



WORLD CLASS MANUFACTURING



FCA POLAND – FABRYKA W TYCHACH



Spis treści

O zakładzie w skrócie	3
Wstęp	3
Spawalnia	4
Lakiernia	5
Montaż	6
Historia fabryki	9
Zakład od podstaw	9
Epoka Fiata 126p	11
Cinquecento zmienia oblicze zakładu w Tychach	11
Technologiczny skok o 870 milionów euro	13
Jeden zakład, dwa samochody roku	14
Jakość w Tychach. Od ISO 9001 do Gold Level WCM	17
Jakość w fabryce	17
Lean Production i certyfikaty ISO	18
Nagrody jakości w Polsce i w Europie	20
Przełom dzięki World Class Manufacturing	21
Gold Level WCM	22
Kalendarium jakości	23
Załączniki	24
Kalendarium Zakładu Tychy	24
Tabela – Produkcja samochodów w latach 1971-2015	26



O zakładzie w skrócie



Wstęp

Zakład Tychy, wybudowany w latach 1972-1975, zajmuje ponad 2,4 mln m² powierzchni, z czego na hale produkcyjne i budynki usługowe przypada 0,5 mln m². Tyska fabryka FCA Poland jest obecnie jednym z największych zakładów produkcyjnych w Europie. Przekształcenie zwojów blachy w gotowy samochód trwa około 12 godzin technologicznych. Praktycznie co 46 sekund zjeżdża z linii montażowych jeden samochód.

W 2015 roku w Zakładzie Tychy wyprodukowano 302 639 samochodów, w tym Fiatów 500 w liczbie 181 014, Abarthów 500 – 14 972, Lancii Ypsilon – 57 760. Oprócz modeli FCA z linii montażowej zjechały także 48 893 Fordy Ka.



⬇ Zakład Tychy to prawdziwe miasteczko przemysłowe, w którym znajduje się 70 firm świadczących usługi na rzecz produkcji samochodów

Wielkość produkcji stawia zakład zdecydowanie na pierwszym miejscu wśród producentów samochodów w Polsce. Jest on również największą fabryką FCA w Europie i największym pracodawcą w regionie z zatrudnieniem na poziomie 3 300 pracowników. Dodatkowo na terenie zakładu znajduje się 70 firm świadczących usługi na rzecz fabryki FCA Poland. Czyni to z Zakładu Tychy prawdziwe miasteczko przemysłowe.



Spawalnia

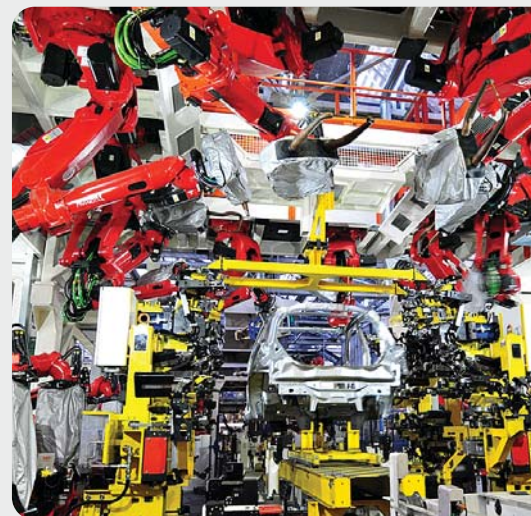
Jest najbardziej zrobotyzowaną jednostką produkcyjną w Zakładzie Tychy. Na całkowitej powierzchni 59 tys. m² funkcjonuje aż 921 robotów. Procesy zgrzewania i spawania są zautomatyzowane w 99,5%, czego efektem są ogromne korzyści – wysoka jakość, niższe koszty, większa powtarzalność oraz duże tempo produkcji. To tu – z wytłoczek dostarczonych z tłoczni* – powstaje bryła samochodu, do której kolejne wydziały dokładają specyficzne elementy: lakiernia – warstwy ochronne i kolor, a montaż – podzespoły kompletnego samochodu. Tutaj spotykają się najpierw podwozia z bokami, w wyniku czego powstają nadwozia. W stacji zwanej *open gate* ustala się ich geometrię, a całość łączona jest zgrzeinami. Kolejna faza to kompletacja, podczas której do nadwozi wzmacnianych dodatkowymi zgrzeinami dodawane są dachy zależne od wersji. Potem całość trafia na linię wykończenia, gdzie pracownicy montują ruchome elementy – pokrywy, drzwi i błotniki. Po zwolnieniu końcowym nadwozia przekazywane są do lakierni. Cały proces spawalniczy trwa nieco ponad 2 godziny.

Nowe kierunki rozwoju spawalni w Tychach wytyczyła linia Versaroll. W odróżnieniu od tradycyjnej linii, gdzie stoły oraz roboty są ustawione na posadzce, Versaroll podwieszona jest do specjalnej konstrukcji, przez co powstaje przestrzeń umożliwiającą prowadzenie czynności przygotowawczych i zmiany oprzyrządowania poza linią.



Przykładem optymalizacji procesu produkcyjnego w tyskiej spawalni jest zautomatyzowana linia Versaroll, na której zgrzewane są boki samochodu. Umożliwia ona produkcję na tej samej linii aż czterech modeli w dowolnej konfiguracji, bez konieczności jej zatrzymywania

Tyska spawalnia składa się z dwóch wydziałów – A i B. W jednym z nich produkowana jest Lancia Ypsilon. W drugim wydziale powstają Fiat 500, Fiat 500C, Abarth 500 i Ford Ka.



* Wydział tłoczni powstał wraz z wybudowaniem zakładu w Tychach. W 1998 r. działalność została przeniesiona do Delfo Polska. Spółka do dziś zarządza tym obszarem, dostarczając blachy i wytłoczki na potrzeby obecnej produkcji FCA Poland.

Lakiernia

Jest jednym z najnowocześniejszych i zarazem w pełni ekologicznym tego typu obiektem w Europie. Lakiernia zajmuje powierzchnię 45 tys. m². Zaawansowany stopień jej automatyzacji (blisko 90 procent) gwarantuje utrzymanie wysokich standardów jakościowych.

Proces lakierowania nadwozi, które trafiają tu ze spawalni, rozpoczyna się obróbką wstępną mającą na celu odtłuszczenie. Następnie w linii fosforanowania i kataforezy karoserie zanurzane są w wannach. Nakładana jest wówczas pierwsza warstwa farby, której podstawową funkcją jest ochrona antykorozyjna. Po jej nałożeniu uszczelniane są wszelkie



spoiny i łączenia blach, zapewniające brak przecieków, przedmuchów i wygłuszenie kabiny. W kolejnym etapie na spodach karoserii umieszczana jest przez roboty warstwa ochronna zwana mastyką, która zabezpiecza podwozia przed skutkami uderzeń kamieni. Na tak przygotowane nadwozia nakładany jest lakier podkładowy, następnie emalia bazowa nadająca kolor nadwoziu, a na koniec emalia transparentna, która z jednej strony nadaje całości połysk, a z drugiej stanowi jeszcze jedną ochronę. Technologię nakładania emalii bazowej i transparentnej poprzedza proces odmuchu sprężonym powietrzem i odpylania powierzchni karoserii w urządzeniu EMU, gdzie zainstalowane są strusie pióra z odciągami.

Lakiernia składa się z dwóch części – A i B. Pierwszy z obiektów zbudowano w 1991 r. Tutaj w 23 kolorach i 20 kombinacjach bicolor oraz trzech emaliach perłowych lakierowane są Fiaty 500 i LANCIE Ypsilon. W obiekcie A jako podkład i emalię bazową stosuje się farby rozpuszczalnikowe. Wydajność wynosi 1400 nadwozi na dobę. Nowa lakiernia B powstała w 2007 roku. Tutaj 16 odcieniami emalii wodnych (oraz 11 kombinacjami bicolor) malowane są Fiaty 500 i Fordy Ka. Wydajność to 920 nadwozi na dobę. Nowoczesne technologie umożliwiają stosowanie na tej samej linii różnych kolorów lakierów, co oznacza, że każde nadwozie znajdujące się na linii malowane może być w innej barwie. Cykl produkcyjny na lakierni trwa 10 godzin.



Lakiernia jest w Grupie FCA liderem w dziedzinie ochrony środowiska. Zużywa najmniej energii elektrycznej, by wyprodukować jeden samochód. Oszczędności te idą w parze z niższą emisją szkodliwych substancji





Montaż

Zajmuje powierzchnię 81,5 tys. m² i składa się z dwóch linii produkcyjnych. Na pierwszej produkowane są Fiaty 500 i LANCIE Ypsilon. Oba modele dostępne są w 62 wersjach oraz 183 opcjach. Na drugiej powstają Fiaty 500, Abarthy 500, a także Fordy Ka, dostępne w 55 wersjach i 333 opcjach. Biorąc pod uwagę różnorodność oferowanych silników oraz skrzyń biegów, każdy kolejny samochód może być niepowtarzalny.

