Twn
fiat wokół nas
CZASOPISMO
PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT
ROK 14/5 • NUMER 88 • **LISTOPAD 2010**

GRUPA • LUDZIE • PRODUKT • AKTUALNOŚCI • CZAS WOLNY

Wyniki Grupy
BILANS NA PLUSIE

Magneti Marelli
PRODUKCJA ZBIORNIKÓW

TwinAir z Bielska-Białej

35 LAT ZAKŁADU TYCHY HISTORIA ROZWOJU

NAKIEROWANY NA PIĘKNO.

ELEGANCKI FIAT BRAVO.

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

Fiat poleca oleje PETRONAS SELENIA

FIAT

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 14/5
numer 88
listopad 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

Studio graficzne
Barbara Juraszek
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:
19 listopada 2010 r.

GRUPA

4 Wyniki Grupy Fiat
6 Fiat ponownie kreśli swoją przyszłość
18 **Bielska droga TwinAir**
24 Giulietta: lider w dziedzinie bezpieczeństwa
32 Plastic Components Fuel Systems Poland
36 Sektor maszyn budowlanych CNH
40 **Warsztaty BHP w optyce WCM**
44 Newsy

LUDZIE

47 **Ludzie: Paweł Królikowski**

PRODUKT

11 **Rewolucyjny TwinAir**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

43 **Konkurs lakierniczy**
51 Mistrzostwa Świata Moto GP
52 **Fiat w sieci**
54 Śląska Jesień Gitarowa

CZAS WOLNY

56 Kolekcje i rajdy
58 Filmy i książki
60 Nowości

26 Jubileusz Zakładu Tychy

Bilans na plusie
Podwyższamy poprzeczkę

Od lipca do września przychody wzrosły o 12 procent, a zysk prawie się podwoił w stosunku do analogicznego okresu w 2009 roku. Fiat koryguje prognozy na ten rok.

W trzecim kwartale przychody Fiat Group wzrosły o 11,9%, osiągając kwotę 13,5 mld euro. Zysk bilansowy prawie się podwoił i wyniósł 586 milionów euro. Zysk z zarządzania zwyczajnego wyniósł 190 milionów euro, przy zobowiązaniach netto nieco poniżej 4 miliardów euro i środkach finansowych na poziomie 12,9 mld euro. Doskonały wynik finansowy z ostatniego okresu oraz stopniowa poprawa prognoz w pierwszych dziewięciu miesiącach 2010 roku, skłoniły przedsiębiorstwo do podniesienia wyznaczonych celów biznesowych na ten rok, ustalając nowy poziom zysku z zarządzania zwyczajnego na poziomie co najmniej 2 miliardów euro przy zobowiązaniach netto poniżej 4 miliardów.

Trzeba dodać, że wzrost obrotów (z 12 do 13,5 mld euro) wynikał ze zwiększonych przychodów CNH (największych w historii), Iveco oraz sektora Komponentów i Systemów Produkcji. Biznes samochodowy zanotował niewielki wzrost, pomimo nieznacznego spadku sprzedaży Fiat Group Automobiles związanego z wyczerpaniem się państwowych subwencji w wielu krajach europejskich. Wynik ten zawdzięczamy głównie lepszej sprzedaży lekkich samochodów dostawczych, Maserati, Ferrari oraz dobrej sprzedaży części zamiennych. Zysk z zarządzania zwyczajnego Grupy (wzrost z 308 do 586 milionów euro) wynikał natomiast z poprawy wielkości sprzedaży CNH, Iveco i Komponentów oraz utrzymania na dobrym poziomie biznesu samochodowego. Zwiększył się margines zysku z przychodów, który wzrósł do 4,3% (w stosunku do 2,6% w trzecim kwartale 2009 roku).

WYNIKI POSZCZEGÓLNYCH SEKTORÓW

FGA. Obroty Fiat Group Automobiles wyniosły 6,6 miliarda euro (podobnie jak w trzecim kwartale 2009 roku) niezależnie od spadku wielkości sprzedaży (o 10,7%), która ogółem wyniosła 481.300 pojazdów. Spadek wielkości sprzedaży, a co za tym idzie przychodów ze sprzedaży samochodów osobowych, zrównoważony został wzrostem sprzedaży lekkich samochodów dostawczych (+20,6%) oraz pozytywnym wynikiem sprzedaży części zamiennych. Udział FGA we włoskim rynku wyniósł 29,2% (o 3,5% mniej) oraz 7 procent w całej Europie (−1,2 punktu). Te spadki związane są ze zmniejszeniem się popytu na małe samochody oraz pojazdy z zasilaniem gazowym i GPL (FGA jest w tym sektorze światowym liderem) wobec niezwykle wysokiego poziomu sprzedaży tych pojazdów w 2009 roku. W Brazylii Fiat zachował

najwyższy udział w rynku 23,7%. Ta sama dynamika rynku wpłynęła na zysk z zarządzania zwyczajnego FGA, który wyniósł 130 milionów euro, wobec 155 milionów w trzecim kwartale 2009, zaś marża zysku z przychodów zmalała z 2,4 do 2%.

Maserati. W trzecim kwartale 2010 roku przychody Maserati wyniosły 134 miliony euro, co oznacza wzrost o 44,1% w stosunku do analogicznego okresu w 2009 roku. Ten doskonały wynik to głównie zasługa nowego modelu GranCabrio. Ogółem sprzedano 1.368 samochodów (+48,7%). Wynik zarządzania zwyczajnego firmy był pozytywny i wyniósł 4 miliony euro, wobec tylko jednego miliona w tym samym okresie w roku ubiegłym.

Ferrari. Obroty Ferrari w trzecim kwartale tego roku wyniosły 446 milionów euro, czyli o 12,6 procent więcej niż w 2009 roku. Wzrost ten zawdzięcza się dwóm nowym modelom: F458 Italia i 599 GTO, a także doskonałym wynikom programu „personalizacji". W zeszłym kwartale sprzedano 1.398 samochodów (o 3,9% więcej). Zysk z zarządzania zwyczajnego Ferrari z bieżącego okresu rozliczeniowego wyniósł 76 milionów euro (margines zysku z przychodów to 17%) wobec 52 milionów euro (margines zysku 13,1%) w trzecim kwartale 2009 roku.

CNH. Przychody sektora Maszyn Rolniczych i Budowlanych wyniosły 3 milardy euro, o 31,9% więcej niż w 2009 roku (o 17,6% w dolarach), z dobrymi wynikami w Ameryce Północnej i Południowej oraz reszcie świata i stabilizacji na rynku europejskim. Popyt na maszyny budowlane wyraźnie nadrobił straty na wszystkich światowych rynkach. W trzecim kwartale wynik z ostatniego okresu rozliczeniowego wyniósł 215 milionów euro (66 milionów euro w III kwartale 2009), zaś marża z przychodów wzrosła z 2,9 do 7,2% dzięki zwiększeniu sprzedaży, zmniejszeniu kosztów produkcji oraz lepszej ofercie wyrobu.

Iveco. Pojazdy przemysłowe zanotowały wzrost przychodów o 15,3% do poziomu 2 miliardów euro. Na wszystkich rynkach i we wszystkich segmentach zanotowano wzrost popytu, ale był on i tak niższy niż w okresie poprzedzającym kryzys. Ogólnie sprzedano 30.453 pojazdy (o 17,7% więcej). Zysk z zarządzania zwyczajnego Iveco wyniósł 80 milionów euro (22 miliony euro w 3 kwartale 2009 roku). Wzrost wielkości sprzedaży wzmocniony lepszą efektywnością produkcji zaważył także na marży z przychodów, która zwiększyła się z 1,3 do 4%.

Komponenty i Systemy Produkcji. W związku ze zwiększeniem popytu, zarówno ze strony Grupy Fiat jak i klientów zewnętrznych, w trzecim kwartale Komponenty i Systemy Produkcji zarejestrowały znaczący wzrost przychodów do poziomu 3,2 miliarda euro, czyli o 22,8% lepszy w stosunku do analogicznego okresu w 2009 roku. Zysk z zarządzania zwyczajnego z okresu rozliczeniowego w tym sektorze wyniósł 102 miliony euro wobec 37 milionów w III kwartale 2009 roku.

BILANS EKONOMICZNY GRUPY

(wartości wyrażone w milionach euro)	2010	2009	różnica
Przychody netto	**13.479**	12.049	11,9%
Zysk/strata bilansowa	**586**	308	278
Margines zysku	**4,3%**	2,6%	
Zysk/strata operacyjna	**586**	267	319
Zysk/strata przed opodatkowaniem	**435**	128	307
Zysk/strata z okresu rozliczeniowego	**190**	25	165

PRZYCHODY W PODZIALE NA SEKTORY

(wartości w milionach euro)	2010	2009	różnica
Samochody	**7.090**	6.996	1,3%
Maszyny Rolnicze i Budowlane	**2.991**	2.268	31,9%
Pojazdy użytkowe	**1.978**	1.715	15,3%
Komponenty i Systemy Produkcji	**3.165**	2.577	22,8%
Inna działalność	**259**	250	3,6%
Straty	**(2.004)**	(1.757)	–
Suma	**13.479**	12.049	11,9%

ZYSK BILANSOWY W PODZIALE NA SEKTORY

(wartości w milionach euro)	2010	2009	różnica
Samochody	**210**	208	2
Maszyny Rolnicze i Budowlane	**215**	66	149
Pojazdy użytkowe	**80**	22	58
Komponenty i Systemy Produkcji	**102**	37	65
Inna działalność i Straty	**(21)**	(25)	4
Suma	**586**	308	278

Tegoroczne prognozy. Oczekiwania Grupy wzrastały stopniowo w ciągu kolejnych dziewięciu miesięcy roku. Fiat podjął więc decyzję o korekcie tegorocznych prognoz i celów biznesowych. We wszystkich sektorach oczekuje się więc wyników znacznie lepszych niż w roku ubiegłym, za wyjątkiem sektora samochodów osobowych, którego wynik, choć lepszy niż w roku ubiegłym, dalej będzie się zmniejszał w Europie Zachodniej w związku z ograniczeniem państwowych subwencji, które wspierały wydatnie popyt w 2009 roku.

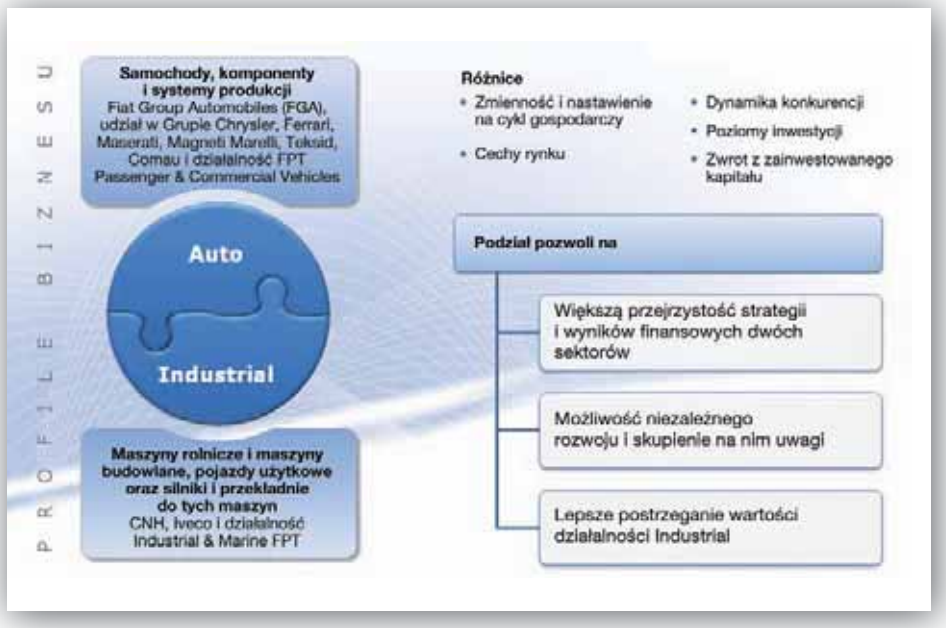
Nowym celem Grupy w 2010 roku jest zatem zdecydowane przekroczenie przychodów z roku ubiegłego oraz zwiększenie przychodów do poziomu 55 miliardów euro (poprzednio 50 miliardów), a także osiągnięcie zysku z zarządzania zwyczajnego w wysokości co najmniej 2 miliardów euro (wobec wcześniejszych od 1,1 do 2,2 miliarda euro) i zysku netto w wysokości 0,4 miliarda euro (poprzednio tylko pułapu break-even). Zobowiązania netto powinny wynosić nieco poniżej 4 miliardów netto (a wynosiły przedtem ponad 5 miliardów). ■

Wyniki finansowe za lipiec – wrzesień wykazują wyraźną poprawę w stosunku do 2009. Biznes samochodowy zanotował niewielki spadek w wielu krajach europejskich w związku z ograniczeniem lub zaniechaniem państwowych subwencji

Fiat ponownie kreśli swoją przyszłość

Wraz z oddzieleniem działalności sektora samochodów osobowych od pojazdów użytkowych i maszyn rolniczych Grupa otwiera nowy rozdział w swojej historii. Na łamach Fiata Wokół Nas przedstawiamy cele i strukturę nowych spółek Fiat i Fiat Industrial, które wejdą w życie od stycznia 2011 r.

„Podział Grupy i utworzenie dwóch odrębnych jednostek umożliwi rozwiązanie jednej z kwestii strategicznych, jaka w ostatnich latach była dla Fiata prawdziwą solą w oku. Pozwoli to naszej firmie na otwarcie nowego rozdziału w jej historii". W ten oto sposób dyrektor pełnomocny Grupy – Sergio Marchionne – objaśnia, dlaczego kilka miesięcy temu podjęto, a następnie zatwierdzono na nadzwyczajnym zgromadzeniu akcjonariuszy taką decyzję. Dzisiaj bowiem Fiat jest połączeniem dwóch różnych sektorów: z jednej strony sektora samochodowego wraz z ich komponentami i systemami produkcyjnymi; z drugiej zaś sektora pojazdów użytkowych, maszyn dla rolnictwa i branży budowlanej wraz z silnikami i układami napędowymi do tych urządzeń. „Te dwie branże – mówi Marchionne – bardzo różnią się między sobą działalnością z uwagi na różny charakter cyklów koniunkturalnych, na cechy poszczególnych rynków oraz charakterystykę swoich klientów, a także na profil marginesu zyskowności oraz zobowiązania kapitałowe i zwrot zainwestowanego kapitału". Zwłaszcza sektor samochodowy ukierunkowany jest na rynek, w którym kluczowymi czynnikami decydującymi o konkurencyjności są odpowiedni styl, jakość, cena, udział produktów zaawansowanych technologicznie, możliwość wyboru spośród szerokiej gamy wyrobów, niskie zużycie paliwa i współczynnik emisji oraz funkcjonalność, a także wszechobecna sieć dystrybucji. Realizacja działalności w tym sektorze wiąże się ze stałą innowacyjnością produktów i usług, dla których ponosi się spore nakłady w zakresie badań i rozwoju. W sektorze pojazdów użytkowych i maszyn do robót ziemnych kluczową rolę odgrywa jakość i poziom produktywności maszyn, solidność marki, istnienie sieci dystrybucji, a także usług na rzecz wysoce wykwalifikowanej obsługi.



Operacja ta otwiera przed Grupą nowe możliwości

„Wszystkie te cechy – kontynuuje dyrektor pełnomocny – wyraźnie wskazują, jak różne strategie powinno się prowadzić w tych dwóch sektorach. Nawet giełda inaczej zdaje się pojmować oba obszary. W ostatnich latach rynki finansowe sugerowały oddzielenie sektora auto, patrząc

JOHN ELKANN

Historyczny dzień

Podczas otwarcia nadzwyczajnego zgromadzenia akcjonariuszy, na którym podjęto decyzję o utworzeniu spółek Fiat i Fiat Industrial, prezes John Elkann powiedział: „Dziś jest historyczny dzień dla naszej firmy. Z jednej strony powstaje bowiem Fiat, którego główną działalnością są samochody osobowe, a który sporo się wzmocnił dzięki porozumieniu z Chryslerem, z drugiej zaś Fiat Industrial, mniej znany, mimo iż na rynkach, na których jest obecny, stanowi jedną z największych spółek na świecie: 60 tysięcy pracowników, 70 zakładów, 30 miliardów przychodów. Dwa Fiaty, silne, z ambicjami, celami i przede wszystkim bogate w ludzi, którzy pracując są gotowi te cele realizować. Ostatnio – kontynuował prezes – sporo myślałem o tym, co działo się przez ostatnie dziesięć lat, czyli od kiedy zacząłem żyć sprawami firmy. Okres ten rozpoczął się w trudnych czasach: pamiętam czarne chmury nad firmą i tę świadomość, że przeznaczenia nie da się oszukać, że trzeba się pogodzić z losem. Ale to właśnie wtedy zrodziło się we mnie silne przekonanie, by odrzucić te myśli. W tym momencie pojawił się w Fiacie Sergio Marchionne i wszystko uległo zmianom. Nie dlatego, iż zmieniły się problemy, trudności, czy ich skomplikowany charakter, ale ze względu na sposób, w jaki stawiono im czoła. W Fiacie nie boimy się przyszłości, bowiem naszym wyzwaniem jest właśnie jej tworzenie".

zdecydowanie bardziej w kierunku hipotetycznej wartości giełdowej obu samodzielnych biznesów aniżeli na rzeczywiste, przemysłowe korzyści, jakie taki podział miałby spowodować. Dotychczas nie dokonaliśmy tego z prostej przyczyny. Chociaż od 2004 roku po dziś wiadomo bowiem było, że więcej jest elementów rozbieżnych niż wspólnych, woleliśmy zachować bez zmian rozłożenie jednostek Grupy ze względu na trwający proces konsolidacji finansów, który wymagał wysiłku wszystkich. Nikt nawet nie myślał o uciekaniu się do spin-offu w momencie, w którym priorytetem było skierowanie wszystkich wysiłków na odbudowanie zdolności Grupy do generowania zysków. W chwili obecnej proces ten został ukończony, dlatego też wydaje nam się, że jest to najlepszy moment na dokonanie podziału".

Wszystkim naszym pracownikom proponowany będzie rozwój osobisty

Obie nowo powstałe Grupy będą miały większą swobodę w działaniu, również wtedy, kiedy możliwe będzie zacieśnienie współpracy w ramach porozumień. Każda z nich skupiona będzie na własnym biznesie, z wyraźnie wyznaczonymi i rozpoznawalnymi przez rynek celami. Mówiąc ściślej, operacja ta zakłada wyodrębnienie działalności Iveco i CNH, wraz z gałęzią przemysłu pod nazwą „Industrial & Marine" FPT Powertrain Technologies, oraz sektora samochodowego, który obejmują Fiat Group Automobiles, Ferrari, Maserati, Magneti Marelli, Teksid, Comau i obszar „Passenger & Commercial Vehicles" spółki FPT Powertrain Technologies. Nowa Grupa (Iveco plus CNH i część FPT), która powstanie po podziale, przyjmie nazwę Fiat Industrial i będzie spółką notowaną na Giełdzie Mediolańskiej z udziałem akcji zwykłych i akcji uprzywilejowanych, co odzwierciedla obecną strukturę akcjonariatu Fiata. Po zakończeniu operacji każdemu akcjonariuszowi do każdej posiadanej akcji Fiata przydzielona zostanie – bez żadnej rekompensaty finansowej – dodatkowo akcja Fiat Industrial tej samej kategorii. Podpisanych zostanie mnóstwo porozumień regulujących dostawę usług wspólnych dla obu jednostek, tak aby zachować wszystkie korzyści związane ze współpracą na niektórych specyficznych obszarach oraz z wyzwoleniem efektu skali. Na przykład: Purchasing, program World Class Manufacturing, technologia Diesel i działania związane z badaniami i rozwojem. „Dzięki tej operacji – podkreśla Marchionne – czekają nas nowe możliwości. Nasze przedsiębiorstwo, a właściwie, nasze przedsiębiorstwa – będą mogły rozwijać się

znacznie szybciej niż kiedykolwiek wcześniej. Zdaję sobie sprawę, że tego typu przedsięwzięcia o szerokim zasięgu, nie są łatwe do zrealizowania. Myślę tutaj zwłaszcza o reakcji emocjonalnej, jaka może mieć miejsce w związku z utratą tożsamości Grupy, która działała jako jedność przez ponad wiek. Tak jak poprzedzający nas liderzy Fiata mieli zdolność przewidywania i upór w rozwijaniu tych sektorów, dokonując przyśpieszenia zmian na rynku, tak i my czujemy się zobowiązani, by dokonać tego samego. Wobec ogromnych przekształceń obecnego rynku nie możemy dłużej pozwalać sobie na luksus spoglądania na nasze działania wyłącznie z perspektywy granic historycznych i siedzib w sensie prawnym. Nasze wyzwanie obejmuje znacznie większy zakres i jest dużo bardziej skomplikowane, wymaga więc rozwiązania strategicznego o zasięgu, który pozwoli na ponowne określenie rzeczywistości

SZEŚĆ MILIONÓW SAMOCHODÓW W 2014 ROKU

Fiat: w przyszłość wspólnie z Chryslerem

Po podziale spółek Fiat będzie globalną grupą przemysłową o wyraźnym charakterze biznesowym, ukierunkowanym na sektor samochodowy. Będzie dysponował elastycznością konieczną do realizacji dodatkowych możliwości wzrostu i będzie miał pełną swobodę w kontynuowaniu najbardziej właściwych wyborów strategicznych w optyce rozwoju sektora, a także w odniesieniu do zawieranych sojuszy. Porozumienie partnerskie z firmą Chrysler pociągnie za sobą dodatkowe działania na kilku frontach. Na pierwszym miejscu mowa przede wszystkim o ekspansji międzynarodowej, która umożliwi Fiatowi zdobycie nowych i strategicznych rynków. Obecność i doświadczenie Fiata w klasie małych samochodów, a Chryslera w segmencie średnim i wysokim pozwoli Grupie na uzyskanie pozycji producenta kompleksowego i konkurencyjnego we wszystkich sektorach rynku. Plan Strategiczny na lata 2010-2014 obejmuje podstawowe kierunki strategiczne, zgodnie z którymi prowadzone będą działania każdego z sektorów w najbliższych latach. Fiat Group Automobiles dąży do tego, by wraz z Chryslerem stać się światowym liderem wśród producentów, uzyskując do 2014 roku próg sześciu milionów samochodów produkowanych w skali roku. Innym, kluczowym elementem, na którym opiera się ów plan, jest bardziej wydajne wykorzystanie zakładów produkcyjnych. Rozmieszczenie nowych struktur zaplanowano tak, by spełniały kryteria racjonalności i wydajności, wykorzystując przy tym w pełni zdolność produkcyjną obu organizacji. Pozwoli to również na uzdrowienie zbyt małej efektywności operacyjnej, związanej z niskim obecnie wykorzystaniem zakładów włoskich. Dodatkowo współpraca partnerska z Chryslerem stanowi doskonałą okazję do wykorzystania synergii między dwiema firmami, jeśli chodzi o dystrybucję. Plan ten zakłada ponadto przyśpieszenie rozwoju międzynarodowego, ze szczególnym uwzględnieniem Chin, Rosji i Indii, gdzie podpisane w ostatnim czasie porozumienia stanowią solidne fundamenty pod nasze ambicje związane właśnie ze wzrostem. Marką, która będzie miała największy wpływ na porozumienie z Chryslerem jest Lancia, obie gamy samochodów zostaną bowiem całkowicie zintegrowane w Europie. Producentowi włoskiemu pozwoli to na dysponowanie pełną ofertą i przekształcenie się w brand full-linera. Wreszcie jednym z filarów planu FGA jest silne zaangażowanie w rozwój Alfy Romeo tak, by poprzez poszerzenie oferty wyrobu również dzięki technologii Chryslera w zakresie produkcji SUV-ów, mogła stać się marką premium Grupy. W ramach tego projektu nastąpi powrót Alfy na rynki USA, Kanady i Meksyku.

