S I E R P I E Ń 2 0 1 1

Fiat wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW FIAT I FIAT INDUSTRIAL

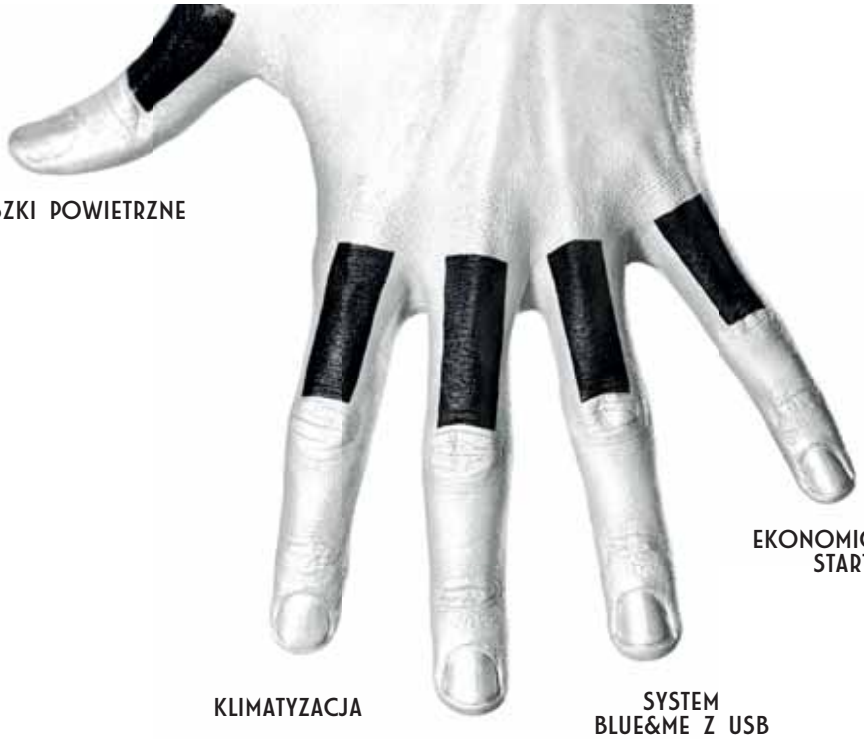
LUDZIE / PRODUKT / AKTUALNOŚCI / CZAS WOLNY

Jak powstaje Ypsilon

nowoczesna LINIA AB

40 TYSIĘCY UCZESTNIKÓW DNIA RODZINNEGO

Czasopismo pracowników spółek koncernów Fiat i Fiat Industrial w Polsce • Rok XV/3 • Numer 92 • Sierpień 2011



NOWE PUNTO MYLIFE. ZAAWANSOWANA TECHNOLOGIA SPOD RĘKI CZŁOWIEKA.

DOKŁADNIE ZA 39 990 ZŁ. JASNA CENA. I PUNTO, CZYLI KROPKA.

FIAT. SPRAWDZA SIĘ W PRAKTYCE.

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

www.fiat.pl

PUNTO: silnik benzynowy 1.2 8v 69 KM, zużycie paliwa (l/100 km): cykl miejski – 6,7; cykl pozamiejski – 4,4; cykl mieszany – 5,2; emisja CO_2 w cyklu mieszanym (g/km) – 123,0. Fiat. Producent samochodów z najniższą emisją CO_2 w Europie – źródło: JATO Dynamics, na podstawie średniej emisji CO_2 (g/km) w najlepiej sprzedających się samochodach w Europie w 2010 roku. Prezentowany samochód jest jedynie ilustracją. Oferta ważna do wyczerpania zapasów. Szczegóły w salonach.

fiat wokół nas

fwn

w numerze

rok 15/3
numer 92
sierpień 2011

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
Irena Nycz-Imielska
Maciej Feodorów

Wydawca
Fiat Auto Poland SA

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

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

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

Druk
Dimograf, Bielsko-Biała

Nakład
16.300 egz.

Oddano do druku:
2 sierpnia 2011 r.

FIRMA

18 **Z wizytą na montażu w Tychach**
24 **Nowy dyrektor naczelny płockiej CNH Polska**
26 Bezpieczeństwo równie ważne jak jakość
46 Newsy

LUDZIE

49 **Basia Trzetrzelewska**

PRODUKT

4 **Lancia Ypsilon – Luksus dla każdego klienta**
12 Jeep – nic go nie powstrzyma
29 Automatyczna przekładnia DDCT
32 **Denso: operacja Ypsilon za 30 mln złotych**
62 Cennik samochodów

AKTUALNOŚCI

34 **Święto rodziny Fiata**
40 Kolonijne impresje
42 **Bielsko-Biała 60 lat temu...**

CZAS WOLNY

58 Filmy i książki
60 **Nowości**

53
Danie specjalne
Na grzyby!

Luksus *dla*

„Nowa Lancia Ypsilon. Twoje prawo do luksusu" – to hasło reklamowe towarzyszące debiutowi nowego modelu produkowanego w Tychach. Charakterystykę auta dziennikarze mogli poznać podczas oficjalnej prezentacji dla mass mediów na trasie z Krakowa do Tych. Plany związane z wprowadzeniem na nasz rynek marki Lancia w jej nowej odsłonie są ambitne.

Anna Borsukiewicz,
foto: Satiz Poland, FAP

każdego klienta

Lancia to luksus, ale nie przywilej dla wybranych. Ten luksus staje się prawem każdego klienta, jak głosi hasło reklamowe „Nowa Lancia Ypsilon. Twoje prawo do luksusu”

Na prezentację przyjechało bardzo wielu dziennikarzy. Nie tylko dlatego, że wprowadzenie na rynek nowego modelu samochodu jest zawsze wydarzeniem. Tym razem było ono ważniejsze niż zwykle. Auto powstaje przecież w Polsce – w tyskim zakładzie pojawiła się nowa marka i to samochodu z wyższego segmentu B, w dodatku z klasy Premium.

W prezentacji Lancii Ypsilon uczestniczyli więc prezes Fiat Auto Poland Enrico Pavoni oraz członkowie zarządu Andrzej Piętka, dyrektor personelu i organizacji, Czesław Świstak, dyrektor finansowy, a także Wojciech Masalski, dyrektor handlowy FAP i Sławomir Szałkowski, country manager marki Lancia. Na prezentacji była też Marta Żmuda-Trzebiatowska, aktorka, wielbicielka samochodów Lancia.

CO TO JEST LANCIA?

Tak zatytułowano sondę uliczną, przeprowadzoną przed prezentacją, a zarejestrowaną na filmie. Większość pytanych podkreślała, że Lancia kojarzy im się z samochodami dla władzy, „włoskością” i luksusem, a niektórym ze sportem. Były także wesołe momenty, gdy przypadkowi przechodnie nie bardzo mogli określić markę Lancia, tłumacząc na przykład tym, że „ja jestem z Radomia”.

„Przed nami stoi poważne zadanie ponownego wprowadzenia na polski rynek nowej marki, nowej Lancii” – mówił w swym wystąpieniu Wojciech Masalski. „Jest to również włączenie do powszechnej świadomości, że oprócz „włoskości” pojawił się w marce element amerykański, a po rozpoczęciu produkcji Lancii Ypsilon w Tychach, również element polski. Tyski zakład, cieszący się uznaniem dzięki jakości swych produktów i nowoczesności procesu technologicznego, wytwarzający aż dwa modele uhonorowane tytułem Car of the Year, będzie teraz kojarzyć się także z Lancią Ypsilon”.

„Chrysler spotyka Lancię, Lancia spotyka Chryslera”. – Tak romantycznie zaczął swą prezentację Sławomir Szałkowski, country manager marki Lancia, podkreślając olbrzymie (100-letnie w przypadku Lancii i 90-letnie Chryslera) tradycje połączonych marek. „Obie w ten mariaż wnoszą swoje najlepsze cechy. Europejskie to dziedzictwo, finezja, zmysłowość, kunszt i ekonomiczność, zaś amerykańskie: marzenia, duma, siła, solidność, wydajność. Ich połączenie to klucz do nowej klasy Premium”.

Plany związane z wprowadzaniem na nasz rynek marki Lancia w jej nowej odsłonie są ambitne. Przewidują już w bieżącym roku dwukrotny wzrost wielkości sprzedaży i przyrost w kolejnych latach.

Powstała nowa sieć dystrybucyjna aut Lancia, obejmująca 28 salonów sprzedaży (25 dealerów) i 29 punktów serwisowych. W tym roku każdy z dealerów powinien sprzedać 47 Lancii, a w przyszłym 55 samochodów.

Przyczynią się do tego takie wartości marki, jak elegancja (czyli design wyróżniający auta), charakter (różnorodne silniki o pojemnościach od 0,9 l do 3,6 l i najnowsze technologie), wyrazistość (unikatowa oferta) oraz odpowiedzialność (bezpieczeństwo, ekonomia i ekologia). Nigdy też portfel produktów Lancii nie był tak wszechstronny jak teraz. Obejmuje różnorodne pojazdy. Jest wśród nich nowa Ypsilon, określana jako „esencja luksusu", miejska limuzyna Musa, Delta, czyli kompaktowy „flagship", do których dołączyły modele Thema zawierająca najlepsze rozwiązania Lancii i Chryslera oraz Voyager – jedyny luksusowy MPV.

MAŁY OKRĘT FLAGOWY

„Ponowne wprowadzenie marki na rynek to również przekonanie, że Lancia to luksus, ale nie przywilej dla wybranych. Ten luksus staje się prawem każdego klienta" – mówił Sławomir Szałkowski, przedstawiając najnowszą Ypsilon – pierwszy samochód z nowej rodziny Lancii. Przypomniał historię modelu, rozpoczynającą się w 1985 roku, gdy wprowadzono pierwszą Lancię Y10 i kolejne

JAZDA PRÓBNA

Lancia Ypsilon *na krakowskim rynku*

To była niezwykła okazja. Urząd Miasta Krakowa zezwolił, by nowe Lancie Ypsilon przejechały przez zamknięte dla ruchu drogowego centrum miasta i zaprezentowały się na Rynku Głównym, gdzie można było zrobić zdjęcia samochodów. „Nawet prezydent miasta musi mieć specjalną zgodę, by wjechać autem w to miejsce" – kiwał głową z podziwem jeden z krakowskich dziennikarzy. Uczestnicy prezentacji Lancii wykorzystali swoje szanse maksymalnie. Fotografowali „ypsilonki" na tle kościoła Mariackiego, Sukiennic, pomnika Adama Mickiewicza, rynkowych kamienic i w towarzystwie krakowskich kwiaciarek oraz stylowych powozików konnych, służących do przewozu turystów. Trudno sobie było wymarzyć piękniejsze tło dla pięknych samochodów. Z Krakowa auta wyruszyły na jazdę próbną do fabryki Fiata w Tychach, a następnie do Zameczku Myśliwskiego w Promnicach. Pokonując ponad stukilometrową trasę po zwykłych drogach i autostradzie każdy z dziennikarzy mógł ocenić możliwości i wygodę jazdy nowych Lancii Ypsilon.

Powyżej: polska aktorka Marta Żmuda-Trzebiatowska w nowej Lancii Ypsilon oraz spektakl taneczny Art Color Ballet

„odsłony": rok 1996 – Lancię Y, 2003 – Lancię Ypsilon, 2006 – czwartą wersję auta o symbolu Y. Podczas 25 lat sprzedano 1,5 mln samochodów tego modelu.

Najnowsza generacja „ypsilonki" to auto gruntownie odmienione. Przede wszystkim, po raz pierwszy, pięciodrzwiowe, co odpowiada ogromnej większości klientów z segmentu B i zdecydowanie poszerza grono potencjalnych nabywców samochodu. Te dodatkowe drzwi nie psują bowiem pięknej linii auta – są z zewnątrz ledwie widoczne, a ich klamki zostały przemyślnie ukryte w tylnych słupkach.

Nowa Lancia Ypsilon, samochód miejski, stała się więc bardziej wszechstronna – przy niezmienionych wymiarach zewnętrznych (3842 mm długości, 1515 mm wysokości) ma większą kabinę, mieszczącą pięć osób i większy niż dotychczas bagażnik o pojemności 245 litrów. Auto zainteresuje więc nie tylko modnych singli, ale również młode, aktywne rodziny.

Elementy linii nadwozia Lancii Ypsilon nawiązują do modelu Delta, a wykończenie zachwyci materiałami najwyższej jakości. Przy tym, co ważne dla indywidualistów – olbrzymie są możliwości personalizacji auta, pozwalające aż na 600 możliwości indywidualnych kombinacji. Składają się na nie, m.in.: szesnaście kolorów nadwozia (w tym cztery dwukolorowe), trzy poziomy wyposażenia Silver, Gold i Platinum oraz długa lista akcesoriów, wśród nich np. asystent parkowania, który w tej czynności wyręczy kierowcę. Lancie Ypsilon napędzane są silnikami benzynowymi 1.2 Fire EVO II o mocy 69 KM, 0.9 TwinAir o mocy 85 KM oraz 95-konnym turbodieslem 1.3 MultiJet II. Od września będzie dostępny także silnik Fire 1.2 EVO II Bi-fuel z instalacją LPG.

Obszerniejsze opisywanie auta, uznanego za „mały okręt flagowy" marki, jest zresztą zbędne – od czerwca Lancię Ypsilon każdy może obej-

rzeć w salonach sprzedaży. Można się tam przekonać, że luksusowa Lancia stała się dostępna dla każdego klienta.

KOLOR I TANIEC

Na zakończenie spotkania nastąpiła jeszcze jedna prezentacja, tym razem artystyczna. Ekspresyjny spektakl taneczny zaprezentował Art Color Ballet – krakowska formacja baletowa, jedyna w Polsce łącząca taniec nowoczesny ze sztuką body painting, czyli pokrywania ciał tancerzy artystycznymi, fantazyjnymi malowidłami. Połączenie tanecznych ewolucji, migających świateł z fantazyjnie pomalowanymi ciałami artystów dało niezwykły efekt.
Grupa założona przez Agnieszkę Glińską, tancerkę, choreografkę i twórczynię projektów plastycznych do spektakli baletowych, z sukcesami prezentuje swą sztukę na scenach i estradach nie tylko w Polsce.

NAJWAŻNIEJSZA JEST PRODUKCJA

W archiwach fiatowskich w Turynie znajduje się interesujący rękopis. Nosi datę 10 stycznia 1921 roku. Sporządzono go z okazji położenia kamienia węgielnego „pod budowę pierwszej w kraju fabryki samochodów na chwałę i pożytek przemysłu polskiego" – powiedział Enrico Pavoni, prezes Fiat Auto Poland w zakładzie w Tychach, witając gości

DESIGN W KUCHNI

Y na kawowej *piance*

Znak Lancii Ypsilon, a także inne motywy można wyrysować na piance cappuccino... patyczkiem. Nie jest to trudne, zwłaszcza przy mniej skomplikowanych wzorach – sama spróbowałam tej sztuki podczas degustacji kawy, odbywającej się z okazji prezentacji najnowszej Lancii. Degustację prowadzili bariści Jacek Kotula i Arkadiusz Czekaj z Galicyjskiej Szkoły Smaku, w której można poznać tajniki przyrządzania różnego rodzaju kaw. W krakowskim hotelu Andel's, a potem w trakcie kolacji w restauracji Da Pietro przygotowywali nie tylko espresso, cappuccino czy latte macchiato, ale również bardziej skomplikowane kompozycje smakowe ze składnikami wybranymi przez gości. Degustacja kawy nie była tylko dodatkiem do prezentacji samochodu. Przy okazji wprowadzania na rynek nowej Lancii powstała bowiem specjalna kawa – skomponowana z pięciu rodzajów ziaren. Caffè Ypsilon składa się przede wszystkim z arabiki różnych gatunków. Najdroższa i najlepsza kolumbijska kawa Excelso jest jedwabista w smaku. Dzika arabika z Etiopii ma bogaty bukiet z akcentami winnymi i owocowymi, łagodna, nikaraguańska Superior odznacza się koniakowym posmakiem i silnym aromatem, zaś kawa z Sumatry ma ciekawy posmak cytrusowy. Te rodzaje arabiki zmieszano z ziarnami robusty z Indii – o ostrzejszym, bardziej zdecydowanym smaku, zawierającym więcej goryczy i kofeiny. Składniki mieszanki, jak piszą jej twórcy, zostały dobrane tak, by „odzwierciedlić wyjątkowy smak kawy z nutką designu Lancia".

Po liniach produkcyjnych Lancii Ypsilon przedstawicieli ministerstwa gospodarki, władz lokalnych i dziennikarzy oprowadza dyrektor Zdzisław Arlet. Poniżej: rozpoczęta w Krakowie jazda próbna nowego modelu swój finał miała w zameczku w Promnicach

m.in. V-ce Minister Gospodarki Grażynę Henclewską oraz przedstawicieli władz lokalnych i dziennikarzy przybyłych na premierę Lancii Ypsilon.

Podkreślił, że rozpoczęcie jego produkcji nastąpiło w dziewięćdziesięciolecie obecności Fiata w Polsce i przypomniał sukcesy tyskiego zakładu. „To trzeci model uruchomiony w ostatnich czterech latach" – podkreślał. „W 2007 roku był to Fiat 500, w 2008 roku Ford Ka, a teraz mamy Lancię Ypsilon". Przypomniał, że dwa samochody powstające w Tychach zdobyły prestiżowe tytuły Car of the Year, a rzadko się zdarza, by jeden zakład dostąpił takiego wyróżnienia. Jak widać, Fiat solidnie pracuje na wspomniane w akcie założycielskim spółki „chwałę i pożytek". W ostatnich latach w rozwój produkcji zainwestowano 10 mld złotych.

Zdzisław Arlet, dyrektor tyskiego zakładu, miał się czym chwalić. Zmiany, które w nim zaszły w związku z przygotowaniami do produkcji Lancii Ypsilon, są ogromne. Nakłady inwestycyjne w FAP wyniosły ogółem 445 mln euro, z czego 303 miliony zainwestowano w fabryce Fiata, a 142 mln euro u dostawców, z których 70% to zakłady pracujące w Polsce. Dzięki generalnej przebudowie linii montażowej, podczas której zdemontowano dwie stare linie, wymieniono właściwie wszystkie urządzenia i wprowadzono nowe technologie, mogą na niej powstawać jednocześnie Fiaty 500, Pandy i Lancie Ypsilon. Na montażu zainstalowano 99 nowych robotów, a prawie 1000 pracuje już w niemal całkowicie zautomatyzowanej spawalni.

Znakomicie też przebiegło uruchomienie produkcji nowego modelu. „Zaprocentowały przy tym wiedza i doświadczenie zdobyte przy poprzednich uruchomieniach" – mówił dyrektor Arlet. „Pracownicy zgłosili około 500 uwag dotyczących usprawnień operacji w procesie produkcji. Montaż Lancii „wystartował" przy pełnej szybkości linii. W tym zakładzie są naprawdę wspaniali ludzie".

Po prezentacji nowego modelu dziennikarze i zaproszeni goście mogli zobaczyć zakład i sami obejrzeć, jak powstają Lancie Ypsilon. Podzieleni na dwie grupy zwiedzali spawalnię, po której oprowadzał ich kierownik Zbigniew Szeja oraz linię montażową, gdzie informacji udzielał Zenon Raczyński. Nawet jeżdżący po świecie dziennikarze, którzy widzieli niejedną fabrykę samochodów, byli pod wrażeniem. Spawalnia, zautomatyzowana w 99,5%, zaskakiwała „bezludnością" – nowoczesną linię Versaroll obsługuje na jednej zmianie zaledwie sześć osób. Na linii montażowej pracowników było więcej. Żaden jednak nie zwracał uwagi na wycieczkę fotografującą i podglądającą kolejne operacje przy tworzeniu samochodów. Najważniejsza była produkcja. ■

Dziennikarze *byli dociekliwi*

Konferencja prasowa po prezentacji Lancii Ypsilon była bardzo ożywiona. Dziennikarze zadawali wiele pytań dotyczących zarówno wizerunku nowego auta, jego rozwiązań technicznych jak i produkcji. Odpowiadali im prezes Fiat Auto Poland Enrico Pavoni, Wojciech Masalski, dyrektor handlowy (w środku), Sławomir Szałkowski, country manager Lancii (z lewej) i Andrzej Miarka, ekspert techniczny FAP (z prawej).
Oto zapis ciekawszych pytań i odpowiedzi:

Wojciech Karwas (TRANSPORT-Technika Motoryzacyjna)
Dla kogo przeznaczona jest Lancia Ypsilon? Perfumy i motylki znajdujące się w folderze sugerują, że auto jest adresowane do kobiet.
Wojciech Masalski
„Lancię Ypsilon kierujemy do wszystkich klientów, niezależnie od płci, którzy odznaczają się wysublimowanym smakiem, doceniają styl i design, a jednocześnie funkcjonalność. Do tych, którzy nie chcą jeździć nudnym samochodem z segmentu B, lecz pragną być zauważalni na drodze. Nowa Lancia ma pięcioro drzwi, dzięki czemu może konkurować na rynku w 84%. Jest to więc terytorium dużo większe, niż mieliśmy je dotychczas, oferując auto z nadwoziem 3-drzwiowym".
Marcin Lewandowski (Moto.pl)
Jaka jest wielkość produkcji Lancii Y? Ile aut tego modelu Fiat chce sprzedawać w Polsce?
Enrico Pavoni
„Zdolność produkcyjna zakładu w Tychach to około 120 tysięcy samochodów tego modelu – przy normalnym cyklu pracy trzyzmianowej przez pięć dni w tygodniu".
Sławomir Szałkowski
„Z naszej perspektywy najważniejszy jest rynek polski, ale zdajemy sobie sprawę, że w segmencie B nie jesteśmy liderem. Będziemy zadowoleni, jeżeli sprzedamy ponad 1000 aut marki Lancia, w tym około 50% powinno przypadać na nową Ypsilon".
Marcin Lewandowski (Moto.pl)
Skąd pochodzi płyta podłogowa Lancii Ypsilon?
Andrzej Miarka
„Płyta podłogowa jest nowa, choć została skonstruowana z materiałów zastosowanych w modelach wcześniejszych: Alfach MiTo i Giulietta, Fiatach Bravo i 500. Konstrukcyjnie jest jednak nowa z tego względu, że rozstaw osi, długość płyty i część elementów jej poprzecznic nie ma swojego wzorca we wcześniejszych modelach".
Zdzisław Podbielski (Młody Technik)
Moje pytanie dotyczy również płyty podłogowej, a także zawieszenia i układu hamulcowego nowej Lancii. Jaki jest zakres unifikacji tych zespołów z istniejącymi już samochodami powstającymi w Grupie Fiat? Z którym Lancia Ypsilon jest najbardziej spokrewniona konstrukcyjnie?
Andrzej Miarka
„Mówiąc o unifikacji elementów samochodu, należałoby rozpocząć od modeli Punto Evo, Alfa MiTo, a także Fiat 500. Wszystkie te samochody mają układy elektroniczne, które zostały zastosowane w Lancii Ypsilon. Warto tu wspomnieć o systemie airbagów, który w nowej Lancii jest ukompletowany na bazie rozwiązań Chryslera. Chrysler kompletuje je w ten sposób, że w standardowym wyposażeniu są poduszki czołowe i kurtyny powietrzne, a w opcji – poduszki boczne w oparciach foteli. Natomiast w systemie europejskim, stosowanym dotychczas przez Fiata obowiązywała zasada montowania w standardzie poduszek czołowych i bocznych, zaś kurtyny były wyposażeniem opcjonalnym. Można powiedzieć, że kompletacja wszystkich elementów zastosowanych w Lancii Ypsilon jest najlepsza wśród wszystkich aut produkowanych przez Fiata i Chryslera".
Marek Ponikowski (TVP Gdańsk)
Co to jest samoczynna skrzynia biegów zastosowana w Lancii Ypsilon?
Andrzej Miarka
„Ta konstrukcja pojawiła się w samochodach Grupy Fiat w 1997 roku. W Lancii Ypsilon została zastosowana już czwarta generacja skrzyni zrobotyzowanej. Jest to klasyczna, mechaniczna skrzynia biegów, w której siłowniki sterowane przez hydraulikę, a zarządzane przez elektronikę, rządzą funkcjami zesprzęglania, wysprzęglania, włączania i wyłączania biegów. Krótko mówiąc, w aucie nie ma pedału sprzęgła, a funkcjonowanie skrzyni odbywa się w dwóch strategiach: pełnego automatu lub zmiany sekwencyjnej. Skrzynia w zasadzie ma cechy klasycznego automatu. Wytłumaczę jeszcze jej nazwę DFN. Pochodzi od włoskiego zwrotu „dolce far niente" (słodkie nieróbstwo. Czyli: nic nie robię, tylko jadę").