Linie podzielone są na zespoły technologiczne. Na wydziale znajdują się dwie odrębne linie kompletacji drzwi. Na odcinku kompletacji nadwozia montuje się m.in. przewody paliwowe, hamulcowe, uzbraja samochód w wiązkę instalacji elektrycznej, montuje podsufitkę, dywanik, deskę rozdzielczą, szyby oraz pasy bezpie-

czeństwa. W zespole kompletacji podwozia powstający samochód otrzymuje zespół napędowy, zawieszenia przednie i tylne, front-end (tj. pas przedni z chłodnicą, klimatyzatorem, wentylatorem i sygnałem dźwiękowym), zderzaki oraz koła. Kolejny team zajmuje się montażem finalnym takich elementów, jak: akumulator, filtr powietrza, wycieraczki, fotele oraz komplet drzwi. Tu wykonywana jest również kontrola instalacji elektrycznej. Kompletny samochód zanim trafi do sprzedaży zostaje jeszcze poddany szczegółowym i rygorystycznym próbom oraz testom, których celem jest zagwarantowanie najwyższej jakości. Obecnie każdego dnia z linii produkcyjnych może zjeżdżać 1200 samochodów na dwie zmiany. Cykl produkcyjny na montażu trwa średnio 6,35 godziny.



W ostatnich latach na montażu dokonał się ogromny skok technologiczny, a dzięki zastosowaniu systemu World Class Manufacturing zoptymalizowano proces i zreorganizowano stanowiska pracy









Zakład od podstaw

Minęło ponad 40 lat od położenia kamienia węgielnego pod budowę zakładu karoserii w Tychach. Wzorowany na projekcie fabryki Fiata w Cassino we Włoszech, wybudowany został od podstaw w latach 1972-1975.

Ówczesny Zakład nr 2 w Tychach, a dzisiaj po prostu Zakład Tychy, stał się częścią wielozakładowego państwowego kombinatu przemysłowego FSM w Bielsku-Białej, utworzonego do produkcji modelu 126p na licencji Fiata. Pierwsze samochody zjechały z linii montażowej w Tychach 18 września 1975 roku – dwa lata od uruchomienia produkcji tego modelu w Zakładzie nr 1 w Bielsku-Białej. Fiat 126p

wytwarzany był w Tychach 16 lat, do czasu, kiedy w 1991 roku całą produkcję przeniesiono do Bielska-Białej, zwalniając miejsce dla modelu Fiat Cinquecento.

Nikt chyba wtedy nie przypuszczał, że Fiat 126p produkowany będzie aż 27 lat. W sumie z linii montażowych zjechało 3 318 674 jego egzemplarze, z czego w Tychach – 2 166 349 sztuk. Kiedy ostatni model Fiata 126p opuścił 22 września 2000 roku zakład w Bielsku-Białej, w Fiat Auto Poland podjęto decyzję, aby montować samochody wyłącznie w Tychach. Nie miało bowiem sensu utrzymywanie zakładu karoserii do produkcji na małą skalę.

Nadwozia pojazdów i tak musiały być lakierowane w Tychach. Dlatego wkrótce przeniesiono do Tych także produkcję Fiata Siena, Fiata Uno (wytwarzanych do 2002 roku) i Fiata Palio Weekend (do roku 2004), a zakład w Bielsku-Białej zajął się odtąd wyłącznie mechaniką. Dzisiaj jest jednym ze strategicznych ośrodków przemysłowych Fiata, który produkuje silniki diesla 1.3 Multijet i benzynowe 0.9 TwinAir.

Wróćmy jednak do początku lat siedemdziesiątych. W związku z koniecznością pokrycia kosztów uruchomienia nowego modelu, roczna produkcja 126p, planowana początkowo w Tychach i Bielsku-Białej na poziomie 150 tysięcy, wzrosła ostatecznie do 200 tysięcy samochodów. Lokalizacja nowego zakładu miała umożliwić w przyszłości podwojenie produkcji poprzez powiększanie i budowę nowych hal produkcyjnych. Tychy nadawały się do tego celu wręcz idealnie. Oferowały ogromne połacie płaskiego terenu o regularnych kształtach, łatwo dostępne drogą naziemną i kolejową, z możliwością podłączenia do różnych czynników energetycznych. Dlatego właśnie wybór padł na to miasto (a nie na przykład na



*Fiat 126p,
na potrzebę
produkcji
którego
wybudowano
zakład
w Tychach,
wytwarzany
był aż 27 lat*

Bielsko-Białą lub inne miejscowości na Śląsku). Z łącznej powierzchni 1,6 miliona m² już wkrótce na 220 000 m² zaczęły powstawać nowoczesne hale przemysłowe i budynki usługowe. W ciągu dwudziestoletniej historii FSM nigdy jednak nie podwojono produkcji, chociaż sam pomysł na zakład był dalekowzroczny. Dopiero Fiat Auto Poland w latach 90., a zwłaszcza w pierwszym dziesięcioleciu nowego stulecia, odnotował w kilku etapach rozwój zakładu. W rekordowym 2009 r. wyprodukowano w Tychach aż 606 tysięcy samochodów. Powierzchnia zakładu osiągnęła wtedy swoją obecną wielkość 2,4 miliona m², z czego 500 tysięcy pod dachem w formie hal i innych budynków usługowych.

Budowa zakładu w Tychach ruszyła 1 stycznia 1972 r., natychmiast po utworzeniu Fabryki Samochodów Małolitrażowych, a powierzono ją Katowickiemu Przedsiębiorstwu Budownictwa Przemysłowego. Miał to być zakład karoserii z pełnym cyklem produkcyjnym, obejmujący tłocznię, spawalnię, lakiernię i montaż. Do konstrukcji hal produkcyjnych i ich wyposażenia zastosowano niespotykane do tej pory w Polsce, nowoczesne jak na owe czasy technologie, w większości importowane z Włoch bądź Niemiec. Spawalnia wyposażona została,



na przykład, w półautomatyczną linię spawania podłogi, pozwalającą na zautomatyzowane łączenie podłogi, boków i dachu pojazdu w konstrukcji nadwozia. Umożliwiała ona wykonanie stu zgrzein na minutę. Był to ogromny skok technologiczny wobec chociażby wykonywanych jeszcze ręcznie prac w procesie produkcyjnym Syreny w Bielsku-Białej. Również inne wydziały zakładu posiadały najnowocześniejszą technologię. Lakiernia, która sprostać musiała wysokim wymaganiom jakościowym i antykorozyjnym, dysponowała, na przykład, fosforowaniem natryskowym, zanurzeniowym grunto-waniem elektroforetycznym i elektrostatycznym nakładaniem powłok podkładowych i emalii.



Budowa zakładu w Tychach ruszyła 1 stycznia 1972 roku. Już wkrótce na 220 000 m² zaczęły powstawać hale przemysłowe i budynki usługowe



Wydziały produkcyjne FSM-u wyposażono w nowoczesne jak na owe czasy technologie, w większości importowane z Włoch bądź Niemiec



Epoka Fiata 126p

Wysoki poziom technologiczny produkcji był jednym z podstawowych warunków zawarcia kontraktu licencyjnego, który obejmował pokrycie kosztów inwestycyjnych, cesję na rzecz Fiata 50 tysięcy gotowych samochodów (Fiat zamierzał sprzedawać je na rynkach Europy Zachodniej w swojej sieci sprzedaży) i 820 tysięcy silników (wyprodukowanych w Bielsku-Białej), a także innych części zamiennych.

Roczny plan produkcyjny na poziomie 200 tysięcy Fiatów 126p, produkowanych łącznie w zakładzie w Bielsku-Białej i w Tychach, osiągnięto w 1979 roku i utrzymywano następnie, z małymi waha-

niami, przez kolejne 10 lat. Rekordowym rokiem w Tychach okazał się 1980, kiedy zakład opuściło 182 tysiące samochodów. Od tego właśnie roku na wielkość produkcji wpłynął zwiększony eksport, gdyż Fiat zakończył we Włoszech produkcję „126” i zamierzał sprzedawać produkowany w Polsce model pod marką Fiata we własnej sieci sprzedaży w Europie. Decyzja ta była dla FSM-u wyróżnieniem, jakim nie mógł się do tej pory poszczycić żaden licencjonowany producent; dla Włochów z kolei był to rodzaj sprawdzianu przed przyszłymi inwestycjami w Polsce. Mając na uwadze pozytywne doświadczenia, kilka lat później Fiat postanowił zlokalizować w Tychach na zasadach wyłączności produkcję całkowicie nowego i strategicznego w gamie Fiata modelu Cinquecento, sprzedawanego na wszystkich rynkach europejskich.

