznego Festiwalu Kompozytorów Polskich to urodzony w Uzbekistanie, mieszkający obecnie w Niemczech, pianista Michail Lifits, a także jazzowo-klasyczny duet Adam Makowicz – Stanisław Drzewiecki. Ozdobą festiwalu były orkiestry Sinfonia Varsovia oraz Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia w Katowicach pod dyrekcją Jacka Kaspszyka.

Tradycyjnie, podczas finałowego koncertu, prezydent Bielska-Białej ogłosił temat wiodący następnego festiwalu. W roku 2011 Festiwal Kompozytorów Polskich będzie poświęcony muzyce filmowej. ■

Na stronie obok: Henryk Mikołaj Górecki oraz Ivo Pogorelić podczas finałowego koncertu. Powyżej: Kevin Kenner

ZŁOTY DEDAL DLA FIATA

Fiat Auto Poland został laureatem konkursu Firma Roku zorganizowanego przez prezydenta Bielska-Białej oraz starostów: cieszyńskiego, bielskiego i żywieckiego. Uroczysta gala odbyła się w Bielskim Centrum Kultury. Prezes firmy Enrico Pavoni z okazji wyróżnienia otrzymał od posłanek na Sejm RP Mirosławy Nykiel i do Parlamentu Europejskiego Małgorzaty Handzlik listy gratulacyjne dla kierownictwa firmy, jak i pracowników. Obie posłanki podkreśliły, że nagroda jest dowodem uznania firmy za jej osiągnięcia.
Na zdjęciu: Prezydent Bielska Jacek Krywult i dyr. Administracji Finansowej Czesław Świstak

LANCIE DELTA DLA POLICJI

Po raz pierwszy Fiat Auto Poland jest dostawcą samochodów marki Lancia dla Policji. 12 nowoczesnych radiowozów otrzymali warmińsko-mazurscy policjanci. 6 z nich to supernowoczesne Lancie Delta 844. Pojemność silnika takiego auta to 1910 cm^3, moc silnika – 139,5 KW, maksymalna prędkość – 222 km/h. Każdy z tych samochodów ma zamontowany wideorejestrator oraz zestaw komputerowy. Oprócz samochodów osobowych, policjanci otrzymali Fiaty Ducato 250. Są to ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego, które mają pomóc w jak najlepszym wykonaniu czynności związanych z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia drogowego.

XV TYSKI BIEG ULICZNY

18 września odbył się XV Tyski Bieg Uliczny. Biegacze mieli do przebycia dystans 10 km, swoją trasę miały także dzieci. Zawody, sponsorowane m. in. przez Fiat Auto Poland, odbyły się przy dobrej pogodzie, a ukończyło je 192 biegaczy. Na podium stanęło dwóch zawodników z Ukrainy: I. Geletiy i S. Fiskovicz, a 3 miejsce zajął A. Lachowski.

ALFA ROMEO KRÓLOWĄ GOODWOOD 2010

Alfa Romeo była honorowym gościem tegorocznego prestiżowego Festiwalu Prędkości w Goodwood, który miał miejsce w angielskim hrabstwie West Sussex. Z okazji setnej rocznicy marki ponad 50 samochodów spod jej znaku (w tym 16 modeli z Muzeum w Arese) było bohaterami tego wydarzenia.

REDAKCJA PRZEPRASZA

W ostatnim wydaniu FWN, w materiale o Family Day w Fiat Auto Poland w Tychach, błędnie podaliśmy nazwisko pracownika zaopatrzenia materiałowego, który tego dnia biesiadował podczas Dnia Rodzinnego z narzeczoną Izabelą i jej siostrą Dorotą.
Pana Adama Zawadę bardzo serdecznie przepraszamy.

NOWY ZAKŁAD MAGNETI MARELLI **W CHINACH**

W jednej z dzielnic Szanghaju powstał zakład Saiac Magneti Marelli Powertrain, będący joint venture pomiędzy spółką Grupy Fiat a Shanghai Automobile Gear Works, który będzie produkować komponenty do około 300 tysięcy skrzyń biegów rocznie.
Na ceremonii otwarcia obecni byli: prezes Fiata, John Elkann (na zdjęciu) i prezes Confindustrii, Emma Marcegaglia.

GRANCABRIO „DOWN UNDER”

Podziwiane na całym świecie nowe Maserati GranCabrio dotarło aż na Antypody. Od 1 lipca samochód ten można kupić w Australii i Nowej Zelandii.

TOP MARKI **2010**

Poznaliśmy wizerunkowych liderów w jedenastu branżach wyłonionych w III edycji prestiżowego badania Top Marka. Press-Service Monitoring Mediów, we współpracy z miesięcznikiem Press, przygotował tegoroczne zestawienia na podstawie 310 tys. publikacji prasowych, które badano od lipca 2009 do czerwca 2010 roku. W każdej z branż przedstawiono pięć najbardziej wartościowych brandów – łącznie 55 marek.
W branży motoryzacyjnej, w rankingu marek, na pozycję lidera wrócił FIAT, który był cytowany w mediach (bez radia, telewizji i internetu) 13 283 razy, a ekwiwalent reklamowy wymienionych publikacji wyniósł 406 367 528 zł.

SPÓŁKA FIAT S.P.A NA INDEKSACH DOW JONES

Drugi rok z rzędu spółka Fiat S.p.A zostaje uznana za lidera zrównoważonego rozwoju i potwierdza swoją obecność na indeksach Dow Jones Sustainability (DJSI) World i Dow Jones Sustainability Europe z wynikiem 93/100 w porównaniu do średniej 70/100 firm z analogicznego sektora, analizowanych przez SAM, spółkę specjalizującą się w inwestycjach zgodnych z założeniem zrównoważonego rozwoju.
DJSI World i DJSI Europe są prestiżowymi indeksami giełdowymi, do których dostęp mają tylko spółki uznane za najlepiej zarządzane, zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju.
W latach 2010/1011, liczba spółek z branży samochodowej wpisanych do DJSI Word, znacznie się obniżyła: prócz Fiata, indeks uwzględnia tylko spółki BMW i Volkswagen.

FIAT

BANK

Giulietta

Zakochałem się jak tylko przyszła do salonu...
Codziennie znoszę widok gapiących się na nią gości.
To dotykanie, trzaskanie drzwiami, zaglądanie do środka.
Uwielbiam jej kształty i bogate wnętrze.
Wiem, że pasujemy do siebie, choć zamieniliśmy
dopiero kilka słów. Muszę ją mieć!
Teraz jest taka dostępna
w atrakcyjnym kredycie Fiat Banku

Piotr K

Fiat Bank Polska S.A., szczegóły oferty w Salonach

SEBASTIAN KARPIEL BUŁECKA

Bez końca gnam...

ROZMAWIAŁA
Anna Lubertowicz-Sztorc
FOTO
Rafał Nowakowski/ KAYAX, Satiz Poland

W utworze „Galop" Sebastian Karpiel Bułecka, lider zespołu Zakopower, a ostatnio wzięty architekt śpiewa: *biegnę – padam – wstaję/bez końca galop/ biegnę – padam – wstaję/bez końca gnam.* Nam opowiada o górach, pasji tworzenia i marzeniach.