IVECO, CNH I FPT

Fiat Industrial
lider na światowym rynku

Spółka, która powstanie po podziale będzie wielką grupą przemysłową wśród globalnych liderów w sektorze. Zjednoczenie sił CNH, Iveco i branży „Industrial & Marine" FPT Powertrain Technologies, oznacza powstanie olbrzymiej podstawy przemysłowej do produkcji szerokiej gamy wyrobów i geograficznej obecności na całym świecie. Fiat Industrial będzie miał również autonomię potrzebną do realizacji najlepszych wyborów strategicznych, rozwijania działań biznesowych oraz „wyłapywania" sposobności wzrostu i konsolidacji, jakimi powinna cechować się tego typu spółka. Będzie również dysponował odpowiednimi zasobami i trwałą strukturą finansową. Iveco posiada właściwą pozycję, by móc korzystać na strategii zdobywania popytu i odnajdywaniu dynamiki wzrostu wielkości sprzedaży. Pozwoli to również na zwiększenie wydajności zakładów, aż do osiągnięcia 90% wykorzystania zdolności produkcyjnych do 2014 roku. Strategia rozwoju, jaką wyznaczono spółce, bazuje ponadto na wzmocnieniu jej sił w Ameryce Łacińskiej, gdzie ma miejsce szybka ekspansja marki Iveco, a także na możliwości wykorzystania silnej obecności w Chinach, również jako platformy produkcyjnej obejmującej eksport do Ameryki Południowej, na Bliski Wschód oraz do Azji. Ścieżka wyznaczona dla FPT Industrial zbudowana jest na przewadze technologicznej i poszerzaniu oferty, a jej celem jest zwiększenie w znaczący sposób liczby sprzedaży bezpośrednio do klientów trzecich. W przypadku CNH celem będzie skompletowanie i wzmocnienie gamy produktów wraz z uruchomieniem nowych modeli we wszystkich segmentach. Spółka ta, poza wykorzystaniem swych ugruntowanych zdolności w zakresie maszyn rolniczych o wysokiej mocy, dążyć będzie do udoskonalenia konkurencyjnej pozycji w gamie ciągników o średniej mocy. Oczekiwania związane z rozwojem CNH mają również podstawy w planowanej poprawie pozycji makroekonomicznej i specyficznych fundamentach przemysłu w najbliższych latach. Pozwoli to na zwiększenie wielkości sprzedaży zarówno w obszarze maszyn dla rolnictwa, jak i maszyn budowlanych, które szczególnie ucierpiały na kryzysie ekonomicznym. Poczynione zostaną znaczące wysiłki mające na celu poprawę struktury kosztów, dzięki między innymi ściślejszej współpracy z FPT Industrial, uproszczeniu gamy wyrobów i rozwojowi systemu produkcji platformy modularnej. Zyski Fiat Industrial prawdopodobnie wzrosną do średniej wartości rocznej w wysokości 11%, aby w 2014 roku osiągnąć próg 29 miliardów euro. Spoglądając na ofertę zauważa się, że jednym z mocnych punktów Fiat Industrial jest dysponowanie szeroką i zróżnicowaną gamą wyrobów. Prawie połowa przychodów uzyskiwana jest z branży maszyn rolniczych, czyli rynku, który wyróżnia się pozytywną dynamiką konkurencyjności i, w przypadku którego zakłada się jeszcze większy wzrost w najbliższych latach. Na pozostałą część przychodu składają się pojazdy użytkowe (ich wkład wynosi około 40% całości), natomiast wkład maszyn dla budownictwa wynosi 11%. Obie te branże weszły w fazę „odzyskiwania sił" względem poziomów minimalnych osiągniętych w roku ubiegłym i cechują się potencjałami umożliwiającymi wzrost. Fiat Industrial może ponadto liczyć na ugruntowanie pozycji geograficznej w skali światowej i na zrównoważoną obecność na rozwiniętych już rynkach. Do tego należy jeszcze uwzględnić stale rosnący wkład dla biznesu ze strony krajów BRIC (Brazylia, Rosja, Indie i Chiny), dzięki strategii rozwojowej dla działalności międzynarodowej, która pozostaje jednym z filarów planu na przyszłość.

przemysłowej. Operacja, jakiej dokonujemy, świadczy o odwadze i determinacji naszych organizacji w wykraczaniu poza tradycyjne ramy i ponownym kreśleniu własnej przyszłości. Do tego wszystkiego zobowiązania liderów firmy nie dotyczą jedynie majątku jakim zarządzają, ale przede wszystkim osób, które w niej pracują. Projekt ten ma być jednym ze sposobów na zapewnienie im, w średnim i długim okresie czasu, dużo bardziej bezpiecznego portu. Najlepszym sposobem na to, by pojąć wartość operacji, jest uwzględnienie sposobności rozwoju osobistego, jaki działanie to będzie mogło zaoferować naszym pracownikom. W trakcie całej swojej historii Fiat przyczynił się do rozwoju zasobów ludzkich na najwyższym poziomie, nie tylko w optyce kompetencji zawodowych i technicznych, ale przede wszystkim w świetle ducha konkurencyjności i siły leadershipu. Mamy do czynienia z najcenniejszymi dla rozwoju spółki elementami jakości. I ufam, że jest to najważniejsza zaleta, jaką możemy zagwarantować spółkom Fiat i Fiat Industrial". ■

LERCARA

Nowy dwucylindrowy silnik jest mały, ale tylko pod względem rozmiarów, bo inne jego walory, na przykład wykorzystanie w mieście, jest na maksymalnym poziomie.
Alfredo Altavilla, prezes zarządu Fiat Powertrain Technologies, a wkrótce także Iveco, odkrywa wszystkie mocne strony silnika.

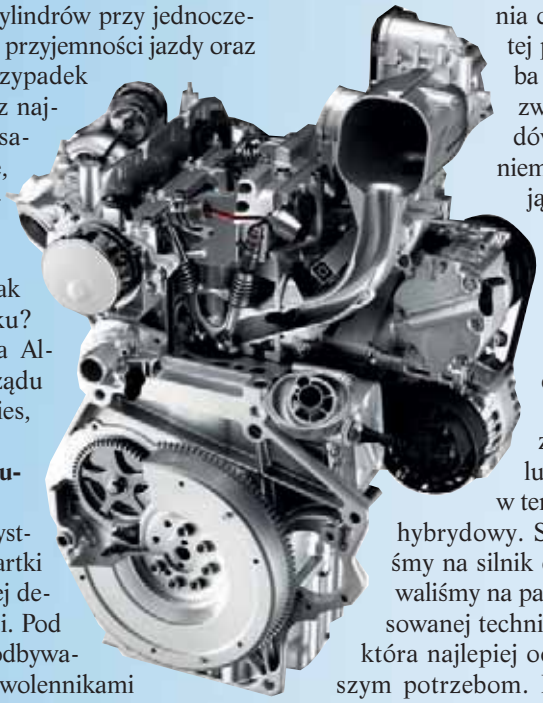
TEKST
Stefania Castano

Rewolucyjny TwinAir

Eksperci mówią o nim „rewolucyjny”, bo do tej pory nie powstał silnik tak zaawansowany technologicznie o tak małej pojemności cylindrów. Mowa oczywiście o TwinAir, dwucylindrowym silniku o pojemności 900 centymetrów sześciennych, który zadebiutował w Fiacie 500. Jednostka jest efektem tendencji downsizing, czyli zmniejszania pojemności cylindrów przy jednoczesnym zachowaniu tej samej przyjemności jazdy oraz osiągów. Nie przez przypadek Autobest, będący jednym z najważniejszych konkursów samochodowych w Europie, przyznał silnikowi prestiżową międzynarodową nagrodę „Technobest 2010”. Jakie innowacje kryją się tak naprawdę w tym silniku? Na pytanie to odpowiada Alfredo Altavilla, prezes zarządu Fiat Powertrain Technologies, a wkrótce także Iveco.

Jak narodził się ten rewolucyjny pomysł?

W przypadku TwinAira wszystko zaczęło się od czystej kartki papieru i podjęcia odważnej decyzji. Wyjaśnię, o co chodzi. Pod koniec 2006 roku w FPT odbywała się dyskusja pomiędzy zwolennikami nowego trzycylindrowego i dwucylindrowego silnika. Wszyscy uczestnicy dyskusji stawiali na jednostkę trzycylindrową. FPT postanowił jednak pójść pod prąd. To znaczy osiągnąć jednocześnie dwa cele: znaleźć taką jednostkową pojemność cylindrów, która dawałaby jak najlepszą wydajność energetyczną, a jednocześnie by można ją było zintegrować z innymi technologiami, które aktualnie rozwijano, zwłaszcza MultiAir z elektronicznym sterowaniem zaworów. Poza tym chciano podjąć kolejne ważne wyzwanie, które związane było z przyszłymi potrzebami, czyli koniecznością zmniejszenia ciężaru i objętości, cech do tej pory najważniejszych. Trzeba przecież zrównoważyć stale zwiększający się ciężar pojazdów związany z nagromadzeniem urządzeń, które gwarantują bezpieczeństwo jazdy i odpowiadają coraz surowszym normom europejskim. Poza tym, chcemy mieć do dyspozycji coraz więcej miejsca w samochodzie, na wypadek gdybyśmy chcieli wprowadzić jakieś zmiany, np. turbosprężarkę lub silnik elektryczny, by w ten sposób wprowadzić napęd hybrydowy. Stąd ostatecznie postawiliśmy na silnik dwucylindrowy i przygotowaliśmy na papierze szkic małej, zaawansowanej technicznie jednostki napędowej, która najlepiej odpowiadała wszystkim naszym potrzebom. Dzisiaj widać, że TwinAir zwyciężył, stając się punktem odniesienia dla rynku silników małolitrażowych.



Większość osób silnik dwucylindrowy kojarzy z Fiatem 500 z lat pięćdziesiątych. Trząsł się wtedy niczym gotujący czajnik. Jak rozwiązano ten problem w TwinAirze?

Aby uniknąć nieprzyjemnego wibrowania, zdecydowaliśmy się na równoległe ułożenie tłoków. To optymalna konfiguracja dla zachowania NVH (Noise Vibration Harshness lub hałasu, wibracji i twardości). Do tego dołożono równoważący wał pośredni, który jest w stanie zlikwidować drgania pierwszego biegu. Poza samym usztywnieniem napędu udało nam się wyeliminować problem wibracji, który nieodłącznie towarzyszy silnikom dwucylindrowym, osiągając poziom odpowiadający silnikom czterocylindrowym. TwinAir wyróżnia się charakterystycznym brzmieniem: dzięki pomocy elektroniki silnik nabrał jedynego w swoim rodzaju „mruczenia", innego niż można by się spodziewać, bardziej odczuwanego przy dużej szybkości, ale niezbyt drażniącego w chwili uruchomienia. To najbardziej charakterystyczna cecha nowego silnika.

Downsizing nie obniża osiągów silnika?

Nie. Zastosowanie nowoczesnych technologii w TwinAirze, wraz z nowym systemem elektronicznego sterowania zaworów ssących, pozwala na uzyskanie wysokich osiągów przy stosunkowo niewielkim zużyciu paliwa. Podam przykład – turbosprężarka opracowana specjalnie do tego silnika pozwala na uzyskanie doskonałego momentu obrotowego przy niskich obrotach i zapewnia tę samą przyjemność jazdy co turbodiesel, a także idealnie integruje się z działaniem systemu MultiAir, który pozwala na znaczne zmniejszenie zużycia paliwa. Uzyskane osiągi porównywalne są z czterocylindrowym silnikiem 1.4: 145 Nm momentu obrotowego przy 1900 obrotach na minutę, z którego 80% osiąga się już przy 1500 obr/min. Za to zużycie paliwa jest o 30% mniejsze.

ciąg dalszy na str. 15

Na stronie tytułowej Alfredo Altavilla. Nad projektem TwinAira pracowało ponad 200 osób. Silnik, dzięki nowemu procesowi rozwoju FPT, powstał w zaledwie 24 miesiące, a w czasie prac projektowych korzystano z symulacji wirtualnych. Nowy silnik produkowany jest w zakładzie FPT w Bielsku-Białej. Cała inwestycja, wraz z projektem, kosztowała 350 milionów euro. Zakłada się produkcję 450 tysięcy egzemplarzy rocznie.

APP DO iPada

Dostępny także w Apple Store

Specjalna aplikacja do iPada pozwala na odkrycie zalet nowego silnika benzynowego, najbardziej ekologicznego na rynku. Już wkrótce dostępna będzie także w iPhonie. To jedna z najbardziej innowacyjnych darmowych ofert firmy Apple. Podobnie jak sam silnik TwinAir, aplikacja „500 TwinAir" jest produktem włoskim, gdyż opracowana została przez włoski zespół agencji Applix. Wielojęzykowa obsługa pozwala w łatwy i interaktywny sposób odkryć nowoczesne zalety silnika. Klient ma do wyboru dwa rodzaje nawigacji: tradycyjną z zakładkami do przeglądania oraz bardziej nowoczesną, gdzie sam silnik TwinAir na trójwymiarowym obrazie staje się interaktywnym menu. Można też zwiedzać silnik od środka, rozmontowując go po kawałku, zaś w specjalnej sekcji „Discovery Desk" można uzyskać wszystkie informacje na temat jego niezwykłych właściwości ekologicznych. Jest też miejsce na zabawną parodię gry video Pong z lat 70, która pokazuje jak TwinAir wygrywa z silnikami czterocylindrowymi z wyższej półki. Więcej informacji na: *twinair.fiat500.com*

Za kierownicą TwinAira

Podczas prezentacji prasowej Lorenzo Sistino – odpowiedzialny w tym czasie za markę Fiata – określił nowy zespół napędowy jako produkt, „który ponownie definiuje pojęcie silnika benzynowego". Altavilla zaś powiedział, że TwinAir „stanowi milowy krok na drodze downsizing", a ponadto przyczynia się do powstania „nowego rozdziału w historii pojazdów".

Za kierownicą 500 TwinAir czekała nas miła niespodzianka. Silnik zachowuje się cicho przy starcie, jak w Fiacie 500 z czterocylindrówką. Nawet przy otwartych drzwiach oraz odsłoniętym dachu prawie go nie słychać. Właściwie żadnych wibracji; dźwignia zmiany biegów wcale nie drga, podobnie jak kierownica. Włączamy pierwszy bieg i dopiero wtedy TwinAir wydaje z siebie charakterystyczny dźwięk, przypominający ten sprzed 50 lat, kiedy właśnie powstał mały Fiat 500, wyposażony w silnik dwucylindrowy. Ale doszukiwanie się tych samych cech w linii nadwozia jak i w silniku przypomina porównywanie płyt winylowych z płytami kompaktowymi. Dwucylindrowy dzisiejszy silnik poważnie nas zaskoczy, gdy idzie o osiągi. Ma moc 85 KM i maksymalny moment obrotowy 145 Nm przy 1900 obrotach na minutę. Oznacza to, że właściwa moc silnika wynosi 97 koni na litr paliwa, zaś moment obrotowy przy 1900 obrotach na minutę jest o 25% wyższy niż w silniku 1.4 przy tym samym biegu. Jak tylko ruszamy od razu czujemy jego moc. W trybie Normal obroty zwiększają się bardzo szybko na pierwszych trzech biegach. Energia momentu napędowego widoczna jest od 2000 obrotów na minutę w górę. Także prowadzenie Fiata 500 TwinAir jest bardzo przyjemne, bo jest to jazda dynamiczna. Przyspiesza od 0 do 100 km/h w 11 sekund. Tak więc w lecie nie będzie nam robił problemów podczas wyprzedzania ani na autostradzie. Przy 130 km/h auto nadal pracuje bardzo cicho.

Nie odnosi się wrażenia, że napędzane jest tak małym silnikiem. Sytuacja zmienia się, kiedy wciśniemy tryb Eco, opracowany specjalnie po to, by zmniejszyć emisję spalin w cyklu miejskim. Maksymalny moment obrotowy zostaje obniżony elektronicznie do wysokości 100 Nm, kierownica chodzi miękko i wszystko skłania cię do bardziej spokojnej jazdy, zgodnie z elektronicznymi sugestiami zmiany biegu (Gear Shift Indicator). Oczywiście właśnie na tym trybie można przejechać więcej kilometrów: aż 24 na jednym litrze benzyny w cyklu mieszanym, także dzięki seryjnie montowanemu systemowi Start&Stop. Najbardziej zaskakujące są dane dotyczące emisji dwutlenku węgla; 95 gramów na km, a nawet 93 g ze skrzynią biegów Dualogic. To prawdziwy rekord. Gdyby więc w mieście jeździły same Fiaty 500 TwinAir, to emisja dwutlenku węgla spadłaby o 40%. Krótko mówiąc, ten dynamiczny, skoczny i oszczędny samochód jest także ekologiczny. I ma wszelkie dane ku temu, by stać się ulubionym pojazdem miłośników środowiska naturalnego oraz ludzi, którzy cenią sobie nowoczesne rozwiązania technologiczne. Czy można jeszcze chcieć więcej od małego TwinAira?

ciąg dalszy ze str. 13

Jakie zalety technologiczne TwinAir decydują o jego przewadze nad konkurencją?

Cechą szczególną tego silnika jest możliwość uzyskania wyjątkowo wysokich osiągów przy pojemności cylindrów wynoszącej zaledwie 900 cm^3: szybkości, przyspieszenia, momentu obrotowego, ekologicznej pracy. Dzięki tym cechom Fiat 500 z silnikiem TwinAir może pochwalić się najniższym na świecie poziomem emisji dwutlenku węgla: 92 g/km (w wersji ze skrzynią biegów Dualogic). Kolejną ważną cechą jest to, że TwinAir nie jest po prostu kolejnym nowym silnikiem, ale zapowiada pojawienie się nowej rodziny: po wersji 85 konnej turbo, która właśnie montowana jest w Fiacie 500, przyjdzie kolej na wersję 105 konną turbo w pojazdach Fiata z segmentu B, a po niej pojawi się silnik ssący o mocy 65 KM, który zapowiadać będzie drugą generację MultiAir. Mamy też w planach rozwój silnika z zasilaniem na metan (turbo bifuel).

Tak więc rewolucja TwinAira dopiero się zaczęła?

Oczywiście. Poza samą ewolucją mocy silnika, będziemy nadal pracować nad napędem hybrydowym: na metan oraz napędem elektrycznym. W tym ostatnim przypadku TwinAir mógłby współpracować z małą skrzynią biegów Dual Clutch, która właśnie jest w fazie rozwoju, oraz z silnikiem elektrycznym, który zamontowany jest do jednej osi skrzyni biegów. Poza tym fakt posiadania całej rodziny zespołów napędowych o różnych poziomach mocy oraz rodzajach zasilania pozwoli na montowanie tego silnika właściwie we wszystkich modelach FGA z segmentu A i B. I nie tylko. Doskonały moment obrotowy tego silnika każe myśleć o montowaniu TwinAira jako „entry level" – najniższej wersji w segmentach C.

Czy TwinAir ma szansę stać się także motorem napędowym rynku?

Tak, bo przecież rodzina silników o szerokim wachlarzu zastosowań, nadająca się do wielu pojazdów, sprzyja powstawaniu efektu skali.

Ostatnimi laty dominowały raczej diesle z systemem Turbo, a nie silniki benzynowe. Potem nagle silniki benzynowe znowu zaczęły być popularne, dzięki elektronicznemu sterowaniu zaworów. Na to rozwiązanie silniki diesla odpowiedziały systemem Multijet. Czego powinniśmy oczekiwać w przyszłości?

Nowy dwucylindrowy silnik posiada charakterystyczne brzmienie, ale pracuje tak jak silnik czterocylindrowy. To zasługa wału przeciwbieżnego, który niweluje wibracje

Wprowadzenie nowych europejskich norm, dotyczących emisji spalin od 2015 roku, znacząco odbije się przede wszystkim na małolitrażowych silnikach diesla, ich koszty produkcji bardzo wzrosną. Należy się więc spodziewać zmiany proporcji sprzedaży i zwiększenia zainteresowania segmentami z silnikami benzynowymi. Diesle pozostałyby jako wyposażenie segmentów wyższych oraz byłyby montowane w samochodach tylko w tych krajach, gdzie różnica w cenie ropy i benzyny nadal pozostaje na tyle duża, by gwarantować zwrot kosztów diesla. MultiAir oraz TwinAir są naszą odpowiedzią na dziś, która gwarantuje ponadto kierowcy posiadającemu auto z napędem benzynowym, tę samą przyjemność jazdy, jaką ma w samochodzie z silnikiem diesla.

Był taki moment, kiedy wydawało się, że epoka silników z wewnętrznym spalaniem właściwie się skończyła. Teraz jednak okazuje się, że to nieprawda. Ile może potrwać jeszcze ich produkcja?

Silniki z wewnętrznym spalaniem będą dominować na rynku co najmniej do 2030 roku. Można jeszcze popracować nad poprawą ich efektywności. MultiAir znajduje się dopiero na początku drogi. W przygotowaniu jest już druga generacja tych silników, a będzie też i trzecia. Myślimy również o połączeniu go z bezpośrednim wtryskiem paliwa. To nie do uniknięcia: koszty produkcji napędów alternatywnych są cały czas zbyt wysokie, a niektórych problemów nadal nie udało się rozwiązać. Napędy elektryczne, hybrydowe, na pewno się upowszechnią, ale żeby były stosowane na skalę masową potrzeba co najmniej 15 lat. Jeśli chodzi o alternatywne źródła energii to na razie dużo się mówi, ale często nie bierze się pod uwagę ich kompleksowego wpływu na środowisko. Wprowadzenie napędów elektrycznych na szeroką skalę nie może obejść się bez produkcji energii elektrycznej, którą te samochody będą zasilane: jeśli tę energię miałyby produkować elektrownie węglowe to ich wpływ na środowisko byłby oczywiście katastrofalny. Na pewno najbardziej rozsądną alternatywą jest zasilanie metanem; nie ma problemu z uzupełnieniem paliwa ani z przerobieniem samego pojazdu, bo przecież dzisiaj w zasadzie każdy silnik można przerobić na gaz, a przy okazji emisja pyłów spada do zera. Grupa Fiat, zresztą, od samego początku uwierzyła w napęd gazowy. Dzisiaj jesteśmy liderem rynku europejskiego w sprzedaży samochodów z zasilaniem gazowym. Nawet w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie, po odkryciu złóż gazu wzdłuż linii brzegowej, zadają nam pytania na temat naszych sukcesów w tej dziedzinie. ■

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

Bielska droga TwinAir

TEKST
Anna Borsukiewicz
FOTO
Satiz Poland

Tu właśnie stoimy – pokazuje czerwoną kropkę na rysunkowym schemacie fabryki Emanuele Lorenzin, dyrektor generalny Fiat Powertrain Technologies Poland w Bielsku-Białej. Przyjechaliśmy tutaj, by zobaczyć jak powstaje rewelacyjny, dwucylindrowy silnik TwinAir. Jego produkcję rozpoczęto w czerwcu br., a już został wyróżniony za innowacyjność nagrodą TECHNOBEST 2010.

Wraz z dyrektorem Lorenzinem po fabryce oprowadzają nas inżynierowie Piotr Brzózka, kierownik montażu TwinAir, Dariusz Witkoś odpowiedzialny za wdrażanie produkcji i koordynator produkcji ze stroną włoską oraz Andrzej Cichowski kierujący jednostką obróbek.