Jeep *nic go nie powstrzyma*

Giancarlo Riolfo

Wypróbowaliśmy nowości 2011, modele Wrangler, Grand Cherokee i Compass. Dzięki nowej sieci handlowej, powstałej za sprawą sojuszu marek Chrysler i Fiat, Jeep zamierza do 2014 roku sprzedać w Europie 125 tysięcy samochodów.

Wróćmy do roku 1941. Europa jest w stanie wojny, a Japonia przygotowuje się do ataku na Pearl Harbor. Wojsko amerykańskie pospiesznie zamawia w Willys Overland niewielki samochód 4x4, który mógłby, oprócz kierowcy, przewozić także trzech żołnierzy i 250 kg materiałów. Tak powstaje samochód „MB", który wkrótce powszechnie nazywany zostanie Jeepem. Takich samochodów wyprodukowanych będzie jeszcze 643 tys., a ich wykorzystanie w dużym stopniu wpłynie na losy wojny. Siedemdziesiąt lat później Jeepy (w 1943 roku powstała marka) nadal stanowią punkt odniesienia do samochodów terenowych. Mało tego, przyjęło się, że nazwą Jeep potocznie określa się wszystkie auta o podobnych właściwościach niezależnie od producenta. Jest to zasługa rozwoju technicznego, umiejętności przewidywania rynku oraz oferowania samochodów charakteryzujących się doskonałymi własnościami jezdnymi w każdym terenie i każdych warunkach. Mogliśmy to sprawdzić na torze w Balocco, przy okazji prasowej prezentacji modeli Wrangler 2011, Grand Cherokee i Compass. Te trzy auta, które stawia się w gamie obok Cherokee i Patriota, różnią się między sobą zastosowanymi nowinkami technicznych i „osobowością". Wrangler to terenówka z prawdziwego zdarzenia, stworzona po to, by pokonać wszelkie przeszkody, jakie znajdą się na jej drodze. Grand Cherokee to luksusowy duży SUV o sportowym charakterze: wygodny, szybki, z niezwykle bogatym wyposażeniem, a przy tym równie dobrze radzący sobie w trudnym terenie. Wreszcie, Compass to „miejski SUV" (tak zresztą określa go sam Jeep), o mniej wyraźnej charakterystyce samochodu typu off-road, ale cechujący się sporą wszechstronnością.

Od 70 lat punkt odniesienia do samochodów terenowych

WRANGLER NIE ZNA PRZESZKÓD

Wrangler to bezpośredni spadkobierca modelu MB z czasów drugiej wojny światowej. Jednak te siedemdziesiąt lat nie poszło na marne.

Wrangler wyposażony jest na przykład w supernowoczesną czterocylindrową jednostkę turbo diesel o pojemności 2,8 litra z 16 zaworami, wyposażoną w system Start&Stop o mocy 200 KM i maksymalnym momencie obrotowym wynoszącym 410 Nm (460 Nm w przypadku automatycznej skrzyni biegów). Zawieszenia nadal bazują na osiach sztywnych (rozwiązanie umożliwia większą amplitudę odchylenia kół w prawdziwie trudnym terenie), jednak miejsce tradycyjnych resorów zajęły sprężyny śrubowe, które zapewniają dynamiczne zachowanie i niezły komfort. À propos komfortu, wnętrze Wranglera jest przytulne i wyposażone we wszystkie możliwe elementy wpływające na wygodę, w tym automatyczną klimatyzację, która utrzymuje ustawioną wcześniej temperaturę. Sporo uwagi poświęcono bezpieczeństwu: wytrzymałe orurowanie Roll bar (wersje z otwartym dachem wyposażone są w praktyczny twardy dach, który można zdemontować, a tylną szybę przechylić do przodu), poduszki powietrzne, ABS i system stabilizacji toru jazdy ESP. W samochodzie montowana jest 6-biegowa manualna skrzynia biegów lub 5-biegowy automat. Podczas jazdy po zwykłej nawierzchni za napęd odpowiadają koła tylne. Gdy samochód jest w ruchu, można włączać napęd na cztery koła, posługując się dźwignią znajdującą się z lewej strony dźwigni zmiany biegów. Ten sam drążek służy do włączania reduktora.

Rubicon radzi sobie też w terenie wyjątkowo ekstremalnym

Samochód, który otrzymaliśmy do testów, to wersja Unlimited (z długim rozstawem osi) z wyposażeniem Rubicon, zaprojektowana dla miłośników ekstremalnej jazdy terenowej. Przycisk po lewej stronie od kierownicy umożliwia odłączenie przedniego stabilizatora, w celu zwiększenia skoku zawieszenia o kilka centymetrów, a przycisk obok steruje blokadą tylną i przednią mechanizmu różnicowego.

Tor testowy off-road w Balocco jest niezwykle trudny technicznie, z licznymi kamieniami, stromymi zjazdami, przejazdami o aż 45-stopniowym pochyleniu bocznym, odcinkami wymagającymi jazdy w błocie i wśród specjalnych przeszkód, które w dużym stopniu weryfikują „umiejętności" samochodów do jazdy w ekstremalnych warunkach.

Naprawdę z łatwością przejeżdżamy przez 70% wzniesienie: na zredukowanej „jedynce" auto „wspina się" po delikatnym muśnięciu pedału gazu. Jazda samochodem w wąwozach nie należy do łatwych, ale przejazd Wranglerem w takich warunkach jest ekscytujący i bezpieczny. Jednak najbardziej zadziwia odcinek trialowy trasy: dzięki możliwości odłączenia stabilizatora, dwie osie dysponują niebywale szerokim skokiem. Na tzw. „twistach" (odcinki nawierzchni, na których samochód opiera się jednym kołem przednim i jednym tylnym po przekątnej), pozostałe koła dotykają ziemi lub są tuż nad jej powierzchnią, natomiast kąty charakterystyczne dla osi samochodu (camber, caster oraz toe, czyli kąt pochylenia koła, kąt wyprzedzenia sworznia zwrotnicy i zbieżność) oraz prześwit ułatwiają pokonanie przeszkód bez obawy o uszkodzenia karoserii czy elementów mechanicznych.

Nie będzie niespodzianką, jeśli powiemy, że Wrangler nie ma sobie równych w segmencie samochodów terenowych. Zaskakuje jednak jego zachowanie na drodze. 200 KM w wersji 2,8 CRD (w alternatywie do dyspozycji jest 6-cylindrowa jednostka benzynowa o pojemności 3,6 litra i mocy 199 KM) pozwala na osiągnięcie całkiem niezłej prędkości – maksymalnie 172 km/h, ale też znakomitego

Wrangler i Grand Cherokee na tym samym odcinku toru testowego. W tym ostatnim koła oderwały się od podłoża, jednak mimo to samochód jedzie dalej

przyspieszenia: niewiele poniżej 10 sekund od zera do setki. Układ kierowniczy jest precyzyjny, a sześciobiegowa skrzynia pozbawiona szarpnięć umożliwia szybką zmianę biegów. Samochód więc zapewnia przyjemność prowadzenia, a także bezpieczne i stabilne trzymanie się drogi. Warto zwrócić także uwagę na wysoki komfort oraz wygłuszenie wnętrza nadwozia: przy 130 km/h nie odczuwa się szumów aerodynamicznych. Jest to ogromny postęp, który sprawi, że miłośnicy tej marki będą mogli eksploatować Jeepa w codziennej jeździe, bez konieczności przesiadania się do zwykłego samochodu osobowego. Chyba że z góry zakładamy off-roadowe wypady weekendowe czy wakacyjne.

GRAND CHEROKEE

Jeśli Wranglera stworzono do jazdy terenowej, to najmocniejszego z jeepów, niesłychanie wygodnego i z luksusowym wnętrzem Grand Cherokee, zaprojektowano z myślą o zapewnieniu luksusowych podróży. Model może bowiem spokojnie osiągnąć prędkość powyżej 200 km/h. Oczywiście tam, gdzie prędkość taka jest dozwolona. Grand Cherokee może się pochwalić również dobrymi możliwościami terenowymi. W Balocco sprawdził się na torze równie dobrze co Wrangler. Wprawdzie inna koncepcja zawieszeń (kół niezależnych) wpływa na nieco inne zachowanie, mimo to samochód radził sobie na torze bez większych trudności.

Wypróbowaliśmy Grand Cherokee zarówno z sześciocylindrową benzynową jednostką o pojemności 3,6 litra Pentastar o mocy 286 KM (w ofercie jest również „ośmiocylindrówka" o pojemności 5,7 litra i mocy 352 koni) jak i z najnowszym turbodieselem 3,0 CRD z sześcioma cylindrami. Ten ostatni o mocy 241 KM i momencie maksymalnym w wysokości 550 Nm. Ze względu na mniejsze zużycie paliwa będzie z pewnością najbardziej popularny wśród klientów europejskich.

CELE HANDLOWE

Rozwijająca się *marka*

Sergio Marchionne i Mike Manley, prezes i CEO Jeepa. Poniżej: nowy Jeep Compass

Od 1941 roku na całym świecie sprzedano ponad 15 milionów Jeepów. Aktualnie w eksploatacji znajduje się 6 milionów tych samochodów, a auta marki stanowią 50% globalnej sprzedaży Chryslera. Głównym rynkiem zagranicznym jest Europa, gdzie Jeep sprzedawany jest obecnie w salonach Fiat Group Automobiles. Utworzenie nowej sieci handlowej, liczącej w tym momencie 430 dealerów, wpłynie na zwiększenie znaczenia sprzedaży produktów tej marki. Założony cel to sprzedaż w Europie 125 tys. Jeepów do 2014 roku. W 2010 marka sprzedała na całym świecie 420 tysięcy samochodów, co stanowiło wzrost w stosunku do roku wcześniejszego o 24%.

Dźwignia zmiany biegów w modelu Grand Cherokee służy jednocześnie do kontrolowania prześwitu oraz napędu. Obok: luksusowe wnętrze. Na stronie obok: Jeep Compass

Obie jednostki oferowane są w połączeniu z automatyczną, 5-biegową (plus nadbieg) skrzynią biegów, natomiast napęd jest integralny stały z reduktorem.
We wnętrzu, obok dźwigni zmiany biegów, uwagę przyciąga pokrętło umożliwiające regulację wysokości zawieszeń i sposobu kontrolowania różnych funkcji w zależności od rodzaju trasy: drogowy tryb sportowy, śnieg, piasek, skały. Nie ma więc potrzeby „majstrować" biegami czy blokowaniem mechanizmu różnicowego: wystarczy pozostawić wszystko elektronice.
Trzeba przyznać, że jazda Grand Cherokee jest równie przyjemna na drodze asfaltowej jak i w terenie. Na rampie o 35-stopniowym nachyleniu zatrzymujemy się i bez problemu ruszamy, zdejmując nogę z pedału hamulca i delikatnie naciskając pedał gazu. Podczas zjeżdżania ze wzniesienia kontrola odpowiedniej do warunków prędkości samochodu spoczywa na systemie elektronicznym HDC (Hill Descent Control), dzięki któremu nie musimy hamować. Aby sprostać nieco trudniejszym warunkom, wybieramy funkcję „rock" (czyli skała), która tak reguluje zawieszeniami, by zwiększyć do maksimum prześwit pojazdu.
W zawieszeniu niezależnym trudno uniknąć sytuacji, w których koła nie przylegają wyraźnie do podłoża, jednak nie stanowi to problemu: ten ogromny samochód 4x4 jedzie mimo to dalej. Jednym słowem, wygodny, luksusowy – po prostu Jeep.

COMPASS: SPORTOWO-UŻYTKOWY SUV

Jeszcze dwadzieścia lat temu określenie „SUV" było dla nas prawie nieznane. Skrót „Sport Utility Vehicle" (samochód sportowo-użytkowy) służył nadal w Stanach do określania pojazdów terenowych z nadwoziem typu kombi przeznaczonych zarówno do pracy jak i rekreacji. W ostatnich czasach skrót ten stał się popularny również w Europie. Jednak z tą drobną różnicą, iż na Starym Kontynencie mówiąc SUV mamy na myśli samochody terenowe, choć nie będące prawdziwymi terenówkami. W porównaniu z tymi ostatnimi, nie są one bowiem wyposażone w skrzynię redukcyjną i są zbudowane na płytach podłogowych z samochodów osobowych. Miłośnicy prawdziwych „terenówek" nimi gardzą, ale SUVy nieźle się sprzedają i nie chodzi tutaj tylko o modę.
Niewielu klientów zainteresowanych jest samochodem przeznaczonym tylko do jednego celu, a wielu ponadto docenia zalety napędu integralnego z większym prześwitem niż zwykłe samochody osobowe. Czyli auto, które rozwieje obawy przed

ZAGADKOWA NAZWA

Nazwa jeep jest często potocznie używana do określenia samochodu terenowego niezależnie od jego producenta. Są trzy różne teorie, co do pochodzenia nazwy. Najczęściej spotkać można wyjaśnienie, iż jest to przekręcenie skrótu G.P. (z ang. „dżi, pi"), czyli General Purpose, tj. „do ogólnego przeznaczenia". Inni natomiast uważają, że nazwa ta pochodzi od Eugeniusza Dżipa (w oryg. Eugene the Jeep), bohatera komiksu „Popeye" o niezwykłej sprawności. Inni zaś twierdzą, że w ten sposób tego off-roada nazwali sami zatwierdzający jego testy. Następnie określenie Jeep przyjęło się wśród innych osób i weszło w obieg.

śnieżycą czy też jazdą wyboistą ścieżkę prowadzącą do górskiej bacówki.
Najnowszy nabytek Jeepa, Compass 2011, to typowy SUV, niemniej odbiegający nieco od konkurentów dzięki swoim właściwościom.
Silnik turbo diesel o pojemności 2.200 cm³ oraz mocy 163 KM, występuje w połączeniu z napędem integralnym o nazwie Freedom Drive. Zwykle 98% momentu przekazywane jest na koła przednie, ale – w zależności od potrzeb – system zmienia momentalnie i automatycznie rozdział siły napędowej pomiędzy osiami, aż do uzyskania stu procent na kołach tylnych. To jest właśnie cecha, która sprawia, że model ten odbiega od innych SUVów, które osiągają maksymalnie 50%.
Poza wersją 4x4 dostępna jest również wersja Compassa z napędem tylko na przednie koła i 136-konnym silnikiem dla tych osób, które w samochodzie do jazdy po normalnych drogach chcą czuć się jak w solidnym Jeepie.

Poddaliśmy testom wersję 4x4. Na drodze samochód ten jest po prostu znakomity. Przyspieszenie od zera do 100 w 9,8 sekund, szybka i precyzyjna sześciobiegowa skrzynia biegów oraz dynamiczne zachowanie samochodu przypomina bardziej jazdę coupé niż SUVem. Na torze off-roadowym w Balocco Compass radził sobie naprawdę nieźle. Oczywiście, trudno wymagać od tego samochodu pokonywania trudnych przeszkód, ale łatwość, z jaką można poruszać się tym modelem nawet po nierównej nawierzchni o niskiej przyczepności, jest zaskakująca. Są to zalety, które w połączeniu z wymiarami typowego samochodu klasy średniej (długość blisko czterech metrów i 45 centymetrów), a także przestronnością wnętrza i pojemnością przestrzeni bagażowej, sprawiają, że Compass to niezwykle interesujący model. Walory te wzbogaca oryginalny wygląd, który nawiązuje do kształtów i stylu modelu Grand Cherokee. ■

ZESTAWIENIE OSIĄGÓW

	pojemność	moc	skrzynia biegów	reduktor	4x4	prędkość max	zużycie paliwa
Wrangler 2.8 diesel	2776 cm³	200 KM	M lub A	tak	PT	172 km/h	7,1
Wrangler 3,8 benz.	3778 cm³	199 KM	A	tak	PT	176 km/h	12,1
Grand Cherokee 3,0 diesel	2987 cm³	241 KM	A	tak	IS	202 km/h	8,3
Grand Cherokee 3,6 benz.	3604 cm³	286 KM	A	tak	IS	206 km/h	11,4
Grand Cherokee 5,7 benz.	5654 cm³	352 KM	A	tak	IS	225 km/h	14,1
Compass 4x4 2,2 diesel	2143 cm³	163 KM	M	nie	IS	201 km/h	6,6
Compass 4x2 2,2 diesel	2143 cm³	136 KM	M	nie	nie	201 km/h	6,1

M = skrzynia manualna; A = skrzynia automatyczna; PT = napęd integralny typu „part time" uruchamiany ręcznie; IS – napęd integralny stały
Zużycie paliwa w litrach na 100 km w cyklu mieszanym

Kierownik Montażu Zenon Raczyński podkreśla: „Musimy dać klientowi dobry, niezawodny samochód. Nasi pracownicy są świadomi, że nikt po nich już niczego nie poprawi.” Ta filozofia przyświeca załodze, która montuje Pandy, 500, Fordy Ka, a teraz również najmłodsze dziecko koncernu – Lancie Ypsilon.

Montaż – tu rodzi się *zadowolenie klienta*

**Tekst: Marek Szafrański,
foto: Ireneusz Kaźmierczak**

Gdy zapadła decyzja o ulokowaniu produkcji Lancii w Tychach zespół wiedział, że musi opracować i zweryfikować u siebie rozpisaną na papierze technologię produkcji. Nie zawsze tak było. W latach dziewięćdziesiątych Fiata Cinquecento uruchamiali Włosi u siebie w Beinasco. Istniał tam zakład pilotażowy – z włoskiego: Stabilimento Pilota. Podobnie było z Fiatem Seicento. Później ich wiedza i doświadczenia były transferowane do Polski. Weryfikację procesów przy produkcji Pandy przeprowadzili już Polacy, ale odbyła się ona w Beinasco. Do Włoch wyjechało wówczas 300 pracowników z Tychów. „To był duży postęp. Sami przekładaliśmy technologię na poszczególne stanowiska, co jest bardzo korzystne: model wdraża się łatwiej i szybciej. Tak samo było na lakierni i spawalni" – mówi kierownik Montażu Zenon Raczyński.

Począwszy od Fiata 500, a następnie Forda Ka weryfikacja procesu prowadzona jest już w Polsce. Odbywa się w przekształconej w tym celu hali MTS. Powstaje na nim swoisty symulator linii montażowej z poszczególnymi zespołami technologicznymi. „To linia montażowa w pigułce plus linia drzwi i podmontażu silnika. Tam prowadzi się weryfikacje i próbne montaże. W Tychach hala MTS jest mniejsza niż Stabilimento Pilota, bo liczy około 1500 m^2. Dlatego zwykło się o tym miejscu mówić zdrobniale: „pilotino" – wyjaśnia zastępca szefa inżynierii Montażu Władysław Kłaptocz.

Koordynator do spraw nowych uruchomień Janusz Bała wspomina, że pierwszym działaniem związanym z wprowadzeniem w Tychach Lancii było powołanie zespołu do jego uruchomienia. Wyznaczeni zostali kierownicy odpowiedzialni za poszczególne zespoły technologiczne. „Gotowe, pomalowane nadwozie przetransportowaliśmy na pilotino i tam – krok po kroku – rozpoczęliśmy montaż samochodu. W ten sposób weryfikuje się technologię montażu. Dla nowego modelu zawsze pisze się ją w oparciu o poprzedni. Kolejne modele nie są jednak identyczne; część operacji się powtarza, część ulega zmianie. Tu, na pilotino, następuje pierwsza weryfikacja technologii. Dokonują tego liderzy wraz z monterami, kierownikiem oraz technikiem. Na bieżąco informują technologa, który uczestniczy w pracach grupy i nanosi poprawki do kart operacyjnych montażu. Wszelkie anomalia opisywane są w kartach uwag, które trafiają do lidera modelu, uwagi w nich zawarte są impulsem do podjęcia działań w celu wyeliminowania nieprawidłowości. Weryfikujemy też narzędzia i ich ustawienie, wykonywane są również próby montowalności detali. Preseria, która jest następnym etapem, potwierdza zatem nie tylko profesjonalizm pracowników, ale także zdolność maszyn i urządzeń oraz stan zaawansowania dostawców" – tłumaczy Janusz Bała.

Weryfikacja Lancii rozpoczęła się pod koniec września ubiegłego roku i trwała do listopada. Ten czas spożytkowany został nie tylko na sprawdzenie technologii czy narzędzi, ale także na przeszkolenie około 200 pracowników, którzy już później, gdy ruszyła preseria, przekazywali swą wiedzę kolejnym osobom.

Zenon Raczyński, Władysław Kłaptocz i Janusz Bała

Nowa linia AB to ogromny skok technologiczny. Poza nowymi urządzeniami przeorganizowano także stanowiska pracy: pracownicy mają teraz lepszy dostęp do samochodu

SOP, CZYLI DOBRY POLSKI POMYSŁ

Przy wprowadzaniu do produkcji nowego modelu w Tychach opracowywane są dokumenty zwane Standardem Operacyjnym, w skrócie SOP. To pomysł tyskich inżynierów, który został zrealizowany dwa lata temu. Polega na tym, że przy stanowisku pracownika wywieszone są segregatory z planszami z rozpisanymi następującymi po sobie czynnościami, narzędziami i detalami. Na konkretną operację składa się od 15 do ponad 30 zabiegów. „SOP to technologia przedstawiona na obrazach. Zdjęcia pokazują, co należy pobrać, skąd i w które miejsce zamontować. Słowne tłumaczenie trwałoby dłużej" – wyjaśnia lider drugiego odcinka na linii AB Jarosław Uścimiak. Poza montażem SOP-y zostały wprowadzone na lakierni i spawalni. Inicjatywa została doceniona w innych fabrykach Fiata: korzystają z niej we włoskim Pomigliano oraz w Meksyku.

„W tyskim zakładzie każdego dnia dążymy do doskonałości. Kiedyś istniały specjalne stanowiska kontroli, które sprawdzały jakość samochodu. Sposób myślenia zaczęliśmy zmieniać w latach 1998-1999 wraz z wdrożeniem Efektywnej Fabryki. Wprowadziliśmy szkolenia i daliśmy pracownikom pieczątki, którymi certyfikują wykonane czynności. Od tego momentu stali się kontrolerami jakości własnej pracy. Przybicie stempla OK z numerem ewidencyjnym pracownika oznacza: *po mnie poprawiać nie trzeba*. Wprowadzenie World Class Manufacturing pogłębiło te zmiany. Zauważyliśmy, że zaszła potrzeba rozpisania operacji, by dać pracownikowi narzędzie do lepszej pracy. Tak powstały SOP-y. Teraz w każdej chwili, gdy tylko pojawi się wątpliwość, można do nich zajrzeć. Aktualnie SOP-y obejmują 100% czynności przy modelach 500 i Pandzie, a także Fordzie Ka. W przypadku Lancii Ypsilon wykonano już około 759 SOP-ów na 1049. Niebawem przygotowana zostanie brakująca dokumentacja" – zapewnia Zenon Raczyński

LINIA AB

Preseria ruszyła w grudniu na linii montażowej AB, która powstała dla Lancii Ypsilon. Początkowo załoga montowała po jednym samochodzie dziennie. Nie było łatwo: na linii AB trwała seryjna produkcja 500 i Pandy. „Tu nastąpiła kolejna weryfikacja. Na pilotino warunki były jednak nieco inne. Zdarzało się, że trzeba było przemieścić operację z jednego stanowiska na inne, bo kolidowały ze sobą lub nie pasowały do operacji na pozostałych dwóch modelach" – mówi Janusz Bała.

W miarę postępu preserii liczba Lancii zjeżdżających z taśmy montażowej sukcesywnie rosła. W sumie wyprodukowanych zostało około 200 samochodów. 12 maja ruszyła produkcja seryjna. „Dotychczas montowaliśmy 300 Lancii na dobę. Jeszcze w lipcu osiągniemy poziom 450 sztuk, a docelowo w ciągu doby Montaż będzie opuszczało 500 Lancii" – mówi Zenon Raczyński. Gdy zapadła decyzja o uruchomieniu produkcji Lancii Ypsilon w Tychach, służby w firmie za-

Nowoczesne roboty, które kleją szyby przednie, tylne i boczne

częły się zastanawiać, jak przystosować zakład do tego celu. Na Montażu trzeba było wygospodarować miejsce, na którym ustawiona zostanie linia. Wówczas wydział dysponował jeszcze czterema liniami: A, B, C i D. „Wiedzieliśmy, że w maju 2010 r. na linii B skończy się produkcja Seicento. Zdecydowaliśmy zatem, że zlikwidujemy linię A oraz B, a w ich miejscu powstanie jedna, którą nazwaliśmy AB. Mamy wciąż duży portfel zamówień na Pandę, która powstaje także na linii C, oraz na 500, która montowana jest wspólnie z Fordem Ka na linii D. Oba te samochody weszły na linię AB tuż po jej uruchomieniu pod koniec sierpnia ubiegłego roku" – mówi Zenon Raczyński.

