

FCA wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FCA • MARZEC 2016

Levante



Piękno i moc



N O W Y T I P O

od **42 600** zł *



- Klimatyzacja
- Radio z USB
- Bagażnik 520 l
- System wspomagający ruszanie pod górę
- Wspomaganie kierownicy
- Elektrycznie sterowane szyby przednie
- Centralny zamek sterowany z pilota



JEDYNĄ NIESPODZIANKĄ JEST TO, ŻE WSZYSTKO JEST W CENIE.

NOWY TIPO. TAK NIEWIELE TRZEBA, BY MIEĆ TAK WIELE.

Wersja Tipo 1.4 16v 95 KM, emisja CO₂ od 108 do 146 g/km, zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 4,1 do 6,3 l/100 km. Informacje o recyklingu pojazdów, ich konstrukcji zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.fiat.pl/uslugi-posprzedazne/recykling-pojazdow.



fiat.pl

w numerze

MARZEC 2016

rok XX/1
numer 120
marzec 2015

Wydawca
Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.

**Odpowiedzialny za edycję
w Grupie FCA**
Claudio D'Amico

Redaktor Naczelny
Filippo Gallino

Z-ca Redaktora Naczelnego
Francesco Novo

Redakcja Satiz Poland Sp. z o.o.
Mirosława Malich
Jakub Wężyk

ul. Sempołowskiej 19,
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: redakcja@satiz.pl

Studio graficzne
Irena Nycz-Imielska
Maciej Feodorów

Reklama
Gabriela Kolonko
tel.: 33 8132761
kolonko@satiz.pl

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

Druk
Dimograf
Bielsko-Biała

Nakład
11.600 egz.

Oddano do druku:
14 marca 2016 r.

4 Bilans FCA za 2015 Rok

7 Dobry start FCA nad Wisłą

10 Genewskie debiuty modeli FCA

16 Fiat Tipo: Ważny gracz na rynku

20 Nowa linia „GRA” w Zakładzie Tychy

27 WCM to nie droga usłana różami

30 6-milionowy silnik 1.3 Multijet SDE

32 PM w FCA Powertrain – Filar „na piątkę”

36 Niech żyje Jeep

40 Uwodzicielskie spojrzenie Kasi Smutniak

42 Bieg Fiata

44 Fiatem 500 prawie do Mantui

48 Bezpieczeństwo na śniegu

49 Newsy

58 Książki

60 Nowości

62 Kuchnia

64 Cennik samochodów

Tato,
chcę miłości i zasad **53**





BILANS FCA ZA 2015 ROK

Poprawa wyników i celów

Przychody, włącznie z Ferrari, wzrosły o 18 procent i wyniosły więcej niż 113 mld euro, a zysk netto z wyłączeniem pozycji nietypowych wyniósł dwa miliardy, co daje wzrost o 91 procent. Wszystkie wyznaczone cele na 2018 rok zostały skorygowane na korzyść w porównaniu z planem zaprezentowanym w 2014 roku.



FCA zakończyła 2015 rok bardzo dynamicznie, a z ogłoszonych wyników finansowych wynika, że przewyższyła cele wyznaczone wcześniej na cały miniony rok. „Zasługujecie na uznanie i możecie być dumni z osiągnięć dokonanych przez ostatnie dwanaście miesięcy. Dzięki temu możemy potwierdzić nasze cele finansowe wyznaczone na 2018 rok i w dalszym ciągu budować globalne przedsiębiorstwo motoryzacyjne o wysokiej wydajności”. Słowa te pochodzą z listu Sergio Marchionne, dyrektora generalnego FCA, wysłanego do wszystkich pracowników w dniu 27 stycznia przy okazji potwierdzenia przez Zarząd rezultatów za 2015 rok. Wśród jednych z najważniejszych wydarzeń minionego roku Marchionne wymienia zjechanie z linii produkcyjnej w chińskim zakładzie w Changsha pierwszego wyprodukowanego tam Jeepa Cherokee. Poza tym podkreśla, że w czwartym kwartale wykonano ważny krok