Często jesteś w Tatrach?
Tam jestem u siebie, więc jeżdżę tak często, jak tylko się da. Zakopane mnie wycisza i gasi emocje. Na problemy, które wydawały mi się nie do ogarnięcia w Warszawie, umiem w domu spojrzeć z boku i nabrać do nich dystansu.
Wychowałeś się w Kościelisku, skoligacony jesteś z przewodnikami górskimi pochodzącymi ze znanych rodów. Też jesteś przewodnikiem?
W góry gnało mnie od małego. Jak miało nie gnać, skoro nasłuchałem się opowieści o dawnych tatrzańskich przewodnikach z rodu Gąsieniców-Rojów, z którymi jestem spokrewniony. Opowiadał mi przyszywany wuj Tadeusz Gąsienica-Giewont, gdzie trzeba pójść, by w samotności podchodzić pod wielką turnię. Którą ścieżkę wybrać, by podejrzeć kozicę z młodymi po wiosennych godach. Słuchałem i sam chciałem być taki sam. Nie jestem przewodnikiem, nigdy nie chciałem nim być, natomiast w szkole średniej dużo wspinałem się. Koledzy tak samo – wielu już chodziło do centrali TOPR szkolić się na ratowników. Sam byłem bliski wyrobienia karty taternickiej.
Wtedy już muzykowałeś...
Tak, równocześnie zacząłem też na poważnie muzykować. Gdy schodziłem z gór po wspinaczce, to miałem tak obolałe ręce, że na drugi dzień nie mogłem utrzymać smyczka i skrzypiec. Musiałem więc wybrać – albo góry, albo granie. Zdecydowałem się rzucić wspinaczkę, choć gór nie przestałem kochać. Ciągle są dla mnie bardzo ważne, z nich czerpię inspirację.

Dlaczego góry są dla Ciebie takie ważne?
Są mistycznym, oczyszczającym miejscem, pomagają nabrać dystansu do życia. Jak mi jest źle to idę w góry. Góry kształtują charakter, uczą żyć, uczą pokory, dają poczucie wolności, mają wpływ na osobowość. Uważam za wielkie szczęście, że dane mi było wychowywać się i dorastać na Podhalu.

Skończyłeś architekturę na Politechnice Krakowskiej. Co Ci zostało z tamtych lat?
Jestem czynnym architektem, rysuję i projektuję domy, kilka z nich jest już w Zakopanem realizowanych. Architektura to moja pasja, nie wyobrażam sobie życia bez niej. Co prawda większość czasu poświęcam graniu, ale gdy tylko mam jakąś wolną chwilę, staram się projektować.

Jaka jest architektura, którą tworzysz?
Jestem w stanie zaprojektować wszystko, bo tego uczono mnie w szkole. Ale ponieważ domy, które zaprojektowałem powstają na Podhalu, to stamtąd czerpię inspirację. Udało mi się nowoczesne rozwiązania architektoniczne powiązać z tradycyjną góralską formą. Myślę, że jeśli chodzi o architekturę, to tą właśnie drogą chciałbym iść dalej. Ale też nie będę zamykać się na inne koncepcje.

A dla siebie już zaprojektowałeś dom?
Nie, nie mam na razie na to czasu, ale noszę się z takim zamiarem.

A jak wyglądałby dom namalowany dźwiękami?
Nasza muzyka jest ostra i dynamiczna, podobnie jak architektura, którą tworzę. Wszystko, co z Podhala, ma jakiś wspólny mianownik.

Jeżeli ludziom przekazujemy pozytywną energię, to ona wraca do nas. To wspaniałe uczucie

Powiedziałeś kiedyś, że muzyka nie zna granic? Co to znaczy?
Różne style muzyczne można ze sobą łączyć, może spotkać się dwoje ludzi z zupełnie odrębnych kultur i okazuje się, że są w stanie zagrać wspólny koncert. I to jest niesamowite. Można zagrać muzykę góralską w połączeniu z muzyką hinduską czy z Jamajki. Mieliśmy już takie przykłady. Na tym polega „bezgraniczność" muzyki.

Skrzypce to Twój świadomy wybór czy przypadek?
Na Podhalu skrzypce są bardzo modne i popularne. A poza tym, to są tradycje rodzinne – mój ojciec był skrzypkiem, brat również.

Która z nagród muzycznych dała Ci największą satysfakcję, najbardziej ucieszyła?
Ja gram muzykę nie dla nagród, ale dlatego, że mnie to cieszy, daje siłę w życiu, a nagroda jest tylko dodatkiem do reszty. Miło jest jak takie nagrody się pojawiają, ale nie jest to najważniejsze. Istotne jest to, aby czerpać radość z tego, co się robi, i ja taką radość czerpię z muzyki.

Niedawno koncertowałeś w Anglii, a potem światowej sławy skrzypek Nigel Kennedy, który Cię tam zaprosił, powiedział: „Wszyscy moi znajomi w Anglii oszaleli na punkcie Zakopowera. Każdy kupił jego płytę. Takiej energii i tak radosnego folku ze świecą szukać na Wyspach". Za co tak pokochali zespół Anglicy?
Myślę, że ludzie doceniają w naszej muzyce prawdę, nasze zaangażowanie i pasję. Widać, że każdy z nas wkłada w muzykowanie całe swoje serce. Takie rzeczy procentują. Jeżeli ludziom przekazujemy pozytywną energię to ona wraca do nas. To wspaniałe uczucie. Bardzo się cieszę z tego, co zrobiliśmy w Londynie. Oprócz koncertu zespołu Zakopower, który został bardzo do-

brze odebrany, grałem Chopina w nowatorskim ujęciu Nigela Kennedy'ego Myślę, że to było bardzo fajne przeżycie i może uda się nam to jeszcze powtórzyć. Takie doświadczenia rozwijają...

Czy w utworach, które tworzysz, dużo jest Ciebie, tzn. twoich życiowych doświadczeń, przemyśleń, uczuć. Na przykład, w „Galopie" śpiewasz: Biegnę – padam – wstaję/Bez końca galop/Biegnę – padam – wstaję/Bez końca gnam...

Tak, to są doświadczenia z życia wzięte. Każdego z nas codziennym udziałem jest pęd za czymś... Zatracamy się w tym. Warto się od tego wszystkiego zdystansować i zobaczyć, że inne rzeczy są też w życiu ważne, a nie tylko pogoń za karierą i pieniędzmi.

Nad czym teraz pracujesz?

Pracujemy nad nową płytą, która ukaże się na wiosnę przyszłego roku. Mamy już napisane wszystkie utwory...

Wygrałeś ostatni konkurs „Viva najpiękniejsi". Czujesz się w jakiś sposób piękny?

Nieeee, to mnie trochę żenuje, uważam takie konkursy za nieco śmieszne i mało poważne. Zastanawiam się, czy coś wnoszą do naszego życia, są jakąś wartością? Jestem skupiony na zupełnie innych rzeczach. Najważniejszy jest zespół i moja działalność architektoniczna.

Co bardziej dopinguje Cię do działania: sukces czy porażka?

To i to. Jestem typem, który się nie poddaje i walczy do końca. I porażka, i sukces mobilizuje. Ze zdobytych doświadczeń trzeba wyciągać pozytywne wnioski. Sukces jest miły – człowiek czuje się spełniony i zadowolony, natomiast porażkę znosi się trudniej.

Co Cię najbardziej denerwuje w ludziach?