Na poprzednich liniach A i B funkcjonowało sześć zespołów technologicznych, po trzy na każdej z nich. Na linii AB jest ich pięć. Pierwszy zajmuje się kompletacją nadwozia. Pracownicy montują wiązki instalacji elektrycznej, wygłuszenia na przegrodzie czołowej i podłodze, podsufitkę, a także elementy w komorze silnika. Drugi zespół – już na zawieszkach – montuje przewody hamulcowe i paliwowe, a także pasy bezpieczeństwa, dywaniki, deski rozdzielcze i szyby. Trzeci zespół – na stanowisku zwanym *deckingiem* – montuje zespół napędowy. Czwarta ekipa dodaje front-endy, zderzaki i koła, a piąta zajmuje się montażem finalnym: siedzeń, podszybia, nakładek, akumulatora.

Kierownik Montażu podkreśla, że linia AB to ogromny skok technologiczny. Takie twierdzenie uzasadnia pojawienie się na niej nowoczesnych robotów, które kleją szyby przednie, tylne i boczne. Są też urządzenia wspomagające pracownika zwane *partnerami*. Przeorganizowane zostały stanowiska pracy: pracownicy mają teraz lepszy dostęp do pojazdu.

KITING – KOLEJNY POLSKI WYNALAZEK

Władysław Kłaptocz nie kryje zadowolenia z zastosowanego przy linii AB rozwiązania nazywanego *kitingiem*. To pomysł, który zrodził się w Tychach. Przy założeniu produkcji aż trzech modeli na jednej linii, zasilanie linii w detale do montażu jest ogromnym wyzwaniem dla służb logistycznych. Krótko mówiąc – tak ogromnej ich liczby nie sposób pomieścić bezpośrednio przy linii. Zenon Raczyński obliczył, że gdyby pojemniki z elementami zostały ustawione bezpośrednio przy stanowiskach monterów, to linia musiałaby być dłuższa o kilometr. Trzeba było znaleźć inne rozwiązanie.

Najkorzystniejsze wydawało się stworzenie w hali pola, na którym można by złożyć wszystkie detale i stamtąd w kompletach dostarczać na linię. „Powstało pole logistyczne *pick by*

U góry: stanowisko deckingu. W tym miejscu sczepiane jest podwozie z nadwoziem. Niżej: Jolanta Worek

point. Przystosowaliśmy specjalne wózki tak, że zabierają od 48 do 56 detali do danego nadwozia. Na polu sekwencyjnym pracownik Sistema Poland idzie z takim wózkiem i zbiera poszczególne części. Specjalna lampa podświetla detale, które ma zabrać do konkretnego nadwozia wjeżdżającego na linię. Później całość podłącza się do samobieżnego wózka AGV, a ten przeciąga pojemnik z kompletem detali na pierwsze stanowisko monterskie. Po zamontowaniu wszystkich elementów wózek jest odczepiany od nadwozia, ponownie podłączany do AGV i wraca do pola logistycznego. To nasz pomysł. To efekt systemu World Class Manufacturing, który silny nacisk kładzie na aktywną rolę pracowników, ich progresywność i pomysłowość" – mówi Zenon Raczyński.

Zdaniem Janusza Bały to rozwiązanie logistyczne sprawia, że można produkować na danej linii więcej wersji samochodów, zwiększa się też komfort pracy. „Przez to, że wprowadzamy kitingi i sekwencje, pracownik nie musi wykonywać tylu kroków, jest mniej zmęczony i może się bardziej skupić na wykonywaniu operacji".

Na linii AB powstało też nowoczesne stanowisko zwane deckingiem. W tym miejscu sczepiane jest kompletne podwozie z nadwoziem. Do marca działał tu stary *tow-veyor*. Polegało to na tym, że na wózki poruszające się po torze, tzw. karuzeli, załadowywane były zespoły napędowe i zawieszenia dostarczane przenośnikiem.

Następnie wózki były podnoszone do góry i następował montaż tych zespołów do nadwozia samochodu. Monter Mariusz Tabor, który pracuje na deckingu, mówi: „Kiedyś wstępnie tylko «załapywaliśmy» śruby, a następnie koledzy dokręcali je na moment. Teraz mamy klucze, które od razu dokręcają na moment i określony kąt. Daje to pewność połączenia. Klucz jest elektroniczny i po dojściu do określonej wielkości automatycznie się wyłącza. Jest też bezpieczniej. Gdy ktoś wejdzie w niebezpieczną strefę natychmiast linia automatycznie się zatrzymuje".

Nowością, która miała związek z wprowadzeniem Lancii, jest też nowa linia drzwi. Powstała na bazie linii, która niegdyś działała w zakładzie w Bielsku-Białej. Podobnie jak pierwszy odcinek nadwozia linii AB, również ta linia jest zasilana w detale do montażu w systemie kiting, a kompletacja wózków wykonywana jest w polu sekwencyjnym zlokalizowanym na powierzchni po starej linii drzwi. „To wspólny projekt naszych inżynierów i włoskiego Manufactoringu" – mówi Władysław Kłaptocz.

3000 FACHOWCÓW

Na Montażu pracuje około 3 tysięcy pracowników. Każdej doby produkują około 2030 samochodów. Choć pojawiają się nowoczesne maszyny, jak całe stanowisko deckingu, roboty przy klejeniu szyb, urządzenie do nalewania płynów, czy wreszcie niezwykle pomocne partnery, wciąż dominuje montaż manualny. Pracownicy w swej pracy są wyjątkowymi fachowcami, co przejawia się w doskonałych notowaniach samochodów, które zjeżdżają z tyskiej taśmy.

Jolanta Worek: „Nigdy nie zastanawiałam się, ile tych „moich" samochodów zmontowanych przez mnie jeździ po świecie? Na pewno wiele. Pracuję w fabryce od 1988 roku. Zaczynałam w lakierni, a potem przeszłam do montażu. Najwięcej czasu spędziłam przy Pandzie i to chyba do tego auta mam największy sentyment. Teraz pracuję na końcówce. Do mnie należy choćby montaż radia, umieszczenie w odpowiednich miejscach naklejek z numerem assistance czy numerem lakieru. Dokładam odpowiednie do wersji wyposażenie. Spod mojej ręki wyjeżdża kompletny już samochód". Mąż Jolanty Worek pracuje w Comau. Córka jest już niemal dorosła. W tym roku zdawała maturę.

Anna Gałuszka: „Czasem, gdy idę ulicą w rodzinnym Oświęcimiu, a obok przejeżdża Fiat 500, czy teraz też Lancia Ypsilon, podświadomie zwracam na nie uwagę. Któreś z nich na pewno montowałam. Do moich zadań należy napełnianie płynami układów klimatyzacji, hamulcowego, chłodzenia, a także ich odpowietrzanie. Montuję listwy główne dachu, a także skręcam wycieraczki w Pandach, 500 i Lancii.

Mąż mnie namówił, by podjąć tu pracę. Wcześniej pracowałam

Mariusz Tabor i Anna Gałuszka. Niżej: Jarosław Uścimiak

w sklepie. Teraz czuję stabilizację. Jestem bardzo zadowolona. Pracujemy z mężem w Fiacie razem, ale postaraliśmy się o inne zmiany, żeby móc opiekować się dziećmi; mamy trójkę – dwóch synów w wieku 8 i 6 lat, a także czteroletnią córkę" – mówi Anna Gałuszka.

Jarosław Uścimiak jest liderem na drugim odcinku linii AB. Tam zaczyna się montaż podwozia – przewodów hamulcowych i paliwowych. Potem pracownicy montują dywanik podłogi, zwijacze pasów, nakładki słupków, deskę rozdzielczą i dźwignię zmiany biegów. „Na tym kończy się moje królestwo" – żartuje. Liderem został w 1993 roku. Wówczas Fiat Auto Poland uruchomił produkcję Cinquecento; ruszyła trzecia zmiana i trzeba było zwiększyć obsadę dozoru. Jarosław Uścimiak miał już wtedy spory staż pracy. Znał dobrze wszystkie operacje. Awansował. „Do moich obowiązków należy zarządzanie podległymi mi 15 pracownikami, a także pilnowanie jakości. Jeśli wystąpią jakieś anomalie, pracownik zapala lampkę – jest to dla mnie informacja, że na stanowisku tym konieczna jest moja interwencja. Problem wspólnie rozwiązujemy. Czasem sprawa jest poważniejsza i wymaga naprawy poza stanowiskiem. Dlatego każdy lider musi znać doskonale operacje na podległym mu odcinku – mówi".

Uścimiak w tym roku zaproponował już dwanaście wdrożonych poprawek na podległej mu części linii AB. „Najbardziej dumny jestem z wprowadzenia sekwencjonowania nakładek słupka przedniego. Dotychczas pracownik miał je rozłożone na dwunastu regałach w tyluż miejscach. Obecnie pracownicy podmontażu po drugiej stronie stanowiska pracy kładą do samochodu odpowiednie nakładki. Mój pracownik nie chodzi już po nie, ale ma je na stanowisku. To bardzo uprościło czynność i skróciło czas. Wyeliminowaliśmy także w ten sposób pomyłki" – podkreśla. ■

Czuję się jak nowy trener drużyny

1 maja 2011 roku nowym dyrektorem naczelnym fabryki CNH w Płocku został Werner Ballieu. Z firmą związany jest od 20 lat, pracę rozpoczął w belgijskiej fabryce kombajnów w Zedelgem.

Anna Borsukiewicz, foto: CNH Polska

To z niej przed dziesięcioma laty młody menedżer logistyki przyjechał po raz pierwszy do Płocka. Do Polski przenoszono wówczas z Zedelgem produkcję kombajnów TC. Na pewno nie przypuszczał wtedy, że kiedyś będzie rządzić tą fabryką, ani że Płock stanie się dla niego miastem ważnym, również ze względów osobistych. Tu poznał swą żonę – Polkę, ma więc również część polskiej rodziny. Dbają, by ich synowie wyrastali w obu kulturach. „Z mamą rozmawiają po polsku, ze mną po flamandzku" – mówi. Sam też intensywnie uczy się języka polskiego, jak twierdzi, bardzo trudnego. Rozumie już prawie wszystko i posługuje się nim coraz sprawniej.

CAŁKIEM INNA FABRYKA

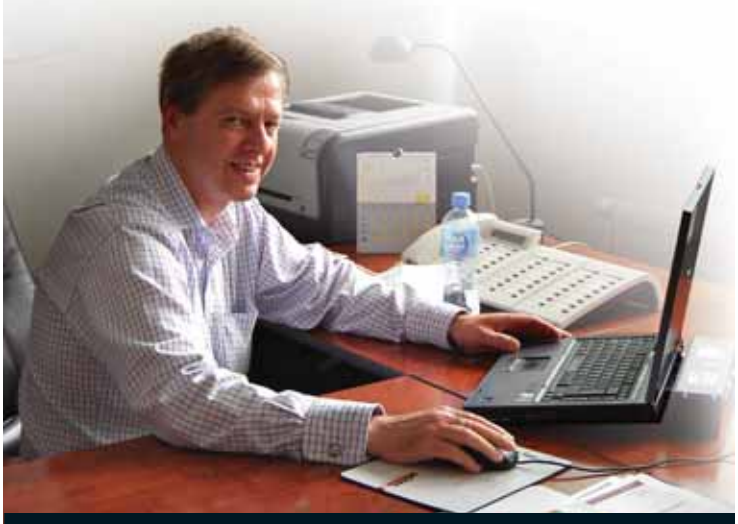
Powrót po latach do Płocka i objęcie funkcji dyrektora zakładu CNH Polska to dla Wernera Ballieu awans zawodowy i powód do dumy. „Fabryka w Płocku należy do najważniejszych firm grupy CNH w Europie" – podkreśla. Powstaje w niej nie tylko rodzina kombajnów TC, ale również wszystkie hedery zbożowe & kukurydziane dla Europy, prasy rolujące ze stałą i zmienną komorą, oraz inne maszyny do zbioru siana, zielonek oraz słomy. Oprócz tego wytwarzane są komponenty do kombajnów New Holland produkowanych w Europie oraz szereg podzespołów i części zamiennych dla innych fabryk grupy CNH. Trafiają one do

Zedelgem, ale także do brazylijskich zakładów w Curitibie i Sorocabie i do Grand Island.
„To jest największa różnica między dzisiejszą fabryką, a tą, którą pamiętam sprzed lat" – mówi Werner Ballieu. „W Płocku powstawały tylko Bizony i rozpoczynano produkcję kombajnów TC. Całkiem inna była skala i stopień złożoności procesów produkcyjnych. W tym czasie fabryka przeszła standaryzację, a osiągane w niej wskaźniki i procesy produkcyjne są porównywalne z obowiązującymi w innych zakładach grupy CNH".

JEDYNY STANDARD – ŻÓŁTY KOLOR

Na pytanie czym wyróżnia się płocki zakład, Werner Ballieu odpowiada, że tu odbywa się cały proces produkcyjny: od materiału wyjściowego, czyli blach, do produktu finalnego. „U nas – mówi – w ciągu doby powstaje 8 kombajnów (od przyszłego roku będzie ich 9). Każdy z nich jest produkowany według konkretnej specyfikacji, na zamówienie konkretnego klienta. A ponieważ nasze wyroby trafiają aż do 59 krajów na świecie, tak różnorodnych jak np. Francja, Iran czy Irak, Australia i Nowa Zelandia, to musimy dostosowywać się do ich homologacji dotyczących m. in. silników czy norm emisji spalin i do miejscowych wymagań związanych chociażby z komfortem obsługi. Obecnie 90% kombajnów wyposażamy w klimatyzację. Krótko mówiąc, każdy kombajn jest wyjątkowy, zaś jedyny standard to żółty kolor maszyn New Holland.

Werner Ballieu jest przekonany, że w kierowaniu płocką fabryką pomoże mu doświadczenie zawodowe oraz znajomość polskich realiów



Trudno więc płocki zakład porównywać na przykład z angielską fabryką CNH w Basildon, gdzie pracowałem przed kilkoma laty. Tamtejsza produkcja – 120 traktorów dziennie – to przede wszystkim montaż z dostarczonych podzespołów i komponentów. U nas zaś – rękodzieło w najlepszym tego słowa znaczeniu. Wymaga to również bardzo sprawnej organizacji produkcji. Tak zwany przewidywalny system zamówień opracowywany jest z rocznym wyprzedzeniem, a potem co miesiąc następuje jego weryfikacja. Na zamówioną maszynę klient czeka zwykle trzy miesiące".

DĄŻENIE DO BRĄZU

Jakie są plany nowego dyrektora CNH na najbliższą przyszłość? „Przede wszystkim zwiększenie konkurencyjności fabryki". W zakładzie trwa wdrażanie systemu World Class Manufacturing polegającego na stosowaniu najskuteczniejszych metod zarządzania procesem produkcyjnym. Podczas niedawnego audytu przeprowadzonego przez japońskiego profesora Hajime Yamashina, płocka fabryka zdobyła 26 punktów. „Aby osiągnąć ich 50, co uprawnia do zdobycia brązowego poziomu WCM, musimy zdobyć jeszcze 24 punkty – mówi Werner Ballieu. – Myślę, że ten cel osiągniemy w grudniu przyszłego roku. W tym procesie jestem jak trener, coach drużyny piłkarskiej, składającej się z zawodników o różnych umiejętnościach i zadaniach, których motywuje wspólny cel. Naszą załogę, w której są różni specjaliści, też widzę jako taką drużynę. Oczywiście znacznie liczniejszą, bo w zakładzie przy produkcji zatrudnionych jest około 1300 osób, w tym mniej więcej 300 agencyjnych.
Uważam, że w tej trenerskiej pracy pomoże mi zarówno moje logistyczne doświadczenie zdobyte na dotychczasowych stanowiskach menedżerskich, jak i polskie koneksje oraz mój poprzedni, dwuletni pobyt w Płocku. Takie doświadczenia są niezbędne, by znać i rozumieć zaplecze kulturowe fabryki, którą się kieruje". ■

PERSONALIA

Werner *Ballieu*

Ma 43 lata, jest Belgiem, pochodzi z Zedelgem we flamandzkiej części kraju. Z wykształcenia jest matematykiem, ukończył również wyższą szkołę nawigacji oraz zdobył podyplomową specjalizację z logistyki. W Polsce po raz pierwszy znalazł się w styczniu 2001 roku, gdy przyjechał do Płocka podczas uruchamiania produkcji kombajnu TC, którą przenoszono z belgijskiej fabryki CNH w Zedelgen. Ma żonę Polkę i dwóch synów.

Przebieg kariery zawodowej:

1991 początek pracy w koncernie CNH (w fabryce Zedelgem w Belgii)
2001 Płock – manager ds. Logistyki CNH Polska Sp. z o. o.
2004 Basildon (Wielka Brytania) – manager ds. Logistyki CNH UK Ltd.
2006 Basildon (Wielka Brytania) – manager ds. Produkcji CNH UK Ltd.
2008 Zedelgem (Belgia) – manager ds. Planowania i Kontroli Przemysłu Rolniczego w Europie.
1 maja 2011 r. Płock – dyrektor naczelny fabryki CNH Polska Sp. z o. o.

Sprawy bezpieczeństwa są w Fiacie Auto Poland traktowane na równi z kwestią wysokiej jakości produktów, z której słynie zakład – podkreśla dyrektor FAP Zdzisław Arlet.

Bezpieczeństwo
równie ważne jak jakość

Marek Szafrański, fot. Ireneusz Kaźmierczak

„Od czterech lat kwestia bezpieczeństwa w pracy jest dla nas priorytetem. To zabrzmi jak truizm, ale przecież żaden z nas nie ma części zamiennych. Każdy wypadek powoduje ból i przykre doświadczenia dla pracownika i jego rodziny. Chcemy tego uniknąć i właśnie dlatego staramy się zaangażować większą liczbę ludzi do udziału w inicjatywach takich jak Zakładowe Dni Bezpieczeństwa. Wiemy, że ich uczestnicy na swoich stanowiskach będą zwracali baczniejszą uwagę na niebezpieczne, ryzykowne zachowania przy rutynowych czynnościach. Chcemy nauczyć pracowników przewidywania niebezpiecznych zdarzeń” – powiedział dyrektor Arlet w czasie Zakładowych Dni Bezpieczeństwa.

Kierownik do spraw BHP i Ochrony Środowiska w Fiat Auto Poland Katarzyna Knapczyk mówi: „W 2007 roku w firmie dochodziło rocznie do około 30 wypadków, które związane były z absencją. Wówczas rozpoczęło się wdrażanie systemu World Class Manufacturing, którego jednym z filarów jest bezpieczeństwo. Poprzez głębszą analizę przyczyn źródłowych każdego zdarzenia oraz bezpośrednie zaangażowanie pracowników w eliminację niebezpiecznych zachowań udaje się nam minimalizować wypadkowość. W 2010 roku wypadków z absencją było tylko 11”.

DNI BEZPIECZEŃSTWA

Zakładowe Dni Bezpieczeństwa zostały zorganizowane po raz drugi. W ubiegłym roku pracownicy uczyli się reagować na niebezpieczne zachowania oraz uwarunkowania obserwowane w codziennej w pracy. W tym roku szczególny nacisk został położony na zagrożenia komunikacyjne wewnątrz zakładu. „Chodzi głównie o zagrożenia wynikające z przechodzenia w miejscach niedozwolonych, poruszanie się poza wyznaczonymi przejściami dla pieszych, a nawet „przeciskanie się" pomiędzy paletami z umieszczonymi w nich detalami. Mówimy też o przypadkach niebezpiecznych działań pracowników operatora logistycznego, takich jak przekraczanie prędkości, przewożenie większej niż dopuszczalne liczby palet, czy wjazd na drogi wyznaczone dla pieszych. Każdego roku w naszej firmie dochodzi do kilku wypadków w wyniku potrącenia pieszego przez wózek widłowy bądź platformę. Najczęstszą przyczyną jest brak należytej uwagi pieszego lub kierującego oraz poruszanie się pracowników po wydziałach w miejscach do tego nieprzeznaczonych – powiedziała Katarzyna Knapczyk.

Na poprzedniej stronie i obok: Akademia Bezpiecznej Jazdy Lanette. Powyżej: Zbigniew Łacisz prowadzi wykład w tym temacie

POMYSŁ WART NAGRODY

Zakładowym Dniom Bezpieczeństwa towarzyszył konkurs promujący ulepszenia przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa. Swoje propozycje poprawy zgłosiło ponad 50 pracowników. Ich pomysły zostały już wdrożone i udokumentowane. „Wszyscy pracownicy, którzy zgłosili pomysły i udokumentowali je z pomocą kierownika zespołu technologicznego bądź brygadzisty, zostali nagrodzeni finansowo. Pomysły były różne – nie ograniczaliśmy ich tylko do komunikacji. Ważne, aby poprawiały bezpieczeństwo na stanowisku pracy. Jeden z nagrodzonych pracowników dla przykładu wymyślił przyrząd z magnesem, dzięki któremu, bez schylania się, można pozbierać małe metalowe elementy z podłogi (np. śruby). W procesie montażu liczba wkręcanych różnego rodzaju śrub jest bardzo duża. Zdarza się, iż wypadną one pracownikowi z dłoni. Każdorazowe schylanie niepotrzebnie obciążało kręgosłup. Istniało również prawdopodobieństwo upadku w wyniku poślizgu nogi na nieusuniętej wcześniej śrubie. Były też propozycje związane z poprawą wizualizacji. Na stanowisku, gdzie pracownik musi ręcznie przepychać w poprzek drogi mały wózek z detalami zainstalowano detektory ruchu. Zostały one dodatkowo zsynchronizowane z umieszczoną nad drogą sygnalizacją świetlną. W momencie zbliżania się pracownika z wózeczkiem do drogi, zaczyna mrugać czerwona lampa, która z kolei jest informacją dla poruszających się drogą środków transportu, iż na drodze znajduje się człowiek" – mówi Katarzyna Knapczyk.

Obok nagród finansowych pomysłodawcy wzięli udział w zajęciach Akademii Bezpiecznej

Obok: Katarzyna Knapczyk, dyrektor Zdzisław Arlet oraz uczestnicy Zakładowych Dni Bezpieczeństwa

Jazdy Lanette. Porad udzielał były kierowca rajdowy, wielokrotny mistrz Polski Zbigniew Łacisz. Instruktorzy prezentowali, między innymi, jak dobrze usiąść za kierownicą, jak dostosować fotel, zapiąć poprawnie pasy, poprawnie trzymać kierownicę. Są to rzeczy wydawałoby się prozaiczne, ale to właśnie błędy w tych kwestiach są nagminne i mogą doprowadzić do poważnych konsekwencji podczas nawet drobnych wypadków. Duże wrażenie na uczestnikach wywarł symulator dachowania. Instruktorzy prezentowali jak powinno się zachować w takim wypadku. Od tego może zależeć życie.

Zdaniem dyrektora Fiat Auto Poland Zdzisława Arleta takie szkolenia są bardzo istotne. „Każdy po bezpiecznej pracy powinien bezpiecznie wrócić do domu, dlatego zaczynamy uczyć naszych pracowników, w jaki sposób użytkować pojazd, by bezpiecznie się nim poruszać" – podkreślił.

BHP W MTS

Ważną inicjatywą odnoszącą się do bezpieczeństwa i higieny pracy jest także szkolenie w nowym MTS (z ang. Manufacturing Training System – szkolenia na przegotowanych poza procesem liniach treningowych w celu doskonalenia operacji). „Na MTS Montażu, w części poświęconej szkoleniom z BHP, zamontowaliśmy dziewięć symulatorów wypadków. Pod okiem trenera planujemy przeszkolić tam wszystkich pracowników, którzy mają możliwość zasymulowania zdarzenia przy użyciu atrapy ręki czy głowy. Wszystkie symulatory ukazują okoliczności wypadków, które – niestety – wydarzyły się w naszej firmie. Pracownicy uczestnicząc w takim szkoleniu przekonają się, do czego prowadzą nawet małe zaniedbania, jak choćby brak czapki ochronnej czy praca w zużytej już rękawicy. Najważniejsze jest to, iż dyskutując w małych grupach o zagrożeniach, których źródłem bardzo często są nasze własne niebezpieczne zachowania, możemy efektywnie je eliminować" – powiedziała Katarzyna Knapczyk.