– Czy pani wie, że w 1974 roku w tej właśnie hali powstawały silniki do Fiata 126? – pyta Andrzej Cichowski. – Z tamtych lat została tylko konstrukcja nośna. Wszystko inne jest nowe: maszyny, urządzenie. Nawet podłoga jest nowa – dodaje Dariusz Witkoś.

Podłoga jest sterylnie czysta, podobnie jak cała hala, robiąca wrażenie pustawej. Pracujących ludzi widać niewielu, bo – jak informuje dyrektor Lorenzin – proces produkcyjny silników jest zautomatyzowany. Na liniach obróbki w około 98 procentach, a na liniach montażowych w 65 procentach. Od początku, czyli dostarczenia korpusu na linię, do całkowitego zmontowania silnika TwinAir mijają dwie i pół godziny. Ale wrażenie robi informacja, że co 40 sekund linię produkcyjną opuszcza kolejny nowy silnik.

Na poprzedniej stronie: Emanuele Lorenzin. Powyżej: linie montażowe silnika short i long block

DYREKTOR GENERALNY FPT POLAND

Mamy ambitne plany

Jestem szczęściarzem – mówi o sobie Emanuele Lorenzin, dyrektor generalny Fiat Powertrain Technologies Poland w Bielsku-Białej. – Nie każdemu przecież zdarza się praca przy uruchomieniu produkcji drugiego silnika w tym samym zakładzie. Po raz pierwszy przyjechał do Bielska, gdy w fabryce wprowadzano produkcję wysokoprężnego silnika 1.3 Multijet. Był wtedy osobą wspomagającą ze strony Fiata uruchomienie małego diesla. W Polsce przebywał półtora roku. Wrócił po 5 latach, już na stanowisko dyrektorskie, gdy w fabryce przystępowano do wdrażania silnika TwinAir.

– Mogłem więc ocenić, jak rozwinął się zakład – mówi. – W ciągu siedmiu lat wyprodukowano w nim 3 miliony 800 tysięcy silników diesla, osiągając wysokie standardy jakościowe i bezpieczeństwa pracy, potwierdzone osiągnięciem brązowego i srebrnego medalu WCM (World Class Manufacturing – produkcja na światowym poziomie).

Bielska fabryka znalazła się w czołówce zakładów należących do Grupy Fiat. To także spowodowało, że powierzono jej ambitne zadanie wdrożenia i produkowania innowacyjnego, dwucylindrowego silnika TwinAir.

Jak mówi Emanuele Lorenzin, wymagało to poważnych nakładów: rozbudowy zakładu, zainstalowania nowych linii produkcyjnych i montażowych – wartość inwestycji wyniosła około 300 mln euro. Ważna była w tym pomoc polskiego rządu, który udzielił ulg podatkowych i przyznał fundusze unijne. Podkreśla również olbrzymi wysiłek całego zespołu zajmującego się wdrażaniem produkcji TwinAir.

Wraz z Polakami, przy wszystkich fazach rozwoju projektu, ściśle współpracowała „włoska drużyna". Obecnie – podkreśla dyrektor Lorenzin – z Włochów pozostały w Bielsku tylko dwie osoby zajmujące się kontaktami z centralą. Cała produkcja i wdrażanie kolejnych wersji silnika TwinAir (wolnossącej i zasilanego gazem CNG) jest teraz w rękach polskich fachowców. A plany są ambitne – w tym roku zakład powinien wyprodukować 12 tysięcy silników TwinAir, ale już w przyszłym planuje się produkcję wielkości od 80 do 100 tysięcy. Będzie to wymagało uruchomienia w zakładzie drugiej zmiany, a gdy zakład osiągnie pełną zdolność produkcyjną, również trzeciej, co oznacza, że przy produkcji TwinAir będzie pracowało około 500 pracowników. Fabryka dąży też do zdobycia złotego WCM – do połowy przyszłego roku powinna być gotowa do audytu.

Silnik na palecie montażowej. Po lewej: Krzysztof Kurowski, po prawej: Andrzej Cichowski

OBRÓBKA

Początek jego produkcji to obróbka mechaniczna korpusu, wału korbowego i głowicy silnika. Na linie produkcyjne trafiają surowe odlewy żeliwne (korpusu i wału) oraz aluminiowe, by po 14 operacjach były gotowe do podstawienia na montaż – wyjaśnia inż. Cichowski. Te informacje są niezbędne, bo idąc między dwiema liniami – obróbki korpusu i korbowodu – nic byśmy nie zobaczyli. Wszystkie procesy odbywają się automatycznie, wykonują je ukryte za obudowami roboty marki Comau. Dla fotografa to prawdziwy dramat – nigdzie nie sypią się iskry, ani nie ma wiórów. Obrabiany element widzimy dopiero na stanowisku kontrolnym, bo tu wreszcie spotykamy człowieka.

– Choć maszyny wykonujące operacje obróbcze są bardzo nowoczesne i precyzyjne, rolą operatora jest realizacja planu kontroli, sprawdzenie czy każdy z podzespołów „trzyma" odpowiednie wymiary, zbadanie tolerancji, szczelności. To bardzo odpowiedzialne zadanie, wymagające doświadczenia – mówi Andrzej Cichowski, przedstawiając nam operatora Krzysztofa Kurowskiego. Doświadczenie ma ogromne, przy silnikach pracuje od 30 lat.

– Moim zadaniem jest kontrola pomiarowa wszystkiego, co zostało zrobione na korpusie podczas operacji numer 20. Muszę więc zmierzyć 60 charakterystyk zgodnie z planem umieszczonym przy moim stanowisku. Proces kontroli jest zautomatyzowany – wyjaśnia Krzysztof Kurowski, pokazując ekran, na którym zapisywane sa wszystkie parametry badanego elementu. Ale dodatkowo sprawdza się je również ręcznie. Dlatego mam też tu tradycyjne mierniki.

Obrobione korpusy i wały korbowe w pełnej krasie możemy obejrzeć dopiero na końcu linii produkcyjnych, gdy, już umieszczone w pomarańczowych pojemnikach, są gotowe do transportu na linie montażowe. Tam zacznie się kolejny etap powstawania silników.

MONTAŻ

W tej części fabrycznej hali naszym gospodarzem jest inż. Piotr Brzózka, kierownik montażu TwinAir. – Montaż silnika zaczyna się na linii short block, zautomatyzowanej do momentu założenia głowicy – wyjaśnia. – Pierwsza operacja manualna to montowanie rozrządu.
Na linii co 40 sekund pojawia się silnik. Wjeżdża na stanowisko i w ciągu kolejnych 40 sekund pokonuje dwumetrową drogę, wyznaczoną na podłodze żółtymi paskami. Wraz z nim przesuwa się pracownik montujący w tym czasie kolejne elementy rozrządu. Wszystko zorganizowane jest zgodnie z zasadami ergonomii – komponenty rozrządu umieszczone nad każdym stanowiskiem w pojemnikach są ułożone zgodnie z kolejnością montażu (obok, dla pewności, są też tabliczki pokazujące szczegóły

Po lewej: Piotr Brzózka, powyżej: Dariusz Witkoś

PRACA TO DLA NICH PASJA

Team Lorenzina

Wdrażanie produkcji silnika TwinAir w fabryce Fiat Powertrain Technologies Poland trwało 20 miesięcy. To rekordowo krótki okres, jeśli w tym czasie trzeba było stworzyć od podstaw nową fabrykę: przebudować halę, zaplanować cykl technologiczny i umieścić według niego nowe linie obróbcze i montażowe, nauczyć się nowej produkcji i przeszkolić do niej załogę. Uczestniczyli w tym od początku Andrzej Cichowski kierujący działem obróbki mechanicznej, Piotr Brzózka, szef montażu silnika i Dariusz Witkoś, koordynator produkcji ze stroną włoską. To team dyrektora generalnego Emanuele Lorenzina.
Różni ich na pozór wiele – wiek i doświadczenie zawodowe. Bielszczanin, i inżynier Andrzej Cichowski z Fiatami związany jest przez całe swoje życie zawodowe. Pracę zaczynał w latach siedemdziesiątych jeszcze w FSM, w tym czasie ukończył studia na wydziale budowy maszyn Politechniki Łódzkiej. Cały czas pracował w obszarze produkcji, a konkretnie, jak podkreśla, na dwóch halach. TwinAir jest już czwartym silnikiem, w którego uruchamianiu uczestniczył.
– Od początku uważałem, że ten silnik jest bardzo dobrze zaprojektowany – mówi.
Absolwent Politechniki Krakowskiej, inżynier Dariusz Witkoś, swoją zawodową pracę zaczął w 1992 roku w rodzinnych Tychach, na wydziale karoserii fabryki Fiat Auto Poland. Bardziej interesowały go jednak obróbka mechaniczna i silniki, które stały się jego pasją. Podczas wdrażania w bielskiej fabryce silnika 1.3 Multijet pracował przy projektowaniu linii obróbczych, zdobywał też doświadczenie we Włoszech.
Natomiast dla drugiego w tym gronie bielszczanina i zarazem najmłodszego z kierowników, 31-letniego Piotra Brzózki wprowadzanie do produkcji silnika TwinAir jest pierwszą taką zawodową przygodą. W Fiat Powertrain Technologies Poland pracuje od 2003 roku. Jako absolwent Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej zajmował się początkowo logistyką. W projekcie wdrażania silnika TwinAir uczestniczył od początku. Kierownikiem montażu został w maju.
Wszystkich łączy jedno. Gdy mówią o swojej pracy, widać, że nią żyją, że dla wszystkich stała się pasją. Wystarczy posłuchać, jak żartobliwie przekomarzają się, spierając czyje zajęcie jest trudniejsze i bardziej odpowiedzialne. – Zawsze zajmowałem się obróbką mechaniczną, bo lubię wyzwania – przekonuje Andrzej Cichowski. – Na obróbce pracuje się z maszynami, a na montażu z ludźmi – odparowuje Piotr Brzózka.
Twierdzą jednak zgodnie, że wdrażanie produkcji nie jest zajęciem dla ludzi lubiących spokój i pracę przez osiem godzin. Czasem trzeba jej poświęcić dużo więcej czasu i inwencji, wciąż się uczyć. – Ale wiedzieliśmy, na co się decydujemy, gdy przystąpiliśmy do realizacji nowego projektu – mówią.
– Tworzenie od podstaw, w tym przypadku tworzenie nowej fabryki, jest zresztą fascynującym doświadczeniem.

WARTO WIEDZIEĆ

TwinAir w liczbach

Wytwarzany obecnie silnik TwinAir w wersji turbo ma pojemność skokową 875 cm³ i moc 85 KM. Dwucylindrowy benzynowy silnik TwinAir waży zaledwie 85 kg, jest 10% lżejszy od czterocylindrowych silników benzynowych montowanych obecnie w Fiatach 500 i o 30% krótszy od silników czterocylindrowych o podobnych parametrach. Zużywa o 30% mniej paliwa niż silnik Fire 1.4 16v (emisja tlenku węgla w granicach 92 g/km w przypadku Fiata 500 ze skrzynią biegów Dualogic). Na rynku oferowana wersja spełnia normę Euro5, ale jednocześnie jest już gotowa do sprostania wymogom Euro6.

Konstrukcja silnika składa się z około 130 komponentów. Dostawcami komponentów jest około 80 firm z całego świata. Fabryka przygotowuje się do produkcji silników w wersji wolnossącej (pojemność 908 cm³ i moc 65 KM) oraz zasilanych gazem ziemnym (moc 80 KM). Ze względu na swoje wyjątkowo małe rozmiary, nowy silnik TwinAir nadaje się do połączenia z silnikiem elektrycznym, tworząc tym samym hybrydowy zespół napędowy.

Strefa montażu manualnego, obok: automatyczny montaż koła pasowego

każdej z operacji), wkrętarki zamontowane są w zasięgu ręki pracownika.

– Proszę spojrzeć na tę wkrętarkę – zwraca nam uwagę Dariusz Wilkoś. – Jest umieszczona w ten sposób, by łatwo ją było podnosić w górę i opuszczać. To prototyp, efekt pomysłu naszych pracowników. Popieramy ich innowacyjność, namawiamy, by przedstawiali swoje projekty usprawnień. Poświęcony jest im specjalny kącik z planszami, na których prezentowane są pomysły różnych rozwiązań, najczęściej dotyczących właśnie ergonomii, bezpieczeństwa, organizacji miejsca pracy.

Choć system informatyczny zainstalowany nad stanowiskami montażowymi rejestruje, czy silnik został skręcony zgodnie z parametrami, na ostat-

nim stanowisku montażu głowicy następuje ostateczna kontrola wykonanych operacji. Zajmująca się tym Ewa Zadora odpowiedzialna jest za „zwolnienie" każdego silnika. Na linii TwinAir pracuje od stycznia, ale przyszła tu z „diesla", gdzie przy montażu była zatrudniona już od trzech lat. – Cieszę się z tej pracy, bo choć czynności, które tu wykonuję są podobne, to jednak nauczyłam się również wielu nowości – opowiada. – No i praca przy tym nowym silniku to zaszczyt.

Następną operacją, już wykonywaną automatycznie, jest zamknięcie pokrywy rozrządu. Silniki trafiają teraz do strefy long block, gdzie następuje ich ukompletowanie. Zaczyna się to od montażu miski olejowej, potem „serca" silnika, czyli systemu MultiAir (elektrohydraulicznego układu zarządzania fazami rozrządu), pokrywy głowicy, koła pasowego... Kolejne czynności ręczne przeplatają się z tymi wykonywanymi automatycznie. Oglądamy, z jaką precyzją robot nakłada wałeczek silikonu pod miskę olejową, a następnie delikatnie ją montuje, jak inny robot – jeden z największych pracujących w fabryce – zakłada na silniki pokrywy głowic. I znów spotykamy ludzi pracujących na stanowiskach kontrolnych.

Po sąsiedzku jest strefa montażu systemu turbo. Pracujący tu Robert Szymański do produkcji silnika TwinAir przyszedł „z diesla", jak wielu jego kolegów. Do tej grupy należy również team lider Jarosław Ryszka, wykonujący próby szczelności systemu powietrzem pod ciśnieniem 0,9 bara. – Z zakładem jestem związany od 25 lat – opowiada o sobie. – Skończyłem szkołę zawodową i średnią, zawsze zajmowałem się silnikami, więc pamiętam jak się zmieniały zarówno one jak i metody ich wytwarzania, jak wprowadzano automatyzację. Najciekawsze w tej pracy jest, że wciąż się trzeba uczyć czegoś nowego.

Jarosław Ryszka na stanowisku kontroli szczelności. Poniżej: „wozy kolorowe", czyli stanowisko spedycji silnika

TESTY

Zmontowane silniki TwinAir poddawane są próbom. Najpierw „na zimno", gdzie przy użyciu silnika elektrycznego przez 100 sekund trwa sprawdzanie funkcjonowania poszczególnych elementów. Potem następują hot testy, czyli półgodzinne próby „na gorąco". Każdy silnik umieszczony na specjalnym wózku wjeżdża do klimatyzowanej kabiny, gdzie próba odpowiada pracy wykonanej przez silnik podczas przejechania ok. 500 kilometrów, z symulowanymi elektronicznie różnymi obciążeniami. Jak podczas jazdy drogowej.

– Silnik jest zasprzęglony, ma założony hamulec, filtry, nawet katalizator, tak jak w samochodzie – tłumaczy Piotr Brzózka. – Odpalamy go i możemy ocenić jego zachowanie, a na monitorze sprawdzić wszystkie parametry, takie jak moc, obroty, temperaturę spalin czy wibracje. Proszę położyć rękę na silniku. Czy czujecie, że pracuje bez drgań, zupełnie inaczej niż dawne dwucylindrowe silniki z maluchów?

Właściwie to już koniec naszej wędrówki trasą powstawania silnika TwinAir. Idąc przez fabryczną halę mijamy jeszcze strefę supermarketu (tak oryginalnie nazwano miejsce, gdzie przygotowuje się i kompletuje podzespoły dostarczane później na stanowiska montażowe) i linię pilotażową, na której szkolą się nowi pracownicy oraz odbywają się ćwiczenia związane z wprowadzaniem do produkcji nowej, wolnossącej odmiany silnika TwinAir.

Nas w tym momencie bardziej jednak interesują „wozy kolorowe". W przyczepach o granatowych dachach spotykamy po raz ostatni silniki, których powstawanie obserwowaliśmy. Czekają tu na transport do magazynu, a z niego do fabryki w Tychach, gdzie zaczną napędzać Fiaty 500. ■

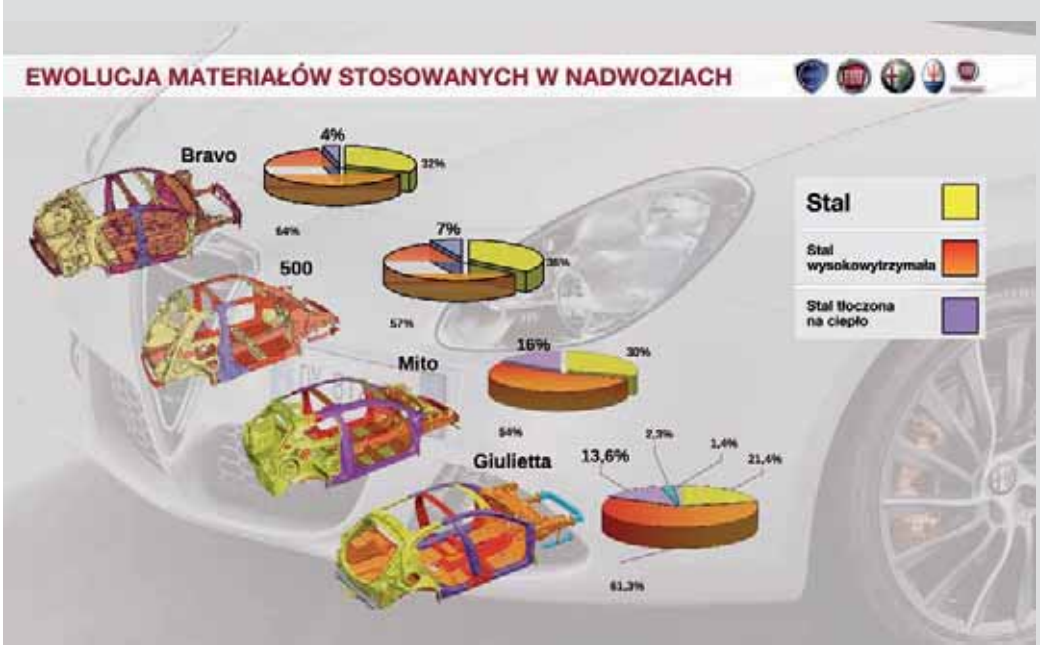
Lider w dziedzinie bezpieczeństwa

Nadwozie Giulietty to zlepek rozwiązań technologicznych, które czynią z tego nowego modelu jeden z najbezpieczniejszych dla pasażerów samochodów na rynku. Rozmawiamy ze specjalistami z Mirafiori, którzy go zaprojektowali.

TEKST
Francesco Novo

Przez kilka tygodni Giulietta była najbezpieczniejszym samochodem w Europie. Później, z powodu nadejścia nowego modelu z segmentu superluksusowego (E), musiała ustąpić mu pierwszego miejsca na podium. Niemniej jednak Alfa Romeo Giulietta ze swoimi pięcioma gwiazdkami otrzymanymi w nowych i bardziej surowych testach Euro NCAP pozostaje niezaprzeczalnym liderem w swojej klasie na rynku (segment C) i plasuje się na drugim miejscu jeśli chodzi o całą gamę motoryzacyjnego światka w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i pieszych uczestników ruchu. Wszystko to za sprawą wyjątkowego zespołu projektantów (36 spośród techników i inżynierów), którzy nie tylko potrafili stworzyć masywną karoserię (od której zależy bezpieczeństwo „pasywne" samochodu), ale też sprawili, że samochód jest lżejszy na przykład od Fiata Bravo (40 kilo), czyli najświeższego modelu Grupy w tym segmencie. Wynik ten pociąga za sobą mniejsze zużycie paliwa (około 1,5%) i mniejszą emisję. W sumie więc mamy do czynienia z bezpiecznym, lżejszym, bardziej ekonomicznym i do tego bardziej „szanującym" środowisko samochodem. Zobaczmy jak pracownikom Engineering&Design w Mirafiori udało się to osiągnąć.

„Jak w przypadku każdego ważnego projektu – wyjaśnia Roberto



Angius, odpowiedzialny za «projekt nadwozia» Giulietty – prace rozpoczęliśmy od wytycznych marki. Naszym zadaniem było natomiast «wykonać świetną karoserię i oczywiście lepszą niż u konkurencji»: zarówno jeśli chodzi o wagę jak i osiągi. Dlatego zaczęliśmy działać na kilku frontach. Przede wszystkim skupiliśmy naszą uwagę na nowych materiałach, wybierając wysokowytrzymałą stal (jak ta, którą na przykład stosuje się w łodziach podwodnych), aluminium, stal «tłoczoną na ciepło» i ultrawytrzymałe plastiki. Ich zastosowanie pozwoliło na zwiększenie masywności nadwozia i obniżenie ciężaru.

Rezultat: szkielet Giulietty składa się w około 80 procentach z cennych materiałów, co stanowi dużo wyższy próg procentowy w porównaniu z konkurencją. „Jednocześnie, wraz z kolegami z biura kalkulacji – dodaje Danilo Iacovangelo, współpracownik Angiusa – poddaliśmy modyfikacjom strukturę, formy, sekcje, rozkład komponentów i typ spawania. Osiągnięcie większej wytrzymałości można uzyskać przez wypracowanie innej geometrii. W związku z tym każde rozwiązanie zostało przez nas przetestowane w symulacji komputerowej, która pokazała nam eksploatację i zderzenia. Setki godzin przeznaczonych na testy, dzięki którym doczekaliśmy narodzin prawdziwie innowacyjnej, jeśli chodzi o strukturę, karoserii, a przy tym lekkiej (waży jedynie 393 kilo) i, przede wszystkim, dostosowanej do samochodu o tak wysokich osiągach, jakimi cieszy się Giulietta. Redukcja masy o dziesięć procent przekłada się na wzrost prędkości o 4%”.

Dodatkowo niektóre komponenty samochodu są odzwierciedleniem prawdziwej rewolucji technologicznej. Poprzeczka przednia na przykład stanowi absolutną nowość. Jak wyjaśnia Marco Schierano, specjalista ds. komponentów wkręcanych do karoserii: „Jest to element aluminiowy i waży tylko 4,2 kg w przeciwieństwie do ośmiu kilogramów tradycyjnej belki. Wytrzymałość jest taka sama, jednak korzyści są znaczne. To samo odnosi się do tzw. «poprzeczki uderzenia pieszego». Jest ona umieszczona w przedniej części samochodu, na dole, jest to zasadniczy element ochronny w razie wypadku. W poszukiwaniu maksymalnej skuteczności zastosowaliśmy innowacyjne rozwiązanie bazujące na zderzaku pęcherzykowym z ultrawytrzymałego tworzywa i wyeliminowaliśmy element metalowy, zastępując go usztywnieniem zderzaka, którego funkcją jest również ochrona pieszych. Dzięki temu udało nam się uzyskać większą wytrzymałość i większe bezpieczeństwo podczas zderzeń, które determinują koszt ubezpieczeń”. W wielu bowiem krajach europejskich firmy ubezpieczeniowe określają taryfy, jakie przyjmuje się również w odniesieniu do kosztów naprawy komponentów po wypadku. W przypadku Giulietty uwzględniono nawet ten wymóg, opracowując detale łatwe do wymienienia. Ogólnie rzecz biorąc, nowa Alfa kryje w sobie zaawansowane rozwiązania technologiczne, ale niezwykle istotne w odniesieniu do zachowania pojazdu na drogach, zużycia paliwa i przede wszystkim bezpieczeństwa. Wszystko po to, by uczynić z niej, właśnie w zakresie bezpieczeństwa, lidera na rynku. ■

Test zderzeniowy. Na górze: porównanie materiałów wykorzystanych do wykonania karoserii. Zdjęcie na dole po lewej stronie: Federico Peirone, Luigi Laera, Danilo Iacovangelo, Roberto Angius, Alessandro Bernardi i Alberto Pelassa

35 lat Zakładu Tychy

We wrześniu minęło 35 lat od uruchomienia produkcji w tyskim zakładzie Fiat Auto Poland. Od tamtej pory powstało w nim ponad 7 milionów samochodów.