Lubię ludzi, ale nie lubię głupoty, a ponieważ nie mam na to wpływu, jacy są ludzie, staram się tym nie przejmować i nie denerwować.

A u siebie, czego najbardziej nie lubisz?

Wiele rzeczy mnie denerwuje: jestem nadpobudliwy, nerwowy, emocjonalny, podobno nadwrażliwy. Jest nad czym pracować. Z powodu kłótni potrafię przez dwa dni nie jeść, bo cierpię, a tak naprawdę niczego to nie zmienia. W dodatku jestem wybuchowy. Jak się wkurzam, to głośno krzyczę i używam brzydkich słów. W ten sposób się rozładowuję. Pokrzyczę i za chwilę mi przechodzi.

Największy sukces?

Sukcesem jest to, że już tyle lat udaje się nam, zespołowi, funkcjonować na rynku, że spotkałem takich świetnych ludzi, jak koledzy z zespołu, z którymi się bardzo lubię, rozumiem. To mój największy sukces. I że robię to, co lubię, a praca jest moją pasją.

Jakie masz plany, marzenia?

Marzeń mam wiele. Ja bardzo żyję moim zespołem, więc chciałbym byśmy trwali, rozwijali się, nagrali kolejną dobrą płytę i jeszcze więcej koncertowali za granicami kraju. Ale wiadomo, praca to nie wszystko. Istnieje również życie prywatne i tu też mam sporo marzeń. Jestem już w takim wieku, że warto pomyśleć o założeniu rodziny i o tym też marzę. To jest podstawa egzystencji. Bez tego wiele rzeczy nie ma sensu.

Czegoś w życiu żałujesz?

Nie, niczego nie żałuję. Wszystkie błędy, które popełniłem, nauczyły mnie czegoś pozytywnego, wyciągnąłem wnioski, dzięki czemu dzisiaj jestem mocniejszy, silniejszy i potrafię inaczej spojrzeć na świat. ■

Zako power

Zespół muzyczny założony przez skrzypka Sebastiana Karpiela-Bułeckę. Ich debiutancka płyta Musichal to połączenie ludowych brzmień i nowoczesnej klubowej muzyki. Nazwa zespołu nawiązuje do miasta Zakopane, z którego pochodzi lider zespołu. Oprócz niego Zakopower tworzą Wojciech Topa, Bartek Kudasik, Józef Chyc-Scepon, Piotr Rychlec, Tomasz Krawczyk, Michał Trąbski, Łukasz Moskal, ostatnio dołączył również Marek Pospieszalski. Zespół nagrał także w 2007 roku płytę Na Siedem z gościnnym udziałem Nigela Kennedy'ego, a dwa lata później na rynku ukazał się album DVD Koncertowo. W lipcu Zakopower był gwiazdą Family Day spółek Fiata w Bielsku-Białej.

Sebastian Karpiel-Bułecka (ur. 14 maja 1976 roku w Krakowie) – muzyk ludowy, lider i wokalista zespołu Zakopower. Absolwent architektury na Politechnice Krakowskiej.

Koniec lata, lecz nie świata

TEKST
Joanna Lasek, Mira Malich, Filippo Gallino
FOTO
Fotolia

Jesień, zwłaszcza późna, nie zawsze jest „złota”, piękna i kolorowa. Dzień jest coraz krótszy, coraz mniej też mamy ochoty na aktywność. Nie można jednak dać się pokonać apatii. Jest mnóstwo możliwości na efektywne i przyjemne spędzanie czasu, nawet bez opuszczania domowych pieleszy. Warto o tej porze roku więcej czasu poświęcić sobie i rodzinie. Wyłączmy wreszcie telewizor, przestańmy godzinami siedzieć przed komputerem, poświęćmy więcej czasu najbliższym, szczególnie dzieciom, które potrzebują jak najwięcej naszej uwagi. Poniżej przedstawiamy kilka podpowiedzi, jak w niebanalny sposób zwalczyć jesienną niemoc. Czas wykorzystany aktywnie nigdy nie będzie zmarnowany, pamiętajmy o tym!

BASEN Z DZIEĆMI

Zabieranie malutkich dzieci na basen jest u nas popularne od stosunkowo niedługiego czasu. Niesłusznie – zarówno pediatrzy, jak i fizjoterapeuci przyklaskują temu pomysłowi. W prawie każdym mieście, gdzie znajdują się baseny, można już skorzystać ze specjalnych szkółek, w których specjaliści uczą rodziców, jak powinien wyglądać pierwszy kontakt dziecka z wodą. Do nauki pływania (lub raczej chlapania) nadają się już trzymiesięczne niemowlęta. Pierwsze spotkanie z wodą nie powinno trwać dłużej niż 20 minut, trzeba również uważnie obserwować reakcje dziecka, które może się zwyczajnie przestraszyć. Należy zwrócić uwagę, aby woda nie była chlorowana, lecz ozonowana, a temperatura powinna wynosić 32-33 °C. Po wyjściu z wody szybko owijamy maluszka ręcznikiem, jeśli na zewnątrz jest chłodno, po wysuszeniu i ubraniu odczekujemy jeszcze dłuższą chwilę, żeby dziecka nie przeziębić. Plusy wynikające ze wspólnych zabaw w basenie to przede wszystkim pogłębienie więzi między dzieckiem a rodzicami. Nie można jednak nie wspomnieć o zbawiennym wpływie ćwiczeń w wodzie na stymulację mięśni malucha, ogólną koordynację ruchową czy rozwój emocji. Zajęć na basenie nie poleca się jedynie dzieciom z wysypkami skórnymi, mocno ulewającym, mającym choroby dróg oddechowych lub problemy z oczami. Warto skorzystać z usług wspomnianych szkółek, z reguły na zajęcia składa się cykl 10 spotkań, w czasie których dziecko stopniowo oswaja się z wodą. W basenie towarzyszy mu jeden z rodziców. Można również samemu zabierać malucha na odpowiedni dla niego basen, warto wtedy pomyśleć o dmuchanych „pomocach” – tzw. motylkach lub specjalnym kostiumie z wszytymi poduszkami do nadmuchania.

ZABAWA Z PIZZĄ

Nie ma lepszej zabawy dla dzieci, niż naśladowanie dorosłych. Dajcie im blachę i wałek, potrzebne do przygotowania tej potrawy, a będą skakały ze szczęścia. Jeśli chcecie, by pizza była naprawdę pyszna, podstawowe składniki powinny być włoskie. Chodzi o mąkę z pszenicy durum typu 00, mozzarellę, pomidory bez skórki lub przecier pomidorowy. Reszta składników zależy od waszych upodobań: świeże pomidory, drobno pokrojona cebula, szynka itp., a do tego bazylia lub oregano. Później już możecie puścić wodze fantazji. Nie kładźcie zbyt wielu składników na jedną pizzę. Im pizza prostsza i mniej wymyślna, tym lepsza.

Składniki dla 8-10 osób: 1 kg mąki, 0,5 l letniej wody, 40 g świeżych drożdży, 25 g soli morskiej.