Dział BHP wspólnie z pracownikami zrealizował także filmy, na których zaprezentowane zostały sytuacje wypadkowe. Będą one rozpowszechniane w zespołach technologicznych podczas szkoleń okresowych. „To też jeden z pomysłów pracowników. Chodzi o to, by omawiając wypadki nie teoretyzować, ale pokazać, jak to może się dziać w praktyce. Pracownicy wcielili się w aktorów. Nakręciliśmy na razie cztery takie filmy" – dodała Katarzyna Knapczyk. ■

UCZESTNICY DNI BEZPIECZEŃSTWA

Pracownicy *o inicjatywie*

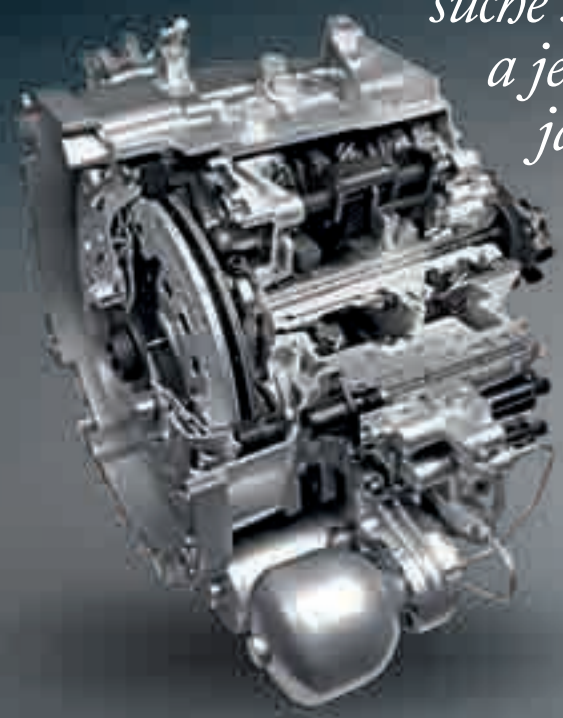
Krzysztof Chmielewski jest jednym z pracowników nagrodzonych w konkursie podczas Zakładowych Dni Bezpieczeństwa. W fabryce pracuje od 21 lat, z czego od 17 w lakierni. Mieszka w Bieruniu.
„W moim usprawnieniu chodzi o bezpieczeństwo dot. mycia manipulatorów przy kabinie lakierniczej. Chodziło mi o to, by podczas mycia pracownik nie wchodził na nasmarowane, śliskie podesty, po których jeżdżą auta. Ten smar ułatwia czyszczenie podestu, ale wywołuje niebezpieczeństwo poślizgu. Wystarczyło zrobić niewielką poprawę programu i odstawić nieco manipulatory, by pracownik mógł już stanąć na bezpiecznej powierzchni".

Tadeusz Koźmiński z Tychów pracuje w fabryce od 35 lat. Cały czas na montażu.
„Zwróciłem uwagę, że każdego dnia pracownicy mają do zszycia kilkaset instrukcji obsługi samochodu dziennie. Dotychczas robili to ręcznie. Zaproponowałem, by zakupić zszywacze automatyczne". Tadeusz Koźmiński oprócz gratyfikacji finansowej w nagrodę za usprawnienie wziął też udział w zajęciach Akademii Bezpiecznej Jazdy. „Od 1980 roku jestem kierowcą. Miałem może ze trzy drobne kolizje. Dowiadujemy się o tym jak się zachować w sytuacjach, które faktycznie zdarzają się na drogach. To bardzo pożyteczna nagroda".

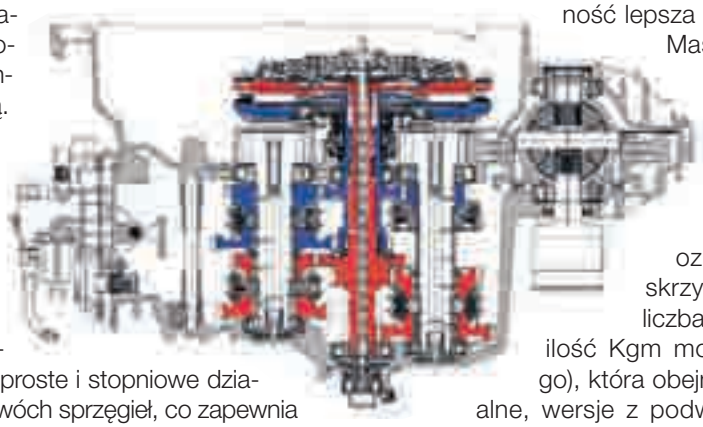
Kiedy dwie radzą sobie *lepiej niż jedna*

Nazywa się DDCT i stanowi prawdziwy wyznacznik nowoczesności w sektorze skrzyń biegów: podwójne suche sprzęgło, które zapewnia płynność, a jednocześnie sportowy charakter jazdy, a do tego niskie zużycie paliwa i emisje. Produkuje ją zakład Fiat Powertrain w Verrone.

Carola Popaiz



Po raz pierwszy pojawiła się w modelu Alfa Romeo MiTo, ale już wkrótce będziemy mieli możliwość sprawdzić jak zachowuje się również w innych modelach Grupy. Mowa o automatycznej przekładni najnowszej generacji z podwójnym suchym sprzęgłem Dual Dry Clutch Transmission. Nowa skrzynia biegów dysponuje sześcioma biegami i zbudowana jest z dwóch równoległych skrzyń biegów, z których każda dysponuje własnym sprzęgłem sterowanym w sposób automatyczny przez centralkę elektroniczną. Centralka wybiera i włącza kolejny bieg w momencie, w którym poprzedni jest jeszcze „w użyciu". Zmiana biegu odbywa się więc poprzez stosunkowo proste i stopniowe działanie „wymienne" dwóch sprzęgieł, co zapewnia ciągłość w wytwarzaniu momentu, a tym samym ciągłość napędu. Takie rozwiązanie zapewnia komfort jazdy, ale lepsze wrażenia, w porównaniu do samochodów z konwencjonalnymi automatycznymi skrzyniami biegów, odczują również amatorzy sportowego stylu prowadzenia samochodu. Co więcej, ważną zaletą jest lepsza wydajność oraz ograniczenie zużycia paliwa.



Przekrój skrzyni biegów DDCT. Kolorem niebieskim i czerwonym oznaczono dwa sprzęgła i dwa wałki, które pracują równolegle: podczas gdy jeden z nich przekazuje napęd, drugi ma już przygotowany następny bieg. Na stronie obok Alfa Romeo MiTo

DDCT produkowana jest przez Fiat Powertrain w Verrone (Biella). Zastosowanie podwójnego sprzęgła w skrzyni biegów powoduje, że pracuje ono na sucho, czyli – aby działać – nie wymaga zastosowania oleju, a to z kolei nie pociąga za sobą konieczności poddawania go częstemu serwisowaniu. Ponadto, sprzęgło takie nie podlega oporowi lepkościowemu oleju. Kolejną zaletą jest jego mniejsza masa w porównaniu ze sprzęgłami zanurzonymi w oleju (wet), a także sprawność lepsza o około 6 procent.

Massimo Prati odpowiedzialny za platformę Przekładni w Fiat Powertrain mówi: „DDCT należy do rodziny C635 (gdzie C oznacza „cambio" – skrzynia biegów, 6 to liczba biegów, zaś 35 to ilość Kgm momentu obrotowego), która obejmuje wersje manualne, wersje z podwójnym sprzęgłem i przeznaczone do samochodów z napędem integralnym. Wszystkie skrzynie produkowane są na tych samych liniach obróbki".

Zobaczmy jak działa Dual Clutch: dwa wałki główne współosiowe połączone są z taką samą liczbą sprzęgieł. Na jednym wałku znajdują się przełożenia nieparzyste, na drugim zaś parzyste. Napęd, dzięki włączonemu sprzęgłu, przekazuje tylko je-

PORÓWNANIE

Automatyczna, manualna *czy może dual clutch?*

Starsze osoby pamiętają pewnie jeszcze tzw. manewr „podwójnego wysprzęglania": sprzęgło, zmiana na luz, sprzęgło, szybkie naciśnięcie na pedał przyspieszenia, sprzęgło i „wrzucenie" biegu. Fiat 500, ten z 1957 roku, nie posiadał zsynchronizowanej skrzyni biegów i tylko w ten sposób można było redukować biegi, nie powodując przy tym zgrzytu. Wytrawni kierowcy specjalizowali się później w tzw. „heal and toe" (hamowaniu z międzygazem), które polegało na szybkim naciśnięciu na pedał przyspieszenia bez zdejmowania prawej stopy z pedału hamulca. Tymczasem po drugiej stronie Atlantyku królowała przekładnia automatyczna, bazująca na hydraulicznym konwerterze momentu. We Włoszech, a właściwie w całej Europie, automatyczna skrzynia biegów traktowana była z rezerwą. Uważano, że jest dobra dla kobiet albo nieumiejących prowadzić samochodów. Kto jednak raz zasmakował jej uroków, niechętnie wracał do skrzyni manualnej.

Przekładnia automatyczna nie miała wtedy wielu wad. Mankamentem było pochłanianie mocy, które przekładało się na nieco gorsze osiągi, niewiele większe zużycie paliwa i wrażenie „ślizgającego" się sprzęgła podczas jazdy.

Obecne przekładnie automatyczne są dużo bardziej sprawne, mogą być również używane w trybie manualnym i z dużo lepszymi czasami reakcji. Pozostają jednak dwie kwestie: zużycie paliwa nadal jest nieco wyższe w stosunku do pojazdów z przekładnią mechaniczną oraz, przede wszystkim, większe są koszty eksploatacji wynikające z wysokiej

den wałek. Drugi, który nie bierze udziału w pracy, ma już w gotowości kolejne przełożenie (elektroniczna centralka sterująca podłączona do silnika, układu hamulcowego i pedału przyspieszenia, „decyduje" czy ma spowodować stopniową redukcję czy zwiększyć bieg) i wystarczy tylko zmiana sprzęgieł, aby dokonać zmiany przełożenia.
Jak w przypadku „zrobotyzowanej" skrzyni biegów z pojedynczym sprzęgłem, również Dual Dry Clutch można używać w sposób sekwencyjny (za pomocą łopatek w kierownicy), jak również w sposób automatyczny. Wyjaśnia to Constantinos Vafidis, Director of Transmissions & Hybrids w Powertrain Research & Technology: „Jednoczesne zastosowanie dwóch sprzęgieł ma niebagatelną zaletę, a mianowicie możliwość dysponowania w każdym momencie gotowym biegiem, oprócz tego, który już jest w użyciu. W rzeczywistości, kiedy jedno sprzęgło jest włączone – na przykład na „czwórce" – to drugie pozostaje otwarte i ma już w gotowości trzeci lub piąty bieg, które oczekują na ruch ze strony kierowcy lub „trybu" automatycznego".
Francesco Cimmino, Chief Engineer w Fiat Powertrain Product Engineering dodaje: „Wszystko odbywa się bez konieczności „zdejmowania nogi z gazu". Zmiana biegów odbywa się w sposób błyskawiczny, z prędkością rzędu trzech lub czterech setnych sekundy. To wyjaśnia dlaczego w trybie jazdy sportowej, ale też w tej bardziej spokojnej, nie odczuwa się rozłączania sprzęgła, a jazda staje się płynna: silnik pracuje zawsze na idealnych obrotach i nie odczuwa się żadnych przerw w napędzie kół. Ponadto, w porównaniu z tradycyjnymi automatycznymi skrzyniami biegów z konwerterem momentu, Dual Dry Clutch zwiększa sprawność samochodu, ograniczając o 10 procent zużycie paliwa i emisje. Skrzynię można zastosować we wszystkich modelach, od samochodów miejskich po supersamochody.
Na pomysł Dual Clutch wpadł inżynier Andolphe'a Kégresse, w 1939 roku. Niesprzyjająca sytuacja finansowa i wybuch II wojny światowej zablokował jednak wszelkie możliwości rozwoju. Pomysł ten przejęła dopiero w roku 1984 firma Porsche. ■

złożoności tego urządzenia. Innym rozwiązaniem jest przekładnia „zrobotyzowana", w której typowo mechaniczne sprzęgło i skrzynia biegów sterowane są za pomocą centralki i siłowników elektromechanicznych. Ten – podobny do stosowanych w samochodach wyścigowych – system, kosztuje stosunkowo niewiele i pozwala na jazdę zarówno w trybie manualnym, jak i automatycznym. Cieszy się coraz większą popularnością – jego wadą jednak ciągle pozostaje „miękkość" działania typowa dla przekładni i automatycznych z hydraulicznym konwerterem momentu.
Skrzynie biegów dual clutch, czyli te z podwójnym sprzęgłem, łączą w sobie zalety obu tamtych rozwiązań i trudno doszukać się w nich podobnych wad. Ich koszt jest nieco wyższy od ceny, jaką należy zapłacić za przekładnię tradycyjną, ale i wyraźnie niższy od kosztu skrzyni automatycznej. Zmiana biegów odbywa się bardzo szybko i nie ma ani na chwilę przerwy w przekazywaniu momentu napędowego. Żadnego szarpania, a wręcz wrażenie „miękkości" jazdy.
Co więcej, ten rodzaj skrzyni biegów pozwala na ograniczenie zużycia paliwa i emisji nawet o 15 procent. Ma ona więc wszelkie przesłanki do osiągnięcia sukcesu nie tylko w Europie, zwłaszcza we Włoszech, Francji czy Hiszpanii, gdzie automat jeszcze się nie sprawdził, ale również w Ameryce Północnej i Japonii, czyli tam, gdzie samochodami z automatycznymi skrzyniami biegów jeździ się „od zawsze". Obecnie bowiem coraz więcej uwagi poświęca się kwestiom ochrony środowiska i zużycia paliwa.

Giancarlo Riolfo

Swój udział w sukcesie Ypsilon mają także dostawcy Fiata. Dla nich uruchomienie modelu, a co za tym idzie, inwestycje i zmiany organizacyjne, są dużym wyzwaniem.

Denso: operacja Ypsilon *za 30 milionów złotych*

Marek Szafrańki, foto: Ireneusz Kaźmierczak

Denso Thermal Systems Poland dostarcza do FAP kompletną deskę rozdzielczą wraz z elementami grzewczymi, front-endy, kondensatory i chłodnice. W produkty spółki wyposażone są Pandy, 500, Fordy Ka, a teraz także Lancie Ypsilon.

Prezes Denso Thermal Systems Polska **Antonio Fabbri** (fot. obok) przypomina, że wedle pierwotnych założeń produkcja Lancii Ypsilon miała się odbywać we Włoszech. Po decyzji o jej przeniesieniu do Tychów, „polskie" Denso stanęło przed wyzwaniem: możliwie jak najszybciej przygotować zakład do produkcji elementów samochodu bardziej zaawansowanego technologicznie niż dotychczas wytwarzane. „To musiało nieść za sobą konieczność poczynienia inwestycji. Na terenie Fiata Auto Poland stworzyliśmy nową halę produkcyjną, adaptując na jej potrzeby halę magazynową o powierzchni blisko 4 tysięcy m^2. Zakupiliśmy nowe wtryskarki, które wykorzystywane są do produkcji komponentów. Należy pamiętać, że deska do Lancii Ypsilon jest znacznie bardziej rozbudowana niż w dotychczasowych modelach. Musieliśmy poszerzyć grupę dostawców, co pociąga za sobą konieczność zwiększenia powierzchni na składowanie komponentów. W zajmowanej hali było za mało miejsca. Stąd decyzja o adaptacji jednego z magazynów na terenie Fiat Auto Poland i ulokowania w nim produkcji" – wyjaśnia prezes.

Dyrektor zakładu Marco Rollino przypomniał, że przygotowanie firmy pod kątem produkcji do Lancii Ypsilon rozpoczęło się

w marcu ubiegłego roku. „Wówczas zaczęliśmy modernizację nowej hali. W maju zakończyły się prace projektowe, określono lay-out i rozpoczęły się prace budowlane. Hala ta bowiem nie była przygotowana do produkcji, ponieważ w przeszłości znajdował się tutaj magazyn. Nie było więc na przykład zaplecza socjalnego dla pracowników. Równolegle staraliśmy się racjonalnie rozplanować lokalizację linii produkcyjnych. Zadecydowaliśmy, że w dotychczasowej hali pozostawimy wydział tworzyw sztucznych: powstawają tu nagrzewnice i klimatyzatory, a także odbywa się montaż desek rozdzielczych. W nowej hali zaplanowaliśmy produkcję modułów front-end, chłodnic i wkładów grzewczych. Adaptacja hali rozpoczęła się w połowie maja i trwała do lipca. W sierpniu wykorzystaliśmy przerwę urlopową, by przenieść linie produkcyjne, które funkcjonowały już w zakładzie. Produkcja w nowej hali ruszyła 20 sierpnia. Jesienią przybyły do firmy nowe wtryskarki oraz linia montażowa nowego modułu HVAC. Po ich zainstalowaniu byliśmy gotowi do produkcji klimatyzatorów i deski rozdzielczej do Lancii Ypsilon” – mówi dyrektor Rollino.

Aby sprostać nowym zleceniom, oprócz inwestycji zwiększono także zatrudnienie. Aktualnie w Denso pracuje około 500 pracowników. Podniesienie poziomu technologicznego związanego z rozpoczęciem produkcji Lancii wymagało także przeprowadzenia szkoleń. „Dwa miesiące przed przybyciem zautomatyzowanych linii, przeszkolonych zostało 5 brygadzistów i 5 pracowników z linii, a także 4 technologów. Szkolenia odbyły się we Włoszech. Te osoby przekazywały później swoją wiedzę pozostałym pracownikom” – powiedział dyrektor Rollino.

NAKŁADY I WYZWANIA

Zdaniem dyrektora finansowego Denso Thermal Systems Polska Jacka Gwoździa wprowadzenie do produkcji elementów dla Lancii było dla spółki nie tylko sporym wyzwaniem technologicznym. To było także duże wyzwanie produkcyjne, bo wymusiło podział na dwie hale, a także ogromne wyzwanie finansowe.

Jacek Gwóźdź podkreślił, że wprowadzenie modelu pociągnęło za sobą poważne nakłady finansowe. „Wdrożenie projektu Lancii, inwestycje bezpośrednie i pośrednie łącznie, to nakłady rzędu 30 milionów złotych. Bezpośrednio na Lancię przeznaczyliśmy 12 milionów złotych. Dochodzą też nakłady pośrednie, jak choćby koszt adaptacji hali, czy przeniesienia maszyn” – powiedział.

Lista dostawców Denso – przed rozpoczęciem produkcji dla Ypsilon – liczyła nieco ponad 100 firm. Teraz zwiększyła się o około 35 nowych. Jak informuje szef działu zakupów Denso Marcin Cieślak deskę rozdzielczą Lancii zaprojektował Fiat. Dlatego wraz z planami dotyczącymi modelu spółka otrzymała – niejako w pakiecie – listę dostawców komponentów. To około 20 firm zarządzanych przez Fiata. „Z kolei nagrzewnica to już nasze dziecko i dostawców szukaliśmy sami. Jest ich około 15. Większość pochodzi z Włoch, gdzie samochód miał być produkowany, ale około 20 % ogółu dostawców, którzy pojawili się wraz z Lancią, to firmy polskie. Sprowadzamy elementy także z Chin” – dodaje Marcin Cieślak.

Od góry: Marco Rollino, Jacek Gwóźdź i Marcin Cieślak. Poniżej: produkcja deski rozdzielczej do Lancii Ypsilon

NAPRZÓD!

Denso Thermal Systems Polska sukcesywnie się rozwija. Po produkcji samochodów z segmentu A, nastąpiło wprowadzenie Lancii Ypsilon z segmentu B premium. Na czym polega różnica? „Poziom technologiczny nowego klimatyzatora, zaprojektowanego specjalnie do nowej Lancii Ypsilon, gwarantuje we wnętrzu większy komfort niż poprzednio – mówi dyrektor Rollino.

Wkrótce firma dokona kolejnego skoku. Prezes Antonio Fabbri uchylił rąbka tajemnicy: z początkiem przyszłego roku Denso rozpocznie produkcję elementów do nowego modelu, który będzie wytwarzany w Serbii. Dyrektor finansowy spółki Jacek Gwóźdź przypomniał, że w parze z tą decyzją idą kolejne nakłady inwestycyjne. „To będzie następne 30 milionów złotych. Bezpośrednio na „projekt serbski” przeznaczymy 19 milionów złotych. Reszta to wymiana parku maszynowego, która pozwoli zwiększyć nasze dotychczasowe moce produkcyjne. Nie planujemy natomiast zwiększania powierzchni” – dodaje prezes.

Inicjatywa ta będzie dla Denso istotna jeszcze w jednym aspekcie. Przyczyni się do rozwoju sfery logistycznej. Dotychczas 98 % produkcji trafiało do Fiat Auto Poland, która znajduje się na tym samym terenie. Teraz produkty będą dostarczane także do innego kraju. ■

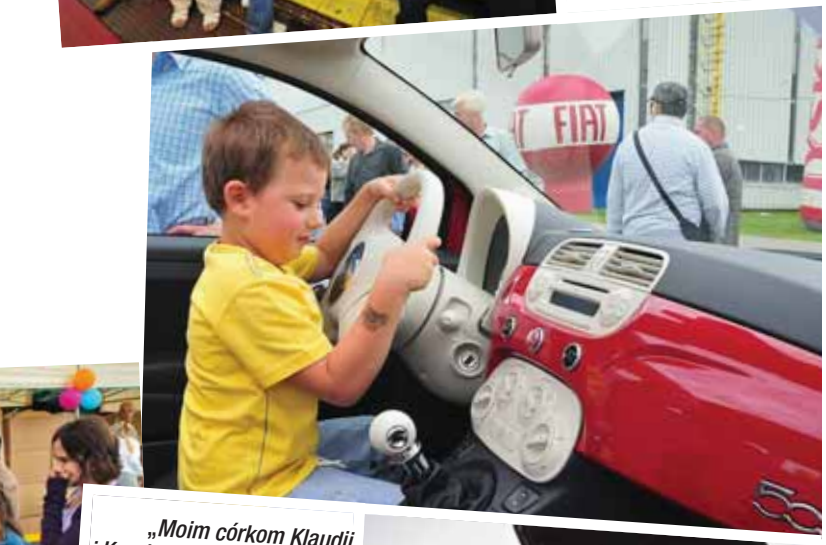
Święto *rodziny Fiata*

M. Malich, M. Szafrański, M. Kamiński
foto: I. Kaźmierczak, L. Cykarski, Satiz Poland

Podczas tegorocznego Dnia Rodzinnego spółek Grupy Fiat frekwencja była niemal identyczna jak na najważniejszych meczach piłkarskich biało-czerwonych. W rodzinnych piknikach w Tychach, Bielsku-Białej i Skoczowie uczestniczyło w sumie czterdzieści tysięcy osób.

Tradycyjnym punktem programu było zwiedzanie zakładu umożliwiające pokazanie rodzinie i znajomym swojego miejsca pracy. Łukasz Gąsiewski przyjechał do zakładu ze swoimi znajomymi, wśród nich była Regina Ficek: *„Jestem tutaj po raz pierwszy* – mówi pani Regina – *i muszę przyznać, że zakład robi na mnie duże wrażenie. Ogromne hale, nowoczesność, czystość, a sama impreza dobrze zorganizowana, nawet dzieci mogą usiąść za kierownicą nowych Lancii. Myślę, że fajnie spędzimy dzisiejszy dzień”.*

Na nową linię montażową swoich bliskich przyprowadziła Krystyna Dużyk pracująca w planowaniu produkcji tego wydziału. Towarzyszyli jej mąż Marian zatrudniony w Delfo oraz syn Mariusz, synowa Anna i wnusia Natalia. *„Zaczynamy nasze świętowanie od zwiedzenia montażu. Chcemy pokazać naszym dzieciom nowy samochód i całkowicie zmodernizowaną linię, przede wszystkim roboty. Dla dzieci to wielka frajda”.*



„Moim córkom Klaudii i Karolinie bardzo spodobała się Alfa Romeo Giulietta – mówi Paweł Rauszen z firmy Comau. *– Są nią po prostu zauroczone. Żona Katarzyna zainteresowana była natomiast nowymi robotami na spawalni, które między innymi instalowałem”.*

Tradycja ta liczy sobie już 15 lat i jest coraz bardziej ceniona przez pracowników Grupy Fiat, a także dostawców działających na terenie zakładów. Gry, przedstawienia, pokazy i suto zastawione stoły z jedzeniem i piciem. Ale przede wszystkim możliwość pokazania rodzinom i znajomym zaawansowanych linii produkcyjnych oraz supernowoczesnych robotów gwarantujących wysoki poziom technologiczny, jaki towarzyszy na co dzień ich pracy.