OPRACOWANIE
Anna Borsukiewicz
FOTO
Arch. FAP, I. Kaźmierczak

Dokładnie 18 września 1975 roku ze świeżo zainstalowanych linii produkcyjnych tyskiego Zakładu nr 2 Fabryki Samochodów Małolitrażowych (obecnie zakładu Fiat Auto Poland) zjechały pierwsze samochody. Były to Fiaty 126p. Zdobycie takiego auta „dla każdego", jak określała je ówczesna propaganda, a popularnie nazywanego Maluchem, było wówczas marzeniem większości Polaków. Na maluchy sprzedawane poprzez przedpłaty w PKO (które lansowało hasło „Tylko tak – PKO i FIAT") i przyznawane w nagrodę talony trzeba było cierpliwie czekać.

Budowana fabryka w Tychach, bardzo nowoczesna, bo wzorowana konstrukcyjnie na włoskim zakładzie w Cassino, była oczkiem w głowie ówczesnych najwyższych władz. Tuż przed nieformalnym otwarciem zakładu odwiedził go sam Edward Gierek, ówczesny I sekretarz KC PZPR.

W 1975 roku wyprodukowano w Tychach 11.512 sztuk maluchów, ale to był początek. W 1976 roku było ich już 58.429, a w 1980 roku osiągnięto liczbę 182.323 sztuk. Auta modernizowano – w 1976 roku wprowadzono nowy, mocniejszy silnik o pojemności 650 cm³, prądnicę zastąpiono alternatorem, pojawiały się kolejne odmiany 126p.

Ale prawdziwym przełomem stała się produkcja całkiem nowego modelu – Fiata Cinquecento, rozpoczęta w 1991 roku. Niedługo później FSM stała się fabryką Fiata Auto Poland i historia tyskiego zakładu zaczęła się toczyć znacznie szybciej. Od roku 1996 r. w Tychach rozpoczęto montaż w systemie SKD modeli: Punto, Bravo/Brava, Marea, Ducato, a nawet Iveco. Ten montaż zakończono w 2000 roku. Wówczas na taśmie produkcyjnej pojawił się kolejny nowy model – Fiat Seicento. W latach 2000-2004 w tyskiej fabryce powstawały też Fiaty Uno, Siena i Palio Weekend.

Dynamiczny rozwój zakładu związany jest z decyzją władz koncernu o ulokowaniu w Polsce produkcji nowego modelu – Fiata Pandy, którego produkcję rozpoczęto w maju 2003 roku. Samochód od razu przypadł do gustu klientom… i od razu zdobył prestiżowy tytuł Car of The Year 2004. Do tej pory wyprodukowano ponad 1,8 mln Pand.

Ale to nie koniec… Widząc z jakimi wynikami pracownicy i kierownictwo zakładu realizuje zadania produkcyjne, władze koncernu postanowiły ulokować w Tychach produkcję swojego kolejnego samochodu – nowego Fiata 500. W 2007 roku, dokładnie w 50 lat po premierze we Włoszech bardzo popularnej „pięćsetki”, auto, które zmotoryzowało Italię, zaczęto produkować w Tychach w całkowicie odnowionej jego wersji. To po ten samochód klienci na wszyst-

kich rynkach ustawili się w kolejkach, a dziennikarze po raz kolejny ocenili najwyżej nowego Fiata 500, przyznając mu tytuł Car of The Year 2008. W historii tego konkursu jest to jedyny przypadek, że ten zaszczytny tytuł zdobyły dwa samochody pochodzące z tego samego zakładu.

Także koncern Ford postanowił ulokować w Tychach produkcję swojego nowego modelu – Forda KA. Dzisiaj maksymalna zdolność tyskiego zakładu wynosi dziennie ok. 2.300 samochodów (co 33 sekundy z linii produkcyjnych może zjeżdżać nowy samochód). A od wiosny 2010 roku „w kolejce" do uruchomienia produkcji stoi kolejny model samochodu – nowa Lancia Ypsilon. Jej wdrożenie do produkcji zakład realizuje jednocześnie z bieżącymi zadaniami. To naprawdę niespotykane tempo – w ciągu ostatnich czterech lat w Tychach uruchomiono produkcję trzech nowych modeli samochodów.

Tak wielki sukces fabryki możliwy był jedynie dzięki zastosowaniu nowoczesnych metod zarządzania procesami produkcyjnymi i wielu latom systematycznej pracy w obszarze jakości. W 2006 roku w tyskim zakładzie rozpoczęto wdrażanie modelu organizacyjnego zwanego World Class Manufacturing (WCM), który jest kontynuacją wcześniejszych działań w zakresie optymalizacji organizacji produkcji. Pozwala on na ciągle doskonalenie takich obszarów jak: jakość, produktywność, bezpieczeństwo, logistyka. Rezultatem tych działań było zdobycie certyfikatu zintegrowanego systemu zarządzania ISO 9001/14001, PN 18001 oraz wprowadzenie zarządzania poprzez jakość we wszystkich obszarach produkcji – TQM. W 2004 r. zakład otrzymał Polską Nagrodę Jakości, a w 2006 r. był finalistą Europejskiej Nagrody Jakości – EFQM, jako pierwsze polskie przedsiębiorstwo w historii tego konkursu.

Z całą odpowiedzialnością można stwierdzić, że zakład w Tychach należy do najlepszych przedsiębiorstw w światowym przemyśle samochodowym (m.in. w lipcu 2009 r. ponownie otrzymał prawo do prestiżowego tytułu przedsiębiorstw „World Class Manufacturing", czyli stosujących najlepsze i najskuteczniejsze metody zarządzania systemem produkcyjnym w skali światowej). Osiągnięty poziom Silver WCM jest naturalnym następstwem podejmowanych działań dążenia do poprawy jakości samochodów. Zintegrowany System Zarządzania Jakością, Środowiskiem oraz Bezpieczeństwem i Higieną Pracy – to kolejne osiągnięcie zakładu w Tychach. Potwierdził to Audyt Odnowienia, przeprowadzony w lipcu 2009 r. przez jednostki

W 1975 r. tuż przed otwarciem zakład wizytuje E. Gierek. W tym samym roku z linii montażowej zjeżdża 126p z numerem 10.000

certyfikacyjne TÜV NORD oraz Polskie Centrum Badań i Certyfikacji, zaświadczając spełnienie przez spółkę wymagań znowelizowanej normy ISO 9001: 2008 oraz norm 14001 i PN 18001. Efektem powyższego było otrzymanie przez tyski zakład nowego certyfikatu Zintegrowanego Systemu Zarządzania ważnego do 2011 roku.

Minęło 35 lat. W Tychach na powierzchni 2,3 mln metrów kwadratowych (to jedyny parametr charakteryzujący tę fabrykę, który od początku się nie zmienił) poza zakładem Fiat Auto Poland SA, zatrudniającym około 6 tysięcy pracowników (obecnie FAP zatrudnia około 6,5 tysiąca osób), funkcjonuje obecnie jeszcze 56 firm. Każdego dnia na tym obszarze pracuje około 12,1 tys. osób. To takie małe przemysłowe miasteczko.

OD MALUCHA DO PIĘĆSETKI

Produkcja w liczbach

Przez 35 lat, czyli od 18 września 1975 r. do 15 września 2010 r. Zakład Tychy wyprodukował:

Fiat 126p	**2.166.349 szt.**
Cinquecento	**1.164.525 szt.**
Seicento	**922.240 szt.**
Uno	**28.590 szt.**
Siena	**3.514 szt.**
Palio Weekend	**12.365 szt.**
Panda	**1.806.149 szt.**
500	**587.500 szt.**
Ford KA	**208.540 szt.**
Razem:	**6.899.772 szt.**

* Dodatkowo 103.235 samochodów zmontowanych w systemie SKD na przełomie wieku

Od 1973 do września 2010 roku wyprodukowano w dawnej FSM + FAP łącznie 9.121.701 sztuk samochodów (z uwzględnieniem produkcji samochodów w Bielsku-Białej).

ZDZISŁAW ARLET: CAŁE ŻYCIE Z SAMOCHODAMI

Jeśli ktoś pokusiłby się o zestawienie kalendarium fabryk samochodów w Bielsku-Białej i Tychach z zawodowym życiorysem Zdzisława Arleta, od razu by zauważył, jak wiele dat jest w nich zbieżnych. W nowej fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku absolwent Wydziału Chemii Przemysłowej Politechniki Wrocławskiej zatrudnił się tuż po stażu w Kędzierzynie. Był to rok 1972, okres uruchamiania produkcji Syreny 105. Potem uczestniczył przy wdrażaniu licencji na Fiata 126p, czyli malucha. Rozpoczął pracę w służbie jakości, od 1977 roku kierował Wydziałem Lakierni, a w 10 lat później został w fabryce głównym inżynierem ds. jakości. W 1994 r. objął stanowisko dyrektora Zakładu Karoserii Fiat Auto Poland SA w Bielsku-Białej, następnie dyrektora całej Karoserii. Gdy Fiat przeniósł produkcję aut z Bielska do zakładu w Tychach, został jego szefem.

Trudno się więc dziwić, że pamięta, co się wydarzyło w obu fabrykach. Jest też najbardziej kompetentną osobą, która może wytłumaczyć jak producent aut, o których jakości opowiadano złośliwe anegdoty, przekształcił się w stawiany za przykład innym zakład w Grupie Fiat. Jakością samochodów zajmował się przecież niemal od początku.

Dyrektor Zakładu Zdzisław Arlet. Powyżej: linia montażowa Cinquecento z lat 90. oraz linia montażowa Fiata Panda

„Dzisiaj może niektórych to śmieszyć, ale pierwsze fundamenty związane z jakością postawione zostały przy zakupie licencji na produkcję Fiata 126p w latach siedemdziesiątych – opowiada. – Wraz z nią dotarł do nas amerykański program zarządzania Total Quality. Kierowałem zespołem, który próbował go wdrożyć w fabryce. Wtedy jednak nie było motywacji do podnoszenia jakości. Kolejka po samochody sięgała 10 lat, klient brał, co mu oferowano, nie mógł nawet wybrać koloru auta, a co dopiero marudzić. Skończyło się więc na opracowaniu zatytułowanym „Użyć w razie niebezpieczeństwa", które przekazaliśmy ówczesnemu kierownictwu zakładu.

Okazało się jednak, że wiele zasad tamtego programu pozostało w świadomości ludzi. I dlatego start w latach dziewięćdziesiątych był szybszy. Tylko dwa miesiące zajęło nam wdrożenie systemu zarządzania przez jakość i uzyskanie certyfikatu ISO 9001 w niemieckiej firmie TÜV CERT w 1996 roku, jako pierwsze przedsiębiorstwo motoryzacyjne w Europie. Następnie w 2001 r. wdrożyliśmy system zarządzania środowiskowego według PN-EN ISO 14001, a w 2002 roku system zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy według PN-N-18001. Od 2006 roku wprowadzamy system World Class Manufacturing (WCM) dotyczący stosowania najlepszych i najskuteczniejszych metod zarządzania procesem produkcyjnym. W zeszłym roku przyznano naszej fabryce certyfikat Silver Level i na nim nie zamierzamy poprzestać".

Pytany o porównanie zakładu sprzed 35 laty z obecnym dyrektor Arlet twierdzi, że z tego pierwszego właściwie zostały tylko mury. Dwukrotnie zwiększyła się powierzchnia zakładu, zmienił się jego park maszynowy, a także cała organizacja procesu produkcyjnego. Teraz w tyskim zakładzie pracuje dwa razy więcej ludzi, którzy produkują trzy razy więcej samochodów niż kiedyś.

„Fabryka została zaprojektowana w latach siedemdziesiątych pod produkcję malucha. Wytwarzany był w dwóch wersjach: ze zderzakiem chromowanym i plastikowym – mówi. – Obecnie produkujemy 3 modele aut (Fiaty Panda i 500 oraz Ford Ka) w kilku tysiącach wersji wyposażenia, a na linii montażowej nie spotka się dwóch identycznych aut. Jednocześnie przygotowujemy się do wdrożenia nowej produkcji. W pierwszym kwartale 2011 roku z naszego zakładu wyjedzie pierwszy egzemplarz Lancii Ypsilon. Przyszłością tyskiej fabryki będą nadal małe samochody" – twierdzi dyrektor Arlet.

W 2007 roku momentem przełomowym była rozbudowa i modernizacja zakładu wynikająca z rozpoczęcia produkcji nowego Fiata 500. Inwestycja objęła przebudowę i instalację robotów w starej Lakierni, rozbudowę Spawalni (oddana została nowa część hali o powierzchni 7.200 m²), budowę nowego budynku Montażu (o powierzchni 30.000 m²) oraz nowego centrum metrologii do pomiarów geometrii podzespołów. Całość inwestycji związanej z rozbudową wyniosła 300 mln euro, a rozbudowa pozwoliła zwiększyć zdolność produkcyjną do ponad 2.300 samochodów dziennie.

Poniżej: pierwszy etap rozbudowy Zakładu Tychy w 2007 roku

A czym jeździ on sam? – pytamy już poza protokołem. „Niestety (śmieje się) żadnym z aut produkowanych w naszym zakładzie. Na te samochody jestem za duży. Ale „karierę kierowcy" zaczynałem od malucha. Był to samochód w kolorze bahama yellow, kosztował 69 tys. zł. Do dziś pamiętam jak odebrałem go w katowickim Polmozbycie i z przejęciem pojechałem do Żywca, by pokazać auto mamie".

HENRYK GWÓŹDŹ: SEICENTO PUNKTEM ZWROTNYM

Pracę w FSM-ie rozpoczął w 1972 roku jako 15-letni uczeń odbywający praktyki w zakładzie w Bielsku-Białej. W Tychach pracuje od początku istnienia fabryki. Dokładnie pamięta pierwsze tygodnie po rozpoczęciu produkcji: „Był to wielki plac budowy, po którym chodziło się w błocie po kostki. Nie było jeszcze wszystkich wydziałów. Tłocznia pracowała w ograniczonym zakresie, działała spawalnia. Polakierowane nadwozia natomiast przywożono do Tychów na ciężarówkach z zakładu w Bielsku Białej. Lakiernię uruchomiono dopiero około 1978 roku. Pamiętam ten rok, bo wtedy zacząłem jeździć swoim pierwszym maluchem" – opowiada.

W tamtych latach praca w fabryce przebiegała tylko na jedną zmianę, w czasie której montowano dziennie 20-30 samochodów, oczywiście Fiatów 126p. „Nie było takiej organizacji pracy jak teraz – dodaje pan Henryk. – Były kłopoty z zamawianiem materiałów. Części przychodziły w ogromnych opakowaniach. Poza tym kiedyś ludzie nie mieli takiej świadomości jak obecnie. Najważniejsze było, żeby wyprodukować samochody. Nikt się specjalnie nie martwił

Henryk Gwóźdź i Renata Wojtczak pracują od początku istnienia Zakładu

ich jakością, bo za bramą czekał klient, który brał wszystko. Punktem zwrotnym w takim podejściu było rozpoczęcie produkcji Seicento. Wtedy otrzymaliśmy pierwsze certyfikaty i dokonał się skok jakościowy nie tylko w technologii, ale także w mentalności pracowników. Teraz każdy pracuje jak na swoim, bo wie, że w przeciwnym razie klient pójdzie do konkurencji, a wraz z nim pieniądze".

Henryk Gwóźdź zawsze był związany z działem kontroli jakości. Od 10 lat jest kierownikiem audytu wyrobów dostawców. „Wkrótce zostanie uruchomione nowe laboratorium, wyposażone w całkowicie nowy sprzęt badawczy" – mówi. – „Nasz dział czeka zatem sporo zmian".

RENATA WOJTCZAK: NIEBO I ZIEMIA

Pierwsze doświadczenia zawodowe zdobywała jako uczennica przyzakładowej szkoły FSM-u w zakładzie w Czechowicach-Dziedzicach. W tyskiej fabryce pracuje od 35 lat. Zaczynała od zabezpieczenia produkcji, od 1992 roku jest zatrudniona jako monter na podmontażu.

Pani Renata z sentymentem opowiada o tym, jak będąc uczennicą pomagała budować fabrykę: „W czynie społecznym wysypywaliśmy piasek pod posadzki. Byłam jedną z nielicznych Ślązaczek w zakładzie. Do Tych przyjeżdżało wtedy wiele osób z całej Polski, ale szybko wytworzyła się między nimi zażyłość. Kiedyś ludzie mieli generalnie więcej czasu dla siebie, częściej się ze sobą spotykali. Tak zresztą poznałam swojego przyszłego męża, który – jak się szybko okazało – był także zatrudniony w FSM-ie. Ale spotkaliśmy się po raz pierwszy u znajomych po pracy. Może właśnie dlatego takich spotkań, w gronie znajomych, trochę mi żal. Jednak chyba tylko tego, bo poza tym były to czasy siermiężnej, peerelowskiej rzeczywistości i znacznie gorszych warunków pracy. To jest niebo i ziemia. Technologia poszła do przodu, motoryzacja się zmieniła, ludzie zrobili się bardziej zdyscyplinowani. Każdemu zależy, żeby wiedzieć jak najwięcej".

Najstarsi stażem pracownicy mają wiele wspomnień o zakładzie

Pani Renata ma prawo jazdy od 1982 roku. Rok później została szczęśliwą posiadaczką malucha w kolorze piasku pustyni. „Z moim pierwszym małym Fiatem wiąże się najwięcej uczuć – dodaje pani Renata. – „Rzadko się psuł, a nawet jeśli nastąpiła jakaś awaria po drodze, bez problemu można go było samemu naprawić. Poza tym, po raz pierwszy pojechałam nim za granicę, przywiozłam z tej podróży wiele wspomnień".

Kolejnym produktem fabryki, który Renata Wojtczak zakupiła w 1993 roku, był Fiat Cinquecento. Teraz z niecierpliwością czeka na rozpoczęcie produkcji Lancii Ypsilon. ■

Plastic Components Fuel Systems Poland w Sosnowcu to kolejna spółka z Grupy Magneti Marelli. W nowoczesnych halach produkuje, zgodnie z najnowszymi tendencjami rynkowymi, zbiorniki paliwa i inne plastikowe elementy do samochodów.

TEKST
Marek Kamiński
FOTO
Satiz Poland

Plastik znaczy nowoczesność

Zaprezentowany w poprzednim numerze zakład Plastic Components and Modules Poland oraz Plastic Components Fuel Systems Poland – choć leżą niedaleko siebie, mają wspólne kierownictwo. Budowa drugiego z nich rozpoczęła się 10 lat temu. Spółka nosiła wtedy nazwę Ergom Poland i powstała w Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Sosnowcu. Od początku produkowała głównie zbiorniki paliwa. W 2005 roku dołączyły do nich także formy, wytwarzane w powstałej tuż obok spółce Ergomoulds. Dwa lata później Fiat przejął całą grupę Ergom, także oba sosnowieckie zakłady. Z ich połączenia powstał Plastic Components and Fuel Systems Poland. Jednocześnie ze względu na bardzo złożoną i wymagającą dużych nakładów działalność, zakończono produkcję tzw. form, skupiając się na produkcji elementów plastikowych. Z tamtych czasów pozostała jedynie Narzędziownia, zadaniem której jest modyfikacja i naprawa form używanych w zakładzie.

Fabrykę w Sosnowcu poddano całkowitej modernizacji. W halach pojawiły się nowoczesne urządzenia. Wkrótce rozpoczęła się produkcja nowych części samochodowych: „Przenieśliśmy bardzo dużo różnych wyrobów z naszych spółek siostrzanych z Włoch, m. in. rurki karbowane, osłony silnika, które produkujemy dla Fiata Powertrain, popielniczki dla Renault, wloty powietrza – tłumaczy dyrektor zakładu, Edward Magdziak. – Ponad 80 procent produkcji sprzedajemy do Fiat Auto Poland, 6 procent do Adler Polska – są to poszycia do drzwi do Fiata Panda, zaś 10 procent produkcji trafia do Włoch. Chodzi o m. in. elementy plastikowe do modeli Grande Punto, Idea, Musa i Ducato”. Głównym produktem sosnowieckiej fabryki są przede wszystkim zbiorniki paliwa z osprzętem, czyli układem zasilania (o charakterze produkcji spółki mówi zresztą jej nazwa – Plastic Components and Fuel Systems). Z linii produkcyjnych schodzi codziennie ponad 2.3 tys. zbiorników do Fiata 500, Pandy oraz Forda Ka. Firma jest jedynym dostawcą zbiorników paliwa dla Fiat Auto Poland. Są one produkowane w różnych wersjach. Nieco inaczej wygląda bak do Pandy z silnikiem benzynowym, inny kształt ma wersja z napędem 4X4, jeszcze inny do samochodu w wersji „metano” (bardzo popularnej w ubiegłym roku m. in. we Włoszech, ze względu na dopłaty do samochodów „przyjaznych środowisku”).

Najnowszym wyrobem są zbiorniki paliwa do nowej Lancii Ypsilon. Nowe zbiorniki będą się różniły od tych, które montuje się w Pandach czy Pięćsetkach jednym istotnym szczegółem. Podczas gdy w wymienionych modelach rura wlewowa

WARTO WIEDZIEĆ

Proces produkcyjny

Zbiorniki paliwa są produkowane na najnowocześniejszych urządzeniach rozdmuchowych. Maszyna firmy Kautex pozwala na wyprodukowanie 1800 zbiorników dziennie. W tym roku zainstalowano nowe urządzenie firmy Beckum, wytwarzające 800 zbiorników dziennie. Maszyna ma służyć do produkcji zbiorników do Lancii Ypsilon. W tej chwili trwa ustawianie parametrów urządzeń.

W zakładzie produkuje się dużo różnych wyrobów. Są to m. in. wloty powietrza (powyżej)

W pracach pomagają specjaliści z Włoch. Łączna zdolność produkcyjna zakładu osiągnęła niedawno 2600 zbiorników dziennie. Ogromne ilości tworzywa potrzebnego do produkcji są magazynowane w 6 silosach przylegających do hali fabrycznej. Rurociągi prowadzą je bezpośrednio do maszyn, przy których znajdują się mniejsze zbiorniki. W nich tworzywo jest osuszane i podgrzewane do właściwej temperatury. Odmierzona porcja plastiku trafia do głównej części maszyny. Granulat jest „dmuchany” sprężonym powietrzem za pomocą specjalnej igły. Po opuszczeniu urządzenia zbiornik jest ważony (co pozwala sprawdzić grubość ścianek), schładzany, a następnie transportowany do kolejnej hali, gdzie odbywa się wycinanie otworów, montaż „osprzętu”, czyli przewodów paliwowych, pierścienia, pompy i elementów antywibracyjnych. Ważnym elementem procesu technologicznego jest sprawdzenie szczelności zbiornika poprzez zanurzenie go w wodzie.

była osobnym elementem mocowanym do zbiornika, w Lancii będzie jego integralną częścią. „W Polsce dopiero się uczymy produkcji elementów do Lancii, ale już wiadomo, że zbiornik do tego modelu na pewno jest trudniejszy technologicznie” – mówi Mariusz Brudnicki, kierownik zmiany.