W 1989 roku, po osiągnięciu pułapu produkcyjnego na poziomie 207 tysięcy egzemplarzy Fiata 126p (w Tychach i w Bielsku), w kolejnych latach wielkość ta stopniowo zaczęła spadać: w 1990 roku do 190 tysięcy, w 1991 – do 124 tysięcy. Po przeniesieniu produkcji do Bielska-Białej, w 1992 roku jej poziom wyniósł 61 tysięcy. W międzyczasie w tyskim zakładzie, w czerwcu 1991 roku, uruchomiono produkcję

Cinquecento. Do końca tamtego roku wyjechało z zakładu 6 tysięcy samochodów, a w 1992 roku – 83 tysiące.

Cinquecento zmienia oblicze zakładu w Tychach

W 1987 roku rząd polski podpisał z Fiatem umowę licencyjną na produkcję w Tychach Fiata Cinquecento. W umowie przewidziano modernizację zakładu i jego rozbudowę oraz plan produkcyjny na poziomie 240 tysięcy samochodów rocznie.

Oznaczało to koniec epoki „Malucha” i początek nowego rozdziału w historii zakładu w Tychach.

Żeby rozpocząć produkcję Cinquecento, fabryka w Tychach musiała jednak zdecydowanie odmienić swoje oblicze. Oznaczało to napływ nowoczesnej technologii, kluczowej dla rozwoju zakładu w przyszłości. Każdy wydział został zrestrukturyzowany i przystosowany do wymogów nowego modelu. Tłocznię wyposażono w nowoczesne i automatyczne maszyny, w spawalni i na montażu zainstalowano 90 robotów Comau i wózków podwieszanych do transportu podzespołów. W kwietniu 1992 roku oddano do użytku nową linię lakierniczą, jedną z najbardziej nowoczesnych i ekologicznych w Europie. Magazyny zarządzane były automa-

tycznie, a montaż pojazdów odbywał się na liniach, do których stopniowo dostarczano poszczególne podzespoły, przygotowane wcześniej w innych strefach oraz poddane surowej kontroli technicznej i jakościowej.

Było to nie tylko wielkie wyzwanie technologiczne. Zmieniły się także organizacja i zarządzanie przedsiębiorstwem, które w drugiej połowie lat 90. przeszło rewolucyjną zmianę zasad działania. Wprowadzono wtedy nowoczesne międzynarodowe normy jakościowe, a zwłaszcza upowszechniono wśród pracowników nowe podejście do wykonywanej pracy, oparte na autocertyfikacji pracowników produkcyjnych oraz najwyższej jakości zorientowanej na satysfakcję klienta. To japoński model „fabryki zintegrowanej” (lean production), który w polskim zakładzie został nazwany początkowo Efektywną Fabryką. Stopniowe wprowadzanie standardów światowych, takich jak Total Productive Maintenance (TPM), pozwoliło zakładowi w Tychach uzyskać w 1996 roku Certyfikat ISO 9001. Fiat Auto Poland był pierwszym zakładem w Grupie Fiat, który uzyskał tak wysoki i prestiżowy międzynarodowy dowód uznania jakości produkcji.

W międzyczasie powierzchnia zakładu powiększyła się do 1,9 miliona m², z czego 380 tysięcy znalaz-



**Cinquecento zmienia oblicze
tyskiej fabryki.
Podpisanie umowy licencyjnej
na produkcję modelu w Tychach**



zło się pod dachem. Produkcja w Tychach rosła bardzo szybko: 192 tysiące samochodów w 1993 roku, 211 tysięcy w 1996 i 253 tysiące w 1998. Po nastaniu ery Seicento i montażu w systemie SKD głównych modeli Fiata przeznaczonych na rynek polski, produkcja osiągnęła 271 920 samochodów w 1999 r. Na przekroczenie progu 300 tys. sztuk trzeba będzie poczekać aż 7 lat do łącznej produkcji Fiata Seicento i Panda. Cinquecento produkowano do 1998 roku w liczbie 1 164 525 egzemplarzy. W międzyczasie uruchomiono produkcję Fiata Seicen-



to, która – niezależnie od rozruchu kolejnych modeli – Pandy i 500 – potrwala do maja 2010 roku (od 2005 roku pod nazwą „600”). Ostatecznie wyprodukowano go w liczbie 1 328 973 egzemplarzy.

Technologiczny skok o 870 milionów euro

Po rekordowym 1999 roku produkcja samochodów w Tychach, oparta właściwie wyłącznie o model Seicento, zeszła poniżej 159 tysięcy samochodów w 2002 r. Bez nowego modelu i nowych inwestycji, bez kolejnego skoku jakościowego i zaplecza technologicznego, zakład mógłby nie przetrwać. To był trudny okres w historii Grupy Fiat, związany ze śmiercią na początku 2003 roku

Giovanniego Agnelli, a w kolejnym roku jego brata Umberta, okres poważnych problemów finansowych i ekonomicznych.

Pracownicy polskiego zakładu nie tracili wiary, koncentrując się na ciągłej poprawie jakości, w oczekiwaniu na czas ożywienia produkcyjnego. Pomimo kryzysu na rynku zakład usprawnił w tych latach swój system zarządzania jakością, by stać się ostatecznie jedną z najbardziej docenianych

soką jakość produkcji oraz dbałość o koszty, władze Fiata z Turynu po raz kolejny, jak w przypadku Cinquecento, podjęły decyzję o zlokalizowaniu w Tychach w 2003 roku produkcji nowego, strategicznego dla Fiata modelu z segmentu A – nowej Pandy, która szybko znalazła duże uznanie wśród klientów.

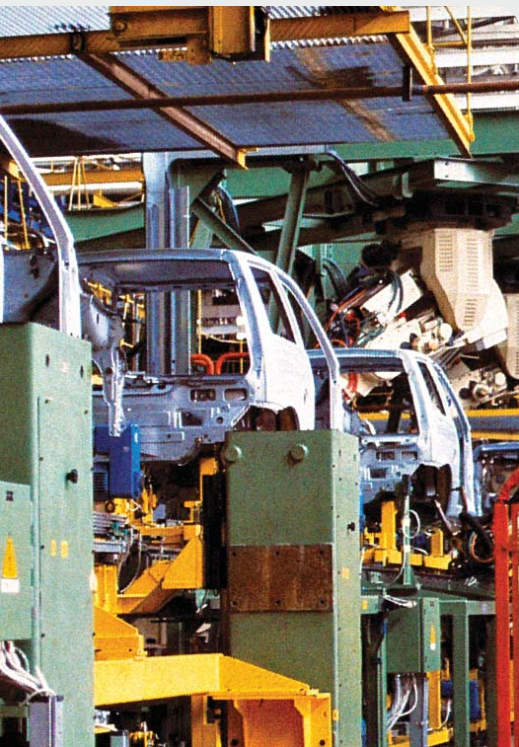
Inwestycje zrealizowane w Tychach w związku z uruchomieniem produkcji najpierw Pandy



fabryk w Grupie Fiat i w Europie. Potwierdzeniem rozwoju zakładu stał się uzyskany w 2002 roku kolejny, po 1996 roku, certyfikat ISO zintegrowanego systemu zarządzania jakością, środowiskiem, bezpieczeństwem i higieną pracy. Był to dopiero przedsmak jakościowej uczty, która trwa nieprzerwanie do dzisiaj.