TYCHY

W niedzielę, 24 lipca, droga wylotowa z Tych w kierunku wschodnim była wręcz zatłoczona. Długi sznur autobusów i samochodów zmierzał do Zakładu Tychy, wioząc zatrudnionych tu pracowników i ich rodziny na Dzień Rodzinny Fiata.

Do tonącego w kolorowych balonach zakładu w Tychach przybyło około 29 tysięcy osób, pracowników Fiat Auto Poland i zlokalizowanych na tym terenie spółek, którzy wspólnie z rodzinami i znajomymi zamierzali tutaj spędzić miło czas.

„Tegoroczny Dzień Rodzinny – co podkreślał dyrektor zakładu, Zdzisław Arlet – zbiegł się z dwiema rocznicami: przypadającym tym roku 90-leciem Fiata w Polsce, a także 40-leciem podpisania kontraktu na budowę zakładów w Bielsku-Białej i Tychach. Dzień Rodzinny to święto nas wszystkich, tych którzy tu pracują, którzy niejednokrotnie sercem są związani z tym zakładem, a także tych,

którzy nam pomagają, czyli dostawców Fiata”. Na uczestników, jak co roku, czekało wiele atrakcji. Głównym punktem były występy znanych artystów: Sebastiana Karpiela-Bułeczki wraz z zespołem Zakopower, Kabaretu Skeczów Męczących, a także prowadzącego blok estradowy Dariusza Gnatowskiego. Wystawa samochodów marek Grupy Fiat co roku przyciąga rzeszę zwiedzających. Podczas tegorocznego pikniku, oprócz modeli Fiata, Alfy Romeo, Lancii, w tym oczywiście kompletnej gamy nowej Lancii Ypsilon oraz Fiata Professional, można było obejrzeć ponadto najnowsze modele Jeepa. Uwagę zwracały także zabytkowe samochody marki – Fiat Topolino Cabrio i Fiat 508 Balilla.
W programie imprezy nie zabrakło gier i zabaw,

„Bardzo lubimy to święto – mówi Barbara Klepacz. – Mąż Cezary pracuje na końcówce montażu, dlatego jesteśmy tutaj co roku. Szkoda tylko, że tym razem pogoda nie dopisała, choć nasze dzieci, syn Kamil i córka Kinga, z pewnością skorzystają z niejednej atrakcji, których jest tu zawsze bardzo dużo”.

Kazimierz Malcharek swojej żonie Agnieszce oraz synom Piotrowi i Pawłowi pokazuje pierwszy odcinek linii AB, gdzie pracuje. „Zaszło tu wiele zmian – mówi pani Agnieszka. – *Teraz wreszcie zrozumiałam, dlaczego mąż tak dużo czasu poświęca na pracę i dzięki temu będę go mogła bardziej wspierać. Chcę także z bliska zobaczyć nową Lancię”.*

między innymi jazdy zręcznościowej Lancią Ypsilon, slalomu piłką, podnoszenia ciężarka czy rzutu do kręgli. Najbardziej cieszyła jednak radość na twarzach dzieci, które tuż po przekroczeniu bram zakładu otrzymywały specjalnie przygotowane dla nich paczki ze słodyczami oraz balony. Gremialnie brały też udział w przygotowanych dla nich konkursach i zabawach. Wśród nich: w slalomie na hulajnodze, turnieju rysunkowym, łowieniu na wędkę oraz budzącym zachwyt malowaniu twarzy farbkami czy też obleganym przez maluszków miasteczku ruchu drogowego, nad którym czuwali prawdziwi policjanci.

BANK DAWCÓW SZPIKU NA DNIU RODZINNYM

Warto *pomagać*

Tegoroczny Dzień Rodzinny w Tychach i w Bielsku-Białej miał jeszcze jeden wymiar. Przed wejściem do obu zakładów zaparkowały autokary z Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Katowicach. Fiatowska rodzina zbierała krew i deklaracje przystąpienia do Banku Dawców Szpiku. Pomysłodawczynią wspaniałej akcji, która spotkała się z ogromnym odzewem, była pracownica Cornaglia Poland Izabela Tyc. „Mój mąż, były pracownik Fiat Services Polska (obecnie Delfo), jest chory na białaczkę. Na festyny zawsze przychodzi mnóstwo osób. Poprosiliśmy, byśmy mogli podczas nich zorganizować zbiórkę krwi oraz deklarację dawców szpiku. Z dyrekcji obu zakładów otrzymaliśmy pozwolenie na akcję oraz wsparcie w sprawach logistycznych. Jestem bardzo wzruszona odzewem. Serdecznie dziękuję dyrekcjom FAP i FPT oraz naszym przyjaciołom za pomoc w akcji. Przez cały czas przed autokarami stoi kolejka oczekujących. To coś wspaniałego, gdy ludzie bezinteresownie pomagają, by być może uratować komuś życie!” – powiedziała Izabela Tyc. W Bielsku-Białej i w Tychach zarejestrowało się 397 potencjalnych dawców szpiku, a 58 osób oddało krew.

BIELSKO-BIAŁA

W Bielsku-Białej spotkało się, wspólnie z rodzinami, prawie 8 tysięcy pracowników Fiat Powertrain, Fiat Services Polska, Sirio Polska, Comau Poland, Sadi Polska oraz Gestin Polska i zlokalizowanych na terenie zakładu spółek. Wypoczywali, smakowali grochówki i potrawy z grilla, bawili się przy największych przebojach legendarnego zespołu Abba, których hity brawurowo prezentował zespół S.O.S, śmiali przy skeczach popularnego kabaretu Jurki. Gwiazdą był zespół Bajm, który fiatowską rodzinę rozgrzał do białości.

Dla najmłodszych zorganizowano park zabaw. Można było uczestniczyć w konkursach i grach, pomalować buzię – na festynie zaroiło się od kilkuletnich Spider-Manów, piratów, kwiatów, czy motyli. Najodważniejsi milusińscy próbowali swych sił na 10-metrowej ściance wspinaczkowej. Podczas Dnia Rodzinnego pracownicy mogli zaprezentować najbliższym, gdzie powstają nowoczesne silniki.

Ireneusz Soszka z Powertrain, który przyszedł na festyn z żoną Anną i dwuletnim synem Damianem, mówił: *„To fantastyczna rzecz, taki Dzień Rodzinny w zakładzie. Można przyjść z bliskimi i odpocząć. Załoga się w ten sposób zżywa.”*

Ola Kieczka zdołała wspiąć się na samą górę ściany wspinaczkowej, przełamując lęk przed wysokością. Jej koleżance Magdzie Wójcickiej zabrakło dwóch metrów. *„Próbowałam już dwa razy. Spróbuję trzeci. Na pewno dotrę na szczyt”* – zapewniła.

W Dniu Rodzinnym Fiat Powertrain w Bielsku- Białej uczestniczył także blisko dziewięćdziesięcioletni Alfred Skiba, który kiedyś pracował w zakładzie przy ulicy Partyzantów jeszcze przed drugą wojną światową i przez całą okupację. Pan Alfred, wzruszony zaproszeniem na rodzinne święto firmy, z dużym zaciekawieniem oglądał m. in. mini muzeum z motopompami oraz silniki i dzielił się z bliskimi swoją wiedzą na ten temat.

Wytapiacz metalu Dariusz Kobiela, pracujący w firmie od 30 lat, na Dzień Rodzinny przyszedł z trzema córkami, w wieku sześciu, dwunastu i dwudziestu lat. „*Bardzo nam się tutaj podoba*” – mówią Patrycja i Zuzia – „*najbardziej karuzela*”. Chwilę wcześniej wygrały nagrody w konkursie „łowienia ryb”.

SKOCZÓW

Dzień Rodzinny w skoczowskim Teksid Iron Poland to tradycja sięgająca połowy lat 90. W tym roku około 1500 osób bawiło się na stadionie miejskim, gdzie po raz pierwszy rozegrano mecz piłkarski między drużynami pracowników fizycznych i biurowych. „Białe Kołnierzyki” trzymały się mocno tylko w pierwszej połowie, która zakończyła się remisem 2:2. Niektórzy twierdzili, że to zasługa dyrektora finansowego Romana Mordarskiego, który dzielnie walczył w obronie. W drugiej połowie, rozgrywanej w palącym słońcu, zaczęli przeważać pracownicy fizyczni. Ostatecznie mecz zakończył się ich przegraną 3:9.

Dla dzieci przygotowano najwięcej atrakcji. Milusińscy mogli wziąć udział w mini-olimpiadzie obejmującej m.in. ściganie z taczkami, chodzenie na szczudłach czy łowienie ryb. Tuż obok rozstawiono karuzelę, mini ciuchcię i wielkie dmuchane zamki.

Dorośli natomiast spędzali czas na rozmowach pod wielkim namiotem, przy pysznym pikniko-wym jedzeniu oraz dźwiękach przygrywającego do tańca zespołu Cappuccino z Gliwic. Zabawa trwała do późnych godzin wieczornych. ■

W bramce „biurowej” drużyny dwoił się i troił technolog Paweł Babrzyński: „*Miałem dzisiaj strasznie dużo roboty. W pierwszej połowie było trochę lepiej, ale w drugiej braki kondycyjne dały się nam we znaki*”.

Arbiter Ryszard Maryniak, emeryt, wcześniej przez 37 lat pracownik Teksidu, powiedział po meczu: „*Była to forma zabawy, ale zawodnicy grali ostro, czasami nawet na pograniczu faulu. Pracownicy biur przegrali, bo z pewnością za mało się ruszają*” – dodał. Ostatecznie mecz zakończył się ich przegraną 3:9.

Grzegorz Wysłuch od 5 lat zajmuje się w Teksidzie obsługą linii formierskich. Na festynie pojawił się z czteroletnim synem Dominikiem i żoną Violettą. „*Słońce dopisało, pogoda jest fajna, a syn jest zachwycony pędzącym po torach pociągiem*”.

Kolonijne *impresje*

„Wakacje spędzam nad morzem. Trochę tęskniłem, ale jest super, to prawdziwa „laba”. Mam nadzieję, że za rok znowu tu wrócę!”

Tekst i foto: Marek Kowalski

Prawie 700 dzieci i młodzieży pracowników Fiat Auto Poland i spółek Fiata, w tym m. in. Fiat Powertrain Polska, spółek Grupy Magneti Marelli i Fiat Services Polska, uczestniczyło w tym roku w koloniach letnich. Wakacyjne pobyty pociech odbywały się zarówno nad polskim morzem – we Władysławowie, Sianożętach i Darłówku, jak i za granicą – we włoskiej miejscowości Rimini oraz w Złotych Piaskach w Bułgarii. Stroną organizacyjną kolonii zajęła się spółka Gestin Polska.

Na miejscu okazało się, że dzieciom i młodzieży zapewniono wiele możliwości spędzania wolnego czasu, takich jak wycieczki, dyskoteki, chrzest kolonisty i inne zajęcia rekreacyjno-sportowe.

„Kolonie spędzam w bardzo radosnej atmosferze” – powiedziała Wiktoria, uczestniczka kolonii w Sianożętach. – „Każdy dzień rozpoczynamy rozgrzewką, a z największym sentymentem będę pewnie wspominać kąpiele w Bałtyku oraz piękne widoki plaży, morza oraz tajemniczej linii horyzontu, zwłaszcza o zachodzie słońca. Brałam również udział w licznych turniejach i konkursach, więc odpoczywam wspaniale”.

Aleksandra Gancarz, wychowawca grupy kolonijnej dodaje: „Chociaż dzieci są samodzielne i zdyscyplinowane, to oczywiście czuwamy nad ich bezpieczeństwem. Planujemy zorganizować turniej piłki nożnej, turniej tenisa stołowego oraz konkurs rzeźby z piasku. Dzieci wypoczywające w Sianożętach nie mogą narzekać na brak zajęć”.

Kolejną grupę kolonistów spotykamy w Darłówku. „Wybrałam się do tej miejscowości, bo tu jeszcze nie byłam” – powiedziała Jadzia. – „Mamy wspaniałych wychowawców, którzy organizują nam różne formy wypoczynku – od plażowania i kąpieli, poprzez różne interesują-

W Darłówku organizowano wiele interesujących zabaw...

...wycieczek...

...i rejsów statkiem po morzu

pozdrawiamy z Rimini naszych rodziców

najfajniejsze w Sianożętach były kąpiele w Bałtyku...

...i turnieje siatkówki

ce zabawy, a na konkursach i wycieczkach kończąc." „Przyjemnie było popływać statkiem na pełnym morzu, to prawdziwa frajda" – cieszy się Julia, która tegoroczne kolonie również spędzała w Darłówku.

„Trochę tęskniłem, ale poznałem już dużo nowych kolegów. Jest super, to prawdziwa „laba"! Mam nadzieję, że za rok znowu pojadę na kolonie!" – zwierza się Jacek.

„Podczas kąpieli dzieciom bezpieczeństwo zapewniają zarówno ratownicy WOPR, jak i wychowawcy poszczególnych grup" – mówi kierownik kolonii w Darłówku, Grzegorz Gruszka. – „W planach mamy jeszcze wycieczkę do Słowińskiego Parku Narodowego. Atrakcji więc nie zabraknie".

Odwiedzając Władysławo, kolejne miejsce pobytu naszych dzieci, przekonaliśmy się, że deszczowa aura nie przeszkadza wychowawcom w zapełnianiu czasu podopiecznym. Koloniści uczestniczyli w przygotowywaniu różnorakich skeczy oraz krótkiego przedstawienia „Czerwonego Kapturka". Dzieci miały również okazję pokazać swoje umiejętności w konkursach tańca, tatuażu czy rysunku, a także wykazać się podczas gry w tenisa stołowego czy też bilard. Wszystkie zabawy odbywały się w licznych salach znajdujących się w ośrodku. „Mamy okazję pograć również na pobliskim boisku „orlik" w piłkę nożną z inną kolonią" – powiedział zadowolony Kryspin. „Przydatna jest również możliwość korzystania w ośrodku z basenu, szczególnie przy tak deszczowej pogodzie, jak dzisiaj" – dodała Weronika. „Podczas turnusu czeka nas jeszcze wycieczka do Gdańska, rejs statkiem, rozmaite konkursy, np. konkurs wiedzy, a także, jeśli pogoda dopisze, wiele plażowania i kąpieli w morzu" – powiedziała Janina Kurowska, kierownik kolonii we Władysławowie.

Uczestnicy kolonii tradycyjnie już mieli możliwość nagrania reportaży z wypoczynku, które zostały później wyemitowane podczas audycji Rozgłośni Zakładowej FAP.

we Władysławowie popularnością cieszyły się konkursy...

...oraz wycieczki po okolicy

KOLONIE W INNYCH SPÓŁKACH

Nad morzem, we Władysławowie, wypoczywały także dzieci i młodzież z Teksid Iron Poland w Skoczowie. W programie kolonii, zorganizowanych przez Biuro Podróży Gromada z Żywca, nie zabrakło plażowania i kąpieli pod czujnym okiem ratownika, zajęć sportowych i fitness, ogniska, dyskotek oraz konkursów z nagrodami. Bogaty program rekreacyjny uzupełniały wycieczki do Gdańska (zwiedzanie Dworu Artusa, Kościoła NMP, Ratusza, Traktu Królewskiego, Centralnego Muzeum Morskiego) na Hel (fokarium) i okolic Władysławowa.

Spółka CNH Polska w Płocku natomiast, jak co roku, dofinansowała wyjazdy dzieci swoich pracowników.

Bielsko-Biała
60 lat temu...

Jacek Kachel, foto: archiwum autora

Bielsko jest miastem powstałym w Średniowieczu, Biała – jako miasto – ma blisko trzechsetletnią historię. Rzeka Biała, która przez wieki była granicą między nimi (również jako granica międzypaństwowa), z czasem przestała je dzielić. Od stycznia 1951 roku dwumiasto stanowi jedność. Jest prężnym ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym położonym na szlakach między czterema stolicami – Warszawą, Wiedniem, Budapesztem i Pragą.

Lokalną historię Bielska i Białej zasadniczo zmieniło 87 posiedzenie Sejmu RP z 30 grudnia 1950 roku. To właśnie wtedy, podczas obrad prowadzonych przez wicemarszałka Kazimierza Barcikowskiego, dokonano formalnego włączenia miasta Biała do województwa katowickiego. Stosowne rozporządzenie dotyczące wprowadzenie uchwały i zmian administracyjnych w regionie podpisał prezydent Rzeczypospolitej Bolesław Bierut i prezes Rady Ministrów Józef Cyrankiewicz. Nie dotyczyły one tylko Bielska i Białej, ale również gmin: Biała, Bestwina, Bystra-Wilkowice oraz Szczyrk, które również zostały włączone do powiatu bielskiego i województwa katowickiego.

RÓŻNIE W HISTORII BYWAŁO

Uchwały sejmu zostały przyjęte z mieszanymi uczuciami na terenie obu miast. Chociaż Bielsko i Białą łączyła mała rzeka, to jednak dzieliły je całe wieki oddzielnego rozwoju. Gdy Biała należała do Rzeczypospolitej i uzyskała prawa miejskie, Bielsko od lat znajdowało się w monarchii Habsburskiej. Po pierwszym rozbiorze oba miasta znalazły się co prawda w jednym państwie, ale Bielsko było częścią Śląska, a Biała – Galicji. Na początku XX w. pojawiły się próby ze strony nacjonalistów niemieckich połączenia obu miast i włączenia Białej do Śląska, ale nic z tego nie wyszło. Po I wojnie światowej oba miasta weszły w skład odrodzonej Polski, ale nadal rozgraniczała je rzeka. Bielsko znalazło się w autonomicznym województwie śląskim, Biała weszła w skład krakowskiego. W tym też czasie nasiliła się rywalizacja pomiędzy tymi ośrodkami; pożywką były waśnie narodowe. Chwilowy kres istnieniu dwóch miast przyniosła II wojna światowa. Hitlerowcy stworzyli jeden ośrodek miejski, który przetrwał do 1945 roku. Po wojnie wrócono do rozwiązań z II Rzeczpospolitej. Bielsko stało się częścią województwa śląsko-dąbrowskiego, które później przemianowano na katowickie, a Biała tradycyjnie wróciła pod Kraków.

JASKÓŁKI ZJEDNOCZENIA

Próbę połączenia obydwu miast podjęto w 1946 roku. O ile sam pomysł nie budził emocji, to późniejsza przynależność Bielska-Białej wywołała ostre konflikty i protesty. Szczególnie mocną stroną w tym sporze okazali się mieszkańcy Białej, którzy przy pomocy działających jeszcze wtedy stronnictw i partii politycznych przeprowadzili zmasowany atak. Najważniejszym argumentem była konieczność ograniczenia wpływów z ciągle jeszcze niemieckiego Bielska. Doszło nawet do zgłoszenia projektu, aby cały Śląsk Cieszyński stał się częścią województwa krakowskiego. Aparat partyjny, zajęty zwalczaniem opozycji, prowadzeniem referendum i wyborów oraz walką z podziemiem niepodległościowym, odłożył jednak tę kwestię na potem.

Dogodny moment przyszedł na początku lat 50., kiedy władza ludowa przejęła pełną kontrolę nad wszystkimi instytucjami w państwie. Okres „stalinowskich porządków" oznaczał w praktyce, że wszelkie decyzje partyjnych gremiów nie poddawano konsultacji społecznej.

Sprawa połączenia miast z każdym dniem nabierała tempa oraz znaczenia politycznego.

Na stronie obok: Bielsko, rynek, rok 1941. Powyżej: Bielsko ok. 1939 roku, ul. Adolf Hitlerstrasse (dzisiejsza 3 Maja), Bielsko nocą 1940 Adolf-Hitler-Platz (dzisiejszy plac Chrobrego) oraz Bielsko 1941, ul. Am stróssel (dzisiejsza ul. Grunwaldzka)

W zjednoczenie zaangażował się osobiście Józef Ziętek i to on 13 stycznia 1951 roku wspólnie z sekretarzem Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Babczykiem i delegacją komitetu wojewódzkiego PZPR po raz kolejny dokonali lustracji Bielska i Białej, oceniając stan przygotowania do połączenia jako zadowalający. Zapowiedziano też oddanie dwóch mostów, które miały być gotowe na oficjalne otwarcie.

OFICJALNE POŁĄCZENIE

Po długich przygotowaniach nadszedł w końcu pamiętny 20 stycznia 1951 roku. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku zarządziło udekorowanie wszystkich domów. Uroczyste połączenie Bielska i Białej Krakowskiej zaszczycili swoją obecnością przedstawiciele Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej z Katowic: przewodniczący Prezydium, tow. Jaszczuk i jego zastępca płk. Ziętek. Przedstawiciele WRN dokonali otwarcia pierwszego i, jak się później okazało, jedynego mostu na Białce, który symbolicznie połączył Bielsko i Białą. Tędy miała zostać poprowadzona na drugą stronę Białej pierwsza linia tramwajowa MZK na teren zaniedbanej pod względem komunikacyjnym dawnej Białej Krakowskiej.

Powyżej: Bielsko, rok 1940, ulica Beethovenstrasse (dzisiejsza ul. Warszawska) oraz rok 1963, ul. Lenina (dzisiejsza 3 Maja), widok na BWA. Poniżej: Bielsko ok. 1939, kościół katolicki pw. św. Mikołaja (dzisiejsza katedra)

Podczas sesji wybrano nowe władze miejskie oraz ustalono urzędowe brzmienie nowego, 60-tysięcznego miasta należącego do woj. katowickiego, które odtąd przyjęło nawę Bielsko-Biała.

Nowa linia tramwajowa powstała jeszcze w tym samym roku, ale nie w Białej tylko w Bielsku. Linia nr 2 połączyła dworzec kolejowy i ciągnęła się wzdłuż ulicy Piastowskiej.

Gdy elity lokalne dogadywały pomiędzy sobą sprawę połączenia Bielska i Białej, życie w nich toczyło się normalnym torem. Oczywiście normalność była bardzo specyficzna, bowiem rok 1951 był jednym z najbardziej represyjnych lat w tzw. stalinowskim okresie.

W TEATRZE POLSKIM

Sztandarowym przedstawieniem Teatru Bielskiego był w tamtym czasie spektakl „Grube Ryby", w którym grał sam Ludwik Solski.

24 stycznia 1951 roku nestor polskiego aktorstwa świętował w Bielsku-Białej 75-lecie pracy scenicznej i 95-lecie urodzin. Życzenia składał mu Aleksander Gąssowski, który powiedział do publiczności i dostojnych gości z Ministrem Kultury i Sztuki na czele: „Wydarzenie to jest niezwykle ważne, bo mówi ono, że w Polsce Ludowej nie ma teatrów prowincjonalnych, czego najlepszym dowodem jest fakt, że na scenie bielskiej obchodzimy tak wielką uroczystość tak wielkiego aktora, a także dlatego, że widowisko ze Solskim dostępne jest dla wszystkich!".

W 1951 roku Teatr Polski został uhonorowany I nagrodą Związku Zawodowego Pracowników Kultury i Sztuki oraz jako jeden z czterech teatrów w Polsce otrzymał wyróżnienie Centralnej Rady Związków Zawodowych za upowszechnianie kultury.

CZYM ŻYŁO MIASTO

Miejscowe gazety donosiły w styczniu 1951 roku, że na ekrany kin bielskich wejdzie już niedługo druga kreskówka wykonana przez zespół Filmu Rysunkowego „Śląsk" w Bielsku-Białej. Pierwszy film pt. „O nowe jutro", wzbudził duże zainteresowania, drugi będzie nosił tytuł „Wilk i niedźwiadki".

Przy ulicy Zamkowej otwarto sklep z artykułami wędkarskimi i myśliwskimi. Ludność skarżyła się na brak gwoździ, wiader i garnków. Natomiast z radością przyjęła informację, że „w najbliższym czasie nadjedzie transport owoców południowych jak cytryny i pomarańcze, które ukażą się w sklepach handlu uspołecznionego".

Na wspólnym zebraniu przedstawiciele Związków Zawodowych, Orbisu, PTTK i PKP zawnioskowali, że należy skończyć z organizowaniem wycieczek

tam, gdzie... chcą pracownicy, bowiem prowadzi to do niepotrzebnych problemów z miejscami noclegowymi i aprowizacją!!! „Wycieczki należy skierować nie tylko do miejscowości turystycznych, ale również do takich, gdzie świat pracy mógłby się zapoznać z budownictwem socjalistycznym".

ZJEDNOCZENIE NIE DO KOŃCA ZAUWAŻONE...