Sekrety dobrego ciasta i pieczenia: Przygotujcie dwie miski, wsypcie do nich po połowie mąki. Wlejcie wodę do dwóch kubków, w jednym rozpuśćcie sól, a w drugim drożdże. Następnie wlejcie roztwór z solą do miski z połową mąki, a rozpuszczone drożdże do drugiej miski z mąką. Zagnieć cie ciasto w obu miskach, aż do uzyskania jednolitej masy. Następnie połączcie je i wyrabiajcie tak długo, by stało się gładkie, aksamitne i odpowiednio wilgotne (nie powinno kleić się do palców). Po wyrobieniu, ciasto należy odstawić do pomieszczenia o stałej temperaturze (np. 23°C) na około trzy godziny, żeby urosło.

Później już wystarczy wsadzić pizzę do piekarnika nagrzanego do temperatury 250°C na 10-12 minut w zależności od grubości ciasta. By idealnie się upiekła, spróbujcie rozłożyć pieczenie na dwa etapy. Najpierw włóżcie do piekarnika placek z samymi pomidorami na wierzchu. Wyciągnijcie po upływie połowy czasu pieczenia, dodajcie pozostałe składniki (między innymi mozzarellę) i ponownie wsadźcie pizzę do piekarnika, by się dopiekła.

KULĄ W KRĘGLE

Kręgle na dużą skalę pojawiły się w Polsce wraz z wielkimi centrami rozrywki. Ta forma wypoczynku jest fantastyczna, łączy bowiem spotkanie towarzyskie ze zdrową rywalizacją. Mało kto wie, że pierwsze ślady kręgli odnaleziono już w starożytnym Egipcie. W średniowiecznej Europie stały się rozrywką popularną przy okazji wszelkich imprez. Wtedy też ustalono liczbę kręgli na 9. Za sprawą kolonistów gra dotarła do Ameryki, Australii i Nowej Zelandii. Ponieważ dla wielu hazardzistów stała się źródłem dochodu, bywała zakazywana przez władze. Aby obejść zakazy, wprowadzono do gry dodatkowy słupek, tak, obok kręgli klasycznych, narodził się bowling. Pierwszy Światowy Turniej Kręglarski rozegrano w 1934 r. Niestety, mimo starań Międzynarodowej Federacji Kręglarstwa, do tej pory nie udało się wprowadzić tej dyscypliny na „olimpijskie salony".

Kręgle mają dwie główne odmiany. Pierwsza z nich to kręgle klasyczne. W tej grze na polu w kształcie kwadratu jest ustawionych 9 kręgli. Kula ma wagę około 2,85 kg, bieżnia, na którą wyrzuca się kulę ma długość 19,5 m, a szerokość 1,34 m. Na serię

składa się 120 rzutów – 4 serie po 30 rzutów. Druga odmiana to bardziej popularny w USA bowling. W tej grze występuje 10 kręgli ustawionych w trójkąt, rund jest 10, każda runda ma 2 rzuty. Podczas gry obowiązuje specjalne obuwie, które bez kłopotu wypożycza się na kręgielni.

ZALETY JOGI

Dziś ośrodki jogi można znaleźć nawet w mniejszych miastach. Ta forma spędzania wolnego czasu jest ostatnio niesłychanie popularna – i słusznie, łączy pracę nad ciałem z pracą nad rozwojem duchowym. Plusem jogi jest fakt, iż nie ma w niej ograniczeń wiekowych, na jednej sali ćwiczą ludzie bardzo młodzi, ale i też osoby starsze. Jest to więc świetna propozycja nawet dla trzypokoleniowej rodziny! Na świecie najbardziej znana jest hathajoga – jest to odmiana charakteryzująca się mniejszym naciskiem na metafizykę. Nie wymaga głębokich medytacji, a pozwala zadbać o kondycję fizyczną i psychiczną. Słowo „joga" oznacza „łączenie" bądź też „kierowanie", tłumaczeń jest zresztą wiele i historycy spierają się o etymologię słowa. Wiadomo, że idea jogi narodziła się około 3000 lat przed naszą erą. Głównym zamysłem hathajogi jest praca z ciałem, a wykonuje się to za pomocą tzw. asan. Asany to specyficzne pozycje ciała, w których pozostaje się przez dłuższą chwilę, łącząc ćwiczenie z odpowiednim oddychaniem. Podstawowych asan jest 84, są to na przykład: kobra, pies, świerszcz, korkociąg, pług. Zajęcia zawsze zaczynają się od wyciszenia, pierwszym ćwiczeniem powinno być tzw. „powitanie słońca", które jest swoista rozgrzewką, a jednocześnie sposobem na pobudzenie ciała i krążącej w nim energii. Do uprawiania jogi potrzeba niewiele – matę, na której się ćwiczy, sportowy strój i dobre chęci. Warto przed zapisaniem się na zajęcia zasięgnąć języka – nauczyciel powinien być doświadczony i sprawdzony.

ROBÓTKI RĘCZNE WRACAJĄ DO ŁASK

To nie tylko wspaniała forma relaksu, ale również możliwość samodzielnego wykonania naprawdę pięknych rzeczy. Ciągle najbardziej popularną formą robótek ręcznych pozostaje haft, który w naszym kraju ma bardzo długą tradycję. Mało kto wie, iż tę formę ozdabiania tkanin stosowali na przykład Indianie żyjący w Peru jeszcze przed Inkami. Jest kilka rodzajów haftu np.: krzyżykowy, sznureczkowy, łańcuszkowy, richelieu, mereżka. Najbardziej popularne jest haftowanie krzyżykami, można w ten sposób tworzyć całe obrazy, ale również ozdabiać ręczniki czy pościel. Do tej formy robótek ręcznych potrzeba niewiele – wystarczy dobra igła, kanwa – płótno, na którym wykonujemy haft (dla początkujących najlepsze są kanwy z gotowymi wzorami), tamborek (obręcz, która unieruchomi kanwę, umożliwiając wygodne trzymanie tkaniny) i nici – specjalne do haftowania. Komplet potrzebny do wyszywania znajdziemy w każdej pasmanterii. Jeśli komuś nie spodoba się haftowanie, pozostaje mniej kłopotliwe szydełkowanie. Mniej kłopotliwe, gdyż będzie nam potrzebne jedynie szydełko i włóczka. Szydełko może być metalowe lub plastikowe. W Internecie są dostępne świetne strony, uczące krok po kroku jak dobrze zacząć, na przykład: www.makatka.pl lub www.maranciaki.pl. Robótki to też okazja do spotkań i wspólnego „bawienia się" w domowe rękodzieło.

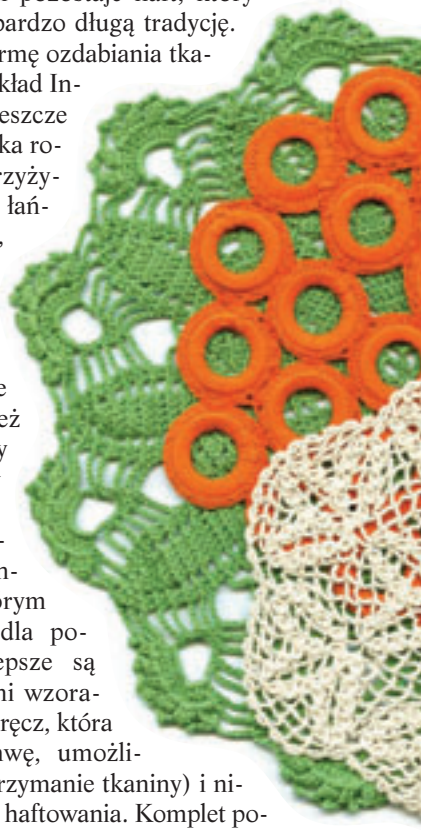


FOTO: JOANNA SZCZYGIEŁ

JESIENNE SPACERY PRZEZ PARK

Kto powiedział, że zwiedzanie obiektów pałacowo-parkowych zarezerwowane jest tylko dla pory letniej? Jesienią parkowe alejki, niczym dywany, przykryte warstwą żółtych liści, wręcz zachęcają do spacerów, a jedyne w swoim rodzaju jesienne barwy sprawiają, że w takich chwilach nie przeszkadza nawet brak słońca. Zimą zaś trawniki i drzewa toną w bieli, przykryte śnieżną czapą lub, co najmniej, płatkami śniegu skrzącymi się na gałęziach.