To właśnie ze względu na te wielokrotnie potwierdzone cechy i walory Zakładu Tychy, jego wy-

(2003 r.), a następnie Fiata 500 (2007 r.) były imponujące: w sumie 870 milionów euro. Oprócz nich nakłady kapitałowe (wielkości 400 milionów euro) realizowano w Bielsku-Białej, gdzie rozpoczęła się produkcja silnika Multijet 1.3 turbodiesel. Panda wyposażona w ten silnik stała się w 100% produktem polskim. Żaden inny producent samochodowy nie posunął się w inwestycjach w naszym kraju tak daleko jak Fiat. Zakład w Ty-





Tylko Zakładowi Tychy udało się produkować jednocześnie dwa Car of The Year: Fiata Pandę i Fiata 500. W 2009 roku osiągnięto rekord produkcji – ponad 605 tys. aut

chach stał się dzięki temu jedną z najbardziej zaawansowanych technologicznie fabryk w Europie. Początkowo dysponował 400 robotami, z czego 304 znajdowało się na linii spawalni Pandy. W związku z planami uruchomienia produkcji następnych modeli oraz zwiększenia mocy produkcyjnych zakładu inwestycje trwały także w latach kolejnych. Prace związane z rozbudową i modernizacją powierzchni przemysłowej realizowane były od 2007 do 2008 roku i obejmowały wszystkie obszary fabryki – liczba robotów sięgała 950 sztuk. Spawalnia została rozbudowana o 7.200 m² i wyposażona w zrobotyzowane linie – każde stanowisko spawalnicze dysponuje teraz kontrolą optoelektroniczną, która dokonuje pomiarów bezdotykowych 100% nadwozi przy pomocy wiązki optycznej.

Montaż zyskał nową halę produkcyjną o powierzchni 30 tysięcy m², gdzie zainstalowano dwie nowe linie. Zbudowano nową lakiernię o przepustowości ponad 720 nadwozi dziennie, która wzrosła następnie do 920 nadwozi. Nowa jednostka produkcyjna dołączyła do istniejącej już od 1992 roku lakierni, która została także rozbudowana. Firma osiągnęła dzienną moc produkcji na poziomie 2120 samochodów, a następnie jeszcze ją zwiększyła. Po siedemnastu latach od nabycia FSM-u, w 2009 roku koncern Fiat podwoił wielkość fabryki i potroił jej moce produkcyjne, wyprzedzając najbardziej śmiało prognozy inżynierów projektujących fabrykę na początku lat siedemdziesiątych.

Jeden zakład, dwa samochody roku

Inwestycje były dla Zakładu Tychy prawdziwym przełomem. W krót-

kim czasie fabryka mogła pochwalić się dwoma modelami nagrodzonymi tytułem Car of The Year. Żaden zakład w Europie nie produkował do tej pory jednocześnie dwóch „samochodów roku”. Poziom produkcji w zakładzie dosłownie eksplodował.

W 2007 r., czyli w pierwszym roku produkcji Fiata 500, z zakładu wyjechało 361 787 samochodów, z czego 261 tysięcy to Pandy. Ale dane z kolejnych lat wydają się wprost niewiarygodne: dzięki popytowi w Europie, stymulowanemu rządowymi dopłatami proekologicznymi oraz znaczącym inwestycjom na rozbudowę, produkcja wzrosła najpierw do 492 885 sztuk (w 2008 r.), by rok później osiągnąć rekord 605 797 samochodów, z czego 298 tysięcy stanowiły Pandy, a 184 tysiące Fiaty 500 (łącznie z wersją Abarth).

W 2009 r. z linii montażowej w Tychach co 35 sekund zjeżdżał no-



wy samochód – dzienna wielkość produkcji osiągnęła rekordowy poziom 2 320 egzemplarzy. Ponad połowa wszystkich aut wyprodukowanych w tamtym roku przez Fiata w Europie to samochody made in Tychy.

Na koniec 2010 roku zakładowi powierzono także produkcję Lancii Ypsilon, ale światowy kryzys gospodarczy sprawił, że popyt na rynku europejskim po boomie z 2009 roku wyraźnie zaczął spadać. Odbiło się to na produkcji w Tychach, która w 2013 roku – przy nieuniknionej redukcji jednej zmiany – osiągnęła poziom 295 700 egzemplarzy. Był to również pierwszy rok bez Pandi, którą w 2012 roku przestano produkować po dziesięciu latach nieprzerwanych sukcesów i osiągnięciu wielkości 2168491 egzemplarzy. Zakład w Tychach odpowiedział na kryzys konkretnymi działaniami. W efekcie fabryka odznaczona została 6 grudnia 2013 roku Gold Level w World Class Manufacturing.

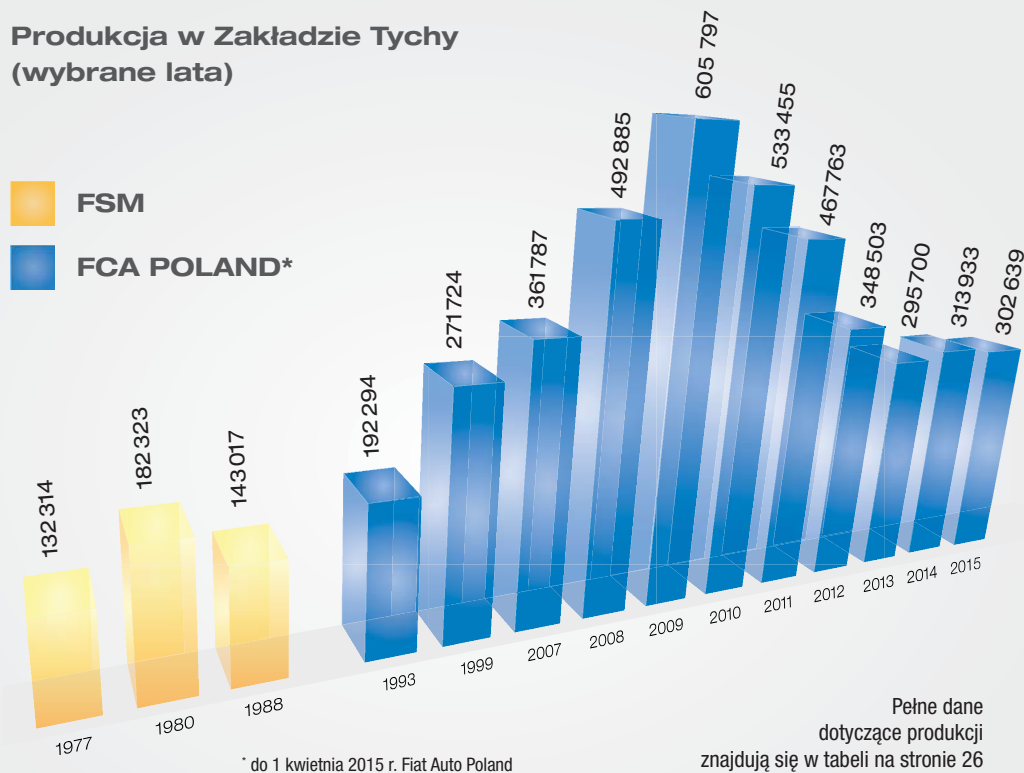
W ostatnich dwóch latach (2014-2015) produkcja w Tychach przekraczała 300 tys. sztuk. To zasługa nieustannego popytu na model 500, który w 2015 r. został zakupiony na świecie przez ponad 196 tys. klientów (zarówno pod marką Fiat jak i Abarth), utwierdzając pozycję bezdyskusyjnego lidera w swoim segmen-

cie rynku. Potwierdzeniem tego jest wielkość produkcji Fiata 500, która dziewiąty rok z rzędu jest bliska 200 tys. sztuk rocznie – liczba ta była nieco wyższa tylko w rok po debiucie, czyli w 2008 r. Dokładnie po ośmiu latach, 4 lipca 2015 roku, w Turynie zaprezentowano kolejną odsłonę modelu produkowanego w Tychach. W tym samym 2015 roku w zakładzie rozpoczęto produkcję nowej, piątej generacji Lancii Ypsilon, która swoją premierę miała 17 września na Salonie Samochodowym we Frankfurcie.