Przeglądając prasę katowicką, można zauważyć dwie podstawowe tendencje słowotwórcze. W relacjach częściej mówi się o budowaniu wielkiego Bielska oraz o włączeniu Białej do Bielska niż o połączeniu miast. Ta specyficzna optyka patrzenia powoduje kolejne niesnaski i rozgoryczenie rodowitych Bialan, którzy to wydarzenie bardziej widzą w charakterze aneksji... Najlepiej świadczy o tym fakt, że „Trybuna Śląska", chociaż cały czas towarzyszyła połączeniu miast, sama w swej stopce regionalnej do końca miesiąca miała problem, czy przedstawia wiadomości z Bielska, czy z Bielska-Białej.

Podobne problemy notowały inne instytucje. Na przykład Poczta Polska stemple o treści Bielsko-Biała wprowadziła do Białej Krakowskiej dopiero w sierpniu 1952 roku.

ZAMIAST ZAKOŃCZENIA

Patrząc na te fakty, możemy stwierdzić, że zarówno w historii Bielska jak i Białej łatwiej znaleźć punkty rywalizacji, konkurencji, a nawet czasami wrogości tych ośrodków miejskich niż tendencje do zjednoczenia. Taki stan trwał przez wieki, bowiem te nadgraniczne miasta, znajdujące się w różnych regionach, a nawet państwach, miały sprzeczne interesy. Jednak od momentu połączenia, stały się jedną aglomeracją miejską, z różną historią, ale z jedną teraźniejszością i co ważne – przyszłością. ■

FIAT BLISKO BIELSKA-BIAŁEJ

Jubileusz *z Fiatem w tle*

25 i 26 czerwca br. to dni, w których świętowano połączenie Bielska i Białej w jedną aglomerację miejską oraz 90 lat istnienia marki FIAT w Polsce.
Najważniejszą atrakcją, i co ważne, dostępną za darmo dla wszystkich, były dwa koncerty. Na scenie przed ratuszem w sobotę odbył się występ zespołu rockowego Electric Light Orchestra, a w niedzielę, koncert Basi Trzetrzelewskiej.
I tak na ul. 11 Listopada, w rejonie mostu na rzece Białej, zorganizowano strefę pamiątek. Były tam stoiska Poczty Polskiej i NBP, gdzie można było kupić pocztówki i kartki pamiątkowe oraz okolicznościowe monety, nie tylko bielskie Białki z Reksiem i Bolkiem i Lolkiem, ale także Łódki z Łodzi (z Misiem Uszatkiem), Koziołki z Pacanowa (oczywiście z Koziołkiem Matołkiem), a nawet Rumcajse z czeskiego Jicina. Najczęściej jednak dopytywano się o wyemitowane przez NBP dwuzłotówki z Bielskiem-Białą. Tam też obok pomnika Reksia jeździła ciuchcia, którą dzieci mogły przejechać się za darmo. Kolejka nie narzekała na brak pasażerów.
Imponująco przedstawiało się usytuowane przed ratuszem wielkie stoisko Fiata z okazji 90 lat tej marki w Polsce. Tutaj można było nie tylko zapoznać się z historią obecności koncernu w Polsce, ale poznać najnowszą ofertę samochodową, a nawet biorąc udział w konkursie, wygrać samochód.

Sukcesy produkowanych przez Fiat Auto Poland modeli, ich jakość potwierdzona nagrodami sprawiają, że Bielsko-Biała jest postrzegana jako miejsce, gdzie tworzą się wzory.
Na placu Wojska Polskiego na dużych jak i tych mniejszych mieszkańców czekały karuzele, dmuchane zjeżdżalnie oraz stoiska z pamiątkami. Można było tam kupić produkty regionalne, nie tylko golonkę czy oscypki, ale także smażone ryby, które przyjechały z Ustki, miasta partnerskiego Bielska-Białej. Spora kolejka ustawiała się też do stoiska z regionalnymi alkoholami. Prócz zbójnickiej miodonki i warzonki, można było spróbować... góralskiej „kurwicy". Dla mniej wtajemniczonych przypominamy, że w góralskiej gwarze „kurwica" to silny deszcz z wiatrem, proponowany specyfik, to rodzaj antidotum na taki stan pogody.

JUBILEUSZOWA PANDA

4 lipca w tyskim zakładzie Fiata z linii produkcyjnej zjechał 2 000 000 egzemplarz Fiata Pandy, samochodu, który podbił światowe rynki i umocnił pozycję marki. Obecnie Panda produkowana jest w czterech wersjach silnikowych: trzech benzynowych 1,1 54 KM, 1,2 69 KM, 1,4 77 KM oraz z oszczędnym i ekologicznym dieslem 1,3 MultiJet 75 KM. W ofercie jest także Panda Natural Power na gaz ziemny oraz wersja LPG na gaz propan-butan. Z dwóch milionów wyprodukowanych do tej pory Fiatów Panda na rynek polski trafiło 115 465 sztuk, zaś 1 884 535 egzemplarzy (94,2 proc.) wyeksportowano na rynki 76 państw. „Panda dała nam możliwość pokazania się światu"- powiedział podczas uroczystości dyrektor tyskiego zakładu, Zdzisław Arlet. Zaowocowało to przyznaniem Pandzie tytułu Car of the Year 2004 i sukcesami handlowymi. Mimo upływu lat Panda pozostaje liderem w segmencie A oraz zajmuje czołowe miejsce w rankingach niezawodności niemieckiego ADAC.

FIAT NABYŁ DODATKOWE UDZIAŁY CHRYSLERA

W dniu 21 lipca Fiat nabył od rządu kanadyjskiego udziały Chrysler Group LLC stanowiące 1,5% kapitału spółki za kwotę 125 milionów dolarów amerykańskich. Tego samego dnia Departament Skarbu USA sprzedał Fiatowi udziały Chryslera w wysokości 6% za kwotę 500 milionów dolarów.
Departament Skarbu scedował również na rzecz Fiata prawa przysługujące mu z tytułu umowy zawartej między Departamentem Skarbu Stanów Zjednoczonych i VEBA w dniu 10 czerwca 2009 roku, za kwotę 75 milionów dolarów. Z powyższej kwoty 15 milionów dolarów wypłacono rządowi kanadyjskiemu na mocy porozumień między tym ostatnim i Departamentem Skarbu Stanów Zjednoczonych. Fiat posiada w tej sytuacji 53,5% kapitału Chryslera. Zgodnie z zawartym wcześniej porozumieniem do końca roku będzie posiadał 58,5% kapitału Chrysler Group LLC.

WYNIKI PRODUKCYJNE FIAT AUTO POLAND W I PÓŁROCZU

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy z linii produkcyjnych tyskiego zakładu Fiat Auto Poland zjechały 268 722 samochody, w tym m.in. 130 267 Fiatów Panda, 90 531 Fiatów 500, 4269 Abarth 500, 7 646 nowych Lancii Ypsilon. Na eksport trafiło 228 714 samochodów marki Fiat, Abarth i Lancia, tj. 98,3 proc. produkcji.

ZŁOTY KOMPAS DLA MAŁEGO FIATA

Fiat 500 zdobył „Złoty Kompas ADI”, najbardziej miarodajną europejską nagrodę za design, przyznaną przez międzynarodowe jury, składające się z ekspertów z tej branży. To ważne trofeum trafiło w ręce Roberto Giolitto, dyrektora Fiat Design i „ojca” projektu samochodu. Dzięki temu wyróżnieniu Fiat 500 potwierdza swoją pozycję wśród najlepszych aut Fiata, łącząc w sobie innowacyjny i oryginalny projekt oraz zaawansowaną technologię w zakresie silników, bezpieczeństwa i komfortu we wnętrzu samochodu.

MARKA FIAT CHĘTNIE WYBIERANA PRZEZ KLIENTÓW

W I półroczu 2011 r. Fiat Auto Poland sprzedał w Polsce 10 910 szt. samochodów osobowych. Udział FAP w rynku sprzedaży samochodów osobowych wynosi 7,8 proc. Najlepiej sprzedające się samochody marki Fiat to: Fiat Punto (3662 szt.), Fiat Panda (3051) i Fiat Bravo (1250). Na uwagę zasługuje wzrost sprzedaży modeli marki Alfa Romeo o 55,3 % w stosunku do roku ubiegłego. Największą popularnością cieszyły się modele Giulietta (412 szt.) oraz MiTo (248 szt.).

Fiat Professional w ciągu sześciu miesięcy br. sprzedał 3900 samochodów dostawczych i zanotował udział w rynku równy 20,1 proc. Najchętniej kupowane samochody, to m.in.: Fiat Ducato (1845 szt.), Fiat Panda Van (529), Fiat Fiorino (518), Fiat Doblò (504).

DOBLÒ WORK UP LEKKA CIĘŻARÓWKA

Fiat Professional prezentuje nowe Doblò Work Up, pierwszy samochód typu „light truck” w segmencie, wyprodukowany w całości przez producenta. Pojazd cechuje się oryginalnym designem oraz przestrzenią ładunkową mierzącą 1,82 na 2,30 metra. Dzięki wielowahaczowemu zawieszeniu tylnej osi typu „Bi-link” można zmieścić w niej do tysiąca kilogramów ładunku. Klienci będą mieli do wyboru dwa rodzaje silników: 1,3 Multijet o mocy 90 koni i 1,6 Multijet o mocy 105 KM.

GIULIETTA ZE SKRZYNIĄ BIEGÓW „ALFA TCT”

U dealerów Alfa Romeo dostępna jest już nowa Giulietta wyposażona w automatyczną skrzynię biegów z podwójnym suchym sprzęgłem „Alfa TCT”. Wersja wyposażona w ten rodzaj przekładni stanowi punkt odniesienia dla kierowców ceniących sobie niezłe osiągi w połączeniu z niskim zużyciem paliwa i niskimi emisjami.
Po MiTo, Giulietta jest drugim modelem w Grupie, w którym nowa skrzynia występuje w połączeniu z silnikami 1,4 TB MultiAir o mocy 170 koni i 2,0 JTDM-2 o takiej liczbie koni mechanicznych.

WŁOSKIE AUTA
NA BESKIDZKIM RAJDZIE

34. edycja Beskidzkiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych odbyła się w dniach 13-17 lipca w rejonie Bielska-Białej, Jaworza, Międzybrodzia, Istebnej i Skoczowa. W rajdzie, na starcie którego stanęło 56 załóg, pięknie prezentowały się także rzadkie i cenne Fiaty: Multipla (protoplasta minivanów), filigranowy Fiat 500, Fiat 128 sport z 1975 roku, Lancia Fulvia i piękna Alfa Romeo Spider.

NOWY FIAT FREEMONT
NA AUTO MOTO SHOW W SOSNOWCU

Fiat Auto Poland w dniach 10-12 czerwca gościł na targach motoryzacyjnych Auto Moto Show w Sosnowcu. Na swoim stoisku zaprezentował samochody marek Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia oraz Jeep. Niewątpliwie najważniejszym wydarzeniem targów była premierowa odsłona w Polsce nowego Fiata Freemont – pierwszego samochodu Fiata, będącego owocem współpracy koncernów Fiat i Chrysler. Na stoisku Fiata można było zobaczyć także modele Alfy Romeo, Abarthy 500C, Lancie oraz Jeepa Wranglera Rubicon.

NEW HOLLAND SPONSOREM
MISTRZOSTW ŚWIATA W ŁUCZNICTWIE

Turyn stał się w lipcu światową stolicą łucznictwa. W Palazzina di Caccia di Stupinigi oraz na turyńskim Piazza Castello odbyła się bowiem edycja Mistrzostw Świata w łucznictwie, zaliczana również jako etap kwalifikacyjny na Olimpiadę Londyn 2012. Do współzawodnictwa stanęło 653 sportowców z 87 krajów świata. A sponsorem tego przedsięwzięcia była spółka New Holland Agriculture, która zajęła się doposażeniem torów łuczniczych. Ciągniki oraz ładowarki pełną parą pracowały także wiosną, by przygotować na mistrzostwa obszar przed Palazzina di Caccia.

PODSUMOWANIE
VIII SUPERTESTU EKONOMII

W VIII edycji Supertestu Ekonomii rozegranej 11 czerwca, kolejny rok z rzędu swoją dominację potwierdziły pojazdy zasilane sprężonym gazem ziemnym (CNG). Prowadzony przez Wojciecha Morawca Fiat Panda Natural Power (foto wyżej) spalił rekordowo niską ilość paliwa – zaledwie 3,03 m^3 na 100 kilometrów. Pozwoliło to na zwycięstwo w klasyfikacji generalnej z wydatkiem na paliwo tylko 7,88 zł /100km. Pojazdy zasilane metanem zajęły również pierwsze miejsca w klasyfikacjach: spalania na 1 litr pojemności silnika, najtańszy w drodze, kosztu przewiezienia 1m^3 ładunku na 100 km, kosztu przewiezienia 1 t ładunku na 100 km oraz kosztu przewiezienia 1 osoby na 100 km.

EKSKLUZYWNA WERSJA
FIATA 500 „FIRST EDITION”

12 lipca 2011 r. w Szanghaju, Lorenzo Sistino, wiceprezes ds. operacji zagranicznych FGA, zaprezentował Fiata 500 „First Edition”, z grafiką nadwozia zaprojektowaną przez pięcioro młodych artystów chińskich.
Limitowana seria „First Edition” liczy zaledwie 100 kolejno numerowanych egzemplarzy przeznaczony na rynek Chin i wyprzedza niejako oficjalną chińską premierę „pięćsetki”, przewidzianą na 15 września br. Fiat 500 oferowany będzie w wielu wersjach i seriach specjalnych, a na ten rynek trafi z meksykańskiej fabryki Toluca.

BASIA TRZETRZELEWSKA

Sukces na trzy oktawy

Marek Kamiński,
foto: Lucjusz Cykarski

O Basi Trzetrzelewskiej mówi się, że jest jedyną polską wokalistką, która zrobiła prawdziwą karierę za granicą. Jej sukces jest mierzony milionami płyt sprzedanych na całym świecie. 26 czerwca na placu Ratuszowym w Bielsku-Białej uświetniła podwójny jubileusz: 60-lecie połączenia Bielska i Białej oraz 90 lat Fiata w Polsce. Niektórzy żartują, że udało jej się zrobić karierę na przekór nazwisku, które jest absolutnie niewymawialne dla obcokrajowców, a kłopoty sprawia nawet Polakom.

Była najbardziej rozpoznawalną polską wokalistką na świecie. Cicho zrobiło się o Basi w połowie lat 90. Niedawno powróciła na scenę pokonując wieloletnią depresję

Pierwszym instrumentem Basi był fortepian, stojący w rodzinnym domu w Jaworznie. To właśnie tutaj na adapterze Tesla po raz pierwszy usłyszała swoją ulubioną czarną muzykę. Nie dziwi więc, że pierwsze zarobione pieniądze wydała na płytę Arethy Franklin, a później na Steviego Wondera.

Wbrew woli rodziców, którzy chcieli, aby została lekarzem, muzyka stała się także jej sposobem na życie. W wieku 15 lat zadebiutowała z grupą Astra na festiwalu Avant Garde w Kaliszu, a w wieku 18 lat występowała już z Alibabkami. Po dziś dzień na koncertach śpiewa wylansowany, przez tę najpopularniejszą w tamtych latach polską grupę wokalną, przebój „Hej, dzień się budzi". Dziewczyny z zespołu przekazywały jej nie tylko tajniki estradowego rzemiosła, ale także uczyły…, jak się umalować.

Dwa lata później dołącza do rozpoczynającego wówczas swoją karierę zespołu Perfect (jeszcze bez Grzegorza Markowskiego). Wraz z grupą Zbyszka Hołdysa młodziutka wokalistka wyjeżdża za ocean, by w Stanach Zjednoczonych występować w polonijnych klubach w Chicago.

W Ameryce została 2 lata. Zaczynała bez grosza przy duszy i bez znajomości języka. Dopiero w 1981 roku przeprowadziła się do Anglii. Tam jej początki także były trudne. Początkowo nie mogła znaleźć pracy i wtedy znowu uratowało ją śpiewanie (w Polsce nie pracowała w żadnym innym zawodzie). „Nie przebierałam w ofertach. Odpowiadałam na ogłoszenia debiutantów, którzy szukali wokalist-ki do nagrania utworów demo" – wspomina Basia.

I właśnie wtedy znalazła ogłoszenie w piśmie Music Maker o poszukiwaniu wokalistki. Mimo niezbyt dobrej znajomości języka angielskiego, postanowiła zaryzykować, co się opłaciło, gdyż wkrótce otrzymała zaproszenie, by przyłączyć się do jazzowo-funkowego zespołu Bronze. Grupa jednak wkrótce się rozpadła. Danny White (lider Bronze) poprosił Basię, by zaśpiewała w jego nowym projekcie. Zespół nazywał się Matt Bianco. Tak rozpoczęła się ich wieloletnia współpraca i wielka kariera Basi.

Pierwszy album grupy „Whose side are you on?" sprzedał się w ponad półtoramilionowym nakładzie. Do dzisiaj rozgłośnie radiowe na całym świecie grają przebojowy utwór *Half a minute* pochodzący z tej płyty.

W roku 1987 r. ukazał się pierwszy solowy album Basi. Takie hity jak tytułowy *Time and tide* czy *New day for you* sprawiły, że nasza bohaterka stała się artystką rozpoznawalną na całym świecie. Rekordy popularności biła zarówno w Europie, jak i na rynku amerykańskim.

Po trzech latach do sklepów trafiła kolejna płyta Basi „London, Warsaw, New York" (w Stanach Zjednoczonych zyskała status platynowej, a sama Basia była jedyną polską wykonawczynią, której piosenka trafiła w Stanach Zjednoczonych na listę „US Top 40").

Z polonijnych klubów artystka trafiła do najbardziej prestiżowych sal świata. Na Broadway'u na przykład, w teatrze im. Neila Simona wystąpiła sześciokrotnie, każdego wieczoru przy pełnej widowni. Platynową płytę zdobyła na Filipinach, złotą – w Japonii. Basia zdobyła serca publiczności latynoską rytmiką, oryginalnym brzmieniem i optymistycznym przekazem płynącym z jej piosenek.

Na drugiej płycie wokalistki jest m. in. utwór *Copernicus*, w którym Basia śpiewa po Polsku: „Naszą miłością zdobędziemy glob – Londyn, Warszawę albo Nowy Jork, spójrz wszyscy w krąg, chcą być kochani i kochać chcą".

Polskie akcenty pojawiają się także na innych płytach Basi Trzetrzelewskiej. Na „The Sweetest Illusion" uważni słuchacze znajdą wpleciony fragment melodii „Szła dzieweczka do laseczka", natomiast wspomnianą wcześniej piosenkę „Hej, dzień się budzi", którą skomponowała Katarzyna Gaertner dla zespołu Alibabki, usłyszymy na albumie „Basia on Broadway".

Amerykańska prasa nie szczędziła polskiej wokali-

stce komplementów: „Basia i jej grupa dostarczyli słuchaczom solidnego, utrzymanego w doskonałym tempie show, nie wstydząc się kompleksowych studyjnych aranżacji... Tłum dokrzyczał się trzech bisów” – pisał Orange Country Register.

W połowie lat 90. o Basi zrobiło się nagle cicho. Przestała koncertować, nie nagrywała nowych płyt. Fani byli skazani na słuchanie starych krążków i starych przebojów.

Po latach Basia tłumaczyła w wywiadach, że traumatyczne przeżycia związane ze śmiercią bliskich „odebrały jej głos”. Szczególnie trudna była dla niej śmierć matki, jej „motoru napędowego”.

„Czułam, jakby przykryła mnie ogromna chmura” – wspomina Basia. „Unikałam ludzi. Czas płynął, a ta śmierć wciąż bolała jak świeża rana”. W tym czasie bardzo często bywała w Polsce, nie pojawiając się niestety na scenie. Całą energię kierowała na przebudowę rodzinnego domu w Jaworznie.

Wieloletnią depresję pomogli jej pokonać przyjaciele – muzycy. Najpierw wspólnie reaktywowali zespół Matt Bianco. Koledzy z zespołu wręcz zmuszali ją do wyjścia z domu i pracy nad nowym repertuarem. Dwa lata później Basia powróciła wreszcie na scenę ze swoimi solowymi piosenkami. „Co nas nie zabije, to nas wzmocni” – mówi wokalistka. Płyta „It's That Girl Again” osiągnęła status platynowej. Polskim akcentem na tej płycie jest utwór „Amelki śmiech”, nagrany razem z chórkiem bliskich i przyjaciół. Basia śpiewa w nim o tym, co jej zdaniem, w życiu jest najważniejsze:

wiesz co liczy się: Amelki śmiech, ludzki gest
masz przyjaciół w bród, biesiadny stół
śpiewaj i nie zapominaj jak ważna ta chwila
tańcz ze mną, zatrzymaj czas
na szczęście los pozwolił nam być razem
więc wznieśmy ten toast
– wdzięczni za dobry dzień, za zdrowy sen
za tych co przed nami i za tych co po nas.

Po nagraniu tej płyty Basia wyruszyła w trasę koncertową. Śpiewała m. in. w Polsce, Wielkiej Brytanii, Włoszech i Japonii (gdzie jest niezwykle popularna). Kolejne single znów trafiły na listy przebojów.

Tęsknota coraz częściej każe jej wracać do Polski. Wydarzeniem finału programu muzycznego X-factor był jej wspólny występ z finalistką Adą Szulc. Nagrała również piosenkę w duecie z Mietkiem Szcześniakiem. Wkrótce zostanie wydana jej nowa, nagrana w Polsce, koncertowa płyta. Do sklepów na całym świecie trafi najprawdopodobniej we wrześniu.

26 czerwca na placu Ratuszowym w Bielsku-Białej zaśpiewała dla tysięcy ludzi, aby uczcić 60-lecie połączenia Bielska i Białej oraz 90 lat obecności Fiata w Polsce. ■

Tęsknota każe Basi coraz częściej wracać do Polski. Pod koniec czerwca jej talent podziwiać mogli także mieszkańcy Bielska-Białej

W SKRÓCIE

Dorobek *wokalistki*

Platynowe i złote płyty Basi:
Time and tide (1987) – Stany Zjednoczone (platyna), Francja (złoto)
London, Warsaw, New York (1989) – Stany Zjednoczone (platyna), Filipiny (platyna), Japonia (złoto), Francja (złoto)
The sweetest illusion (1994) – Japonia (platyna), Stany Zjednoczone (złoto)
It's that girl (2009) – Polska (platyna)

Basia Trzetrzelewska po angielsku [ˈbaɕaʈʂɛʈʂɛˈlɛfska] – tak angielska wersja Wikipedii uczy swoich czytelników wymawiać nazwisko Basi Trzetrzelewskiej.

„Panowie, po grzyby do boru!
Kto z najpiękniejszym rydzem do stołu przybędzie,
Ten obok najpiękniejszej panienki usiędzie (...)"

(Adam Mickiewicz, „Pan Tadeusz", Księga II – Zamek)

Marek Szafrański, foto: Justyn Kołek i Joanna Gądek

Pasztet z suszonych borowików, szaszłyki z grzybami, krem z podgrzybków, kluski śląskie z kurkami w śmietanie i serem pasterskim, flaczki z boczniaka, schab z prawdziwkami, żurek na gąskach...

Na grzyby!

Trudno wyobrazić sobie polską kuchnię bez grzybów. To element naszej tradycji. Opiewał je już Adam Mickiewicz w poemacie „Pan Tadeusz". Druga połowa lata i jesień to najlepsza pora, by wziąć sobie do serca słowa mistrza Adama i wyruszyć „po grzyby do boru!"

ZANIM PÓJDZIEMY W LAS

Zdaniem grzyboznawcy Justyna Kołka, zanim udamy się na grzybobranie, musimy zadbać o odpowiedni ubiór. „Lepsze są dłuższe spodnie i solidne buty lub gumowce. Ubranie powinno być lekkie i wygodne. Dobrze mieć ze sobą kurtkę, chroniącą przed deszczem, i czapkę, która zabezpieczy nas przed słońcem i kleszczami. Trzeba uważać na żmije. Czasem, gdzieś pod paprocią, w brzezinie lubi wyrosnąć koźlarz pomarańczowożółty. Grzybiarz go zobaczy i od razu sięgnie. To błąd. Żmija poczuje zagrożenie i zaatakuje. Warto mieć laskę, poruszać gałęzią i przepłoszyć gada" – powiedział. Grzyby najlepiej zbierać do wiklinowych koszy, które są przewiewne. „Odradzam stanowczo zbieranie do zamkniętych pojemników czy reklamówek. Zatruć można się nawet borowikiem, który nie został umiejętnie zebrany. W reklamówce może się zaparzyć, a wówczas w grzybie powstanie substancja, która wywoła kłopoty gastryczne" – dodaje Kołek.