Tak urokliwą atmosferę odnajdziemy w wielu polskich obiektach pałacowych, na przykład w Ojcowie, Natolinie, Pszczynie. Ostatni z wymienionych, Zamek w Pszczynie, jest godny polecenia także ze względu na zrealizowaną z funduszy unijnych „Renowację kompleksu zamkowego". Pszczyńska placówka za projekt ten zdobyła główną nagrodę w konkursie przeprowadzonym w ramach projektu finansowanego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego „Śląskie = Europejskie". W ramach projektu wykonano, między innymi, renowację nawierzchni tarasów zamkowych oraz elewacji i balustrady tarasów.

W Zamku w Pszczynie, w przeciwieństwie do wielu innych tego typu obiektów na Śląsku, zachowało się oryginalne wyposażenie i meble, dzięki czemu jest on obecnie jednym z najcenniejszych zabytków architektury w Polsce. Poza zwiedzaniem ekspozycji wnętrz zamkowych, w salach muzealnych można obejrzeć okazjonalne wystawy malarstwa – ostatnio w Zamku gościła ekspozycja zatytułowana „Pszczyńscy Hochbergowie 1847-2007". Muzeum Zamkowe w Pszczynie jest też organizatorem wielu wydarzeń kulturalnych. Są to na przykład odbywające się cyklicznie koncerty muzyki poważnej, słynnych tematów musicalowych i inne.

DOMOWE SPA, COŚ DLA CIAŁA I DUCHA

W letnie dni chętnie korzystamy z orzeźwiającego prysznica, by strumieniem wody odświeżyć się po ciężkim i długim dniu. Jesienią zaś i zimą, gdy za oknem szaro i ponuro, najwspanialszym miejscem na relaks jest wanna z pianą, olejkami do kąpieli i np. perfumowanymi płatkami kwiatów, które można kupić w niektórych drogeriach.

Relaksując się w zaciszu naszej łazienki możemy z powodzeniem skorzystać z produktów dostępnych w drogeriach: peelingów, maseczek do włosów i zwłaszcza do twarzy (w tych ostatnich wybór jest wręcz nieograniczony). Możemy je też sami przygotować w domu, na bazie naturalnych produktów, co jest hitem ostatnich lat. Domowe SPA najlepiej zacząć od peelingu. W domu możemy go przygotować np. na bazie brązowego cukru z dodatkiem oliwy z oliwek i olejku zapachowego. Układamy się wygodnie w wannie z ciepłą wodą, do której wlewamy mikstu-

rę przygotowaną np. z 1 litra mleka gotowanego 10-15 minut z 1/2 szklanki naturalnego miodu i odrobiną cukru waniliowego. Następnie zaczynamy nakładanie maseczek. Nasze włosy będą wspaniale nawilżone po odżywce z rozgniecionego banana z dodatkiem łyżki miodu. Miksturę nanosimy na mokre włosy, zakładamy na głowę czepek lub woreczek foliowy i ręcznik. Spłukujemy po 20 minutach, a włosy myjemy szamponem.

W przypadku skóry twarzy proponujemy maseczkę przeciwzmarszczkową. Obrane jabłko ucieramy na tarce o grubych oczkach, zalewamy mlekiem, chwilę gotujemy, miksujemy, a nadmiar mleka odcedzamy na sitku, aby papka nie spłynęła nam z twarzy i szyi. Maseczkę zmywamy po pół godzinie.

Dodatkiem do relaksującej kąpieli będzie też wyciszająca muzyka, świeczki zapachowe, ciekawa książka, gazeta… Domowe SPA to bowiem nie tylko dbanie o wygląd, ale także świetny sposób na odprężenie i zmniejszenie napięcia mięśni.

ABC NORDIC WALKING

Tą modną ostatnio formę aktywnego wypoczynku wymyślili Finowie, którzy szukali sposobu na przedłużenie treningu narciarskiego także latem. Nordic walking to nic innego jak marsz, czy też spacer z kijkami, który w bezpieczny sposób pozwala utrzymać przez cały rok sprawność oraz kondycję fizyczną i osiągnąć korzyści zdrowotne. Jest dobry dla funkcjonowania układu oddechowego i naczyniowego, a także świetny dla osób odchudzających się. Podczas wbijania kijków pracują bowiem mięśnie rąk i nóg, a dzięki ich pracy odciążony jest kręgosłup i stawy – kolanowy i skokowy.

Kijki do Nordic Walking, mylone często z kijami trekkingowymi, są najczęściej koloru srebrno-czarnego, a ich długość zależy od naszego wzrostu (ok. 2/3 wzrostu). Nie trzeba ich konserwować, wystarczy tylko czyścić same końcówki i wymieniać w zależności od terenu.

Technika chodu polega na wysuwaniu do przodu na przemian lewej ręki i prawej nogi, a później prawej ręki i lewej nogi, przy jednoczesnym odpychaniu się kijkiem od podłoża.

Nordic Walking można uprawiać wszędzie i o każdej porze roku, także zimą. Można chodzić samemu, z przyjaciółmi, ale też z dziećmi. Ta forma rekreacji nie wymaga stosowania specjalnego ubrania ani obuwia. Wystarczą wygodne, sportowe buty, równie wygodne sportowe ubranie, a zimą rękawice. Warto pamiętać o małym plecaku z czymś do picia, a w słoneczne dni – o okularach słonecznych z filtrem. ■

PROPOZYCJA DLA DZIECI

Czarodziejska księgarnia

Mieszkańcy Bielska-Białej i okolic mają w swoim mieście magiczną księgarnię. „Elf" to nie tylko miejsce, gdzie można kupić piękne i mądre książeczki dla najmłodszych, ekologiczne zabawki oraz napić się dobrej kawy. Organizowane są tu również arcyciekawe warsztaty, które stymulują rozwój naszych dzieci, a zarazem pozwalają w ciekawy sposób spędzić z nimi czas. Księgarnia mieści się przy ulicy Wzgórze 12, a właścicielka – pani Agnieszka Węgrzynowska, doradzi niezdecydowanym rodzicom, jakie warsztaty są najlepsze dla ich pociech. „Inspiracją do otwarcia tego miejsca było pojawienie się na rynku wydawniczym młodych ciekawych wydawnictw, takich jak Hokus Pokus, Wytwórnia Muchomor, Dwie Siostry specjalizujących się w literaturze dziecięcej" – mówi pani Agnieszka. „Zamysł był taki, aby w tym miejscu można było zapoznać się z najnowszą literaturą dziecięcą, ale i skorzystać z fachowego doradztwa. W każdą sobotę o godzinie 11.00 odbywa się głośne czytanie książek, które uczy dziecko myślenia, języka, rozwija pamięć i wyobraźnię, przynosi wiedzę i wzorce dobrych zachowań. Czytanie niemowlęciu stymuluje jego umysł, kilkulatkowi pozwala zrozumieć świat, wspólne czytanie z nastolatkiem umożliwi zachować lub odbudować więź, pomaga w pokonywaniu wielu problemów" – dodaje pani Agnieszka.