*Marchionne:
„Jestem przekonany,
że w 2016 roku możemy
nadal dokonywać razem
niesamowitych rzeczy”*

w budowaniu przyszłości firmy poprzez zaprezentowanie nowego Fiata 124 Spider, który na nowo ożywia tę legendarną nazwę i pozwala klientom ponownie przeżyć doświadczenia związane z jazdą autentycznym włoskim roadsterem. Z kolei w grudniu na włoskim rynku pojawił się nowy Fiat Tipo, który miał swoją premierę w maju podczas Salonu Samochodowego w Stambule, a który jest już sprzedawany w ponad 40 krajach. Samochód ten zdobył prestiżową nagrodę „Autobest” jako najlepszy samochód w Europie w 2016 roku, czyniąc z Fiata jedyną markę, która aż trzykrotnie została uhonorowana w tym konkursie.

Marchionne dodał także: „Jak wiecie, w maju 2014 roku przedstawiliśmy ambitny 5-letni plan biznesowy. Mam przyjemność poinformować Was, że pomyślnie zrealizowaliśmy wyznaczone cele zarówno w roku 2014, jak i w 2015. Mimo że w porównaniu z naszymi wcześniejszymi oczekiwaniami nastąpiły pewne zmiany w warunkach rynkowych, negatywne zwłaszcza na rynku brazylijskim, to nasza szybka i zdecydowana interwencja odpowiednio temu zaradziła. W konsekwencji nadal jesteśmy na dobrej drodze, aby osiągnąć nasze pierwotne cele finansowe wyznaczone na 2018 rok”. Na zakończenie Sergio Marchionne napisał: „Chciałbym podziękować Wam za zaangażowanie, dzięki któremu FCA pomyślnie zakończyła 2015 rok, pierwszy pełny rok, w którym funkcjonowała jako połączona, jednolita grupa globalna. Przed nami satysfakcjonująca przyszłość, pod warunkiem że z pokorą będziemy podejmować wyzwania i robić wszystko, aby

rozpoczynający się rok był kolejnym niezwykłym czasem. Udowodniliśmy, że utalentowani ludzie mogą, poprzez wspólną pracę, wykraczać poza oczekiwania jako jeden globalny zespół. Celowo postawiliśmy sobie wysoką poprzeczkę i jestem przekonany, że w 2016 roku możemy nadal dokonywać razem niesamowitych rzeczy”.

ROK 2015 W LICZBACH

Dla FCA 2015 rok był okresem pozytywnym, który upłynął pod znakiem przekroczenia wszystkich wyznaczonych celów. Wspólnie z Ferrari przychody netto wzrosły o 18%, osiągając kwotę 113,2 mld euro. EBIT (z wyłączeniem pozycji nietypowych) wzrósł o 40%, a zysk netto wyniósł dwa miliardy (ponad 91%). Wydzielenie z grupy marki Ferrari pozwala rozpocząć ten rok z zadłużeniem przemysłowym netto wynoszącym 5 mld. W ubiegłym roku ogółem na całym świecie dostarczono do sieci 4,6 mln samochodów. Do osią-

gnięcia tej liczby przyczyniła się w głównej mierze marka Jeep, która zanotowała rekordowy wynik sprzedaży 1,3 mln samochodów. Główne cele na rok 2016 obejmują pozytywny postęp w regionach NAFTA (Ameryka Północna) i EMEA (Europa), natomiast w obszarze LATAM (Ameryka Południowa) oczekuje się niewielkiego zysku dzięki osiągnięciu pełnej zdolności produkcyjnej zakładu w Pernambuco. Rentowność w regionie APAC (Azja) prawdopodobnie zostanie osiągnięta w drugiej połowie roku. Również w drugiej części roku wzrosną wyniki Maserati, bowiem na rynku pojawi się nowy model Levante.