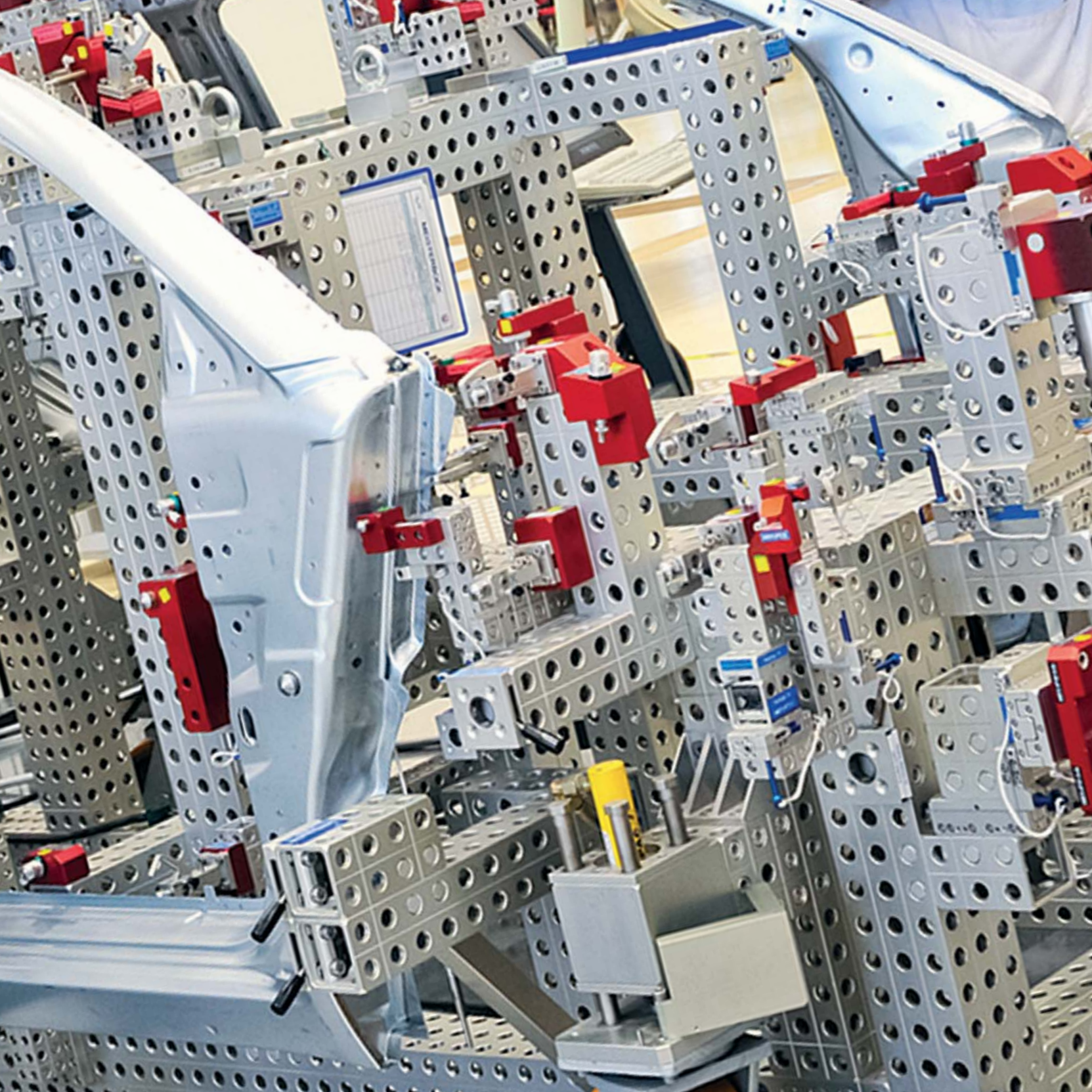


Na uruchomienie obu modeli w Zakładzie Tychy przeznaczono 100 mln euro, do których należy dodać 60 mln euro zainwestowanych u polskich dostawców FCA Poland.

Produkcja w Zakładzie Tychy (wybrane lata)



Pełne dane dotyczące produkcji znajdują się w tabeli na stronie 26



Jakość w Tychach. Od ISO 9001 do Gold Level WCM

Jakość w fabryce

Samochód to jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie wyrobów powszechnego użytku. Może składać się nawet z ponad 5 tysięcy części, a każda ma swój proces projektowy, badawczy, technologiczny i produkcyjny, w wyniku którego uzyskuje się wyroby najwyższej jakości. Cykl ten uwarunkowany jest posiadaniem wiedzy, której zdobywanie trwa w Zakładzie Tychy nieprzerwanie. Oznacza to także kształtowanie sposobu myślenia pracowników oraz ich emocjonalnego podejścia do poznawanych zagadnień. Ogromną wagę przywiązuje się również do umiejętności pracy w grupie i partnerskich relacji pomiędzy wszystkimi uczestnikami procesu produkcyjnego. Ważną zasadą jest orientacja na klienta zarówno finalnego, jak i wewnętrznego.

Kluczową rolę w zapewnieniu wysokiego poziomu jakości odgrywa standaryzacja i autocertyfikacja. Standaryzacja oznacza stwarzanie najlepszych sposobów wykonania poszczególnych operacji, gwarantujących uzyskanie dobrego wyrobu i ich rygorystyczne



stosowanie. Autocertyfikacja natomiast polega na przyjęciu przez pracowników odpowiedzialności za wykonywane operacje.

Autocertyfikację wdrażano i doskonalono w Tychach przez wiele lat. Obecnie stanowi ona nieodłączny element kultury technicznej załogi oraz zaufania i dowartościowania każdego pracownika. W zakładzie stosowana jest również autoaktywacja, czyli natychmiastowe reagowanie pracownika na zjawiska negatywne i uruchamianie działań korygujących. System ten nosi nazwę Andon i zarządza się nim dzisiaj on-line w ramach odpowiedniego oprogramowania. W chwili wykrycia usterki operator linii zapala

czerwone światło; interweniuje team leader, który powołuje grupę roboczą i uruchamia procedurę rozwiązania problemu (problem solving). Wszystkie działania rejestrowane są on-line, a dane udostępniane są odpowiedzialnym za jakość w czasie rzeczywistym. Problem oraz sposoby jego rozwiązania są następnie analizowane na specjalnych zebraniach zwanych „One Point Lesson”.



Pracownik reaguje natychmiast na zjawiska negatywne. Wszystko jest rejestrowane on-line

Na najlepszą jakość produktu składa się również praca dostawców części i podzespołów. Od wielu lat wszyscy dostawcy zakładu pracują w systemie autocertyfikacji. Oznacza to dostarczanie wyrobów na linie produkcyjne bez konieczności wcześniejszego ich sprawdzania. To kwestia zaufania i konsekwencja kierowanego przez FCA Poland rozwoju partnerów zakładu oraz wspólnej polityki jakościowej.

Ważnym dla Zakładu jest spełnienie oczekiwań klientów. Dysponuje systemem informacji pozwalającym szybko reagować na zmiany w wymaganiach rynku. Ważnymi narzędziami systemu są sondaże wśród klientów, prowadzone przez niezależne firmy. Ich wyniki pozwalają wprowadzać zmiany już w fazie projektowania samochodów i udoskonalać istniejące modele. Zakład korzysta również z innych instrumentów kontrolowania jakości wyrobów i procesów oraz zaawansowanych metod diagnozy i działań polepszających. Do tych pierwszych należą tzw. testy w optyce klienta, w tym wskaźnik CPA (Customer Product Audit), który ocenia estetykę auta, jego funkcjonowanie statyczne i dynamiczne. Drugie obejmują natomiast statystyczne metody sterowania procesem – SPC (Statistical Process Control), Problem Solving, Six Sigma i wiele innych.



Lean Production i certyfikaty ISO

Osiąganie wysokiej jakości jest niekończącym się wyzwaniem. Zaniechanie go oznaczałoby tak naprawdę krok w tył i pogorszenie jakości. W latach 90. po przejęciu zakładu przez Fiata, co piąte Cinquecento opuszczające fabrykę, zanim pojawiło się w salonach sprzedaży, wymagało niewielkiej interwencji poza linią montażową w fabryce. Tego typu usterki sprawiały zakładowi mnóstwo problemów, m.in. logistycznych i organizacyjnych, które generowały dodatkowe koszty, straćę czasu i pieniędzy.



Testy funkcjonowania samochodu w optyce klienta pozwalają kontrolować jakość wyrobów oraz procesów i dzięki temu wprowadzać zmiany w fazie projektowania samochodów i udoskonalania istniejących modeli

Były to pierwsze lata po przejściu FSM-u, lata intensywnych szkoleń (83 tysiące godzin szkoleniowych w latach 1993-1996) i przede wszystkim lata reorganizacji. Jakości bowiem nie można osiągnąć bez zaangażowania pracowników. Jakość rodzi się w człowieku, wynika z jego sposobu myślenia, z jego postawy wobec pracy, z tysięcy decyzji i codziennych zachowań. Zakład musiał wykształcić własną „kulturę przedsiębiorstwa”, rozpowszechnić ją wśród swoich pracowników i wytworzyć odpowiedni „klimat techniczny”, sprzyjający ciągłej poprawie, ewolucji i gotowości podejmowania nowych wyzwań.