FOTO: JACEK ROJKOWSKI

Warsztaty odbywające się w Elfie to m.in. taniec orientalny dla dzieci i ich mam, warsztaty fotograficzne, plastyczne (np. decoupage prowadzone przez specjalistów) oraz szachowe. Czas spędzony w Elfie nigdy nie będzie stracony, gdyż jak mówi właścicielka tego magicznego przysiółka „dzieciństwo trwa bardzo krótko, a czas spędzony z dziećmi jest najpiękniejszy". Księgarnia Elf ul. Wzgórze 12 Bielsko-Biała, tel.(33) 819-36-59, www.ksiegarnia-elf.webnode.com

TEKST **Edward Poskier**
ZDJĘCIA **Arch. muzeów, autor**

Zabytkowe samochody pożarnicze Fiata

Do tej pory w polskich muzeach motoryzacyjnych podziwialiśmy głównie samochody osobowe Fiata. Ale marka może się pochwalić także ciekawą historią samochodów ciężarowych i specjalistycznych. Trzy polskie muzea pożarnicze posiadają w swoich zbiorach samochody pożarnicze Polski Fiat. I trzeba dodać, że są to eksponaty unikatowe na świecie, ponieważ w Europie, poza Włochami, nie zachowały się już samochody pożarnicze tej marki.

W okresie międzywojennym prym w samochodach pożarniczych wiodły firmy niemieckie: Benz Gaggenau, Metz, Magirus i Deutz, ale Fiat nie pozostawał w tyle i produkował znakomite wozy strażackie, które dorównywały swymi rozwiązaniami najlepszym konstrukcjom z tego okresu. W Polsce wytwarzano je w efekcie zakupienia przed wojną licencji na produkcję samochodów Fiat. Produkcja trwała od 1935 r., początkowo na włoskich podzespołach, później jednak krajowe firmy szybko przejęły wytwarzanie podzespołów. Trwało to 1939 r., czyli do wybuchu wojny. Samochody pożarnicze Polski Fiat 621 R (ciężka wersja wozu pożarniczego) i 621 L, to seria oparta wyłącznie na bazie modelu samochodów ciężarowych 621. Produkowano je z różnymi zabudowami nadwozia, w których dokonywano ciągłych zmian i ulepszeń, dlatego pojazdy nawet z tego samego rocznika mogą się znacznie między sobą różnić.

W przedwojennej Polsce próby produkcji samochodów pożarniczych podjęła także wytwórnia URSUS w Warszawie, produkująca własne i oparte na licencjach pojazdy firmy włoskiej SPA i szwajcarskiej Saurer. Ocalone od zapomnienia dawne samochody pożarnicze Polski Fiat, włoskich i polskich konstruktorów, można zobaczyć w trzech poniższych muzeach.

Małopolskie Muzeum Pożarnictwa im. Zbigniewa Gęsikowskiego w Alwerni – znajdziemy tu m. in. samochód pożarniczy Polski Fiat model 621 L z 1938 r., wyprodukowany przez zakłady PZInż w Warszawie, pojazd o ciekawej ekonomicznej i oryginalnej zabudowie.

Po lewej: Polski Fiat model 621 L z 1938 r, Muzeum w Alwernii. Poniżej: Polski Fiat model 621 R z Muzeum w Mysłowicach

Z przodu uwagę przyciąga autopompa, nadwozie z zbiornikiem wody i przenośna drabina oraz liczne schowki na akcesoria pożarnicze. Ciekawe i oryginalne jest rozmieszczenie siedzeń dla 4 strażaków po 2 na bokach nadwozia, z tyłu wygodny

Wozy **bojowe**

Centralne Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach – wśród wielu ciekawych pojazdów eksponowany jest tam Polski Fiat 621 R – wyprodukowany przez Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż) w Warszawie w 1938 r., z zabudową wykonaną przez firmę H. Liefeldt& S. Schniffner z Warszawy. Podstawowe dane techniczne pojazdu: silnik typ 122 B (nr 11-4745) gaźnikowy 6 cylindrowy, dolnozaworowy, rzędowy o mocy 46 KM, chłodzony cieczą. Masa własna pojazdu 2400 kg. Za kabiną kierowcy umieszczono zbiornik na wodę o pojemności 650 l, z przodu przed maską silnika zamontowano motopompę o wydajności około 1000 l/min, (w tylnych skrytkach przewożono motopompę przenośną). Za siedzeniami strażaków na stelażach metalowych

zainstalowano zwijadła ręczne z wężami tłocznymi. W schowkach pod bocznymi siedzeniami przewożony był sprzęt i armatura wodna (m. in. zwijacze, prądownice, zasysacze). Pojazd pełnił rolę autopogotowia okręgowego. Obsadę stanowiło 8 osób, w tym kierowca, dowódca, 6 strażaków. Samochód był eksploatowany przez OSP Pilica (woj. śląskie), która przekazała go muzeum w Mysłowicach.

podest do pracy, w wyposażeniu m. in. zwijadła, wężownice, prądownice i przenośna motopompa. Samochód odrestaurowała załoga OSP w Alwerni. Pojazd został wyróżniony III miejscem w konkursie „Sybilla" w 2003 r., organizowanym przez Ministerstwo Kultury i Sztuki.

Muzeum Pożarnictwa w Warszawie – tu również znajdujemy model Polski Fiat 621 L, ale o zupełnie innej konstrukcji. Wóz z Warszawy jest najstarszym z serii 621, pochodzi z 1936 r., ma zabudowę typu G-B-A z gaśnicą, beczką, agregatem motopompy. Samochody te pełniły w straży pożarnej różne funkcje od wozów bojowych do zadań konserwacyjnych itp. Tego typu samochody były też na wyposażeniu wojskowych jednostek strażackich, obecne na lotniskach, często podczas wojny (Powstanie Warszawskie) wspomagały działania Miejskiej Straży Pożarnej itp. Pojazd został przekazany do muzeum przez jednostkę straży pożarnej w Płocku (podobny pojazd z tej serii znajduje się także w Muzeum Techniki w Warszawie).