Fuels jest także jedynym dostawcą zespołu pedałów do modeli wytwarzanych w Tychach. Najnowszym produktem są również nowoczesne (m. in. z przyciskami do obsługi mp3), eleganckie wloty powietrza do Punto Evo. Pozornie mogłoby się wydawać, że najmniej ważnym wyrobem zakładu są popielniczki – niewielkie plastikowe pojemniki. Tymczasem stanowią one największą liczbowo produkcję zakładu. Rocznie powstaje tutaj ponad milion tych elementów, m. in. do Volvo i Renault. Produkcja w Plastic Components and Fuel Systems Poland odbywa się w trzech ogromnych halach. W jednej z nich pracują dwie potężne maszyny, które pozwalają na wyprodukowanie 2600 zbiorników paliwa dziennie. W jednej z hal ustawiono całą baterię wtryskarek, w sumie 70 urządzeń, od najmniejszych, o tonażu 80 ton, do 1100-tonowych. „Zgodnie z programem modernizacji parku maszynowego, najstarsze maszyny będą regularnie wycofywane i zastępowane przez nowe – dodaje dyrektor Magdziak. – Hale także są stopniowo modernizowane. W jednej z nich kończy się właśnie montaż nowoczesnej wentylacji. Inwestycja, która kosztowała milion złotych, ma zapewnić wymianę powietrza, a co za tym idzie, bardziej komfortowe warunki pracy. Oprócz modernizacji urządzeń przeznaczyliśmy także sporo środków finansowych na rozbudowę infrastruktury socjalnej. W budynkach socjalnych dobudowano piętra, w których znalazły się nowe szatnie, a dotychczasowe zmodernizowano. Obok zakładu niedługo ma powstać parking na 250 miejsc. Prace rozpoczną się prawdopodobnie wiosną przyszłego roku. Trwają także rozmowy w sprawie doprowadzenia w pobliże zakładu linii komunikacji miejskiej. Przystanki będą mogły powstać po wybudowaniu w pobliżu nowych dróg. Chodzi m. in. o połączenie z planowaną obwodnicą Sosnowca”.

Fabryka współpracuje z wieloma poddostawcami – surowce pochodzą od około 130 kooperantów. Do zakładu przyjeż-

Powyżej: zespół pedałów i wloty powietrza. Poniżej: dyrektor Edward Magdziak

CIEKAWOSTKI

Ile waży zbiornik paliwa?

Zbiornik paliwa jest zgodny z normą euro 5. Spełnia wszystkie warunki odporności na spalanie na wypadek pożaru. Kiedyś zbiorniki paliwa produkowano z metalu. Po latach użytkowania mogły skorodować, co groziło wyciekami paliwa. Wytwarzane w Sosnowcu zbiorniki są wykonywane z tworzyw sztucznych. Składają się z 6 warstw, ważą niewiele ponad 5 kilogramów. Wytrzymałość zbiornika sprawdza się, zamrażając go do temperatury minus 40 stopni, a następnie zrzucając go z 6 metrów na betonową posadzkę. Po upadku zbiornika nie mogą powstać żadne pęknięcia.

dża codziennie 25 tirów z dostawami materiałów potrzebnych do produkcji. Inne samochody co dnia pokonują trasę z Sosnowca do Tychów. Do tyskiego Fiata wyjeżdża na każdej zmianie kilkanaście tirów z gotowymi wyrobami. Taka produkcja wymaga bardzo precyzyjnego planowania i zarządzania firmą, pozwalającego na zwiększenie efektywności poprzez ciągłe doskonalenie. Dlatego podobnie jak w innych spółkach Grupy Fiat, w fabryce trwa wprowadzanie systemu zarządzania jakością WCM. Dyrektor Edward Magdziak wyjaśnia: „Celem monitorowania produkcji jest dojście do sytuacji, w której kierownik zmiany znać będzie na bieżąco liczbę wyprodukowanych elementów. Na razie pełne dane są dostępne następnego dnia. Jeśli stanie maszyna, jeśli któryś z pracowników będzie miał problemy, reakcja będzie natychmiastowa".

Zakład czeka kolejna weryfikacja – trzeci WCM-owski audit. A potem następne działania zmierzające do poprawy jakości produktów i zarządzania. Za rok, po modyfikacjach procesu zarządzania, firma chciałaby powalczyć o pierwszy poziom – tzw. brązowy medal – z korzyścią zarówno dla pracowników, jak i odbiorców wyrobów produkowanych w Sosnowcu.

W zakładzie pracuje dziś 577 osób. Kiedy 10 lat temu w strefie ekonomicznej budowano pierwszą halę mówiono, że zakład będzie zatrudniał 108 ludzi. W Egromoulds planowano natomiast zatrudnienie kolejnych 40 osób. Rosnący jak na drożdżach zakład potrzebował coraz więcej pracowników. Przyjmowano do zakładu między innymi osoby zatrudnione do pracy czasowej oraz absolwentów szkół. Dlatego nikogo nie dziwi, że sosnowiecki zakład opiera się na ludziach młodych. Średnia wieku wynosi około trzydziestu lat. Większość mieszka w okolicy – w Sosnowcu lub Dąbrowie Górniczej. Są także osoby dojeżdżające z Olkusza, Chrzanowa i innych miast.

Znaczną część załogi stanowią kobiety, pracuje ich tutaj 219. W większości są zatrudnione przy produkcji. Ich duża liczba bierze się stąd, że w fabryce wykonuje się dużo prac montażowych. Wloty powietrza to elementy o niewielkich gabarytach. Przy tych pracach panie są o wiele zręczniejsze i dokładniejsze. Znakomicie radzą sobie także przy obsłudze mniejszych wtryskarek.

Barbara Poznańska jest operatorem wtryskarek. W firmie pracuje od 3 lat. Wcześniej pracowała w dawnym ERSI. Potem została zatrudniona w Fuelu. „W tej firmie widzę swoją przyszłość – mówi Barbara Poznańska. – To nie jest ciężka praca, chociaż zdarzają się trudniejsze detale. Trudne są też początki, ale po kilku tygodniach, po przeszkoleniu, praca nie sprawia już problemów".

Pani Barbara mieszka w pobliżu zakładu, ma więc niedaleko do pracy. Jest mamą czteroletniego synka. Zaczęła pracować, kiedy chłopak miał pół roku. Jej mąż także pracuje w spółce Fiata.

Po prawej: Magdalena Pol-Pawlikowska, poniżej Barbara Poznańska

Magdalena Pol-Pawlikowska zatrudnienie znalazła 5 lat temu. Jest operatorem procesów wtryskowych i montażowych. Zajmuje się montażem zespołów pedałów, filtrów oparów paliwa, zbiorników i wlewów paliwa. Podkreśla, że w pracy najważniejsze jest poznanie detalu, który ma wytwarzać. „Z perspektywy pięciu przepracowanych lat dostrzegam duże zmiany, pojawiają się nowe narzędzia, są nowe szatnie, prysznice, jadalnia, stoły. Wszystko to wpływa na poprawę warunków socjalnych i pracy".

Jak każda kobieta pracująca w firmie, pani Magdalena cieszy się na nowe robocze ubrania, utrzymane w jasnych tonacjach. Mają dotrzeć lada dzień. A co robi poza pracą? Najczęściej zajmuje się mężem i domem. ■

Polskim klientom CNH kojarzy się przede wszystkim z traktorami i kombajnami produkowanymi w płockiej firmie. Ale CNH to także świetnie prosperujący na świecie sektor maszyn budowlanych.

Sektor budowlany CNH

TEKST
Anna Borsukiewicz, Jerzy Piekarczyk
FOTO
archiwum CNH

Działająca na całym świecie Grupa CNH powstała z połączenia dwóch sektorów: Case i New Holland. Pierwszy, do którego należy także płocka fabryka, związany jest z branżą rolniczą, a maszyny sprzedawane są pod trzema markami. Case IH to producent potężnych ciągników, kombajnów oraz pras zwijających. New Holland Agriculture dostarcza na rynek pełną gamę ciągników i maszyn żniwnych. Steyr jest czołowym producentem ciągników w Austrii.

Drugim pionem działalności CNH, cieszącym się na świecie uznaniem i dużym popytem, jest sektor maszyn budowlanych. Sprzęt ten trafia do sprzedaży pod dwoma markami. Case Construction sprzedaje i zapewnia serwis dla koparko-ładowarek, koparek gąsienicowych i kołowych, ładowarek kołowych, mini ładowarek kołowych i gąsienicowych, wywrotek przegubowych i ładowarek teleskopowych. Marka ta jest liderem rynku nie tylko w USA, ale również na rynkach Afryki, Bliskiego Wschodu, a obecnie konsekwentnie buduje silną pozycję także na rynku polskim. New Holland Construction natomiast jest producentem pełnej gamy maszyn budowlanych, będącym naturalnym rozszerzeniem gamy produktów rolniczych. W Ameryce Północnej firma CNH w sektorze budowlanym działa pod marką Kobelco, która produkuje i sprzedaje pełen asortyment małych, średnich i dużych koparek o masie od 1,9 do 88 ton.

W Polsce CNH z powodzeniem konkuruje z innymi potentatami w tym sektorze. Maszyny CNH można spotkać na wielu placach budów. Firma oferuje bowiem całą gamę maszyn do robót ziemnych, przeznaczonych zarówno dla wielkich koncernów jak i małych przedsiębiorstw, zapewnia im atrakcyjne warunki zakupu sprzętu oraz szybką obsługę serwisową. O sytuacji Case i New Holland w Polsce, ich udziale w rynku, a także o planach i perspektywach mówią odpowiedzialni za obie marki budowlane w Polsce.

JESTEŚMY W POZYCJI ATAKUJĄCEGO

Mówi **Robert Wrona**, *Biznes Manager Case Construction na Polskę*

Jak się Pan znalazł w Fiacie?

Byłem uczestnikiem programu Fiat Grade, który zakłada zdobycie w ciągu trzech lat umiejętności w trzech różnych krajach i trzech różnych sektorach Grupy Fiat na świecie. Program umożliwił mi skorzystanie z szansy, jaka nie dana jest każdemu. A doświadczenia zdobyte w międzynarodowym środowisku też nie sposób przecenić. Bez przesady można to było nazwać życiową szansą.

Zaczynałem w turyńskim Fiat Auto w 1999 roku. Kolejny rok spędziłem w Niemczech, w Iveco, znowu Turyn i CNH Italia, wreszcie New Holland Construction i Case Construction w Johannesburgu. Po zdobyciu doświadczenia w ciągu 8 lat we Włoszech oraz w Niemczech, sektor budowlany CNH zdecydował się wzmocnić swoją obecność w południowej części Afryki. Kluczową rolę odegrało znalezienie silnego partnera na rynku RPA oraz oddelegowanie przedstawiciela CNH odpowiedzialnego za wprowadzenie na rynek nowego produktu i budowanie udziału w rynku. To było właśnie moje zadanie. Wyjazd do Johannesburga planowany był minimum na dwa lata, z opcją trzyletnią, i wiązał się z chęcią poznania czegoś nowego. CNH rozwijała sprzedaż na całym świecie, Afryka była tym właśnie kontynentem, na którym firmie szczególnie zależało. Gra szła o zwiększenie wpływów. Połowa rynku afrykańskiego to jest właśnie rynek RPA, na którym CNH dostrzegł potencjał do wzrostu na silnie rozwijającym się rynku. W roku 2006 podpisana została umowa dystrybucyjna z dużym holdingiem w RPA, który zdecydował się na inwestowanie w sieć sprzedaży maszyn budowlanych. Była to rzecz nowa dla tego holdingu i przyniosła rezultaty większe niż oczekiwano. W ostatnim okresie przed rozprzestrzenieniem się kryzysu, udział w rynku można było szacować na 8-9%. Po dwóch latach działalności na rynku jest to wynik bardzo dobry.

W RPA był Pan przybyszem z innego kręgu kulturowego. Czy jest różnica w mentalności?

Na pewno. Bliższa jest mentalności, jaką się spotyka w społeczności Stanów Zjednoczonych AP. Przejawia się to „amerykańską" swobodą przemieszczania się po kraju. Nie ma nawyku chodzenia, ludzie zwracają dużą uwagę na bezpieczeństwo, bo przestępczość generuje obawy o spokój. Część mieszkańców RPA zdecydowało się na opuszczenie kraju nie mogąc zaakceptować sytuacji częstego zagrożenia. Głównie z powodu troski o dzieci i ich bezpieczną przyszłość.

Maszyny budowlane nie są produktem tak masowym jak samochody osobowe

Zostałby Pan tam na dłużej?

Na pewno jest to kraj, któremu warto poświęcić więcej czasu niż trzy lata, jak w moim przypadku. Kraj bardzo ciekawy, w którym chciałbym pozostać dłużej, ale czy na zawsze – chyba nie. Może to kwestia patriotyzmu, który sprawia, że Polaka, gdziekolwiek by nie był, zawsze będzie ciągnąć do stron ojczystych.

Rynek maszyn budowlanych jest interesujący. Także dlatego, że jest dużo łatwiej o bezpośredni kontakt z klientem

Fascynowała pana motoryzacja, ale ostatecznie znalazł się pan w branży z samochodami mającej niewiele wspólnego.

Pracując w CNH uświadomiłem sobie, że rynek maszyn budowlanych jest równie interesujący. Po pierwsze: dużo łatwiej o bezpośredni kontakt z klientem. Maszyny budowlane nie są produktem tak masowym jak samochody, więc kontakt z klientem odbywa się czasami na poziomie pojedynczych egzemplarzy. W tej sytuacji klient jest realną osobą, nie pojęciem czy cyfrą w statystyce, jak to jest w przypadku towarów masowych. Zresztą sama branża nie jest znów tak odległa od motoryzacji. Specyfika jest nieco inna, ale też ciekawa. Jeżeli samochód służy nam do przemieszczania się z miejsca na miejsce, na rynku maszyn budowlanych zakupów dokonuje się mając na uwadze pracę, jaką ten produkt ma wykonywać. Maszyna jest zamawiana i konstruowana pod konkretną aplikację, w której ma być używana. Czasami klienci nie mają pojęcia, jaką maszynę powinni kupić, aby zrealizować swoje zamierzenia.

Sprzedawca pełni w pewnym sensie rolę doradcy?

Na pewno tak. Duże znaczenie ma doświadczenie, ale również inwencja i wyobraźnia, którą trzeba

chomić, żeby znaleźć rozwiązanie, które jednocześnie spełniałoby oczekiwania klienta w sensie wydajności, nie pochłaniając zbyt wysokich kosztów. Podobne zadania do rozwiązania dostają studenci na studiach.

Na czym polega obecnie pańska rola?

Zmieniłem stanowisko z menedżera sprzedaży na rynki Afryki Południowej i Centralnej na menedżera sprzedaży maszyn budowlanych marki CASE na rynek Polski i kraje bałtyckie.

CNH będąc dużą firmą stwarza wiele okazji do awansów i zmian pełnionych funkcji i zachodzą one wtedy, kiedy firma inicjuje nowe projekty na płaszczyznach swej działalności. Tak było, kiedy podejmowałem pracę w RPA, tak jest i teraz. Traktuję to jako nowe wyzwanie, które dla mnie zaczęło się na początku sierpnia tego roku. Rynek południowoafrykański był ciekawy, rynki europejskie również. Na pewno są bardziej wymagające i większa jest tu liczba konkurentów starających się o klienta. Wymagania dotyczące ochrony środowiska są również zupełnie odmienne niż w Afryce. Wszystko to czyni nowe zadanie czymś bardzo ekscytującym!

Na jakich rynkach są aktualnie obecne maszyny sektora budowlanego?

Prawie wszędzie, są rynki o lepszej i gorszej prezencji, natomiast jesteśmy obecni we wszystkich krajach europejskich.

Lubi pan swoją pracę?

Bardzo lubię i cieszę się z tego, że udało mi się objąć w Polsce tak kluczową rolę i po 11 latach emigracji wrócić do stron ojczystych.

Obserwujemy ciągły wzrost udziałów w rynku naszych maszyn budowlanych

Celem mojej pracy w tym charakterze jest wzrost udziału na rynku marki Case Construction, wzrost w sensie rozpoznawalności, udziału liczby sprzedawanych maszyn, dochodowości i zadowolenia wśród klienteli. Każdy z tych parametrów można wymierzyć. Najłatwiej mierzyć procent udziału w rynku. Z uwagi na fakt, że dystrybutor działający na polskim rynku od 2008, potwierdził swe poważne zainteresowanie dalszym inwestowaniem firmy CASE na rynku polskim, obserwujemy ciągły wzrost udziałów w rynku naszych maszyn budowlanych. Na pewno wyzwaniem jest podwojenie tego udziału w rynku najbliższych ciągu najbliższych 3 lat, ale cieszę się, że takie wyzwania istnieją, bo większą satysfakcję przynosi atakowanie konkurencji niż bronienie się przed nią. Bronić się jest trudniej niż atakować, a my jesteśmy w pozycji atakującego. Tak będzie w najbliższej przyszłości.

Ma pan temperament wojownika.

Z natury nie jestem osobą agresywną, natomiast odpowiada mi rola wojownika, jeśli chodzi o zdobywania udziałów w rynku. Wzrost tego parametru przynosi dużą satysfakcję.

Robert Wrona, Biznes Manager Case Construction na Polskę

ZASPOKAJAMY POTRZEBY KAŻDEGO KLIENTA

Mirosław Radziszewski *pracuje w CNH na stanowisku Bussines Managera. Do jego obowiązków należy opieka nad siecią dealerską New Holland Construction w Polsce.*

Od kiedy maszyny budowlane CNH trafiają na polski rynek?
Maszyny budowlane są sprzedawane na polskim rynku pod markami New Holland i Case. Pojawiły się w Polsce znacznie wcześniej niż powstała Grupa CNH (czyli w 1999 r.). Case Construction jest obecny u nas od prawie 20 lat. Natomiast New Holland Construction od 2005 roku, ale już przedtem maszyny budowlane występujące obecnie pod tą marką trafiały na polski rynek jako Fiat Hitachi i Fiat Kobelco.

Jakie rodzaje maszyn są sprzedawane polskim odbiorcom?
Oferowane przez CNH pod obydwoma markami maszyny są przeznaczone do robót ziemnych. Ich oferta jest bardzo bogata. Zaczyna się od 1-tonowych koparek, a kończą ją 80-tonowe kolosy – koparki gąsienicowe produkowane w kooperacji z japońską firmą Kobelco, liderem w produkcji koparek hydraulicznych. Mamy w ofercie koparko-ładowarki, koparki kołowe, koparki gąsienicowe, mini koparki, ładowarki kołowe, spychacze gąsienicowe i równiarki, maszyny specjalistyczne do prac wyburzeniowych, przeładunkowych i melioracyjnych.
Konstrukcje tych maszyn powstają w biurach konstrukcyjnych New Holland Construction i Kobelco, a produkcja odbywa się w wielu krajach – tam, gdzie znajdują się fabryki CNH, czyli w USA, Brazylii, Niemczech, we Włoszech i w Japonii.

Jakie firmy należą do klientów CNH?
Najróżniejsze. Program produkcji CNH jest tak skonstruowany, aby zaspokoić potrzeby praktycznie wszystkich odbiorców branży budowlanej. Mamy maszyny dla małych firm (małe koparki, ładowarki, koparko-ładowarki), a także duże specjalistyczne, produkcyjne urządzenia gotowe do prac na każdym palcu budowy. Nasi klienci to zarówno międzynarodowe koncerny budowlane, duże firmy lokalne jak i drobne, często kilkuosobowe, które kompletują sprzęt dopiero po otrzymaniu konkretnego kontraktu. Potrafimy się dostosować do ich bardzo różnych potrzeb.

Temu służy sieć dealerska, którą Pan się opiekuje. Proszę ją bliżej przedstawić.
Sieć handlowo-serwisowa New Holland Construction w Polsce to obecnie 6 firm posiadających w sumie prawie 20 punktów serwisowych w całym kraju. Dysponują oni również mobilnymi serwisami polowymi, gotowymi do wykonywania większość napraw w miejscu pracy maszyny.

Mirosław Radziszewski zajmuje się siecią dealerską New Holland Construction w Polsce

Zapewniamy też atrakcyjne warunki zakupu maszyn. Dzięki CNH Capital, światowemu liderowi na rynku finansowym, nasi klienci mogą skorzystać z atrakcyjnych warunków leasingu i kredytowania. Nabywcy naszych maszyn mogą je kupować ze standardowymi, 12-miesięcznymi gwarancjami, ale za dodatkową opłatą można przedłużyć gwarancję do nawet 4 lat. ■

Partnerskie bezpieczeństwo

TEKST
Mira Malich
FOTO
Ireneusz Kaźmierczak

Jak przekonać pracowników, by dbali o swoje bezpieczeństwo pracy? Niejednemu zarządzającemu firmą te sprawy spędzają sen z powiek.

Gdy weszłam do show-roomu w tyskim Zakładzie Fiat Auto Poland uwagę moją przyciągała panująca tam atmosfera. Nie przypominała nudnych szkoleń, na których połowa sali gra „w okręty”, a druga śpi lub tylko udaje, że słucha prelegenta. Warsztaty bhp prowadzone w ramach WCM, zaskoczyły mnie zarówno dynamiką, jak i podejściem do zagadnień bezpieczeństwa.

„Nie są to typowe szkolenia, a raczej zajęcia ukierunkowane na pracę w grupie i dialog – mówi Katarzyna Knapczyk, kierownik BHP i Ochrony Środowiska, leader Filaru Bezpieczeństwo WCM. – Chcemy, by prowadzący zajęcia był raczej trenerem i pośrednikiem między pracownikami, którzy pracują samodzielnie w grupach analizując wypadki, a później wymieniają się uwagami na temat bezpiecznych bądź niebezpiecznych zachowań. Chodzi o to, aby sami pracownicy, także zatrudnieni w bezpośredniej produkcji, potrafili i chcieli analizować zagrożenia, dostrzegać je i reagować na nie w porę. Jeśli przekonamy ich do takiego podejścia, nauczymy i zachęcimy do tego poprzez szkolenia, jest szansa, że będą samodzielnie decydować o swoim bezpieczeństwie na stanowisku pracy”.