W Europie nie wypracowano wtedy jeszcze tak standardowych jak dzisiaj modeli zarządzania jakością. Producenci europejscy, motywowani zaskakująco wysokimi wynikami osiąganymi w krajach dalekowschodnich i ostrą konkurencją na rynkach, poszukiwali metod, które byłyby odpowiedzią na japoński model fabryki. Były to czasy, kiedy w Europie spopularyzowano międzynarodowe normy jakościowe ISO 9001 (International Standard Organization), których zasługą było wyodrębnienie filarów współcześnie rozumianej jakości: zorientowanie na klienta, zaangażowanie pracowników, leadership, praca w grupie, podej-

ście procesowe, mierzalność osiąganych wyników i ciągła poprawa. Dla polskiej fabryki, która wyszła z trudnego okresu i systemu, gdzie premiowano raczej ilość a nie jakość, pojawiła się idealna okazja, by pokazać się jako najmłodszy członek rodziny w Grupie Fiat ze swoimi możliwościami i gotowością do pracy.

Od 1995 roku zakład skoncentrował się na wdrożeniu nowej metodologii zwanej wtedy „Efektywną Fabryką” lub „Lean Production” (w języku polskim przyjął się przymiotnik „efektywna” bardziej pasujący do lokalnej rzeczywistości zamiast dosłownego spolszczenia angielskiego terminu „szczupła” lub „odchudzona”), opracowanej według włoskiego modelu fabryki zintegrowanej, którą Fiat wprowadził we wszystkich swoich zakładach. Chodziło o to, by struktura fabryki stała się bardziej spłaszczona i elastyczna, żeby szybciej mogła reagować na sygnały rynku i środowiska zewnętrznego. Trzeba było zatem poszerzyć wiedzę i kompetencje pracowników tak, by rozwiązywali problemy tam, gdzie one rzeczywiście powstają. Należało pobudzić ich inicjatywę, umiejętność pracy w grupie i myślenia systemowego. Trzeba było porzucić tradycyjny podział na tych, którzy myślą i tych, którzy wykonują polecenia, między tymi, którzy realizują czynności i tymi,

którzy je kontrolują. Chodziło o przejście do systemu pracy opartego na autocertyfikacji pracowników linii i prewencyjnego utrzymania instalacji i maszyn (Total Productive Maintenance). W wyniku tych działań we wrześniu 1996 roku Fiat Auto Poland (obecnie FCA Poland) otrzymał Certyfikat Zapewnienia Jakości na zgodność z normą ISO 9001, przyznany przez TÜV CERT oddział RWTÜV, Polskie Centrum Badań i Certyfikacji oraz IQ Net. Po raz pierwszy w Europie certyfikat ten został przyznany przez RWTÜV całemu przedsiębiorstwu samochodowemu, z uwzględnieniem integralnego systemu – od projektowania po obsługę posprzedażną wyrobów. Fiat Auto Poland był wtedy pierwszą spółką w koncernie Fiata, która uzyskała certyfikat ISO.



**5 września 1996 r.
wręczenie
Certyfikatu
ISO 9001 firmie
Fiat Auto Poland.
Na zdjęciu,
w środku:
Diego Avesani,
ówczesny
dyrektor
generalny FAP**



Z upływem lat spółka potwierdziła swoje zaangażowanie w jakość, aktualizując i rozszerzając uzyskane wcześniej certyfikaty. Tyski zakład, oprócz potwierdzenia certyfikatu w 1999 roku, uzyskał w 2001 roku certyfikat ISO 14001 w zakresie ochrony i poprawy środowiska. Na początku 2002 r. otrzymał certyfikat ISO 9001:2000, który wprowadzał tzw. „podejście



procesowe do zarządzania firmą”. Najważniejszym krokiem we wrześniu 2002 roku było uzyskanie certyfikatu zintegrowanego systemu zarządzania, potwierdzającego zgodność zarządzania fabryki w zakresie jakości (ISO 9001:2000), środowiska (ISO 14001) oraz bezpieczeństwa i higieny pracy (PN-N-18001).

Nagrody jakości w Polsce i w Europie

Na wyniki nie trzeba było długo czekać. W fabryce z roku na rok poprawiały się wszystkie wskaźniki jakości zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Kiedy w 2003 roku na rynku pojawiła się Panda, międzynarodowa prasa mówiła o „japońskiej jakości”, którą zapewniał zakład w Tychach. W tamtym okresie już 94% pojazdów schodzących z linii montażowej w Tychach wyjeżdżało bezpośrednio do salonów, bez żadnej dodatkowej interwencji. Tylko co siedemnasta Panda wymagała marginalnej naprawy, zwykle drobnej usterki na końcu linii. Dokładnie tak, jak w japońskich fabrykach.

Jednak w zakładzie w Tychach na tym nie poprzestano, bo poprawa jakości jest procesem, który nigdy się nie kończy. Żeby nie osiąść na laurach, postanowiono wziąć udział w najbardziej prestiżowych konkursach jakościowych w Polsce i w Europie, poczynając od Polskiej Nagrody Jakości w kategorii „Wielkich organizacji produkcyjnych”, zdobytej 11 listopada 2004 roku. Przyznaje ją co roku Polskie Centrum Badań i Certyfikacji, Krajowa Izba Gospodarcza i Klub Polskie Forum ISO 9000. Konkurs propaguje zarządzanie przez jakość i nagradza najlepsze polskie przedsiębiorstwa. Dla Ko-



Niezwykła dbałość o jakość, z jaką zaczęto realizować produkcję od połowy lat 90., zapracowała w 2004 roku zdobyciem przez zakład Polskiej Nagrody Jakości.

W konkursie doceniono wprowadzenie zasad ciągłego doskonalenia i nowoczesnych metod zapewnienia jakości, a także popularyzowanie wśród załogi pro jakościowego sposobu myślenia.

Na zdjęciu po lewej: ówczesny dyrektor zakładu, Zdzisław Arlet z załogą





mitetu PNJ wyznacznikiem jest m.in. przyjęcie przez firmę Zarządzania przez Jakość (Total Quality Management) i zasad ciągłego doskonalenia zarządzania oraz wprowadzenie nowoczesnych metod zapewnienia jakości, a także popularyzowanie wśród załogi projakościowego sposobu myślenia.

Sukces ten zmobilizował firmę do osiągnięcia po wzorce europejskie. Już wkrótce przyjęto w Tychach model zarządzania EFQM (European Foundation Quality Management). W konkursie oceniającym jego wdrożenie (14. edycja Europejskiej Nagrody Jakości) Fiat Auto Poland uzyskał dyplom „Recognised for Excellence 2005”. W 2006 roku Zakład Tychy znalazł się natomiast w wąskim gronie finalistów EEA (EFQM Excellence Award), którzy są postrzegani w Europie, i nie tylko, jako „ekstraklasa” doskonale zarządzanych przedsiębiorstw.

W międzyczasie Zakład Tychy realizuje z sukcesem podróż po ścieżce rozwoju, rozpoczętą w 1996 roku w ramach International Standard Organization. W 2008 roku audytorzy PCBC i TÜV NORD przyznają fabryce Certyfikat Zgodności Systemu Zarządzania Jakością w zakładzie z nową edycją normy PN-EN ISO 9001: 2009. Natomiast w 2012 roku Zakład Tychy jako pierwsza fa-

bryka z Grupy Fiat wprowadzi system zarządzania energią zgodny z normą ISO 50001, która dotyczy redukcji kosztów, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy efektywności energetycznej fabryki.

Przełom dzięki World Class Manufacturing

W celu standaryzacji procedur we wszystkich zakładach Grupy i stworzenia zdrowej wewnętrznej konkurencji między nimi, władze Fiata zdecydowały się wprowadzić w 2006 roku World Class Manufacturing, zintegrowaną metodologię zarządzania przedsiębiorstwem według najwyższych standardów światowych w zakresie bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego, utrzymania ruchu, logistyki i jakości. World Class Manufacturing obejmuje tradycyjne i znane już w fabryce modele zarządzania: Total Quality Control, Total Productive Maintenance, Total Industrial Engineering, Just in Time i Lean Manufacturing. Jednak, integrując je w ramach jednego modelu, wprowadza do niego jeszcze aspekt ekonomiczny, za pomocą którego mierzy się i ocenia każdy problem, niezależnie od jego natury.

System, opierający się na podziale działań przemysłowych na dziesięć filarów zarządzania i tyleż sa-



**6 grudnia 2013 r.
zdobyte przez
Zakład Tychy
Gold WCM.
Poniżej:
jedna
z prezentacji
podczas audytu**

mo filarów technicznych, przewiduje kwalifikowanie poszczególnych zakładów na trzech poziomach pośrednich (Brąz, Srebro, Złoto), zanim fabryka osiągnie ostateczny poziom World Class Level. Audyty zewnętrzne przeprowadzane są corocznie przez ekspertów WCM Association.