Więcej na stronach: www.cmp-muzeum.pl, www.ospalwernia@alwernia.pl i www.straz.pl

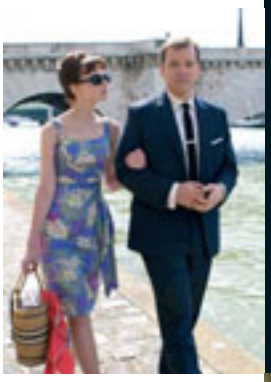
TEKST **Joanna Lasek**

Na przekór jesiennej chandrze

Jesienią brak światła słonecznego trzeba nadrabiać w inny sposób. Jak najwięcej humoru i optymizmu! To powinno być hasło towarzyszące nam w tej długiej i męczącej podróży przez otchłanie chłodu i ciemności. Boska „**Amelia**" jest dobra na każdą niepogodę. Jeśli ktoś przez przypadek nie obejrzał jeszcze tego uroczego filmu Jean-Pierre Jeunet'a, musi to zrobić koniecznie, a prawdziwym fanom nie zaszkodzi zobaczyć „Amelii" po raz kolejny. Genialnie prosty

pomysł, doskonała realizacja, porywające aktorstwo i mistrzowskie zdjęcia – oto „Amelia" w całej okazałości. Historia dziewczyny, która postanawia uszczęśliwiać ludzi zrobiła na całym świecie oszałamiającą karierę, i słusznie. Amelia, opiekując się stetryczałym ojcem, wpada na pomysł wyrwania go ze starczej apatii i wysyła jego ulubionego krasnala ogrodowego w podróż. Krasnal nie zapomina o właścicielu i z każdego odwiedzanego zakątka przesyła widokówkę. Ujmujące, czyż nie? To tylko mała zachęta, cały film obfituje w humor i pozytywne emocje. Kto nie chce iść na łatwiznę i lubi depresyjne klimaty, bo tacy widzowie wcale nie należą do rzadkości, niech sięgnie po „**Egoistów**" Mariusza Trelińskiego. Treliński jest ostatnio znany głównie z nowatorskiego sposobu reżyserowania oper i przyczynił się tym samym do odkurzenia tego nieco zapomnianego gatunku. Opera na całym świecie przeżywa renesans, między innymi za sprawą takich właśnie młodych ambitnych twórców. „Egoiści" to czwarty film fabularny reżysera, kto go zobaczy, szybko o nim nie zapomni. Wszystko zrealizowane jest w konwencji teledysku, obrazy z życia współczesnej „warszawki" przesuwają się na ekranie, wbijając widza w fotel. Jest to film brutalny, w pewnym sensie odpychający, lecz nie sposób się od niego oderwać. Świetne role zagrali Magdalena Cielecka, Rafał Mohr oraz Jan Frycz.

Film „**Była sobie dziewczyna**" miał w kinach świetne recenzje, zresztą zasłużenie. Opowiada banalną z pozoru historyjkę romansu nastolatki z doświadczonym mężczyzną, który zobowiązał się wprowadzić dziewczynę „w świat". Sumiennie się z tego wywiązuje, a wszystko odbywa się przy milczącej akceptacji rodziców. Kluczem, który czyni ten film interesującym jest to, co niedopowiedziane, to, co dzieje się w głowie uroczej Jenny, dla której ten banalny romans staje się szybkim kursem dojrzewania. To w istocie podróż w krainę bez złudzeń, eksternistyczna stopniowa inicjacja. Niewątpliwą zaletą „Była sobie dziewczyna" jest obsada – Carey Mulligan i Peter Saarsgard spisali się modelowo i na medal!



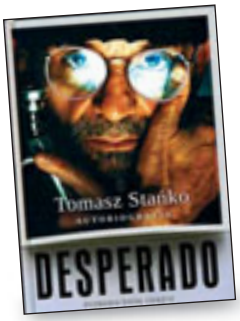
Z filmem do krainy złudzeń

PREMIERY KINOWE

Dorian Gray

Ekranizacja słynnej powieści skandalisty Oscara Wilde'a. Tytułowy Dorian Gray to ambitny i piękny młodzieniec, który zaprzedaje własną duszę. Pod wpływem zagadkowego arystokraty zmienia się nie do poznania. Tak bardzo chce pozostać wiecznie młody, iż zgadza się wyrzec swego człowieczeństwa. Reż.: Oliver Parker, wyst.: Colin Firth, Ben Barnes, Ben Chaplin.

Dla miłośników mocnych wrażeń



Tomasz Stańko „Desperado”. Lektura autobiografii Tomasza Stańki to przeżycie ekstremalne. Jeden z najbardziej znanych trębaczy na świecie otworzył się przed Tomaszem Księżykiem, a rezultatem tej współpracy jest książka absolutnie fascynująca. Tomasz Stańko to teraz dojrzały człowiek ceniący sobie spokój, lecz nie zawsze tak było, o czym artysta chętnie opowiada. Nie robi ze swojej przeszłości wstydliwej tajemnicy, lecz dochodzi do wniosku, że alkoholowo-narkotykowe ciągi po prostu miały miejsce i są integralną częścią nauki, którą człowiek odbiera całe życie. Nad rozmową unosi się klimat dusznych małych sal klubowych wypełnionych po sufit papierosowym dymem, ale i totalnego dna – ławek w parku, ogródków działkowych i melin. Wstrząsające.
Tomasz Stańko: *Desperado*. Wydawnictwo Literackie. Kraków 2010.

Tetro

Długo oczekiwany film Francisa Forda Coppoli. Nakręcony według jego oryginalnego scenariusza. Tytułowy Tetro to główny bohater filmu, mieszkający w Buenos Aires, w artystycznej dzielnicy La Boca. W odwiedziny przyjeżdża młodszy brat Tetro, który chce się dowiedzieć, dlaczego ten odciął się od rodziny. Na jaw wyjdzie długo skrywana tajemnica.... Reż.: Francis Ford Coppola, wyst.: Vincent Gallo, Carmen Maura.

Wasilij Grossman „Życie i los”. Wasilij Grossman pracował nad tą książką bardzo długo – zakończył jej pisanie w 1952 roku, jednak maszynopis skonfiskowano i finalnie powieść „Życie i los” ujrzała światło dzienne dopiero po upadku komunizmu. Na Zachodzie udało się wydać ją wcześniej, ponieważ jeden egzemplarz maszynopisu ocalał i został przemycony do Francji. Powieść Grossmana to gigantyczne oskarżenie systemu radzieckiego, lecz nie tylko. Pamiętać trzeba, że wiek XX to wiek totalitaryzmu. Rosjanie z jednego dyktatu wpadali w drugi. Życie Grossmana po wojnie już nigdy nie wróciło do normalności. Ludzie, którzy mieli okazję go spotkać wspominali, że pisarz nigdy się nie uśmiechał. Po przeczytaniu jego powieści wiadomo już dlaczego...
Wasilij Grossman: *Życie i los*. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2009.

Wydawnictwo Znak „Twarda seria”. Wydawnictwo Znak zainaugurowało wprowadzenie na rynek nowej serii wydawniczej. Idąc z duchem czasu i podążając za oczekiwaniami konsumentów, wydawnictwo zdecydowało się na zaproponowanie czytelnikom tzw. „Twardej serii”. Oferta serii wydaje się być bardzo interesująca. Nie będzie się zamykała w jednym gatunku, np. w kryminale, jednak wspólną cechą książek należących do „Twardej serii” z pewnością będzie wzrost poziomu adrenaliny u czytającego. Według zapewnień pomysłodawców, tematyka będzie oscylować wokół pasjonujących śledztw, ekstremalnych przygód oraz ciekawych podróży. Brzmi zachęcająco... Jako pierwsza ukazała się książka Richarda Hammonda „Jak zostać arktycznym ninja i inne przygody z Evelem, Oliverem i wiceprezydentem Botswany”. To opowieść o kulisach spektakularnych wypraw ekipy Top Gear, pokazująca to, czego nie można było zobaczyć w telewizji. W przygotowaniu „Profil mordercy” Paula Brittona – najsłynniejszego profilera na świecie.