Gdy w Zakładzie Tychy 4 lata temu zaczynano pracę metodą WCM, analizowano w ramach filaru Safety wszystkie wypadki, jakie zdarzyły się w zakładzie, wdrażano środki zaradcze i ustalano standardy postępowania. Obecny etap tej metodologii, związany z wchodzeniem w „Piąty krok", obejmuje pracę samodzielną. Indywidualne działanie jest w zakładzie mocno rozpowszechnione. Pracownicy od dawna zgłaszają propozycje poprawy, wyszukują nieprawidłowości i informują o nich na specjalnie przygotowanych formularzach. Nie od dziś wiadomo, że im więcej osób patrzy, tym więcej zobaczy. Dlatego tak ważne jest przejście do „Szóstego kroku" WCM, czyli autonomicznych standardów bezpieczeństwa zapewnianych podczas wzajemnej współpracy w grupach. „W przypadku filaru Safety praca zespołowa obejmuje analizę zagrożeń, ich wyszukiwanie, identyfikację na stanowisku pracy i proponowanie rozwiązań oraz ich rozpowszechnianie w różnych zespołów technologicznych – dodaje Katarzyna Knapczyk. – Dlatego chcemy, aby otwarli się na grupę, a zatem, by potrafili reagować także na niebezpieczne zachowania innych osób, które niestety mogą skutkować utratą zdrowia i w konsekwencji absencją. Jest bardzo ważne, aby pracownicy zwracali sobie uwagę bez uprzedzeń – taki m. in. cel przyświeca

Istotą zajęć była praca w grupie i dialog

Podczas warsztatów grupy nie tylko analizowały wypadki przy pracy, musiały też przygotować materiał szkoleniowy, korzystając z rysunków, które ułatwiły im zobrazowanie niebezpiecznych zachowań

UCZESTNICY

Opinie i oceny

Konrad Świeca, pracuje w FAP od września 2006 roku jako elektronik w Utrzymaniu Ruchu Lakierni. „Muszę przyznać, że szkolenie to prowadzone zupełnie inaczej. Możemy wykazać się swoją wiedzą w tej kwestii, ale możliwa jest także integracja, porozmawianie o tym, co się zaobserwowało podczas pracy. Poza tym, nie jest nudno. Zazwyczaj wykładowca przez 8 godzin o czymś opowiada, tutaj cały czas uczestniczymy w zajęciach. Już po pierwszym szkoleniu zacząłem zwracać uwagę na niebezpieczne sytuacje. Byłem bowiem kiedyś świadkiem zdarzenia na Lakierni B, kiedy nieoznakowany dwuteownik wystawał z konstrukcji kabiny transparentu. Przechodzący obok pracownicy, zwłaszcza wyższego wzrostu, mogli go nie zauważyć i uderzyć się o niego w głowę. Dlatego z kolegami okleiliśmy tą wystającą końcówkę konstrukcji dwukolorową taśmą, by z daleka rzucała się w oczy. Myślę więc, że takie szkolenia kształtują bezpieczeństwo w pracy. Jeżeli człowiek zabezpiecza sobie swoje miejsce pracy, to jest większa szansa, że nic mu się nie stanie".

Agnieszka Charkot, pracuje od 1989 roku, obecnie jako kontroler jakości z działu Audit Wyrobu Dostawców: „Warsztaty są dla mnie dużym zaskoczeniem. Pracujemy w grupach, cały czas dyskutujemy, nie możemy być nastawieni tylko na słuchanie, musimy też myśleć. Jednym słowem, cały czas coś się dzieje. Podoba mi się także to, że wszyscy czujemy się równi. Nie odczuwa się dystansu pomiędzy wykładowcą i słuchaczami, tutaj każdy ma prawo do własnego zdania, własnej opinii. Po takim szkoleniu będę z pewnością przywiązywała większą wagę do spraw bezpieczeństwa. Bo w trakcie warsztatów omawialiśmy bardzo dokładnie wypadki, jakie zdarzyły się u nas w zakładzie, sami analizowaliśmy ich przyczyny, sposoby ich uniknięcia itp. Codziennie dużo się przemieszczam po zakładzie. Muszę więc uważać na poruszające się po firmie wózki widłowe, śliskie posadzki itp. Teraz, po szkoleniu, będę na to zwracała większą uwagę. Bo niby każdy z nas wie, co powinien robić, a czego powinien unikać, ale punkt widzenia się zmienia, gdy dany problem zostanie zobrazowany i przeanalizowany. Później jeszcze trzeba wyciągnąć wnioski i ocenić zachowania ludzi, którzy wypadek spowodowali".

METODYKA NAUCZANIA

Więcej o szkoleniu

Warsztaty organizowane są co kwartał. Uczestniczą w nich przedstawiciele wszystkich ZT, głównie tych, w których odnotowuje się najwięcej wypadków. Po raz pierwszy do udziału zaproszono także pracowników Jakości i Utrzymania Ruchu. W sumie do tej pory przeszkolono około 100 pracowników. Zajęcia podzielone są na trzy panele. W pierwszym każda grupa typuje niebezpieczne zachowania, najczęściej notowane w zakładzie i analizuje wspólnie ich przyczyny. Najważniejszy w ocenie jest człowiek, który nie zwracając uwagi na bezpieczną pracę może w efekcie spowodować wypadek (np. nie wymieniając zużytej ochrony, pobierając więcej detali niż jest to przewidziane itp.). W drugim panelu każda grupa ogląda film, ukierunkowany na reagowanie na niebezpieczne zachowanie. Uczestnicy zapisują na karteczkach SMAT swoje obserwacje zachowań, dotyczące zarówno pozytywnych, negatywnych, jak i niebezpiecznych uwarunkowań. Każda grupa omawia film, a pozostali uzupełniają opinie o swoje obserwacje. W trzecim panelu grupy starają się odpowiedzieć na pytanie, dlaczego szkolenia BHP są zazwyczaj nudne. W czasie tych zajęć grupy muszą same przygotować krótki materiał szkoleniowy w oparciu o Kartę analizy przyczyn wypadku. W tym celu konieczne jest przeanalizowanie wypadku, wybranie rysunków, które były potrzebne do zobrazowania tego przypadku, i przygotowanie na tej podstawie szkolenia dla uczestników. Chodzi o to, aby uczestnicy nie byli nastawieni tylko na odbiór, ale by też dali coś z siebie. Zdaniem organizatorów, po takich warsztatach jest szansa, że uczestnicy zmienią nastawienie do charakteru szkoleń, i do tego, jak je odbierać.

naszym warsztatom. Przekaz jest czytelny: – Troszczę się o ciebie, ty troszczysz się o mnie. Niestety, ludzie nie lubią przyjmować uwag współpracowników, a członkowie dozoru nie zawsze są w stanie zareagować. Właśnie dlatego wdrożyliśmy audyty SMAT (Safety Management Audyt Training), tj. audyty oparte o zasadę partnerstwa i dialogu. Chodzi w nich o obserwację pozytywnych zachowań i przeanalizowanie ich w celu określenia słabych punktów. W żadnym wypadku nie ma tu mowy o wytykaniu nieprawidłowości, tylko przewidywaniu, jakie mogą być konsekwencje lekceważenia zasad bezpieczeństwa pracy".

Efekty dotychczasowych działań filaru Safety są już widoczne. W obszarach modelowych nie odnotowuje się już wypadków ani zdarzeń, które mogą się z dużym prawdopodobieństwem przyczynić do wypadku. Teraz chodzi o to, aby jak największa liczba pracowników przewidywała skutki tego, co się może zdarzyć, gdy będą zachowywać się nieodpowiedzialnie, nawet jeśli to zachowanie dotyczyć będzie błahych spraw. Intencją działu BHP jest, aby osoby, które uczestniczą w warsztatach i przeszły szkolenia, były zaangażowane w podejściu do zagadnień bezpieczeństwa i dzieliły się z innymi uzyskaną wiedzą. ■

Rafał Sierek
najlepszym lakiernikiem w sieci FAP

Zwycięzcą konkursu o tytuł „Mistrza Lakiernictwa Dealerów Fiat Auto Poland" został Rafał Sierek z Centrum Sprzedaży FAP. Podczas finału zdobył 97 punktów i pokonał pięciu rywali.

TEKST **Anna Borsukiewicz**
FOTO **Satiz Poland**

W I etapie konkursu ogłoszonego przez Fiat Auto Poland oraz firmy będące dostawcami lakierów samochodowych – PPG, Du Pont i BASF, uczestniczyło blisko sześćdziesięciu lakierników z całej Polski. Każdy rozwiązywał test teoretyczny i musiał pomalować wyznaczonym kolorem – srebrny metalik – pokrywę silnika samochodu Fiat Panda. Wyłoniono wówczas szóstkę finalistów.

Podczas finału, rozgrywanego 25 października w Centrum Szkoleniowym PPG Industries w podwarszawskich Michałowicach konkurencje rozpoczęły się od wypełniania testu z pytaniami dotyczącymi podstawowych zagadnień związanych z lakiernictwem samochodowym, a więc technologią napraw, doborem kolorów, a także zasad BHP. „Finaliści mieli na to godzinę, ale z testem poradzili sobie znacznie szybciej – wyjaśniał Andrzej Jastrzębski, szef Customer Service w FAP (na zdjęciu pierwszy z lewej), będący przewodniczącym komisji sędziowskiej. – Za test teoretyczny zawodnicy mogli zdobyć 30 punktów".

W części praktycznej zawodnicy mieli naprawić miejscowe uszkodzenia lakieru na pokrywach silników Fiata Panda. Były to, jak wyjaśniała Grażyna Bandoła (na zdjęciu druga z lewej), kierująca działem Sprzedaż części zamiennych i usług, te same pokrywy, które lakierowali podczas eliminacji, a rysy i nacięcia na nich powstały podczas badań sędziowskich. Teraz należało jak najskuteczniej usunąć te ślady. Pracę podzielono na trzy etapy: przygotowanie powierzchni, lakierowanie i czynności wykończeniowe. Oceniano też, czy zawodnicy przestrzegali przy pracy zasad bhp i stosowali środki ochrony osobistej. Maksymalna liczba punktów za zadanie praktyczne wynosiła 65. Do tego dochodziło 5 punktów za składanie pistoletu lakierniczego na czas.

Zwycięzcą konkursu, a więc „Mistrzem Lakiernictwa Dealerów Fiat Auto Poland" został Rafał Sierek z Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland w Bielsku-Białej, który zdobył 97 punktów. Drugie miejsce zajął Sławomir Pelc z Auto-Res w Rzeszowie, a trzecie Sławomir Czerwiński z firmy Szczęsny-Zjawiony – Dąbrowa Górnicza. Poza podium – ex aequo na IV miejscu – uplasowali się: Sylwester Sadłowski – Bilex z Łodzi, Szymon Grabowski – Auto-Dar z Częstochowy oraz Ireneusz Czyba – Auto-Moto-Szatan z Sosnowca.

„Był to pierwszy lakierniczy konkurs w sieci dealerskiej Fiat Auto Poland, ale mamy zamiar organizować go cyklicznie – mówiła Grażyna Bandoła. – Konkurs pozwala lakiernikom sprawdzić się zawodowo, a udział w finale jest świadectwem wysokiego poziomu świadczonych usług". ■

Mistrz Lakiernictwa Dealerów Fiat Auto Poland Rafał Sierek z Centrum Sprzedaży Fiat Auto Poland w Bielsku-Białej (w środku) oraz pięcioosobowe jury złożone z przedstawicieli Fiat Auto Poland i dystrybutorów lakierów

DYREKTOR ZDZISŁAW ARLET „ZNAKOMITYM PRZYWÓDCĄ”

11 listopada, w Święto Niepodległości na Zamku Królewskim w Warszawie, dyrektor tyskiego zakładu Zdzisław Arlet, został wyróżniony tytułem „Znakomity Przywódca”. Nagroda ustanowiona jest przez Komitet Polskiej Nagrody Jakości, promujący w ten sposób polskich menedżerów, którzy swoją pracą przyczyniają się do ciągłego doskonalenia zarządzania organizacją, którą kierują. Nagrodę dyr. Arletowi wręczyli: wicepremier rządu RP, minister gospodarki Waldemar Pawlak i prezes Krajowej Izby Gospodarczej Andrzej Arendarski.

Dyrektor Zdzisław Arlet w 2004 roku odbierał Polską Nagrodę Jakości dla fabryki, a w 2007 roku – Indywidualną Nagrodę Jakości im. Prof. Edwarda Kindlarskiego.

TYTUŁ „DOBRA FIRMA” DLA FAP

Redakcja dziennika „Rzeczpospolita” po raz kolejny opublikowała Listę 2000 najlepszych przedsiębiorstw w polskiej gospodarce. Liście towarzyszy wybór Dobrych Firm 2010, dokonany przez kapitułę nagrody, wśród których znalazła się spółka Fiat Auto Poland. Firma z Tychów otrzymała tytuł: Dobra Firma 2010 i Najszybciej Rozwijająca się Firma z Listy 2000. Na zdjęciu: Bogusław Cieślar (rzecznik Fiat Auto Poland), odbiera z rąk podsekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu, Mikołaja Budzanowskiego oraz redaktora naczelnego Rzeczpospolita, Pawła Lisickiego – statuetkę Dobra Firma 2010 oraz dyplom Najszybciej Rozwijająca się Firma.

NAGRODA „TECHNOBEST 2010” DLA SILNIKA TWINAIR

Firma Fiat Powertrain Technologies zdobyła prestiżową międzynarodową nagrodę „TECHNOBEST 2010” za innowacyjny dwucylindrowy silnik TwinAir.

Nagroda została przyznana przez AUTOBEST, jedno z najważniejszych europejskich jury w branży motoryzacyjnej, złożone z 15. dziennikarzy reprezentujących Bułgarię, Cypr, Chorwację, Czechy, Grecję, Węgry, Macedonię, Polskę, Rumunię, Rosję, Serbię, Słowację, Turcję i Ukrainę.

Przyznając nagrodę „TECHNOBEST 2010” dla silnika 0,9 TwinAir, jury doceniło rewolucję technologiczną silnika produkowanego przez FPT.

Nagroda „TECHNOBEST 2010” jest kolejnym potwierdzeniem wagi, jaką Grupa Fiat i Fiat Powertrain Technologies przywiązują do ochrony środowiska i konsekwentnego zaangażowania w zmniejszenie poziomu szkodliwych emisji.

WIZYTA W ZAKŁADZIE
FIAT POWERTRAIN TECHNOLOGIES POLAND

15 października br. w bielskim zakładzie Fiat Powertrain Technologies gościła grupa emerytowanych pracowników FSM i Fiata Auto Poland. Jak podkreślali uczestnicy, była to dla nich swego rodzaju podróż sentymentalna w dobrze znane im, a obecnie całkowicie zmodernizowane przez następców miejsca, w których prowadzona jest nowoczesna działalność. Wszyscy byli pod wrażeniem nowoczesnych maszyn i urządzeń i nie potrafili ukryć dumy, że ich wysiłek jest w taki sposób kontynuowany i rozwijany, a dzięki niemu w firmie znajduje pracę i satysfakcję zawodową wielu młodych pracowników.

CZTERY MILIONY **FIATÓW DUCATO**

Zakład w Sevel osiągnął rekord produkcyjny – cztery miliony pojazdów. Czteromilionowym pojazdem, który ukoronował sukces produkcyjny był Fiat Ducato Maxi z silnikiem 3.0 Multijet Power z automatyczną skrzynią Comfort –Matic. Sevel to największa europejska fabryka produkująca średnie i duże samochody dostawcze, zaś produkowana przez nią rodzina pojazdów X250 to najlepiej sprzedający się segment w Europie.

JOHN ELKANN NAGRODZONY W NOWYM JORKU

Prezes Fiata, John Elkann otrzymał w Nowym Yorku nagrodę Appeal of Conscience, fundacji, która promuje dialog między wyznawcami różnych religii i kultur. Przed gronem prawie trzystu gości, wśród których były takie osobistości jak Shimon Peres i Henry Kissinger, Elkanna uhonorowano jako przedstawiciela młodej generacji przejawiającego „energię i dobrą wolę". W swoim przemówieniu prezes Fiata wskazał na wagę wolności, dialogu międzykulturowego oraz respektowania praw ludzkich, które są najważniejszą bronią w walce z przejawami nietolerancji. Tę samą nagrodę, 25 lat temu, otrzymał dziadek Johna Elkanna, Giovanni Agnelli.

SKORPIONY I FERRARI

Przy okazji Gran Prix Italia w Monzy, Fernando Alonso i Filippe Massa otrzymali dwa modele Abarth 695 „Tributo Ferrari". Modele te, pochodne Fiata 500, wyposażone w silnik 1.4 turbo o mocy 180 koni mogą osiągnąć prędkość 225 km/h i rozpędzić się od 0 do 100 km w siedem sekund. Nadwozie pokryto jedynym w swoim rodzaju czerwonym kolorem Ferrari, zaś detale zrobiono z włókna węglowego.
Nowy Abarth potwierdza legendarny związek między Skorpionem i Cavallino, dwoma markami, którym zależy na osiągach i wygranych w wyścigach.

SKRZYNIA TCT DO ALFY MITO

Alfa Romeo zaczęła wyposażać model Alfy Mito w automatyczną skrzynię biegów Alfa TCT z podwójnym sprzęgłem. Skrzynia, opracowana i produkowana przez Fiat Powertrain Technologies, składa się z dwóch przekładni ułożonych równolegle, każda z osobnym sprzęgłem. Rozwiązanie to pozwala na wybór i wrzucenie kolejnego biegu, podczas gdy poprzedni jeszcze działa. W ten sposób zmiana biegów odbywa się szybciej, a komfort jazdy jest o wiele większy niż przy tradycyjnych automatycznych skrzyniach.

REKORDOWY DOBLÒ

Z zakładu w Bursie (Turcja) zjechał milionowy Fiat Doblò. To pojazd w kolorze kawy przeznaczony na rynek lokalny. Doblò to pierwszy model produkowany w zakładzie w Tofa przeznaczony na eksport, który osiągnął tak dobry wynik w niecałe dziesięć lat.

PAWEŁ KRÓLIKOWSKI

Daję sobie radę...

ROZMAWIAŁA
Anna Lubertowicz-Sztorc

Paweł Królikowski mówi o polskim teatrze, popularności, dzieciach i... Alfach Romeo.

Pierwszą Pana filmowa rola to chuligan w filmie dla dzieci „Dzień Kolibra". Czy jest Pan takim życiowym chuliganem?
Pochodzimy – pani redaktor – z takiej epoki, że matura jeszcze coś znaczyła, ludzie potrafili ze sobą rozmawiać i komunikować się, z epoki w której wierzono, że są na świecie pewne wartości, którym należy hołdować, nosić je w sercu i w głowie. Jeżeli te wartości zostają naruszane to męską (i ludzką) rzeczą jest przeciwstawiać się takim zachowaniom. Czy to jest chuligaństwo? Nie chcę sobie tak kadzić, ale czy to nie jest tak, że jeżeli ktoś jest dobrze wychowany, dobrze ułożony, oczytany, umiejący po polsku mówić całymi zdaniami podrzędnie lub nadrzędnie złożonymi to jest chuliganem? Widocznie na dzisiejsze czasy tak...

Przepraszam, bardzo się Pan zdenerwował, ale nie zrozumieliśmy się. Mnie chodziło o pozytywny wydźwięk tego słowa – o radość z każdego dnia, o niespożytą energię, swoisty apetyt na życie, które to cechy, wydaje mi się, Pan uosabia...

Urodził się pan w Zduńskiej Woli, potem była szkoła teatralna we Wrocławiu, Teatr w Łodzi, teraz Zalesie Górne pod Warszawą. Któreś z tych miejsc jest dla Pana znaczące?
Wspaniale wspominam fantastyczne wakacje w Teatrze Studyjnym '83 im. Juliana Tuwima w Łodzi pod dyrekcją Pawła Nowickiego. Była nas tam spora grupa młodych aktorów i garstka dojrzałych kolegów. Robiliśmy tam duże zamieszanie. Przynajmniej tak nam się wydawało. Potem pojechałem za żoną do Wrocławia, gdzie nie było specjalnie dla mnie pracy w teatrze, choć – prawdę mówiąc – nie bardzo się o nią starałem. Zacząłem

D. RATOWSKI

robić inne rzeczy, ale to już kolejna historia.

Jaka?

Przez 15 lat pracowałem w telewizji jako autor i reżyser programów młodzieżowych takich, jak na przykład „Truskawkowe studio". Wszystko po to, aby samemu sobie przedłużyć ten młodzieńczy, może nawet dziecięcy, czas.

Nie ciągnęło Pana do teatru, filmu?

Nie, nie. Do tej pory – jako aktora – teatr napełnia mnie uczuciem niepokoju. Nawet ten na najwyższym poziomie. Niektóre spektakle oglądam z zachwytem, ale siebie w teatrze kiepsko widzę, a o teatrze w Polsce myślę... To, co ja myślę, to moja sprawa, ale zostawmy to... Teatr został w Polsce spauperyzowany, zniszczony i to przez ludzi teatru, którzy zaufali urzędnikom.

W kinie – zwłaszcza w tych ostatnich rolach – czuje się Pan świetnie. Czy serialowe i filmowe role dają Panu satysfakcję?

Nie było takiego przypadku w ostatnich latach, żebym gdzieś zagrał, a potem z tego powodu marudził, że coś było nie tak. Często narzekam na finanse, ale to nasza narodowa cecha...

Może za kilka lat obsadzi się Pan w zupełnie

FOTO: DANIEL RATOWSKI

innej roli? Bierze to Pan pod uwagę?
Ja oczywiście mogę to sobie wyobrazić, ale zbyt angażuję się emocjonalnie w to, co robię. Ze trzy, cztery razy w życiu było już tak, że zmieniałem optykę patrzenia na świat, zmieniałem zawód i pracę. To są mocne momenty w życiu i to zawsze kosztuje. Nie ma tak, że to się robi na zimno, z wyrachowania. Nie, nie! To jest bolesne i dla zainteresowanego i dla osób z nim żyjących. Może być nieznośne, nie do wytrzymania.
Małżeństwo aktorskie, pięcioro dzieci. To ogromne obciążenie pod każdym względem. Daje pan sobie radę?
Ja to sobie daję radę, ale moja żona nie wiem, co kombinuje. Mamy pięcioro dzieci, a ona pojechała z UNICEF-em ratować dzieci w Afryce. Ja się bardzo z tą ideą identyfikuję, ale przecież nie mogę być odpowiedzialny za wszystkie dzieci na świecie. Żona natomiast wyjeżdża, tam gdzie nawet o telefonach nie słyszeli i jest to dla niej strasznie ważne.
A może żona chciała odpocząć?
To nie jest odpoczynek tylko ciężka praca. Nie jest to również bezpieczne dla zdrowia i ta dziura na mapie, do której pojechali – to zawsze jest ryzykowne.
To jak rozładowuje Pan stres, problemy z pracą, domem?
Nie piję żadnego alkoholu, choć wiem, że wyglądam na takiego, co pije... (śmiech). Odpręża mnie kawałek dobrego tekstu, kilka wersów wiersza, jakiś fragment ładnej piosenki. I głupota polityków mnie bardzo odpręża...
Pan sam napisał bardzo wiele piosenek – dla młodzieży przede wszystkim. Wraca Pan czasem do nich?
Moim dzieciom puszczam te piosenki – mam takie tajne, prywatne archiwum. Rymowane układanki bardzo sobie cenię i trzymam na czarną godzinę. Jak mi już nic nie zostanie, co mnie ukoi, to taki czterowiersz bardzo dobrze zadziała...
Która z form działalności daje najwięcej satysfakcji, najbardziej Panu odpowiada?
Pracę traktuję jako posłannictwo rzemieślnicze. I chciałbym, by tak była oceniana. Aktorstwo nie jest formą zawoalowanej prostytucji, lansowania się, ale umiejętnością opowiadania pewnej historii. I tak chciałbym, żeby to było odbierane. Ale ponieważ odbywa się to w sposób publiczny, to w ostatnich latach otoczka pozamerytorycznej wartości tych prezentacji jest ważniejsza od samej prezentacji... A wie Pani, co mnie najbardziej cieszy?