Celem tych działań jest ciągła poprawa wyników produkcji i stopniowa redukcja strat, przy jednoczesnej gwarancji wysokiej jakości wyrobu i maksymalnej elastyczności w odpowiedzi na oczekiwania klienta. Osiągnąć ten cel można jedynie poprzez zaangażowanie i motywację pracowników. Dlatego też działania poszczególnych zespołów ukierunkowuje się na realizację własnych projektów poprawy (po japońsku „kaizen”), których celem jest: zero usterek, zero awarii, zero strat, zero nadwyżek w magazynie.

Jednym z ważniejszych aspektów WCM dla Fiata jest to, aby zakłady rozsiane po całym świecie posługiwały się wspólnym językiem technicznym, który umożliwia rozpowszechnianie najlepszych rozwiązań wdrożonych w każdej z fabryk, pozwalając na jednolitą ocenę ich wyników. Ten ostatni czynnik okazuje się bowiem kluczowy przy podejmowaniu właściwych decyzji o lokalizacji produkcji nowych modeli.



Gold Level World Class Manufacturing

W 2007 roku, niecały rok po wdrożeniu nowej metodologii, Zakład Tychy – po raz kolejny jako pierwszy w Grupie Fiat – otrzymał nagrodę Bronze Level WCM. W kluczowym dla uruchomienia produkcji Fiata 500 roku 2007 zakład udowodnił, że gotów jest poprawić już i tak wysokie wyniki jakościowe i produkcyjne osiągnięte przez model Panda. Potwierdza je m. in. wskaźnik FTQ (First Time Quality), pokazujący odsetek samochodów, które – po zakończeniu fazy procesu i wszystkich czynności kontrolnych – trafiają z linii montażowej bezpośrednio do salonów sprzedaży. Teraz już tylko dwa na sto samochodów wymaga niewielkich interwencji na końcu linii.



To wyjątkowy wynik, biorąc pod uwagę, że kolejny skok jakościowy osiągnięto zaraz po trudnej i głębokiej transformacji zakładu oraz przy wyraźnym wzroście produkcji, z którym związane były duże inwestycje i masowe zatrudnienie. A przecież nowych pracowników trzeba wyszkolić od podstaw. Moce produkcyjne zakładu zwiększają się w ciągu kilku

lat z 1 250 samochodów dziennie w 2006 r. do 2 320 egzemplarzy w rekordowym 2009 r. O ile w czasie produkcji Pandy z linii montażowej nowy samochód schodził co 60 sekund, to w 2009 roku czasowa przerwa między każdym kolejnym autem zmniejszała się do 35 sekund. Te dane świadczą o mistrzostwie Zakładu Tychy, niemożliwym bez systematycznej aplikacji WCM.

Audyty WCM przeprowadzane są co roku, a poprawa jakości znajduje swój wyraz w coraz wyższej punktacji. Zakład Tychy zdobywa srebrny Medal w 2009 roku, a Złoto 6 grudnia 2013 roku. W 2014 i 2015 r. uzyskał kolejne punkty umacniając swoją pozycję na poziomie Gold Level jako jeden z 5 zakładów Grupy FCA.



WORLD CLASS MANUFACTURING

Poza samymi dowodami uznania, nagrodami i tytułami, najważniejszym aspektem WCM, obok wyników ekonomicznych, wydaje się być oddziaływanie motywacyjne. Pracownicy wiedzą, że nie mogą spocząć na laurach. Fabryka jest stale monitorowana, poprzeczkę jakości podnosi się coraz wyżej. Walka o najwyższą jakość tak naprawdę nigdy się nie kończy, nawet po osiągnięciu maksymalnych 100 punktów przewidzianych przez WCM, które w gruncie rzeczy są celem umownym.

Wystarczy przypomnieć, co miało miejsce jeszcze w nie tak odległej przeszłości, jaki skok technologiczny nastąpił w zakładzie wraz z produkcją modelu Cinquecento, Pandy, a później Fiata 500 i Lancii Ypsilon. Wielka poprawa – „Kairyo” jak mawiają Japończycy – osiągnięta dzięki wprowadzeniu znaczących innowacji technologicznych – nie wystarcza, by zapewnić jakość w przyszłości. Decydujący wpływ ma pełne zaangażowanie osób pracujących w fabryce i małe kroki naprzód, osiągane tylko dzięki tysiącom „kaizenów”, czyli projektów poprawy wdrażanych dzień po dniu przez pracowników zakładu. Wiedzą o tym doskonale w Tychach. Od tego zależy ich miejsce w świecie motoryzacji.

Kalendarium jakości

- 1995** Wdrożenie Efektywnej Fabryki (Lean Production)
- 1996** Wdrożenie metodologii Total Productive Maintenance
- 1996** Certyfikat ISO 9001
- 1997** Wdrożenie systemu Total Quality Management
- 2001** Certyfikat ISO 14001 (zarządzania środowiskiem)
- 2001** Certyfikat ISO 9001: 2000
- 2002** Certyfikat Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością (ISO 9001: 2000), Środowiskiem (ISO 14001) oraz Bezpieczeństwem i Higieną Pracy (PN N 18001)
- 2004** Polska Nagroda Jakości

- 2005** Tytuł „Recognised for Excellence 2005” w konkursie Europejskiej Nagrody Jakości – EFQM (European Foundation for Quality Management)
- 2006** Europejska Nagroda Jakości – Finalista EEA (EFQM Excellence Award)
- 2006** Wdrożenie systemu World Class Manufacturing (WCM)
- 2007** Bronze Level WCM
- 2008** Certyfikat PN-EN ISO 9001: 2009
- 2009** Silver Level WCM
- 2012** Certyfikat ISO 50001 (zarządzania energią)
- 2013** Gold Level WCM
- 2014-15** Kolejne audyty WCM, w których uzyskano dodatkowe punkty i potwierdzono Gold Level

Kalendarium Zakładu Tychy



- 1971** Podpisanie umowy na produkcję Fiata 126p w FSM (29 października)
- 1972** Rozpoczęcie budowy zakładu w Tychach
- 1973** Pierwsze Fiaty 126p wyjeżdżają z linii montażowej w Bielsku-Białej
- 1975** Pierwsze Fiaty 126p opuszczają linię montażową w Tychach (18 września)



- 1980** Produkcja 126p w zakładzie w Tychach wynosi 182 tysiące, co stanowi rekord w ciągu szesnastu lat produkcji modelu

- 1987** Podpisanie umowy licencyjnej na produkcję Fiata Cinquecento (9 września)



- 1991** Uruchomienie produkcji modelu Cinquecento. Zakończenie w Tychach montażu 126p w liczbie 2 166 349 egzemplarzy

- 1992** Utworzenie spółki Fiat Auto Poland (28 maja). W Tychach oddano do użytku nową lakiernię, jedną z najbardziej ekologicznych w Europie



- 1996** Certyfikat Zapewnienia Jakości na zgodność z normą ISO 9001

- 1997** Wyprodukowanie milionowego Fiata Cinquecento. Rozpoczęcie produkcji Fiata Seicento



- 1998** Zakończenie produkcji Fiata Cinquecento w liczbie 1 164 525 sztuk

- 1999** Produkcja zakładu osiąga wielkość 272 tysiące samochodów. Jest to rekord dekady lat 90.

2001 Uzyskanie Certyfikatu ISO 14001 (zarządzania środowiskiem)

2002 Uzyskanie Certyfikatu ISO Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością, Ochroną Środowiska oraz Bezpieczeństwem i Higieną Pracy

2003 Wyprodukowanie milionowego Fiata Seicento. Uruchomienie produkcji Fiata Panda

2004 Zdobywanie Polskiej Nagrody Jakości. Uruchomienie produkcji Fiata Panda 4x4

2005 Tytuł „Recognised for Excellence 2005” w konkursie Europejskiej Nagrody Jakości – EFQM (European Foundation for Quality Management)



2008 Uruchomienie produkcji Abartha 500 i Forda Ka

2009 Zdobywanie srebra WCM. Produkcja Zakładu Tychy osiąga pułap 605 797 samochodów. To rekord w historii zakładu. Uruchomienie produkcji Fiata 500C



2010 Zakończenie produkcji Fiata 600 w liczbie 1 328 973 sztuk. Uruchomienie produkcji Abartha 500C. W grudniu rozpoczyna się produkcja Lancii Ypsilon



2012 Zakończenie produkcji Fiata Panda w liczbie 2 168 491 sztuk. Uzyskanie Certyfikatu ISO 50001 (zarządzania energią)

2013 Milionowy Fiat 500 (19 kwietnia). Zdobywanie Gold Level WCM (6 grudnia)

2015 Fiat Auto Poland zmienia nazwę na FCA Poland (1 kwietnia). W Zakładzie Tychy uruchomiono produkcję odnowionych modeli Fiat 500 (prezentacja 4 lipca) oraz Lancii Ypsilon (17 września). Półtoramilionowy Fiat 500 (10 listopada)