TEKST **Joanna Lasek**

I dla niej, i dla niego

Firma Goclever Technology wprowadza na rynek nowe urządzenie GPS przeznaczone specjalnie dla motocyklistów. **Rider 350** dysponuje wyraźnym dotykowym ekranem LCD. Nawigacja jest dostępna w wersji z mapą Polski lub dodatkowo z mapą 41 krajów Europy. Wyposażono ją w procesor Centrality Atlas IV Dual Core 500 MHz, transmiter FM oraz słuchawkę FM instalowaną wewnątrz kasku. Obsługa jest możliwa w rękawicach motocyklowych, a dzięki wodoszczelności warunki atmosferyczne nie grają roli. Sugerowana cena detaliczna to 799 zł za wersję z mapą Polski i 899 zł za wersję z mapą całej Europy.

Nokia przedstawiła właśnie najnowszy telefon – model **5250**. Jest on przeznaczony głównie dla fanów muzyki, pozwala na korzystanie ze sklepu muzycznego Nokia oraz posiada odtwarzacz MP3. Czuły ekran dotykowy umożliwia oglądanie zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości. Urządzenie umożliwia szybki i bezpośredni dostęp do serwisów społecznościowych takich jak Facebook czy MySpace. Telefon będzie dostępny w 5 kolorach: ciemnoszarym, niebieskim, czerwonym, fioletowym i białym. Cena to około 600 zł

Nie ma wstydu panowie

Mężczyźni coraz częściej trzymają swoje kosmetyki obok tych należących do partnerek. To żaden wstyd, jeśli dba się o skórę i używa kosmetyków pielęgnacyjnych. Już dawno przestała to być wyłącznie domena kobiet. Rodzima firma Ocanic od kilku już lat wprowadza na rynek kolejne produkty z serii AA Men. Linia classic składa się

Dwa produkty firmy Zelmer – bezprzewodowy czajnik **17Z020** oraz odkurzacz **2750.0 ST Clarrins Twix** wzięły udział w konkursie „Dobry wzór 2010", organizowanym przez Instytut Wzornictwa Przemysłowego. Kilkadziesiąt produktów ze sfery przedmiotów domowych służących do pracy, z gałęzi usługowej oraz użyteczności publicznej zostało zgłoszonych do konkursu. Konkurs ten jest dowodem na coraz silniejsze poczucie estetyki konsumentów. Przedmioty mają dziś być nie tylko funkcjonalne, ale i ładne. To połączenie idealne i, całe szczęście, coraz powszechniej spotykane. Instytut Wzornictwa Przemysłowego promuje design na wysokim poziomie, takie konkursy jak „Dobry Wzór" będą się przyczyniały do coraz większej dbałości o ładne otoczenie wokół nas.

z orzeźwiającej pianki do golenia, orzeźwiającego balsamu po goleniu, wody po goleniu, żelu po goleniu, kremu do całodziennej pielęgnacji twarzy, kremu przeciwzmarszczkowego, żelu pod prysznic oraz żelu do higieny intymnej. Wszystkie produkty są odpowiednie do skóry wrażliwej i skłonnej do alergii.

Firma **Sisley** to jedna z ulubionych włoskich marek, od dobrych już kilku lat obecna w Polsce. Nowa kolekcja jesień/zima 2010 jest już dostępna salonach. Motywem przewodnim kolekcji stał się powrót do estetyki i mentalności hippie wymieszany z latami osiemdziesiątymi oraz francuskim szykiem. Połączenie niemożliwe? A jednak! Sisley zaleca w sposobie ubierania się dużo wolności – miksuj, mieszaj i bądź odważną, podkreślaj swą niebanalną osobowość poprzez strój. W kolekcji dominują kolory naturalne przełamane ceglastą czerwienią, bielą oraz fioletem.

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
1.4 T-Jet 16v DYNAMIC 120KM Euro5	51.842	1368	88	197	6,3	146	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 140KM Euro5	57.792	1368	103	204	5,7	132	5
1.4 MultiAir 16v EMOTION 140KM Euro5	65.442	1368	103	204	5,7	132	5
1.4 MultiAir 16v SPORT 140KM Euro5	65.442	1368	103	204	5,7	132	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 S&S 105KM DISTINCTIVE	52.615	1368	77	187	5,7	134	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 135KM DISTINCTIVE	59.415	1368	99	207	5,6	129	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S TCT 135KM DISTIN.	64.515	1368	99	207	5,5	126	4/5
1.3 M-Jet S&S 95KM DISTINCTIVE	56.865	1248	70	180	4,3	112	4/5
1.6 M-Jet E5 S&S 120KM DISTINCTIVE	63.665	1598	88	198	4,8	126	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 170KM QUADR. VERDE	70.465	1368	125	219	6,0	139	4/5

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

159

WYMIARY 466/182/142 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1750 TBi 16v 200KM SPORT	90.015	1750	147	235	8,1	189	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT	89.165	1956	125	218	5,4	142	5
1750 TBi 16v 200KM SPORT PLUS	98.515	1750	147	235	8,1	189	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT PLUS	97.665	1956	125	218	5,4	142	5

159 Sportwagon

WYMIARY 466/183/143 | BAGAŻNIK 445 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1750 TBi 16v 200KM SPORT	95.115	1750	147	233	8,3	194	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT	94.265	1956	125	216	5,5	145	5
1750 TBi 16v 200KM SPORT PLUS	103.615	1750	147	233	8,3	194	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT PLUS	102.765	1956	125	216	5,5	145	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 | BAGAŻNIK 215 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 8v ORO 77KM**	42.415	1368	57	167	5,5	130	4
1.2 8v EURO 5 ORO 69KM	41.565	1242	51	160	4,9	114	4
1.2 8v EURO 5 PLATINO 69KM	45.815	1242	51	160	4,9	114	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 95KM	59.415	1248	70	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
** tylko auta ze stocku
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.

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 30 września 2010 r.

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (0-22) 6074350, Fax (0-22) 6074352 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. Fiat Auto Poland SA	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132100, Fax (0-33) 8132036 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (0-33) 8538200, Fax (0-33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (0-24) 2679600, Fax (0-24) 2679605 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 części 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 części 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 części samochodowych – zawieszenia
8. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (0-32) 6036107, Fax (0-32) 6030108 Dyrekcja Generalna	handel częściami zamiennymi
9. 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. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (0-22) 5784300, Fax (0-22) 5784318 Dyrektor Generalny: Mario Giagnoni	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
13. Fiat Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (0-33) 8132242, Fax (0-33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
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 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

NAJBEZPIECZNIEJSZY EUROPEJSKI SAMOCHÓD KOMPAKTOWY WEDŁUG Euro NCAP

Alfa Romeo Giulietta otrzymała 87 punktów w testach Euro NCAP. Jest to najwyższy wynik wśród europejskich samochodów kompaktowych. Odkryj nowy wymiar bezpieczeństwa.

BEZ SERCA BYLIBYŚMY JEDYNIE MASZYNAMI

Giulietta

ALFA ROMEO

* Prezentowana cena dotyczy wersji Alfa Giulietta 1.4 TB 16v 120 KM Progression w kredycie 50/50. RRSO: 1,5% (dla kalkulacji na okres 12 miesięcy, wpłacie własnej klienta 50%, opłacie przygotowawczej 1,5% finansowanej w kredycie).

Alfa Romeo Giulietta już od 35 000 zł w kredycie 50/50*