Warto zabrać ze sobą niewielki atlas grzybów, by móc na miejscu je dobrze rozpoznać. Trzeba koniecznie czytać dokładnie opisy, gdyż niektóre grzyby po zerwaniu zmieniają barwę. Tak dzieje się przykładowo z borowikiem ceglastoporym. Warto o tym wiedzieć. Trzeba również pamiętać, że najwięcej cech rozpoznawczych na grzybach znajduje się na trzonach. O tym również wspominają opisy w atlasach.

JAK ZBIERAĆ?

Przed nami sezon na grzyby. Czerwcowe i lipcowe deszcze oraz wysokie letnie temperatury z całą pewnością sprawią, że pierwszy wysyp nadejdzie szybko. „Z wysypem jest tak, że wszystko zależy od wilgotności. Grzybnia może owocować i pojawi się sporo grzybów. Potem jednak zrobi się sucho. Wówczas grzybów nie będzie. Następne pojawią się dopiero po obfitych deszczach i cieplejszej aurze. Wyschnięta grzybnia musi się odrodzić. Trwa to co najmniej 10 dni i jest uwarunkowane odpowiednią wilgotnością. Grzyb nie wyrośnie zaraz po deszczu. Podstawowym warunkiem jest wilgotność ściółki, powietrza i gleby" – mówi Justyn Kołek.

Gdy jest parno, w beskidzkich lasach pod brzozami pojawia się sporo koźlarzy pomarańczowo-żółtych, a pod olchami koźlarzy czerwonych. Są też kurki oraz borowiki szlachetne, które rosną niemal w każdym lesie, a także borowiki usiatkowane, które znajdziemy w pobliżu dębu, buka, czy grabu.

Najwięcej cech rozpoznawczych na grzybach znajduje się na trzonach

„Dla grzybni nie ma znaczenia, czy – zanim owocnik grzyba trafi do naszego kosza – wyrwiemy go, wytniemy czy wyciągniemy. W tym miejscu grzyb i tak już nie wyrośnie. Może się to stać nieco dalej. Dlatego po zabraniu grzyba, koniecznie trzeba ściółką przykryć miejsce po nim, by słońce nie wysuszało grzybni. Dobrze jest od razu obrobić grzyba: sprawdzić, czy nie robaczywy, oczyścić, przyciąć od spodu trzon, ewentualnie usuwając robaki. Poważnie zarobaczonego grzyba nie niszczmy. Wystarczy go położyć

JAK POŁKNĄŁEM BAKCYLA

Pasja *Justyna Kołka*

„Moja przygoda z grzybami rozpoczęła się już w dzieciństwie. Wspólnie z dziadkiem i ojcem zbieraliśmy je w lasach w rodzinnym Międzybrodziu Bielskim. To oni przekazywali mi swą wiedzę o grzybach, gdzie ich szukać. Wówczas połknąłem bakcyla. Także moja matka jest zapaloną zbieraczką grzybów. Mimo 83 lat nadal uwielbia to zajęcie. Wcześniej zbierałem grzyby tylko rekreacyjnie. Poważnie zająłem się tym 22 lata temu. W jednej z dwóch książek o grzybach, które wówczas posiadałem, znalazłem adres do nieżyjącego już kierownika sekcji mikologicznej w Polskiej Akademii Nauk, profesora Władysława Wojewody. Napisałem do niego list, w którym prosiłem o pomoc w poszerzeniu wiedzy na temat grzybów. Naukowiec zaprosił mnie do PAN i postanowił pomóc samoukowi. Poznał mnie ze znawcami grzybów, między innymi z dr Marią Klawitter, ekspertem Ministerstwa Zdrowia do spraw diagnostyki i zatruć grzybami. Uczestniczyłem w wielu kursach. Poznawałem grzyby i uczyłem się je klasyfikować. Brałem udział w zajęciach między innymi z bromatologii, czyli chemii zawartej w grzybach, a także z toksykologii. Otrzymałem tytuł grzyboznawcy. Następnie rozpocząłem współpracę z naukowcami. Wykonywałem dla nich zbiory grzybów. W 2006 roku byłem szefem jury X Mistrzostw Europy w Zbieraniu Grzybów. Jestem także często zapraszany jako juror na różnego rodzaju imprezy związane z grzybami. Prowadzę również różne pogawędki dla młodzieży i dorosłych o grzybach i o ich rozpoznawaniu".

Koźlarz pomarańczowożółty

Borowik szlachetny

Maślaczek pieprzowy

Podgrzybek brunatny

Borowik sosnowy

Maślak zwyczajny

U góry po prawej: kurki na maśle. Idealnie usmażone mają być miękkie i soczyste. To, że kurka jest twardawa i ciężkostrawna, zawdzięczamy długiemu smażeniu lub duszeniu

na ziemi" – radzi Justyn Kołek. Na grzyby najlepiej wybrać się wcześnie rano. „Wówczas grzyby są najlepsze: jędrne i zdrowe. Później pojawia się słońce, które je podsusza; zaczynają pojawiać się larwy. Zresztą są jeszcze inne plusy wczesnej wyprawy: gdy idziemy o brzasku napotkamy wspaniałe, świeże powietrze. Można dostrzec dzikie zwierzęta. Zachęcam, by nastawiać się nie tylko na grzybobranie, ale łączyć przyjemne z pożytecznym. Nacieszmy się przyrodą! A grzyb niech będzie miłym dodatkiem. Najgorszy grzybiarz to ten, który nastawia się tylko na grzybobranie. Słyszy, że może być wysyp, ale trafi na moment, gdy grzybnia odpoczywa. Przyjeżdża do lasu i tnie, co popadnie, czasem się trafi muchomor sromotnikowy. Tak się ludzie mylą" – mówi Justyn Kołek.

NIE TRUJ SIĘ

W lasach Europy Środkowej doszukać się możemy około 5 tysięcy gatunków grzybów. Około 500 z nich jest trujących. „Grzyby są jadalne, niejadalne, warunkowo jadalne, trujące i śmiertelnie trujące. O jadalnych powiem tyle: smacznego! Grzyby warunkowo jadalne to te, przy których należy spełnić jakieś warunki, by można je zjeść. Przykładowo przy czernidlaku kołpakowatym nie wolno pić alkoholu dwie doby przed i tyle samo po. Grzyb zawiera bowiem koprinę, która blokuje rozkład alkoholu w organizmie. Mogą wystąpić objawy nadciśnienia, biegunki oraz torsje. Grzybów niejadalnych nie zjemy ze względu na gorzki smak lub budowę – huba jest twarda. Są też grzyby warunkowo jadalne, które wymagają przed zjedzeniem odpowiedniej obróbki termicznej. Surowymi lub niedogotowanymi można się podtruć. Jest to na przykład muchomor twardawy. Takie grzyby mogą zbierać jedynie wytrawni, doświadczeni grzybiarze, którzy je znają. Trujące wywołają zatrucia, które będą się przejawiały poważnymi kłopotami żołądkowymi".

Jeśli nie znasz się na grzybach, unikaj grzybów blaszkowych, bazuj na grzybach rurkowych

Grzyby śmiertelnie Justyn Kołek określa mianem „podstępnych, leśnych zabójców". W muchomorze sromotnikowym, zwanym

także zielonawym, a także muchomorze jadowitym (białym), czy występującym niezwykle rzadko – muchomorze wiosennym (również białym), toksycznych substancji, zwanych amanityną i falodyną, w żaden sposób nie da się usunąć. Nawet długie gotowanie czy smażenie niczego nie da. Ulegają rozkładowi dopiero w temperaturze 285°C. „Jeśli nie masz pewności, zostaw grzyba. Mam takie swoje powiedzenie: jeśli chcesz żyć długo i szczęśliwie, to unikaj grzybów o spodzie kapelusza z blaszkami. Wśród nich jest bardzo wiele jadalnych i warunkowo jadalnych, ale także cała rodzina muchomorów, w tym trzy śmiertelnie trujące. Wśród grzybów ze spodem rurkowym, gąbczastym, nie ma takich, które spowodowałyby trwały uszczerbek na zdrowiu lub zgon. Jeśli się trafi grzyb trujący, to wywoła jedynie biegunki, torsje, ewentualnie nadciśnienie. Krótko mówiąc: jeśli nie znasz się na grzybach, bazuj na grzybach rurkowych, unikaj blaszkowych" – przestrzega Justyn Kołek.

JAK ROZPOZNAĆ ZABÓJCĘ?

„Grzybiarz jest jak saper – myli się tylko raz. Gubi nas rutyna i pewność siebie. Jeśli grzybiarz pójdzie do lasu, a nie zna podstawowych zasad i zastosuje próbę smakową, bo słyszał, że grzyb trujący jest gorzki – to koniec. Śmiertelnie niebezpieczne grzyby, jak muchomory sromotnikowe lub jadowite, jakże częste w Beskidach, są bardzo smaczne" – podkreśla Justyn Kołek.

Główni zabójcy to muchomory: sromotnikowy zwany też zielonawym, mylony z gołąbkiem zielonawym i modrożółtym, gąską zielonką, która rośnie głównie jesienią na piaszczystych glebach, a także czubajką kanią. Muchomora jadowitego z kolei oraz rzadko występującego muchomora wiosennego – można pomylić z pieczarkami.

Skutki takiej pomyłki są zwykle tragiczne. Jak zatem je rozróżnić? „Po pierwsze, w początkowej fazie muchomory zamknięte są w swoistych „jajkach". Gdy owocnik muchomora wyrasta i przebije się na zewnątrz, reszt-

RARYTASY

Ciekawostki
Justyna Kołka

Największy znaleziony okaz: borowik szlachetny, waga 2,22 kg. „Znalazłem go 16 października 1999 roku w Międzybrodziu Bialskim. Szedłem po lesie i dostrzegłem sporego borowika. Ważył 64 dkg. Zacząłem się rozglądać wkoło. Wówczas zobaczyłem czubek kapelusza. Grzyb skrywał się pod starą trawą. Zacząłem go odgrzebywać i wyciągnąłem giganta. Był całkowicie zdrowy. Ważył 2,22 kg. Obwód jego kapelusza wynosił 1,08 metra".

Najciekawszy okaz – okratek australijski: „Znalazłem go w Beskidach. To grzyby wędrowne. Są bardzo rzadkie, choć na Żywiecczyźnie można je spotkać. W Polsce pojawiły się na przełomie XVII i XVIII wieku. Ich zarodniki przewiozły w racicach zwierzęta na duńskim statku. Wpierw pojawiły się właśnie w rejonie Danii, ale w Beskidach klimat im wyraźnie pasuje".
Polska trufla: „Znalazłem w Polsce truflę letnią.

W okolicach Częstochowy są też trufle wgłębione, które są pod ochroną. Nie sprzedamy ich za duże pieniądze i to wcale nie dlatego, że są chronione. Polskie trufle nie są rarytasem".

Jadalna czubajka kania

Jadalny gołąbek zielonawy

Jadalny gołąbek modrożółty

Trujący muchomor cytrynowy

Trujący muchomor zielonawy (sromotnikowy)

Trujący muchomor zielonawy (sromotnikowy)

ka „jajka" pozostanie niewidoczna w ściółce. Dlatego przy zbieraniu grzybów blaszkowych podstawową rzeczą, którą należy na samym początku wykonać – żeby nie pomylić grzybów – jest odgarnąć ściółkę lub wyjąć całego grzyba. Wtedy zobaczymy u podstawy trzonu, tuż przy bulwie, skórzastą powłokę, pozostałość po „jajku".

Posiadają ją jedynie trzy najgroźniejsze grzyby. Inne muchomory zabierają resztkę „jaja" na kapeluszu. Tworzy się z niego charakterystyczny wzór określany mianem kropek. Muchomory: sromotnikowy, jadowity i wiosenny kropek nie posiadają. Po drugie muchomory, gdy rosną, mają od spodu kapelusza „falbankę", z której po wyrośnięciu, tworzy się pierścień. Jest przyklejony; gdy go pociągniemy palcem – spadnie. Po trzecie muchomor sromotnikowy na szczycie kapelusza będzie zielonkawy. Podobna do „zabójcy" czubajka kania na szczycie kapelusza zawsze będzie brązowa. Pod jej kapeluszem – gdy jest młoda – widać podwójny pierścień.

Nie wolno grzybów rozpoznawać poprzez smak

Później, gdy grzyb się rozrośnie, pierścień nie jest „przyklejony", jak w przypadku muchomora sromotnikowego, lecz przesuwa się niczym obrączka na palcu. Trzon czubajki, gdy go przełamiemy, będzie w środku pusty. Trzon muchomora jest pełny.

Żeby nie pomylić muchomora jadowitego (białego) z dziko rosnącymi pieczarkami – są to grzyby bardzo podobne do siebie na pierwszy rzut oka – nie zbierajmy małych pieczarek, których blaszki pod kapeluszem są białe. „Pieczarka z czasem różowieje, a potem brązowieje – wtedy możemy ją zebrać. Muchomory przez cały okres wegetacji mają blaszki białe" – przestrzega Kołek.

Nie wolno grzybów rozpoznawać poprzez smak. Pokutuje przekonanie, że grzyby śmiertelnie trujące są gorzkie lub pieką-

Jadalna pieczarka łąkowa

Trujący muchomor jadowity

ce. To błąd, który może kosztować życie. Bo jak twierdzi Justyn Kołek, trzy gatunki muchomora: sromotnikowy, jadowity i wiosenny są bardzo dobre w smaku i mają przyjemny zapach.

ZATRUCIE – REAGUJ NATYCHMIAST!

Substancje trujące w muchomorach sromotnikowym i jadowitym uszkadzają komórki narządów wewnętrznych. Trucizna atakuje wątrobę, a potem nerki, śledzionę, trzustkę, serce i mózg. Czasem lekarze zdołają uratować człowieka przeszczepiając mu wątrobę. Im szybciej pojawimy się w szpitalu, tym szanse na ratunek są większe.

Pierwsze objawy zatrucia – torsje i biegunka – pojawią się po 12-30 godzinach, w zależności od ilości zjedzonych grzybów i siły organizmu. Przy zbiorowych zatruciach rodzinnych, wpierw dotkną one dzieci, u których przemiana materii jest szybsza. Niestety, najczęściej kończy się to tragicznie. Dorośli mają więcej szans na przeżycie. Justyn Kołek podkreśla, że po zauważeniu objawów zatrucia natychmiast trzeba wezwać pogotowie! „Oczekując na lekarza musimy wzbudzić torsje; wyrzucić treść żołądka! Nie wolno wtedy podawać mleka czy alkoholu, bo one przyspieszają przenikanie toksyn do krwioobiegu, a nam chodzi o to, by nie dotarły do wątroby. Trzeba zabezpieczyć też materiał do badań toksykologicznych: zebrać resztki potrawy, a gdy ich już nie ma – treść żołądkową. Lekarz nie podejmie leczenia dopóki nie będzie wiedział, z jakim gatunkiem trucizny ma do czynienia. Dlatego tak ważny jest materiał do badań. I pamiętajmy: żadnego leczenia na własną rękę!" – dodaje.

Justyn Kołek zwrócił uwagę, że z zatruciami zetknąć się możemy nie tylko w okresie letniojesiennym, ale także zimą, zwłaszcza w czasie świąt Bożego Narodzenia. Wówczas może się okazać, iż śmiertelnie trujące muchomory są przechowywane jako mrożonki lub marynaty.

ZA CO POWINNIŚMY KOCHAĆ GRZYBY?

Kochamy grzyby za smak i za wycieczki do lasu. Powinniśmy je także pokochać za to, że dają życie. Mało kto wie, ale gdyby nie było grzybów, które pobierają pożywienie z martwych części, w ciągu 40 lat las udusiłby się własnymi odpadami. „Wszystko co się złamie, stare liście, igły, zwalone drzewa – grzyby muszą przerobić na próchnicę. Bez nich odpady by się nie rozkładały. Są czyścicielami naszych lasów. Taką rolę pełni choćby pieczarka i czubajka kania. Inne z kolei grzyby, które żyją w symbiozie z drzewami, uodparniają je na choroby grzybowe. Dają drzewu swoisty antybiotyk. Grzyby mają jeszcze jedną ważną cechę: zawdzięczamy im azot, jeden z głównych składników powietrza. Bez grzybów nie byłoby więc życia. ■

DEKALOG GRZYBIARZA

1. **Idąc na grzyby ubierz się w miarę lekko, odpowiednio do pogody.**
2. **Zabierz przewiewne pojemniki na grzyby, najlepiej wiklinowe kosze, oraz scyzoryk do obierania.**
3. **Jeśli nie znasz się dobrze na grzybach, zbieraj tylko grzyby rurkowe. Wśród tych, które mają blaszki pod kapeluszem, są śmiertelnie trujące.**
4. **Gdy zobaczysz grzyba, podejdź do niego spokojnie. Obok może czaić się żmija. Warto byś miał laskę, którą sprawdzisz teren i ją przepłoszysz.**
5. **Nie zbieraj młodych grzybów. Nie mają wykształconych cech charakterystycznych i łatwo je pomylić.**
6. **Przy grzybobraniu korzystaj z atlasu; uważnie i do końca czytaj opisy.**
7. **Nie niszcz żadnych grzybów. Jeśli zetniesz przypadkiem okaz niejadalny lub trujący – połóż go z powrotem. Jest on pożywieniem dla zwierząt leśnych. Te stare z kolei wciąż rozsiewają zarodniki, z których wyrosną nowe grzyby.**
8. **Nie śmieć w lesie.**
9. **Zachowaj ciszę – nie strasz zwierząt leśnych.**
10. **Nie podawaj grzybów dzieciom do 12 roku życia i osobom, które mają kłopoty z układem pokarmowym.**

GRZYBOWE IMPREZY

XV Święto Grzybów, którego głównym punktem będą Mistrzostwa Europy w Zbieraniu Grzybów, odbędą się 10 i 11 września w miejscowości Węgliniec na Dolnym Śląsku.

Wielkie Grzybobranie z Gwiazdami – 18 września, Długosiodło na Mazowszu.

Joanna Lasek

Romantyczne *lato*

Lato w pełni, kurorty kuszą coraz atrakcyjniejszymi ofertami, ale po powrocie z wakacji warto rozłożyć się wygodnie na kanapie i wyciszyć się w towarzystwie Dziesiątej Muzy. Wybór filmów zależy, jak zwykle, od nastroju, na szczęście oferta jest tak bogata, iż zaspokoi nawet najbardziej wybredne gusta.

„**Tetro**" to długo wyczekiwany film Francisa Forda Coppoli. Nakręcony na taśmie czarno-białej, ma niesamowity klimat potęgowany jeszcze przez lokalizację akcji. Dzielnica La Boca to artystyczna enklawa w Buenos Aires, pełna pisarzy, tancerzy i małych klubów, w których odbywają się niszowe imprezy. Scenariusz osadza się na ponownym spotkaniu braci, z których starszy wyjechał przed dziesięcioma laty, obiecując, że wróci po małego Benniego. Bennie odnajduje więc Tetro, aby dowiedzieć się, dlaczego nie spełnił swojej obietnicy. Film jest duszny w klimacie, akcja toczy się niespiesznie, jednak nie ma nawet minuty na nudę. Jest to między innymi zasługą charyzmatycznego Vincenta Gallo (znany polskim widzom choćby z „Essential Killing" Jerzego Skolimowskiego), który świetnie potrafi oddać stan chorego i umęczonego umysłu. „Tetro" to film o długo skrywanej tajemnicy, która warunkuje całe życie braci, by w końcu ujrzeć światło dzienne i przynieść oczyszczenie oraz nadzieję na nowy początek. Piękny i wzruszający obraz na długie letnie wieczory.

„**Jestem miłością**" to film, który stał się sensacją zeszłorocznego Festiwalu w Wenecji, całkiem zasłużenie. To następna opowieść o skomplikowanych więzach rodzinnych, które za pomocą jednego niespodziewanego impulsu walą się w gruzy. Emma to młoda, spętana konwenansami kobieta, która jest małżonką bogatego przedsiębiorcy z Mediolanu – Eduarda Recchi. Dotąd

Kryminał
Matematyka zbrodni

Marek Krajewski porzucił „ciepłą posadkę" na uniwersytecie (jest filologiem klasycznym), by na serio zająć się pisarstwem. Plus tej sytuacji jest taki, że wierni czytelnicy właściwie co rok otrzymują nową powieść, minusem natomiast mógłby być fakt obniżenia poziomu kolejnych książek. Na szczęście tak się nie stało. „Liczby Charona" to książka nawet lepsza od poprzednich „Erynii". Komisarz Edward Popielski to postać z krwi i kości, bohater twardy, acz tragiczny i momentami przegrany. Intryga jest poprowadzona w wyważony i ciekawy sposób. Widać, że autor włożył w napisanie „Liczb" kolosalną pracę – począwszy od szczegółów topograficznych Lwowa, poprzez lapsusy językowe, a skończywszy na skomplikowanych zagadkach matematyczno-lingwistycznych. Świetny kryminał na wakacje, nie można się oderwać… **Marek Krajewski: Liczby Charona. Wydawnictwo Znak. Kraków 2011.**

Powieść romantyczna
Historia z happy endem

Historia oparta na faktach, z cyklu „mocno chwytająca za serce", a więc uwielbiana głównie przez kobiety. Młoda Amerykanka zakochuje się w przystojnym Włochu i wyjeżdża z nim do kraju jego pochodzenia. Nagle okazuje się, iż piękny sen zamienia się w senny koszmar, a wymarzony dom przeistacza się w złotą klatkę. Historia ma jednak szczęśliwe zakończenie, bowiem na drodze Eliany staje również pokrzywdzony przez los nieznajomy. Powoli kobieta i mężczyzna przełamują wzajemną nieufność i rodzi się między nimi nić porozumienia. Książki Evansa w Ameryce z miejsca stają się bestsellerami, miejmy nadzieję, iż spodobają się również polskim czytelnikom. **Richard Paul Evans: Kolory tamtego lata. Wydawnictwo Znak. Kraków 2011.**

żyjąca w świecie rytuałów, obowiązków spotyka na swej drodze młodego kucharza – kolegę swego syna. Wpada w sidła romansu, ucząc się żyć podwójnym życiem, a jednocześnie poznając małe przyjemności i wielkie namiętności. W roli głównej występuje fenomenalna Tilda Swinton, dla której jest to kreacja jakby uszyta na miarę. „Jestem miłością" przełamuje tabu – tabu kobiety będącej matką i żoną, dla której nie istnieje już do spełnienia żadna inna życiowa rola. Nagle okazuje się, że ma ona również niepohamowany apetyt na erotyczne wyczyny i głód życia. Fantastyczny film, godny polecenia zarówno kobietom, jak i mężczyznom.

„**Parnassus**" to ostatni film Heatha Ledgera, nie udało mu się go skończyć, jego rolę dokończyli więc przyjaciele aktora – Colin Farell, Johny Depp, Jude Law. Z tego względu film stał się więc sławny jeszcze przed ukończeniem. „Parnassus" to fantastyczna opowieść o pojedynku z diabłem (granym przez niesamowitego Toma Waitsa), inna wersja „Fausta" wypełniona magią i baśniowym klimatem. Tytułowy dr Parnassus przed laty zawarł pakt z diabłem, teraz chce się z niego wycofać i za pomocą całej galerii dziwacznych postaci usiłuje się wyplątać z podpisanego cyrografu. A ceną jest życie jego ukochanej córki, która ma jedyną szansę na pozostanie przy ojcu i ukochanym mężczyźnie. Parnassus to kuglarz, właściciel objazdowego teatru wyposażonego w magiczne lustro, za jego pomocą można się dostać do innego wymiaru. Warto jednak pamiętać, iż każdy film jest dla widza takim właśnie czarodziejskim zwierciadłem, dzięki któremu „wpadamy" jak Alicja do innego świata. Dzięki rozwojowi kinematografii mamy taką możliwość i jest to fakt niezaprzeczalnie godny docenienia.