EastNews

Co?
Wczoraj byłem w Radomiu i pobłądziłem – nigdy nie mogę odszukać sali widowiskowej Urzędu Miejskiego. W pewnym momencie zajechał mi drogę policjant po cywilnemu, zainteresował się, czego szukam i powiedział: „pan jedzie za nami. To za Pitbulla". To bardzo ładne podziękowanie.
Lubi Pan swoją popularność?
Nie będę kłamał – od dziecka zawsze wszystko najlepiej wiedziałem i lubiłem być w centrum zainteresowania. Ja nie traktuję swojej popularności, jako dopust boży i nieszczęście, ale chciał-

Paweł Królikowski

Aktor teatralny i filmowy, reżyser, twórca wielu piosenek. Urodził się 1 kwietnia 1961 w Zduńskiej Woli. Jego pierwszą rolą ekranową był chuligan w filmie dla dzieci i młodzieży „Dzień kolibra".
W 1987 roku ukończył Wydział Aktorski w Państwowej Wyższej Szkoły Teatralnej we Wrocławiu i związał się z Teatrem Studyjnym '83 im. Juliana Tuwima w Łodzi. Następnie wraz z żoną przeprowadził się do Wrocławia. W Oddziale Regionalnym Telewizji Wrocław TVP 3 podjął pracę w ośrodku telewizyjnym, realizując przez trzynaście lat programy dla młodych widzów – „Truskawkowe studio", do którego napisał ponad sto piosenek i cykl dokumentalny „To twoja droga". Powrócił na szklany ekran rolą dziennikarza w serialu „Czwarta władza". Następnie zagrał postać charyzmatycznego, pełnego energii lekarza onkologa profesora Sławomira Starzyńskiego w „Na dobre i na złe". Telewidzowie mogli go oglądać w roli policjanta Igora Rosłonia w serialu „PitBull", w roli zakamuflowanego gliniarza w serialu „Fałszerze – powrót Sfory" oraz Kusego w serialu „Ranczo".
W wieku 21 lat, na egzaminach do wrocławskiej szkoły aktorskiej, poznał swoją przyszłą żonę, aktorkę Małgorzatę Ostrowską, powszechnie znaną z roli Grażyny Lubicz w telenoweli TVP 1 „Klan". Mają piątkę dzieci; trzech synów Antoniego (ur. 1989), Jana (ur. 1991) i Ksawerego (ur. 2007) oraz dwie córki: Julię (ur. 1999) i Marcelinę (ur. 2001). Paweł ma młodszego brata, aktora – Rafała Królikowskiego.

AKPA

Z Ilоną Ostrowską na planie serialu „Ranczo”

bym, aby to, co robię – powtórzę raz jeszcze – było traktowane w kategoriach dobrze wykonanego rzemiosła. Wcale nie chcę, aby mnie wszyscy rozpoznawali.

Ale i tak Pana rozpoznają, a kobiety rzucają się na Pana...

Nie, nie, nie. Wiedzą, że jestem przybity gwoździem...

Syn Antek poszedł w Państwa ślady, mając zaledwie 21 lat zagrał w kilku filmach, serialach. Cieszy to Pana?

To jest otwarty rozdział, ja mu sekunduję, drżę o niego, ale niech robi, co chce – oby mu się wiodło jak najlepiej. Niech kombinuje, niech wylatuje z gniazda, tylko niech uważa na turbulencje...

A młodszemu bratu Rafałowi, znanemu aktorowi, Pan zazdrości?

Rafałowi zazdroszczę najbardziej tego, że jest moim bratem... (śmiech). Ma dobry punkt odniesienia – starszy brat. I jest się od czego odbijać.

Oprócz miłości do żony i dzieci kocha Pan samochody. Co takiego fascynującego jest w „garażu”?

Pierwszą Alfę Romeo kupiłem żonie w 1996 roku. Było to we Wrocławiu. Jak sprzedawca ściągnął czerwoną opończę ze srebrnej Alfy 146, to moja żona – choć była na mnie wściekła – zmiękła w sekundzie. I potem, jak pojechała tym samochodem na przejażdżkę i autko zaczęło do niej mruczeć, to zakochała się bez reszty. Ta Alfa była cudna, taka trochę nastolatka, nieokiełzana, pełna wdzięku i prostoty. Przejechaliśmy nią 300 tysięcy kilometrów. Potem – na ogół były w naszej rodzinie tylko Alfy Romeo.

Ze trzy, cztery razy w życiu było już tak, że zmieniałem optykę patrzenia na świat, zmieniałem zawód i pracę

Kupowałem różne samochody tej marki – miałem Alfę 155 Q4. Zrujnowana, ale słynna Integrale, wyprodukowano tylko 2701 sztuk tego modelu. Doprowadziłem ją do stanu perfekcyjnego, ale zdarzyła się kolizja i wyłem po niej pół roku. Następną kupiłem w Szwajcarii, w serwisie u Krzysztofa Bołtowicza ją wyremontowałem – są tam świetni mechanicy i aby znowu coś się jej nie stało, szybko sprzedałem. A teraz mam tę – Alfę Romeo Spider.

Co tak Pana podnieca w tym samochodzie?

Napęd na cztery koła, silnik 3,2 l i prawie 300 KM, bardzo rzadka rzecz, której nie lubię, ale w tym aucie się sprawdza – automatyczna skrzynia biegów, no i zdejmowany, miękki dach. Archetyp auta, marzenie każdego chłopca. To bardzo rzadka wersja. Nie ma takiego drugiego przerasowanego, wyrafinowanego auta.

Rozmawia Pan ze swoim samochodem?

Aż tak stuknięty to nie jestem, ale zdarza się.

Motoryzacyjne marzenie? Gdyby nie musiał Pan liczyć się z kosztami...

To kupiłbym półtora hektara gruntu, postawiłbym halę i tam trzymałbym parę takich moto-marzeń. Np. Alfę Romeo z lat dwudziestych, kiedy w zespole Alfy był jeszcze Enzo Ferrari.

Żona ma Alfę Romeo, syn Antek też jeździ autem tej marki...

Moja żona miała Alfę Romeo Q4 Crosswagon – rewelacja. Odkupiliśmy ją od Rysia Rynkowskiego. Ale żona rozbiła ją niedawno, a to był cudowny samochód. A Antek też sobie Alfę kupił...

Żałuje Pan w życiu czegoś?

Nie, oglądać się do tyłu i narzekać na to, co było – o nie! To nie po mojemu... rozpamiętywanie, żałowanie...

Wstaje Pan rano i o czym myśli?

W ogóle nie myślę. Doczołguję się do kuchni, robię kawę i dopiero wtedy mogę zacząć myśleć. ■

D. RATOWSKI

Hiszpański motocyklista z zespołu Fiat Yamaha wygrywa Mistrzostwa Świata MotoGP. Jego triumf to ukoronowanie sezonu teamu i jego sponsora – Fiata Automobiles.

Jorge Lorenzo i Fiat mistrzami świata

Świat sportów motocyklowych ukoronował swojego zwycięzcę, hiszpańskiego motocyklistę Jorgego Lorenzo z zespołu Fiat Yamaha Team. Od 2007 roku sponsorem drużyny japońskiego konstruktora jest Fiat Automobiles i od tego czasu team po raz trzeci z rzędu zdobywa mistrzowskie laury. Wcześniej, w 2008 i 2009 roku, wygrywał Valentino Rossi. W ciągu zaledwie trzech sezonów drużyna odnotowała ogromne postępy pod względem wyników, o czym świadczą liczne pole position uzyskane przez Lorenza oraz sukces Rossiego. Ten ostatni powrócił do zwycięskiej formy w Malezji po przerwie spowodowanej wypadkiem na torze w Mugello w czerwcu tego roku.

Dla Lorenza, dwudziestotrzylatka pochodzącego z Palmy na Majorce, to pierwsze tak znaczne zwycięstwo w najwyższej klasie wyścigów motocyklowych: MotoGP. Osiągnął je, startując z bardzo wysokiej, drugiej pozycji w poprzednim sezonie oraz jako zdobywca tytułu „Rookie of the Year 2008". Obecnie Fiat Yamaha Team zamierza po raz trzeci z rzędu zdobyć mistrzowski tytuł w klasie Team i Konstruktorów. Fiat Automobiles cieszy się z tego zwycięstwa, gdyż dzięki niemu zbliżył się do młodszej klienteli. Zadowolona jest także spółka Iveco, która na czas trwania zawodów wyposażyła drużynę w cztery Stralisy i jeden EcoDaily. Poza samym wsparciem teamu Yamahy, Iveco zagwarantowało cały transport sprzętu w 15 krajach świata, w których rozgrywały się wyścigi mistrzostw. ■

Jorge Lorenzo przed kolegą z drużyny Valentino Rossim. Powyżej: triumfujący nowy mistrz świata.

Portale społecznościowe odwiedzane są przez miliony użytkowników

Facebook, Youtube, Flickr, Twitter. Użytkownicy tych serwisów internetowych mogą zaważyć na wyborach handlowych milionów klientów. Dlatego Fiat Group Automobiles stawia na właśnie takie wirtualne społeczności, aby związać klientów z marką.

Fiat w sieci

TEKST
Carla Popaiz

Portale są wyrazem zmian, jakie zaszły ostatnio w komunikacji społecznej. W ciągu dwóch lat znacznie bowiem wzrosła liczba godzin spędzanych przez użytkowników na Facebooku. Wirtualna przestrzeń stała się rodzajem sieci w sieci, istotnym obszarem wpływającym na wybory handlowe klientów. Dlatego coraz więcej firm stara się zaistnieć na portalach społecznościowych, by dotrzeć w ten sposób do klientów.
Według badań przeprowadzonych przez Frozen Frogs, agencję specjalizującą się we wschodzących rynkach mediów, w portale społecznościowe efektywnie inwestują przede wszystkim producenci samochodów, mody i sportu. Fiat Group Automobiles jest jedną z najlepiej oddziałujących na internautów, posiada bowiem spore doświadczenie na polu Web 2.0. W 2006 roku wielkim sukcesem cieszyły się strony „Ludzie Brava" i „500 wants you", które umożliwiały użytkownikom interakcję z projektantami i designerami w realizacji nowego Fiata 500 i Bravo.
Po boomie portali społecznościowych, w marcu zeszłego roku, pojawiła się strona „Fiat on the web": interaktywna platforma komunikacyjna w formie portalu społecznościowego. „Centrala operacyjna" zawierała stronę Facebooka, album fotograficzny z Flickra, kanał video Youtube, wreszcie profile na Twitterze Friend Feed i Delicious. Marka prowadzi zatem intensywny dialog z użytkownikami sieci, słucha ich rad, dzieli się otrzymanymi materiałami i zaprasza do udziału w różnych wydarzeniach. Działania Fiata w sieci są doskonałym przykładem Social Brandu: w ciągu zaledwie sześciu miesięcy Fiat odnotował cztery i pół miliona kontaktów. I to wszystko bez reklamy. Innym przykładem może być video – konfigurator My-500C, aplikacja wymyślona przez Facebooka, która pozwala na stworzenie wersji cabrio, ulubionego modelu i opracowanie jej indywidualnego profilu. W ciągu czterech miesięcy z tej możliwości skorzystało 20 tysięcy użytkowników.
Fiat nie jest jedyną aktywną w sieci marką Grupy. Również Alfa Romeo od kilku lat prowadzi stały

dialog ze swoimi użytkownikami. Dobrym przykładem może być historia modelu MiTo, który zanim pojawił się na rynku, stał się najbardziej dyskutowanym samochodem w sieci. Na jego blogu zarejestrowało się ponad cztery tysiące użytkowników, którzy stopniowo poznawali pojazd na video, dokonywali wpisów, a nawet starali się go wykreować i wykonać. Strona nadal działa aktywnie i udziela ponad 27 tysiącom użytkowników bieżących informacji na temat wszystkiego, co dotyczy świata Alfy Romeo. Szczególnie ciekawy wydaje się link poświęcony Alfie Brerze w ekskluzywnej wersji wyposażenia Italian Independent. Pierwszy z 900 wyprodukowanych egzemplarzy był bohaterem niecodziennego rajdu po najpiękniejszych miastach europejskich w poszukiwaniu ekskluzywnego stylu bycia.

W ciągu 20 dni, fotoreporter Giulianelli Fosco wykonał wiele ciekawych zdjęć i filmów video, przeprowadził szereg wywiadów z osobami zainteresowanymi na trasie modelem. Na ekranie można było śledzić całą historię za pomocą „maplogu", rodzaju mapy, na której Fosco przyklejał zebrany materiał.

Kolejna nowinka Alfy Romeo związana jest z wprowadzeniem na rynek Giulietty. Marka, bogatsza o doświadczenie z MiTo, stworzyła specjalną stronę poświęconą nowemu modelowi, by dać pole do popisu kierowcom „na tylnym siedzeniu" o nazwie: Alfa Ego. Pozostaje jeszcze Lancia, którą można zaliczyć do niezwykle zaangażowanych społecznie marek. Niedawno zakończono na Facebooku pierwszy „social-flash-mob", zatytułowany „Your Face For Freedom", który wspiera kampanię uwolnienia Aung San Suu Kyi. Na stronie tej proszono użytkowników o zamianę fotografii w swoim profilu na zdjęcie zdobywczyni Pokojowej Nagrody Nobla, która od lat walcząc o poszanowanie praw człowieka w Birmie, przetrzymywana jest w areszcie domowym. Fotografie osób, które wzięły udział w tej inicjatywie, zebrano następnie w album „Wall for freedom". Akcja Lancii została także wykorzystana przez Chryslera, który podwoił jej format. Lancia wspiera ponadto projekt „Internet for peace", wypromowany przez czasopismo Wired. Celem tej inicjatywy jest składanie przez Internet kandydatur do Pokojowej Nagrody Nobla 2010. Z taką samą pasją Lancia wspierać będzie także Mandela Day. W zeszłym roku umożliwiła pięciu tysiącom użytkowników sieci bezpośrednie śledzenie koncertu z Nowego Yorku i zajrzenie za kulisy imprezy. ■

Coraz częściej marki samochodowe są obecne w sieci

FIRMY W SIECI

Fiat na Facebooku

Z Facebooka korzysta coraz więcej osób, które poszukują na nim nie tylko rozrywki, ale i kontaktują się z innymi osobami oraz czerpią dzięki niemu z różne informacje i treści. Dlatego Facebook staje się z dnia na dzień nieocenionym źródłem informacji. A to skłania firmy do wykorzystania serwisu jako narzędzia promującego markę. Swoje miejsce na Facebooku mają także marki Fiata. Zachęcamy pracowników grupy do zostania fanami tych stron. Nowe profile dostępne są pod adresami:

www.facebook.com/FiatPl
(marka FIAT)
www.facebook.com/AlfaRomeoPl
(marka Alfa Romeo)
www.facebook.com/LanciaPl
(marka Lancia)
www.facebook.com/AbarthPl
(marka Abarth)

Tyska jesień z gitarą

TEKST Marek Kamiński
FOTO Ireneusz Kaźmierczak

Śląska Jesień Gitarowa stała się jednym z najważniejszych tego rodzaju festiwali w Europie. W tym roku gitarzyści oraz melomani spotkali się już po raz trzynasty.

Na festiwal składają się trzy elementy: konkurs, lekcje mistrzowskie i najbardziej oczekiwane przez publiczność koncerty gwiazd. Organizatorzy najwyraźniej nie są przesądni. Do 13. edycji zaprosili trzynastu gitarzystów. Największa gwiazda Śląskiej Jesieni Gitarowej, znakomity gitarzysta Al Di Meola wystąpił trzynastego. Biletów na koncert zabrakło kilka tygodni wcześniej, a szczęśliwcy, którzy mogli posłuchać mistrza, nagrodzili koncert owacją na stojąco. Trudno się dziwić, bo mimo, że w Tychach wystąpiło w poprzednich latach mnóstwo znakomitych artystów, tak elektryzujące nazwisko jeszcze się nie pojawiło. Al Di Meola to jeden z najbardziej znanych amerykańskich gitarzystów jazzowych. W latach 70. grał m. in. z Chickiem Coreą i Jaco Pastoriusem. W następnej dekadzie tworzył najsłynniejsze jazzowe trio gitarowe wraz z Paco de Lucią i Johnem McLaughlinem. Ich płyta „Friday

Al Di Meola wraz ze swoim zespołem *Al Di Meola World Sinfonia*

Night In San Francisco" rozeszła się w ponad 2 milionach egzemplarzy. Do Tychów mistrz gitary przyjechał wraz ze swoim zespołem „Al Di Meola World Sinfonia". Do działającej od kilku lat formacji zaprosił muzyków m. in. z Kuby, Izraela i Argentyny.

W trwającym tydzień festiwalu wystąpili także inni znani na całym świecie wirtuozi gitary, jak: Krzysztof Pełech oraz duet Dariusz Kupiński&Jakub Lubina, Zoran Dukić (Chorwacja) i Aniello Desiderio (Włochy), Sanel Redžić (Bośnia i Hercegowina) i Graham Anthony Devine (Wielka Brytania), Łukasz Kuropaczewski i Marcin Dylla, Paul Galbraith (Wielka Brytania), duet Susana Prieto (Hiszpania) i Alexis Muzurakis (Grecja). To już tradycja, że wykonawcom towarzyszy AUKSO, Orkiestra Kameralna Miasta Tychy pod artystyczną dyrekcją Marka Mosia.

Poza częścią festiwalową, istotę Śląskiej Jesieni Gitarowej stanowi konkurs dla młodych adeptów tego instrumentu. W tym roku wzięło w nim udział 21 gitarzystów z całego świata – Chin, Japonii, Brazylii, Rosji, Ukrainy, Belgii, Portugalii i Polski. W drugim etapie rywalizowało już tylko 12 młodych wirtuozów (regulamin stanowił, że nie mogą przekroczyć trzydziestego roku życia). Międzynarodowe jury do finału zaprosiło 4 muzyków. W konkursie triumfował Xingye Li z Chin, który wygrał 18 tys. złotych, koncertową gitarę (na której będzie mógł zagrać m. in. w Polsce i Czechach) oraz możliwość nagrania płyty. Drugi był Polak Tomasz Kandulski, trzeci Marko Topchii z Ukrainy, a czwarty Noriyuki Masuda z Japonii. Przewodniczący jury Tomasz Dylla

To już tradycja, że wykonawcom towarzyszy AUKSO, Orkiestra Kameralna Miasta Tychy pod artystyczną dyrekcją Marka Mosia

podkreślał niezwykle wyrównany i bardzo wysoki poziom gitarzystów biorących udział w konkursie, mówiąc, że to już nie amatorzy, jak to bywało w pierwszych edycjach, lecz znakomicie wykształceni muzycy.

Konkurs nosi imię Jana Edmunda Jurkowskiego, twórcy festiwalu, autora jego koncepcji oraz organizatora dwóch pierwszych edycji. Po śmierci jego dzieło znalazło kontynuatorów, a konkurs otrzymał jego imię.

Kolejna Śląska Jesień Gitarowa zacznie się 13 października 2012 roku. A organizatorom wypada życzyć, aby „trzynastka" znowu była dla nich szczęśliwa. ■

O IMPREZIE W PIGUŁCE

Zwycięzca konkursu

Xingyie Li, 21-letni Chińczyk został zwycięzcą 13. Śląskiej Jesieni Gitarowej. Na stałe mieszka w Korei Południowej. Po zwycięstwie mówił, że jest szczerze zaskoczony wynikami, bo nie spodziewał się, że może wygrać. Dla chińskiego gitarzysty był to pierwszy duży międzynarodowy konkurs, w którym brał udział.

Organizatorzy i mecenasi

Śląska Jesień Gitarowa jest organizowana od 1986 roku przez Miejskie Centrum Kultury w Tychach i Akademię Muzyczną im. Karola Szymanowskiego w Katowicach. Impreza odbywa się co dwa lata, a na jej program składają się koncerty gitarowe z orkiestrą, recitale gitarowe polskich i międzynarodowych gwiazd, trzyetapowy konkurs dla młodych gitarzystów, a także lekcje mistrzowskie, wykłady i wystawy. Jednym z mecenasów festiwalu jest Fiat Auto Poland.

TEKST I FOTO **Edward Poskier**

Lancie w starym stylu

W Bystrej koło Bielska-Białej znajduje się jedna z ładniejszych w kraju kolekcja zabytkowych samochodów marki Lancia, w tym kilka „perełek". Pasjonatami tej marki są ojciec i syn: Jarosław i Olaf Mrowcowie. Jarosława Mrowca poznałem w warsztacie rekonstrukcji zabytkowych pojazdów Jacka Balickiego, zaimponował mi wiedzą na temat Lancii jak i ogólnie motoryzacji. Wtedy postanowiłem odwiedzić ich „stajnię" w Bystrej, gdzie znajduje się ten swoisty „Lancialand". Motoryzacją interesowali się od zawsze. Od 1966 roku, tj. od nabycia pierwszego oldtimera Fiata 1500 L, swoją miłość kierowali głównie do samochodów włoskich. Pasja do Lancii narodziła się w 2003 r., kiedy podczas pobytu u znajomych we Włoszech odkryli w jednym z magazynów wrak modelu Fulvia Coupe 1.3 S seria II z 1974 r. Auto nadawało się do rekonstrukcji, mimo to bardzo ich urzekło i wkrótce zostało ich własnością! Z każdą Lancią obecną w stajni Mrowców, które cenią za elegancję, komfort i sportowe zacięcie, wiąże się ciekawa i nieraz zaskakująca historia, często owiana tajemnicą. W ich kolekcji są modele: Aprilia Berlina (sedan,) z 1938 r. (jedyny egzemplarz w kraju będący ostatnim autem skonstruowanym przez Vincenzo Lancię przed śmiercią), Fulvia GT (sedan) 1.3 GT seria I z 1967 r., Fulvia Sport (Zagato) 1.3 S seria I z 1971 r. (konstrukcja nadwozia stalowo-aluminiowa), Fulvia Coupè 1.3 S seria II z 1974 r. Poza Lanciami kolekcję tworzą wspomniany Fiat 1500 L z 1966 r. i angielski MG Midget 1500 z 1976 r. W planach Jarosława i Olafa Mrowców jest zakup Lancii Flavii Convertible i Bety Montecarlo Spikera (a trzeba dodać, że obszerne garaże sprzyjają uzupełnianiu kolekcji) oraz renowacja ich Lancii Fulvii Zagato (są trzy w kraju). Jarosław Mrowiec prowadzi własną firmę mechaniki precyzyjnej (tokarstwo, skrawanie itp.), co ułatwia mu niejednokrotnie rekonstrukcje starych modeli.

Obaj panowie, niezwykle dumni z posiadania jedynej w kraju Lancii Aprilii, spotykają się z dużą sympatią za swoją pasję i zainteresowania. Zapewne dlatego, że ratują piękne samochody przed zapomnieniem i wielkim kosztem finansowym oraz ciężką pracą przywracają do życia pojazdy historyczne, dając przyszłym pokoleniom dowód wspaniałej techniki ubiegłego wieku, tych szalonych pięknych lat w zupełnie starym stylu. ■

Stajnia Mrowców

Jarosław i Olaf Mrowiec uważają, że kolekcjonowanie samochodów to nie tylko ich odnawianie i gromadzenie, to także starty w rajdach i wyścigach zabytkowych samochodów, udział w zlotach i zjazdach oldtimerów. Sami startowali w Mistrzostwach Polski Pojazdów Zabytkowych, w rajdzie Classic Cup w Dębicy, gdzie zajęli 3 miejsce. W 2008 roku brali udział w prestiżowej obsadzie w I Rundzie Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Pojazdów Zabytkowych Piaseczno-Warka. Uczestniczą również w rajdach organizowanych przez Automobilerów Asocjację Europejską (EAA) oraz przez Automobilklub Beskidzki w Bielsku-Białej. Poza udziałem w rajdach i zlotach, właściciele bystrzańskiej „stajni" są zrzeszeni w klubach sympatyków, należą do PZM (Automobilkluby) oraz do wspomnianej Europejskiej Asocjacji Automobilerów (EAA), utrzymują kontakty z podobnymi kolekcjonerami w kraju i za granicą.