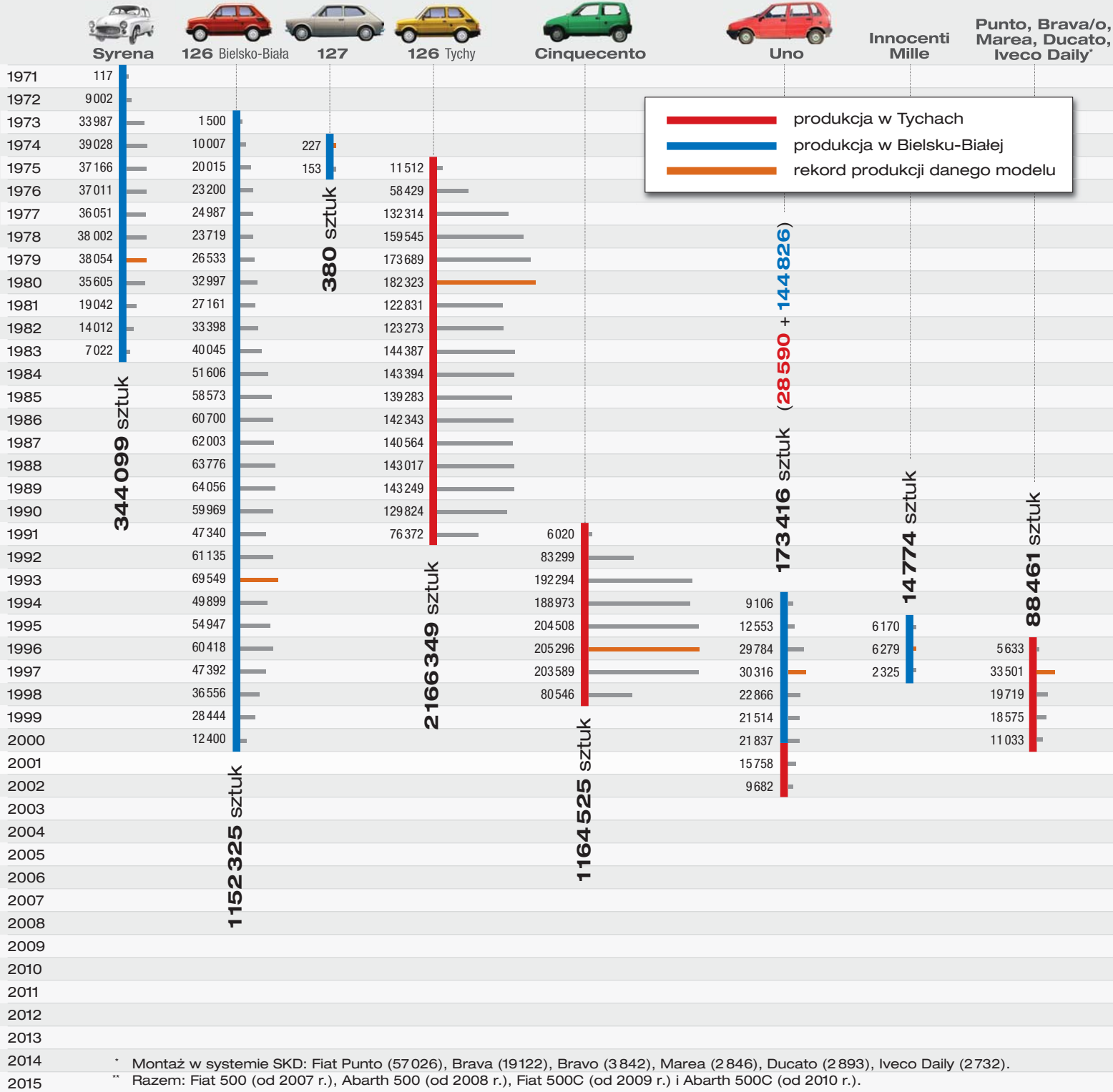


2006 Europejska Nagroda Jakości – Finalista EEA (EFQM Excellence Award)

2007 Wyprodukowanie milionowego Fiata Panda. Zdobywanie brązu w WCM. Uruchomienie produkcji Fiata 500



Produkcja samochodów w Tychach i Bielsku-Białej do grudnia 2015 r.





Seicento/600

Palio Weekend

Siena

Panda

500**

Ka

Ypsilon

Razem
117

Produkcja ogółem

	liczba (szt.)	lata
ZAKŁAD TYCHY	9 265 739	1975-2015
ZAKŁAD BIELSKO	1 710 040	1971-2000
FSM	3 349 487	1971-10.1992
FCA Poland*	7 626 292	10.1992-2015
FCA Poland* plus FSM	10 975 779	1971-2015

* do 1 kwietnia 2015 r. Fiat Auto Poland

1328973 sztuk

34138 sztuk (12365 + 21773)

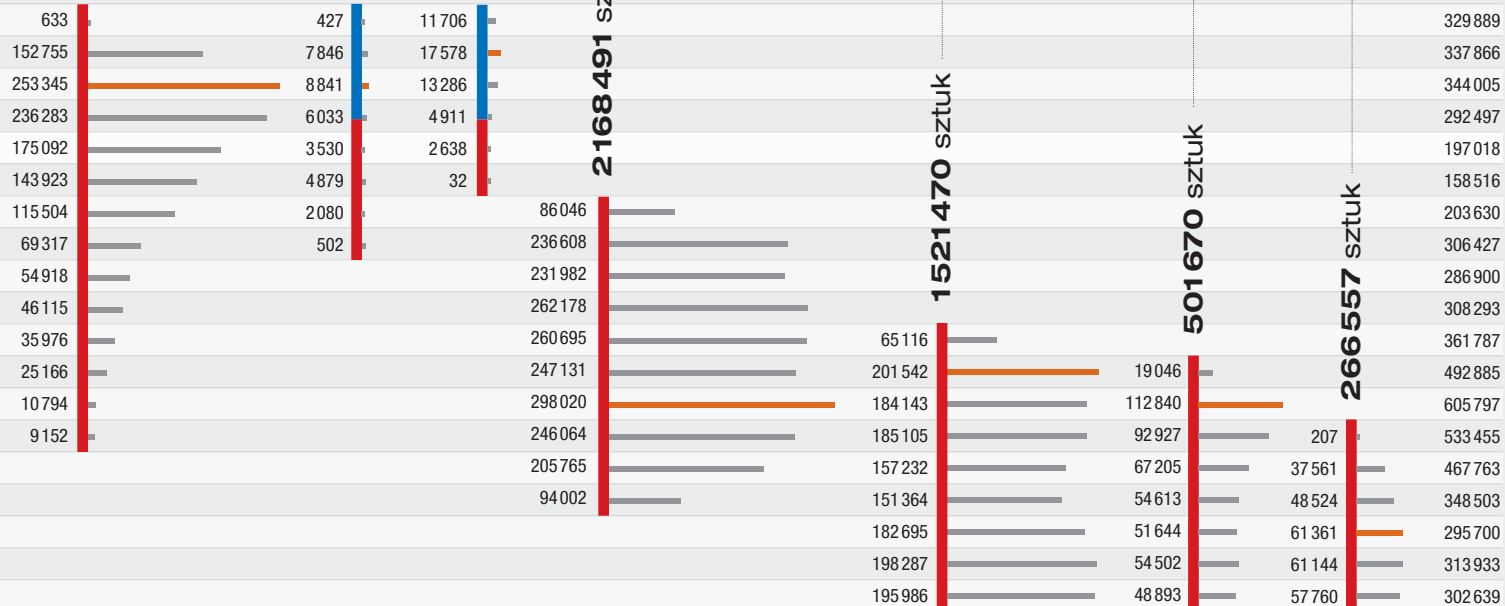
50151 sztuk (3514 + 46637)

2168491 sztuk

1521470 sztuk

501670 sztuk

266557 sztuk



10975779



FCA POLAND – FABRYKA W TYCHACH

FCA Poland S.A.

43-300 Bielsko-Biała, ul. M. Grażyńskiego 141
tel. centr. 0048/33/813 21 00, 0048/33/813 50 00
www.fcagroup.pl
Info@fcapoland.pl

Zdjęcia

FCA Poland

Projekt wydawniczy, redakcja i skład

Satiz Poland Sp. z o.o.

Wydanie III

Kwiecień 2016 r.