Document-fiction
Kronika Czarnego Lądu

Książka ta ma w sobie wszystko – elementy sensacji, psychologii i socjologii. Bresson w 1987 roku został wysłany do Konga na Kongres Pisarzy przeciw Apartheidowi, co zaszczepiło w nim myśl napisania książki poświęconej Czarnemu Lądowi. Bohaterem powieści jest Christophe – pracownik wielkiej kompanii naftowej, który ma żyłkę szpiegowską. Wykorzystuje ją, śledząc w Kongu emerytowaną pracownicę służb specjalnych, którą rozpoznał w samolocie. W kolejnych rozdziałach obserwujemy Blandine de Kergalec z perspektywy kilku osób – to ciekawy, choć wielokrotnie wykorzystywany w literaturze zabieg narracyjny. Powieść jest fascynująca zwłaszcza z powodu drobiazgowego przyglądania się afrykańskim realiom – trudnym i „dusznym". Akcja toczy się w przededniu masakry w Rwandzie, można niemal namacalnie poczuć rosnące napięcie, które udziela się czytelnikowi. **Patric Besson: Lecz zabije rzeka białego człowieka. Noir sur Blanc. Warszawa 2011.**

PREMIERY

Colombiana

Cataleya Restrepo jak mała dziewczynka była świadkiem zabójstwa rodziców. Teraz, kiedy dorosła, wykonuje zawód płatnego mordercy. Jest silna, skuteczna i zdeterminowana. Z uporem

maniaka śledzi osoby powiązane ze śmiercią matki i ojca. Z każdym kolejnym krokiem piękna Cataleya zbliża się do bezwzględnego gangstera odpowiedzialnego za zamordowanie członków swojej rodziny. Reż.: Olivier Megaton. Wyst.: Zoe Saldana, Michael Vartan, Callum Blue.

Skóra, w której żyję

Najnowszy film Pedro Almodóvara, mistrza współczesnego kina. Po raz pierwszy twórca sięgnął po pierwowzór literacki i przygotował scenariusz na podstawie powieści „Tarantula"

Thierry'ego Jonqueta. Książka opowiada o chirurgu plastycznym, który trzyma w swoim mieszkaniu tajemniczą i piękną Ewę. Jak to u Almodovara, za całą sprawą stoi szokująca tajemnica. Do gry u mistrza powrócił także po latach Antonio Banderas. Reż.: Pedro Almodovar, wyst.: Antonio Banderas, Elena Anaya.

Joanna Lasek

TABLETY
WEDŁUG SONY

Sony poinformowało o planach wprowadzenia na rynek „Tabletu Sony", który doskonale połączy sprzęt, treści i funkcje rozrywkowe z biznesowymi. Sony pracuje nad dwoma takimi urządzeniami o roboczej nazwie S1 i S2. Pierwszy z nich jest nastawiony na rozrywkę multimedialną, drugi na łączność. Premierę planuje się na jesień 2011. Oba tablety mogą wykorzystywać łączność Wi-Fi i WAN, pozwalając nie tylko na korzystanie z internetu i sprawdzanie poczty, lecz także na czerpanie z całego wachlarza filmów, gier i książek dostępnych na serwisach. S1 posiada duży – 9,4-calowy wyświetlacz, S2 zawiera dwa wyświetlacze po 5,5, które można złożyć. Tablety mają służyć także jako uniwersalne piloty do różnych urządzeń domowych i stanowić początek nowej ery w elektronice – łączyć wrażenia rozrywkowe na wysokim poziomie z rozwiązaniami praktycznymi i użytkowymi.

PROJEKTORY
INSTALACYJNE

Projektory stają się coraz częściej używane, nie tylko w celach zawodowych. NEC Display Solutions wprowadza nową linię projektorów o wysokiej jakości. P420X oraz P350W oferują doskonałą jakość obrazu oraz duże możliwości pracy sieciowej. Funkcja Eco pozwala na zmniejszenie kosztów użytkowania i serwisowania. Dzięki zoomowi optycznemu1.7x i kontrastowi 2000:1 nowe projektory wyświetlają dynamiczne obrazy w normalnych warunkach oświetleniowych otoczenia. Wbudowany punkt dostępowy pozwala na szybkie ustanowienie bezprzewodowego połączenia za pomocą opcji WLAN. Funkcje sieciowe zostały stworzone do łatwego przesyłania obrazów drogą bezprzewodową. Oba projektory wyposażono w szeroki wybór wejść wideo, możliwe jest również wyświetlanie plików PowerPoint, PDF, obrazów i filmów bezpośrednio z pamięci USB lub poprzez sieć bez potrzeby korzystania z komputera.

MONITORING
DLA KAŻDEGO

Goclever Technology wprowadza do swojej oferty pierwszy profesjonalny system monitoringu dostępny dla każdego. Jest on gotowy do pracy natychmiast po wyjęciu z pudełka. Rozwiązanie to pozwala użytkownikowi śledzić dowolny obiekt lub osobę w czasie rzeczywistym. Urządzenie działa w oparciu o kieszonkowy odbiornik GPS z kartą GSM i własną podręczną pamięcią. Model Personal to urządzenie uniwersalne, służące do monitorowania zwierząt, osób i mienia ruchomego, posiada dodatkowy przycisk SOS. Model Auto jest skierowany do posiadaczy samochodów, zarówno prywatnych jak i służbowych. Sugerowane ceny detaliczne to około 399 zł dla obydwu modeli.

NOWE SMARTFONY W RODZINIE NOKII

Nokia także przoduje w praktycznych i przyjaznych dla klienta rozwiązaniach. Nokia E6 to nowy telefon przeznaczony dla odbiorców biznesowych, X7 natomiast nastawiony jest na klientów poszukujących w urządzeniu przede wszystkim rozrywki. E6 to kontynuacja wysoko ocenianych E71 i E72. Posiada pełną klawiaturę QWERTY oraz wysokiej rozdzielczości ekran dotykowy. Urządzenie można obsługiwać zarówno jedną, jak i dwiema rękami. Bateria posiada wyjątkowo długi czas działania.

X7 to smartfon stworzony do rozrywki, wyposażony w ekran idealny do gier oraz aparat o rozdzielczości 8 Mpix, nagrywający filmy w jakości HD. Zarówno E6 jak i X7 to pierwsze smartfony zawierające kompletną aktualizację systemu Symbian. Znajdują się w niej nowe, atrakcyjne ikony, ulepszone funkcje wprowadzania tekstu, szybsza przeglądarka internetowa. W najbliższych miesiącach nowa wersja oprogramowania określana jako Symbian Anna będzie instalowana w dostępnych w sprzedaży modelach N8, E7, C7, C601, natomiast obecni użytkownicy wymienionych smartfonów będą je mogli pobrać z Internetu.

SEREK WIEJSKI **Z KONFITURĄ**

Piątnica to znany i lubiany producent nabiału. Pyszne serki od dawna goszczą na stołach Polaków, firma postanowiła jednak wkroczyć do naszych domów z nowym produktem. Serek truskawkowy to połączenie świeżego twarożku, pysznej kremowej śmietanki i aromatycznej konfitury truskawkowej. Pudełko jest dwudzielne, w jednej części znajduje się nabiał, w drugiej owoce. Dzięki podzieleniu pudełka na dwie części, każdy ma możliwość wymieszania serka z truskawkami w swojej ulubionej proporcji. Piątnica to smak lata przez cały rok!

NATURALNIE **I KOLOROWO**

Lato tuż za progiem, warto więc prześledzić najnowsze tendencje, które będą obowiązywać w tym sezonie. Dominują jaskrawe wesołe kolory, które są obecne u wszystkich wiodących producentów znanych sieciowych marek. Firma Benetton nigdy nie uciekała od żywych barw, czego dowodem były bajecznie kolorowe kampanie reklamowe, na których ludzie wielu ras reklamowali ubrania Benettona. Nowa kolekcja to połączenie tradycji firmy i nowatorskich wzorów. Naturalne tkaniny w kolorach ziemi łączą się w niej z różowo-żółto-pomarańczowym szaleństwem.

CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FIAT

Panda

WYMIARY 354/158/154 | BAGAŻNIK 206 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 ACTUAL ECO 69KM	29.742	1242	162	4,9	4/5
1.2 DYNAMIC ECO 69KM	34.842	1242	162	4,9	4/5
1.3 M-Jet 16v ACTUAL 75KM	37.392	1248	165	4,2	4/5

Punto EVO

WYMIARY 407/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 ACTIVE 69KM 3D	34.842	1242	156	5,2	5
1.4 DYNAMIC 77KM 3D	39.942	1368	165	5,7	5
1.2 ACTIVE 69KM 5D	36.117	1242	156	5,2	5
1.4 ACTIVE 77KM 5D	36.967	1368	165	5,7	5
1.4 ACTIVE DUALOGIC 77KM 5D	41.217	1368	165	5,7	5
1.3 Multijet 16v ACTIVE 75KM 5D	45.042	1248	165	4,1	5
1.4 DYNAMIC 77KM 5D	41.217	1368	165	5,7	5
1.4 DYNAMIC DUALOGIC 77KM 5D	45.467	1368	165	5,4	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 105KM 5D	47.167	1368	185	5,7	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 75KM 5D	49.292	1248	165	4,1	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 95KM 5D	50.992	1248	178	4,2	5
1.3 Multijet 16v DYN. DUALOGIC 95KM 5D	55.242	1248	175	4,1	5

Grande Punto

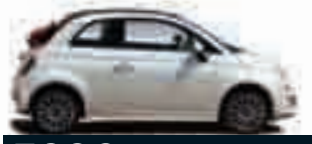
WYMIARY 403/169/149 | BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.3 Multijet 16v ACTUAL 75KM 5D	43.767	1248	165	4,1	5

500

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 POP 69KM	36.550	1242	160	5,1	4
1.2 LOUNGE 69KM	43.350	1242	160	5,1	4
0.9 SGE S&S LOUNGE 85KM	48.450	875	173	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE 95KM	52.700	1248	180	3,9	4
1.4 16v LOUNGE 100KM	50.150	1368	182	6,1	4
0.9 SGE S&S TWINAIR 85KM	43.350	875	173	4,1	4
0.9 SGE S&S TWINAIR PLUS 85KM	48.450	875	173	4,1	4
1.2 BY GUCCI 69KM	56.100	1242	160	5,1	4



500C

WYMIARY 355/163/149 | BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 LOUNGE 69KM	52.700	1242	160	5,1	4
0.9 TwinAir LOUNGE 85KM	57.800	875	173	4,1	4
1.3 Multijet 16v S&S DPF LOUNGE 95KM	62.050	1248	180	3,9	4
1.2 BY GUCCI 69KM	65.450	1242	160	5,1	4

Qubo

WYMIARY 396/172/174 | BAGAŻNIK 329 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 ACTIVE 73KM	40.367	1360	155	6,6	5
1.3 Multijet 16v ACTIVE 75KM	48.017	1248	155	4,3	5
1.4 DYNAMIC 73KM	45.467	1360	155	6,6	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 75KM	53.117	1248	155	4,3	5
1.3 Multijet 16v DYNAMIC 95KM	54.817	1248	170	4,3	5
1.3 Multijet 16v TREKKING 75KM	55.667	1248	155	4,3	5
1.3 Multijet 16v TREKKING 95KM	57.367	1248	170	4,3	5

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

Bravo

WYMIARY 434/179/149 | BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v ACTIVE 90KM	43.342	1368	179	6,3	5
1.6 Multijet 16v ACTIVE 105KM	53.542	1598	187	4,9	5
1.4 16v DYNAMIC 90KM	45.892	1368	179	6,3	5
1.4 T-Jet 16v DYNAMIC 120KM	50.992	1368	197	6,3	5
1.4 MultiAir 16v DYNAMIC 140KM	56.092	1368	204	5,7	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 105KM	56.092	1598	187	4,9	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC 120KM	56.942	1598	195	4,7	5
1.6 Multijet 16v DYNAMIC DUALOGIC 120KM	61.192	1598	195	4,6	5
1.4 T-Jet 16v EMOTION 120KM	58.642	1368	197	6,3	5
1.4 MultiAir 16v EMOTION 140KM	63.742	1368	204	5,7	5
1.6 Multijet 16v EMOTION 120KM	64.592	1598	195	4,7	5
2.0 Multijet 16v EMOTION 165KM	67.142	1956	215	5,3	5
1.4 MultiAir 16v SPORT 140KM	63.742	1368	204	5,7	5
2.0 Multijet 16v SPORT 165KM	67.142	1956	215	5,3	5

Sedici

WYMIARY 412/176/162 | BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.6 16v DYNAMIC 4X4 120KM	50.992	1586	170	7,1	5
2.0 Multijet 16v Z DPF DYNAMIC 4X4 135KM	62.892	1956	180	6,6	5
1.6 16v EMOTION 4X2 120KM	50.142	1586	185	6,2	5
1.6 16v EMOTION 4X4 120KM	55.242	1586	170	7,1	5
2.0 Multijet 16v Z DPF EMOTION 4X4 135KM	67.142	1956	180	6,6	5

* rabat 10% – przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
** tylko auta ze stocku
DPF - filtr cząstek stałych (dla silników diesla)

Linea

WYMIARY 456/173/150 | BAGAŻNIK 500 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 ACTIVE 77KM	35.692	1368	165	6,3	5
1.4 DYNAMIC 77KM	39.942	1368	165	6,3	5

Doblò

WYMIARY 425/172/182 | BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
ACTIVE 1.4 16V 95KM	49.887	1368	161	7,2	5
ACTIVE 1.6 MULTIJET 16V 105KM	60.342	1598	164	5,2	5
ACTIVE 1.6 MULTIJET 16V 90KM	59.492	1598	158	5,2	5
DYNAMIC 1.4 16V 95KM	53.287	1368	161	7,2	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 105KM	63.742	1598	164	5,2	5
DYNAMIC 1.4 T-JET 16V 120KM NAT. POWER	71.987	1368	172	7,5	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 90KM DUALOGIC	67.142	1598	158	5,0	5
DYNAMIC 1.6 MULTIJET 16V 90KM	62.892	1598	158	5,2	5
EMOTION 1.4 16V 95KM	57.537	1368	161	7,2	5
EMOTION 1.6 MULTIJET 16V 105KM	67.992	1598	164	5,2	5
EMOTION 2.0 MULTIJET 16V 135KM	72.242	1956	179	5,7	5

Freemont

WYMIARY 489/188/169 | BAGAŻNIK 145/540 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
URBAN 2.0 Multijet 140KM 4x2	97.742	1956	180	6,4	5/7
URBAN 2.0 Multijet 170KM 4x2	102.842	1956	195	6,4	5/7

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

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.

MiTo Seria 0

WYMIARY 406/172/145 — BAGAŻNIK 270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 M-Air 16v S&S 105KM DISTINCTIVE	52.615	1368	187	5,7	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 135KM DISTINCTIVE	59.415	1368	207	5,6	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S TCT 135KM DISTINCTIVE	64.515	1368	207	5,5	4/5
1.3 JTDM S&S 95KM DISTINCTIVE	56.865	1248	180	4,3	4/5
1.6 JTDM S&S 120KM DISTINCTIVE	63.665	1598	198	4,8	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 170KM QUADR. VERDE	71.315	1368	219	6,0	4/5
1.4 TB M-Air 16v S&S 170KM QUADR. VERDE NEW	73.015	1368	219	6,0	4/5

159**

WYMIARY 466/182/142 — BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1750 TBi 16v 200KM SPORT	90.865	1750	235	8,1	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT	84.915	1956	202	5,1	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT PLUS	94.265	1956	202	5,1	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT	90.015	1956	218	5,4	5
1750 TBi 16v 200KM SPORT PLUS	99.365	1750	235	8,1	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT PLUS	98.515	1956	218	5,4	5

Ypsilon

WYMIARY 381/170/153 — BAGAŻNIK 215 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8v EURO 5 ORO 69KM**	41.565	1242	160	4,9	4
1.2 8v EURO 5 PLATINO 69KM**	45.815	1242	160	4,9	4

Musa

WYMIARY 403/169/166 — BAGAŻNIK 390 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v S&S GOLD 95KM	51.765	1368	175	6,0	5
1.3 Multijet 16v S&S GOLD 95KM	59.415	1248	173	4,3	5
1.4 16v MTA S&S 5th AVENUE 95KM	61.115	1368	175	6,0	5

Giulietta

WYMIARY 435/180/147 — BAGAŻNIK 350 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 TB 16v 120KM DISTINCTIVE S&S	66.215	1368	195	6,4	5
1.4 TB M-Air 16v 170KM DISTINCTIVE S&S	71.315	1368	218	5,8	5
1.4 TB M-Air 16v 170KM DISTINCTIVE S&S TCT	78.115	1368	218	5,2	5
1.6 JTDM 16v 105KM DISTINCTIVE S&S	74.715	1598	185	4,4	5
2.0 JTDM 16v 140KM DISTINCTIVE S&S	79.815	1598	205	4,5	5
2.0 JTDM 16v 170KM DISTINCTIVE S&S	81.515	1956	218	4,7	5
2.0 JTDM 16v 170KM DISTINCTIVE S&S TCT	88.315	1956	218	4,5	5
1750 TBi 16v 235KM QUADRIFOGLIO VERDE	90.865	1742	242	7,6	5

159 Sportwagon**

WYMIARY 466/183/143 — BAGAŻNIK 445 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1750 TBi 16v 200KM SPORT	95.965	1750	233	8,3	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT	90.865	1956	200	5,2	5
2.0 JTDM 16v 136KM SPORT PLUS	99.365	1956	200	5,2	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT	95.115	1956	216	5,5	5
1750 TBi 16v 200KM SPORT PLUS	104.465	1750	233	8,3	5
2.0 JTDM 16v 170KM SPORT PLUS	103.615	1956	216	5,5	5

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

Delta

WYMIARY 452/180/150 — BAGAŻNIK 465 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	km/h	l/100km	miejsca
1.4 Turbojet E5 16v STEEL 120KM	58.642	1368	195	6,3	5
1.6 Multijet E5 16v STEEL 105KM	63.742	1598	186	4,6	5
1.4 Turbojet E5 16v SILVER 120KM	65.442	1368	195	6,3	5
1.4 MultiAir E5 16v S&S SILVER 140KM	68.842	1368	203	5,7	5
1.6 Multijet E5 16v SILVER 105KM	70.542	1598	186	4,6	5
1.6 Multijet E5 16v SILVER 120KM	73.942	1598	194	4,7	5
1.6 Multijet SELELECTRONIC E5 16v SILVER 120KM	77.342	1598	194	4,6	5
1.4 MultiAir E5 16v S&S GOLD 140KM	73.942	1368	203	5,7	5
1.6 Multijet E5 16v GOLD 120KM	79.042	1598	194	4,7	5
1.6 Multijet SELELECTRONIC E5 16v GOLD 120KM	82.442	1598	194	4,6	5
2.0 Multijet E5 16v GOLD 165KM	84.915	1956	214	5,1	5
1.8 Turbojet SPORTRONIC E5 16v PLATINUM 200KM	107.942	1742	230	7,8	5
1.9 Twinturbo Multijet E5 16v PLATINUM 190KM	107.942	1910	222	5,7	5

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

SELECTRONIC - zautomatyzowana skrzynia biegów; SPORTRONIC - automatyczna skrzynia biegów

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4424/1808/1712 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 328 | RABAT 15%

JEEP PATRIOT

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**112.000**
LIMITED 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**121.000**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4448/1812/1718 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 328 | RABAT 15%

JEEP COMPASS

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.0L DVVT 16V M5 156 KM	przedni	1998	185	7,6	**82.500**
LIMITED 2.0L DVVT 16V M5 156 KM	przedni	1998	185	7,6	**91.900**
SPORT 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**116.000**
LIMITED 2.2 CRD M6 163 KM FREEDOM-DRIVE I™	4x4	2143	202	6,6	**125.000**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4233/1873/1825 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 142 | RABAT 15%

JEEP WRANGLER

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.8L CRD M6 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,1	**126.790**
SPORT 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,1	**129.990**
SAHARA 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,1	**145.500**
RUBICON 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP ROCK-TRAC	4x4	2777	169	8,0	**159.220**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4751/1877/1825 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 498 | RABAT 15%

JEEP WRANGLER UNLIMITED

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
SPORT 2.8L CRD M6 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,4	**141.790**
SPORT 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,4	**144.990**
SAHARA 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP COMMAND-TRAC	4x4	2777	172	7,4	**160.500**
RUBICON 2.8L CRD A5 200 KM SOFT-TOP ROCK-TRAC	4x4	2777	169	8,3	**174.220**

WYMIARY (dł./szer./wys. - mm) 4822/1943/1781 | POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA (l) 457 | RABAT 15%

JEEP GRAND CHEROKEE

MODEL	NAPĘD	POJEMNOŚĆ SILNIKA (cm³)	PRĘDKOŚĆ MAKS. (km/h)	ZUŻYCIE PALIWA W CYKLU MIESZANYM (l/100 km)	CENA PLN z VAT
LIMITED V6 3.0 CRD A5 241 KM QUADRA-TRAC II	4x4	2987	202	8,3	**210.000**
OVERLAND V6 3.0 CRD A5 241 KM QUADRA-TRAC II	4x4	2987	202	8,3	**245.000**

Zastrzegamy sobie prawo do wycofania dowolnego samochodu z oferty bez podania przyczyny.
Wszelkie informacje na temat dostępności, kompletacji samochodów można otrzymać u pani Elżbiety Prokopiuk, tel.: 22 607 47 72; e-mail: elzbieta.prokopiuk@fiat.com

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

stan na 31 lipca 2011 r.

Spółki koncernu Fiat

1. Fiat Polska Sp. z o.o.	ul. Szturmowa 2, 02-678 Warszawa Tel. (22) 6074350, Fax (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. (33) 8132100, Fax (33) 8132036 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	produkcja samochodów osobowych
3. Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	ul. Ciężarowa 49, 43-430 Skoczów Tel. (33) 8538200, Fax (33) 8532964 Wiceprezes Zarządu: Marek Kanafek	produkcja odlewów żeliwnych dla przemysłu samochodowego
4. Automotive Lighting Polska Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 2960111, Fax (32) 2960340 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie
5. Magneti Marelli Exhaust Systems Polska Sp. z o.o.	ul. Mikołajczyka 80, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3642857, Fax (32) 3642858 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – układy wydechowe
6. Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132199, Fax (33) 8132955 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – zawieszenia
7. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (32) 6036107, Fax (32) 6030108 Dyrekcja Generalna	handel częściami zamiennymi
8. Plastic Components and Modules Poland SA	ul. Gen. M. Zaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – deska rozdzielcza, zderzaki
9. Plastic Components Fuel Systems Poland Sp. z o.o.	ul. Jedności 44, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – systemy zasilania paliwem, zbiorniki
10. Comau Poland Sp. z o.o.	ul. Turyńska 100, 43-100 Tychy Tel. (32) 2179404, Fax (32) 2179440 Dyrektor, Wiceprezes: Roberto Rossi	produkcja i obsługa urządzeń dla przemysłu samochodowego
11. Fiat Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132242, Fax (33) 8134108 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	administracja księgowa, personalna i płace
12. Fiat Group Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132549, Fax (33) 8126988 Członek Zarządu: Tomasz Trombala	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
13. Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8135323, Fax (33) 8134113 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	usługi celne
14. Sirio Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132485, Fax: (33) 813 5333 Prezes Zarządu: Enrico Pavoni	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport
15. Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Prezes Zarządu: Emanuele Lorenzin	produkcja silników do samochodów
16. Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132452, Fax (33) 8132451 Prezes Zarządu: Emanuele Lorenzin	produkcja silników i skrzyń biegów do samochodów
17. Gestin Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132660, Fax: (33) 813 5444 Prezes Zarządu: Bronisław Bartosik	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości

Spółki joint venture

1. Fiat Bank Polska SA	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074990, Fax (22) 6074879 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
2. FGA Leasing Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074800, Fax (22) 6074982 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	leasing samochodów
3. Fidis Finance Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074821, Fax (22) 6074854 Prezes Zarządu: Giovanni Polimeni	usługi finansowe i leasingowe

Spółki koncernu Fiat Industrial

1. CNH Polska Sp. z o.o.	ul. Otolińska 25, 09-407 Płock Tel. (24) 2679600, Fax (24) 2679605 Dyrektor Zakładu: Werner Ballieu	produkcja maszyn rolniczych
2. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 5784300, Fax (22) 5784318 Dyrektor Generalny: Mario Giagnoni	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych

Panda

2 000 000

DOWODÓW NA POLSKĄ JAKOŚĆ

04.07.2011

90
LAT W POLSCE

4 LIPCA Z TYSKIEJ FABRYKI WYJECHAŁ NASZ 2 000 000. POWÓD DO RADOŚCI – 2 000 000. EGZEMPLARZ PANDY! NASZA RADOŚĆ JEST TYM WIĘKSZA, ŻE STAŁO SIĘ TO W 90. ROCZNICĘ OBECNOŚCI FIATA W POLSCE. A ZATEM MAMY 2 000 001 POWODÓW, BY ŚWIĘTOWAĆ!

CENTRUM SPRZEDAŻY FIAT AUTO POLAND: BIELSKO-BIAŁA, UL. KATOWICKA 24, TEL. (33) 813 44 42

PREZENTOWANY SAMOCHÓD JEST JEDYNIE ILUSTRACJĄ.

FIAT

www.fiat.pl