TEKST I FOTO **Tomasz Szmandra**

Fiat w Rajdzie Żubrów

Historia „Żubrów”

Rajd został zapoczątkowany przez trzykrotnego mistrza Europy Sobiesława Zasadę, który wpadł na pomysł, aby raz w roku zawodnicy i działacze sportów motorowych zamienili się rolami. I tak od 1966 roku na trasie z Krakowa do Zakopanego czynni zawodnicy wcielają się w rolę sędziów i osoby odpowiedzialne za zabezpieczenie i organizatorów zawodów, natomiast działacze oraz byli rajdowcy zasiadają za kierownicami samochodów i rywalizują na próbach sportowych. Od lat w gronie uczestników rajdu nie brakuje także dziennikarzy i zaproszonych gości, a swoją klasyfikację mają także panie. W ostatnich latach, ze względów organizacyjnych, start został przeniesiony do Myślenic, co w żaden sposób nie wpłynęło na zmniejszenie znaczenia rajdu, który należy do najliczniej obsadzonych imprez samochodowych w naszym kraju.

Spośród wielu imprez samochodowych w Polsce, rozrywany od ponad 40. lat Rajd Żubrów cieszy się dużą popularnością. Po raz kolejny wzięły w nim udział także załogi Fiata Auto Poland.

W tym roku na starcie 44. edycji stanęło ponad 80 załóg, wśród których, jak zwykle nie zabrakło rasowych, sportowych aut, takich jak Alfa Romeo, Subaru, Lancia, Mitsubishi i Porsche. Po dwóch latach przerwy na starcie pojawiła się także liczna grupa zawodników z Włoch, reprezentujących zespół Historic Team Italia. Także i tym razem goście z Brescii przywieźli ze sobą takie zabytkowe rarytasy jak Porsche 356, Porsche 911 Carrera, Alfa Romeo Giulia, czy Lancia Fulvia HF. Warto wspomnieć, że w ubiegłych latach na trasie rajdu rywalizowali m.in. były kierowca Formuły 1 Alex Caffi oraz mistrz Europy w wyścigach górskich Giulio Regosa. Ale znakomitych nazwisk nie brakowało na liście startowej także i w tym roku. Poza Sobiesławem Zasadą na trasie można było podziwiać także innych znakomitych przed laty zawodników m. in.: Andrzeja Jaroszewicza, Andrzeja Postawkę, Wiesława Mrówczyńskiego, Krzysztofa Strykiera i Janusza Wojtynę.

Rajd był okazją sprawdzenia swoich sił nie tylko dla kierowców rajdowych, którzy od dawna już nie siedzieli za kierownicą samochodów rajdowych, ale także dla dziennikarzy motoryzacyjnych. W tej kategorii na starcie stanęły załogi: Jacek Jurecki i Arkadiusz Raszewski w Abarth 500, Marek Sworowski i Maciej Jakubowski w Alfie Romeo MiTo, oraz Tomasz i Aleksandra Szmandra w Abarth Grande Punto.

Trasa tegorocznego rajdu liczyła ponad 220 km i została podzielona na 8 prób szybkościowych, o przeciętnej długości 1,3 km oraz 2 slalomy. Po starcie z rynku w Myślenicach, załogi rywalizowały w okolicach Jawornika, Sułkowic, Harbutowic i Góry Chełm. Niestety, tegoroczne klęski żywiołowe zmusiły organizatorów z Automobilklubu Krakowskiego do rezygnacji z przeprowadzenia klasycznych odcinków zlokalizowanych na terenach Lanckorony i Zawoi.

Biorąc pod uwagę przelicznik wiekowy, w klasyfikacji generalnej, już po raz 10. pierwsze miejsce zajął startujący Mercedesem C 350, pomysłodawca imprezy Sobiesław Zasada. I tym razem wywalczył on główną nagrodę – statuetkę Żubra, w towarzystwie swojej żony i zarazem znakomitego pilota.

Na mecie, zlokalizowanej tradycyjnie pod hotelem „Kasprowy” w Zakopanem, zameldowały się także wszystkie załogi reprezentujące Fiata Auto Poland. Obydwa Fiaty Abarth i Alfa Romeo spisały się na piątkę, a gdy emocje już opadły, uczestnicy rajdu wzięli udział w tradycyjnym, trwającym niemal do świtu, Balu Żubrów.

Następna, 45. edycja tej wyjątkowej imprezy, już za rok. ■

TEKST **Joanna Lasek**

Mariaż obrazu i muzyki

Przełom zimy i jesieni to idealna pora na połączenie dwóch pasji – filmu i muzyki. Kino obfituje w filmy muzyczne, trzeba tylko po nie sięgnąć. Nie wszystkie są musicalami, nie we wszystkich bohaterowie tańczą, ale mają wspólny mianownik – melodia i śpiew to jedne z najistotniejszych czynników danego filmu, czasem na równi z głównymi charakterami. „**Once**" to uroczy kameralny obraz nakręcony przez Johna Carneya, który z reżyserią miał niewiele wspólnego (był basistą). Film okazał się wielkim sukcesem, który przerósł najśmielsze oczekiwania twórców. Prosta historia uczucia między ulicznym irlandzkim grajkiem a biedną imigrantką z Czech chwyta za serce. Bezpretensjonalni bohaterowie wyrażają swe emocje za pomocą nieskomplikowanych piosenek o pięknych tekstach płynących prosto z serca. W głównych rolach występują autentyczni muzycy – lider grupy The Frames (jeden z ulubionych zespołów Bono) – Glen Hansard oraz obdarzona anielskim głosem Marketa Irglova. Kto raz obejrzy ten film, „zarazi się" jego klimatem, a zwłaszcza muzyką.
W zupełnie innym stylu został nakręcony film „**Exils**" Tony'ego Gatlifa. Żeby zrozumieć ten niezwykły obraz należy sięgnąć do historii Francji

i przyjrzeć się mieszance etnicznej zamieszkującej kraj. „Exils" to film o poszukiwaniu własnej tożsamości i powrocie do korzeni. Młodzi bohaterowie – Zano i Naima poszli pod prąd własnemu pokoleniu – dostrzegli, że nie do końca należą do konsumpcyjnej i anonimowej kultury miejsca, w którym przyszło im mieszkać. Wyruszają więc w barwną podróż do Algierii – podróż trudną i przełomową. Bohaterom przez cały film towarzyszy oryginalna muzyka. „Exils" nie jest filmem łatwym, ale jeśli widz da się porwać niezwykłemu nastrojowi, nigdy go nie zapomni.

„**Some Kind of Monster**" to gratka dla fanów zespołu Metallica. Twórcy – znani dokumentaliści Joe Berlinger i Bruce Sinofsky – przez 3 lata towarzyszyli członkom zespołu podczas nagrywania materiału studyjnego. Tłem dla filmu jest skomplikowana relacja pomiędzy członkami grupy. Zespół opuścił właśnie basista Jason Newsted, dalsze jego istnienie stało pod znakiem zapytania. Jako ostatnią deskę ratunku menedżerowie zaproponowali terapię grupową. Terapia ta dała nieoczekiwane rezultaty – pod jej wpływem frontman James Hetfield zdecydował się na odwyk i zrzekł się wyłącznej kontroli nad tekstami piosenek. Widzowie mogą obserwować, jak Metallica powstaje z gruzów. Ten fascynujący dokument to pozycja obowiązkowa dla wszystkich fanów mocnego uderzenia.

Przełom zimy i jesieni to idealna pora na połączenie dwóch pasji – filmu i muzyki

PREMIERY KINOWE

„Chrzest"

**Jeden z najlepszych polskich filmów ostatniego sezonu. Michał, który prowadzi w Warszawie komfortowe życie z piękną żoną i małym synkiem, natyka się na przyjaciela z dawnych lat. Jak można się domyśleć, wpłynie to w decydujący sposób na dotychczas sielankowe życie młodej pary...
Reż.: Marcin Wrona, wyst.: Wojciech Zieliński, Natalia Rybicka.**

Jedz, módl się i czytaj

Grażyna Plebanek „Nielegalne związki”

Dawno nie było w polskiej literaturze tak świetnego opisu anatomii romansu pozamałżeńskiego. Grażyna Plebanek skupiła się tym razem na mężczyźnie, zresztą uczyniła to celowo. Łatwo jest pisarce wczuć się w rolę kobiecej bohaterki, trudniej „wskoczyć” w skórę mężczyzny. Książkę czyta się jednym tchem, mimo że świadomie lub mniej świadomie (z większą lub mniejszą ochotą) odbiorca daje się wciągnąć w duszny i zakłamany trójkąt. Atmosfera towarzysząca od początku romansowi Jonathana i Andrei jest naładowana erotyzmem i to on głównie przyciąga ich do siebie i powoduje, że nie mogą się oprzeć własnej cielesności. Związek ewoluuje, ale w jakim kierunku zmierza, o tym czytelnik musi przekonać się sam. Akcja toczy się w Brukseli w kosmopolitycznym środowisku skupionym wokół Parlamentu Europejskiego.

Grażyna Plabanek: *Nielegalne związki*. Wydawnictwo WAB. Warszawa 2010.

Jean-Philippe Arrou-Vignod „Jaśki”

Słodkie urwisy są kochane przez wszystkich, o czym można było się przekonać, obserwując narastającą histerię towarzyszącą przygodom Mikołajka. Czytelnicy wprost zakochali się w grupce przyjaciół, o ich przygodach czytali młodzi i starsi, wszyscy świetnie się przy tym bawiąc. Tym tropem poszedł Arrou-Vignod, który stworzył rodzinę „Jaśków” – równie słodkich co denerwujących braci. Jest ich sześciu, a rodzice ledwo dają sobie z nimi radę. Autor, sam mający pięciu braci, oparł się w dużej mierze na własnych doświadczeniach zdobytych w dość zwariowanej rodzince. Jego ojciec był lekarzem, mama natomiast „zawodowo” zajmowała się tą rozwrzeszczaną gromadką. Do tego ciągle się przeprowadzali... Nie dziwi fakt, iż Arrou-Vignod zdecydował się napisać książkę opartą na kanwie tak niezwykłego dzieciństwa...

Jean-Philippe Arrou-Vignod: *Jaśki*. Znak. Kraków 2010.

Elisabeth Gilbert „Jedz, módl się, kochaj”

Książka Gilbert stała się światowym bestsellerem, na jej podstawie nakręcono film z Julią Roberts w roli głównej. W wielkim skrócie można nazwać „Jedz, módl się, kochaj” przepisem na szczęście w pigułce. Według bohaterki wszystko polega na tym, aby w pewnym momencie podążyć za własnym sercem, a racjonalne myślenie zostawić daleko w tyle. Gilbert zdecydowała się na to, a swoje doświadczenia opisała w powieści. To piękna książka o miłości, szczęściu i czerpaniu radości z prostych przyjemności. Fantastycznie optymistyczna i podtrzymująca wiarę w łaskawy los. Wszystko jest w naszych rękach, szczęście jest za rogiem, trzeba tylko po niego sięgnąć!

Elisabeth Gilbert: *Jedz, módl się, kochaj*. Świat Książki. Warszawa 2010.

„Pogrzebany”

Koszmar każdego człowieka – zostać pogrzebanym żywcem. To właśnie przytrafiło się głównemu bohaterowi. Budzi się w trumnie, a w telefonie słyszy głos z irakijskim akcentem. Przypomina sobie, że został porwany w Iraku, gdzie pracował. Ma 90 minut na wydostanie się z tej śmiertelnej pułapki...
Reż.: Chris Sparling, wyst.: Ryan Reynolds, Paul Conroy.

TEKST **Joanna Lasek**

Na topie:

Piękny wygląd i oszczędność energii

Firma **Fiskars** to jeden z czołowych dystrybutorów towarów konsumpcyjnych dla domu i ogrodu. Nowa seria naczyń kuchennych Functional Form wyróżnia się ergonomią, funkcjonalnością i dyskretną elegancją. Wykonane z wysokogatunkowej stali nierdzewnej bądź anodyzowanego aluminium, naczynia kuchenne umożliwią wykonanie nawet najbardziej wyszukanych potraw. Zostały one zaprojektowane głównie z myślą o użytkownikach płyt indukcyjnych, ale mogą być używane również w przypadku innych rodzajów kuchenek. Naczynia ze stali nierdzewnej posiadają grube warstwowe dno typu Sandwich (5,6 mm w 3-litrowym rondlu). Uchwyty posiadają antypoślizgową warstwę silikonu, która gwarantuje pewny uchwyt i zmniejsza ryzyko poparzenia. Naczynia można myć w zmywarkach. Garnki są dostępne w rozmiarach od 1 do 7 litrów, a patelnie o średnicy 24 do 28 cm.

Krups znowu uszczęśliwia miłośników pysznej kawy! Ten uznany producent wysokiej jakości ekspresów tym razem wprowadził na rynek model **EA8261**. Wielbicieli kawy z mleczną pianką ucieszy fakt, iż do urządzenia dodano automatyczny spieniacz do mleka XL2000 z trzema programami, dzięki którym przygotujemy w pełni profesjonalne capuccino czy latte. Czytelny wyświetlacz posiada informacje w języku polskim. Filtr wody Claris Aqua zmniejsza jej twardość i usuwa zanieczyszczenia. Automatyczny system czyszczenia i odkamieniania gwarantuje utrzymanie urządzenia w ciągłej gotowości. Rozmiary to około 245 x365 x 330 mm, zmieści się więc na każdym kuchennym blacie.

Nowa kolekcja illy

Pozostając w temacie kawy, nie można nie wspomnieć o firmie Illy, która od lat dostarcza na rynek wyśmienite gatunki czarnego napoju. Jednak nawet najbardziej szlachetna kawa nie będzie smakowała, jeśli zostanie podana w nieodpowiednim naczyniu. Dlatego Illycaffe od ponad 20 lat prezentuje kultową już filiżankę w coraz to nowych odsłonach. Limitowane kolekcje są dostępne także w naszym kraju. Tym razem

Moda na zdrowe jedzenie nie przeminie, a można przypuszczać, że będzie coraz powszechniejsza. Kolejny producent AGD, **Tefal**, wychodzi naprzeciw potrzebom klientów wprowadzając na rynek parowar **Vitacuisine Compact**, który pozwoli w jednym czasie przygotować nawet trzydaniowy posiłek. Potrawy można gotować bez użycia soli czy tłuszczu, przez co są zdrowsze i mniej kaloryczne. Szybki wzrost temperatury powoduje, że proces gotowania przebiega błyskawicznie, a urządzenie zużywa znacznie mniej energii. Dzięki zastosowaniu dwóch oddzielnych tacek, możliwe jest gotowanie potraw w marynatach lub naturalnych sosach. Automatyczny czujnik zawiadomi użytkownika o braku wody w parowarze. Przy zakupie konsument otrzymuje książkę zawierającą zdrowe i urozmaicone przepisy.

autorem projektu jest niemiecki artysta Tobias Rehberger. Charakterystyczny kolisty uchwyt filiżanki jest już rozpoznawalny na całym świecie. Wśród artystów współpracujących z Illy byli m. in.: młody architekt Rufus Willis, wybitny fotograf Sebastiano Salgado, ale również Francis Ford Coppola, Federico Fellini. Słynna jest również (już dziś niedostępna) kolekcja filiżanek ze słynnymi scenami z filmów Pedro Almodovara.

O oszczędności wody i energii pomyślała również firma Ardo, jej najnowsza zmywarka DWI60AE przeznaczona do zabudowy cechuje się klasą A we wszystkich możliwych kategoriach – zmywaniu, suszeniu i zużyciu energii. Zmywarka mieści 12 kompletów naczyń, zużywając podczas jednego cyklu jedynie 14 litrów wody. Elektroniczny panel zawiera 5 programów pracy. Dokładne usuwanie zanieczyszczeń jest możliwe dzięki wykorzystaniu czterech temperatur zmywania. Panel sterujący jest ukryty, nie będzie więc problemu z wkomponowaniem urządzenia do każdej kuchni. Sugerowana cena producenta to około 1699 zł.

Niskie temperatury w natarciu, trzeba więc ze zdwojoną siłą dbać o cerę i chronić skórę twarzy przed mrozem i wiatrem. **Delikatny Fluid Intensywnie Kryjący firmy Eris** (seria Pharmaceris, do kupienia w aptekach) to świetne rozwiązanie dla pań mających kłopot z zatuszowaniem zaczerwienienia, popękanych naczyniek czy trądziku różowatego. Składniki fluidu chronią przed promieniowaniem UVA i UVB. Użycie kosmetyku nie powoduje efektu „maski", pory nie ulegają zatkaniu, a ewentualne plamy na ubraniu bez problemu znikną w praniu.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda Euro 5

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 ACTUAL ECO 69KM	28.042	1242	51	162	4,9	113	4/5
1.2 ACTIVE ECO 69KM	30.592	1242	51	162	4,9	113	4/5
1.2 DYNAMIC ECO 69KM	33.992	1242	51	162	4,9	113	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 75KM	35.692	1248	55	165	4,2	109	4/5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 75KM	39.942	1248	55	165	4,2	109	4/5

Punto EVO Euro 5

WYMIARY 407/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 ACTIVE 69KM 3D	36.542	1242	49	156	5,2	123	5
1.4 DYNAMIC 77KM 3D	41.642	1368	57	165	5,7	132	5
1.4 M-Air Turbo 16v ENERGY 135KM 3D	53.117	1368	99	200	5,6	129	5
1.2 ACTIVE 69KM 5D	37.817	1242	49	156	5,2	123	5
1.4 ACTIVE 77KM 5D	38.667	1368	57	165	5,7	132	5
1.4 ACTIVE DUALOGIC 75KM 5D	42.917	1368	55	165	5,7	124	5
1.3 M-Jet 16v ACTIVE 75KM 5D	45.892	1248	55	165	4,1	108	5
1.4 DYNAMIC 77KM 5D	42.917	1368	57	165	5,7	132	5
1.4 DYNAMIC DUALOGIC 77KM 5D	47.167	1368	57	165	5,4	125	5
1.4 M-Air 16v DYNAMIC 105KM 5D	48.867	1368	77	185	5,7	133	5
1.3 M-Jet 16v DYNAMIC 95KM 5D	51.842	1248	71	178	4,2	110	5
1.3 M-Jet 16v DYN. DUALOGIC 95KM 5D	56.092	1248	71	175	4,1	107	5

Grande Punto Euro 5

WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.4 ACTUAL 77KM 5D	36.967	1368	57	165	5,7	132	5
1.4 ACTUAL DUALOGIC 77KM 5D	41.217	1368	57	165	5,7	132	5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 75KM 5D z DPF	44.192	1248	55	165	4,1	108	5

500 Euro 5

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
1.2 POP 69KM	36.125	1242	51	160	5,1	119	4
1.2 SPORT 69KM	42.925	1242	51	160	5,1	119	4
1.4 16v SPORT 100KM	49.725	1368	74	182	6,3	149	4
1.2 LOUNGE 69KM	42.925	1242	51	160	5,1	119	4
1.4 16v LOUNGE 100KM	49.725	1368	74	182	6,3	149	4

500C Euro 5

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

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

Qubo Euro 4**

WYMIARY 396/172/174 | BAGAŻNIK 329 LITRÓW

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

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

Bravo Euro 5/Euro 4**

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	51.842	1368	88	197	6,3	146	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 140KM	57.792	1368	103	204	5,7	132	5
1.4 MultiAir 16v EMOTION 140KM	65.442	1368	103	204	5,7	132	5
1.4 MultiAir 16v SPORT 140KM	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

Sedici Euro 5

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 Euro 4**

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
1.4 T-Jet 16v EMOTION 120KM	53.542	1368	88	195	6,7	157	5

Doblò Euro 5/Euro 4**

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	kW	km/h	l/100km	CO_2	miejsca
ACTIVE 1.4 16V 95KM**	48.442	1368	70	161	7,3	174	5
ACTIVE 1.6 MULTIJET 16V 105KM**	55.642	1598	77	164	5,2	138	5
DYNAMIC 1.4 16V 95KM	52.692	1368	70	161	7,2	166	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 105KM	62.892	1598	77	164	5,2	138	5
EMOTION 1.4 16V 95KM	56.517	1368	70	161	7,2	166	5
EMOTION 1.6 MULTIJET 16V 105KM	66.717	1598	77	164	5,2	138	5
EMOTION 2.0 MULTIJET 16V 135KM	71.817	1956	99	179	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 140KM SPORT	84.915	1956	100	202	5,1	134	5
2.0 JTDM 16v 140KM SPORT PLUS	93.415	1956	100	202	5,1	134	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 140KM SPORT	90.015	1956	100	200	5,2	137	5
2.0 JTDM 16v 140KM SPORT PLUS	98.515	1956	100	200	5,2	137	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.

CENNIK SAMOCHODÓW GRUPY CHRYSLER

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

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

DODGE CALIBER

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm^3)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
SE 2.0L 5M	1998	156/115	198	7,4	176	2010	2010	15%	**od 66.190,00**

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

DODGE JOURNEY

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm^3)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
RT 2.0 CRD 6A	1968	140/103	182	7,0	186	2009, 2010	2009	do 24%	**od 113.235,84**

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

CHRYSLER 300 C

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm^3)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
300 C 3.0 CRD	2987	218/160	230	8,1	215	2009, 2010	2009	34%	**od 146.162,26**

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

CHRYSLER 300 C TOURING

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm^3)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
300 C 3.0 CRD TOURING	2987	218/160				2010	2009	27%	**162.745,81**

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

JEEP GRAND CHEROKEE

WERSJA	POJEMNOŚĆ SKOKOWA (cm^3)	MOC MAKS. (KM/kW)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PAL. W CYKLU MIESZ. (l/100 km)	CO_2 (g/km)	ROK MODELOWY	ROK PRODUKCJI	RABAT	CENA PRACOWNICZA BRUTTO PLN*
LTD 3.0 CRD V6 A5	2987	218/160	200	10,2	270	2010	2009	28%	**177.091,11**

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

Oferta ważna na dzień 05.10.2010. Zastrzegamy sobie prawo do wycofania dowolnego samochodu z oferty bez podania przyczyny. Samochody są dostępne u dowolnego dealera Chrysler Jeep Dodge.
Wszelkie informacje na temat dostępności, kompletacji samochodów można otrzymać u pani Elżbiety Prokopiuk, tel.: 22 607 47 72; e-mail: elzbieta.prokopiuk@fiat.com

Lista spółek Grupy Fiat w Polsce

stan na 15 listopada 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
18. 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

Joint Ventures

1. Fiat Bank Polska SA	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (0-22) 6074990, Fax (0-22) 6074879 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
2. 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
3. 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

Czas Fiata. Wyprzedaż rocznika 2010.

Fiat Panda – od 14 495 zł
w kredycie 0% – 50/50

Fiat Bravo – od 23 495 zł
w kredycie 0% – 50/50

Fiat Grande Punto – od 18 745 zł
w kredycie 0% – 50/50

Fiat wyprzedził czas!

Wejdź w czas nowych ofert i sprawdź:

- rabaty do 20 000 zł
- ofertę Fiat dla firm

ODLICZ 22% VAT

Fiat poleca oleje Selenia

FIAT

www.fiat.pl

Prezentowane samochody są jedynie ilustracją. Oferta dotyczy samochodów z rocznika 2010 i obowiązuje do dnia 30 listopada 2010 r. lub do wyczerpania zapasów. Rabat 20 000 zł dotyczy modelu Fiat Croma. RRSO: 2% (parametry kredytu przyjęte do kalkulacji RRSO: oprocentowanie nominalne 0%, okres kredytu 12 miesięcy, 50% pierwszej wpłaty, pozostałe 50% płatne jednorazowo po roku, opłata przygotowawcza 2% finansowana w kredycie). W przypadku innych wariantów finansowania wysokość RRSO może ulec zmianie. Liczba samochodów objętych promocją jest ograniczona. Oferta kredytowa może podlegać łączeniu z ofertą rabatową na warunkach określonych w regulaminie promocji. Szczegóły w salonach.