NOWY PLAN

Fiat Chrysler Automobiles potwierdza na korzyść cele wyznaczone na 2018 rok: przychody w kwocie około 136 mld, zysk netto z wyłączeniem pozycji nietypowych wynoszący od 4,7 do 5,5 mld, EBIT z wyłączeniem pozycji nietypowych od 8,7 do 9,8 mld, oraz aktywa pieniężne

w kwocie od 4 do 5 miliardów. Cele związane z obszarem EMEA (Europa, Bliski Wschód i Azja) będą wyższe w 2018 roku w porównaniu z tym, co przewidziano w planie z 2014 roku, dzięki większemu wykorzystaniu zakładów do produkcji nowych modeli, zwłaszcza rodziny „500”, oraz dobrym wynikom marki Jeep: EBIT z wyłączeniem pozycji nietypowych, który według planów sprzed dwóch lat miał wynieść 2-3%, teraz ma wzrosnąć do 4%. Spółka Alfa Romeo, „z powodu niepewnej sytuacji w Chinach i w celu zapewnienia odpowiedniej dystrybucji marki na świecie”, zakończy wprowadzanie na rynek całej gamy w połowie 2020 r. Natomiast Jeep przewiduje wzrost sprzedaży do 2 milionów samochodów w 2018 roku, w porównaniu z planowaną początkowo liczbą 1,9 mln: z czego 1 100 000 samochodów będzie produkowanych w obszarze NAFTA, 200 tys. w regionie EMEA, 200 tys. w Ameryce Łacińskiej i 500 tysięcy w Azji. ■

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES – WYNIKI WSPÓLNIE Z MARKĄ FERRARI						
4. kwartał				Okres obrotowy		
2015	2014	Zmiana	(w mln euro)	2015	2014	Zmiana
1.208	1.215	(7)	Dostawy ogółem (w tysiącach)	4.610	4.608	2
30.099	27.084	3.015	Przychody netto	113.191	96.090	17.101
1.639	1.175	464	EBIT z wyłączeniem pozycji nietypowych	5.267	3.766	1.501
6.012	7.845	(1.833)	Zadłużenie przemysłowe netto	6.012	7.654	(1.642)
25.239	24.877	362	Ogólna płynność finansowa	25.239	26.221	(982)

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES – PRZYCHODY NETTO I EBIT Z WYŁĄCZENIEM POZYCJI NIETYPOWYCH WG SEKTORÓW DZIAŁALNOŚCI						
4. kwartał				Okres obrotowy		
2015	2014	Zmiana	(w mln euro)	2015	2014	Zmiana
18.925	15.328	3.597	NAFTA	69.992	52.452	17.540
1.514	2.314	(800)	LATAM	6.431	8.629	(2.198)
1.008	1.662	(654)	APAC	4.885	6.259	(1.374)
5.585	4.989	596	EMEA	20.350	18.020	2.330
762	728	34	MASERATI	2.411	2.767	(356)
2.438	2.379	59	Komponenty (Magneti Marelli, Teksid, Comau)	9.770	8.619	1.151
223	229	(6)	Pozostała działalność	844	831	13
(1.041)	(1.209)	168	Pozycje nieodnotowane i zmiany	(4.088)	(3.937)	(151)
29.414	26.420	2.994	Ogółem – bez Ferrari	110.595	93.640	16.955
685	664	21	Ferrari, bez międzygrupowych operacji wyłączon.	2.596	2.450	146
30.099	27.084	3.015	Ogółem – włącznie z Ferrari	113.191	96.090	17.101



Dobry start FCA **nad Wisłą**

*Wyniki finansowe za 2015 rok
potwierdzają kluczową wagę biznesu
motoryzacyjnego Grupy w Polsce.*

W zakończonym niedawno roku polskie spółki Grupy FCA zafakturowały 20,9 mld złotych (+3,6% w porównaniu z rokiem 2014), z czego 15,1 mld pochodziło z eksportu. Dobre rezultaty zapewniła przede wszystkim sprzedaż modeli produkowanych w Zakładzie Tychy, które w połowie roku 2015 przeszły nie tylko estetyczną, ale gruntowną „kurację odmładzającą”, i zdobyły przychylnie przyjęcie na głównych rynkach zbytu. W kontekście europejskich rynków, które po trwającej recesji wreszcie notują wzrost, polskie spółki Grupy umocniły swoją pozycję, korzystając z pozytywnego dla

eksporterów kursu polskiej waluty w stosunku do euro. Polska wciąż pozostaje strategicznym obszarem biznesowym dla Grupy FCA, gdzie zlokalizowanych jest jej 15 spółek, 9 zakładów produkcyjnych i ponad 9400 pracowników. Obraz ten potwierdzają wyniki FCA Poland,

która w 2015 roku wyprodukowała 303 tysiące samochodów, odnotowując przychody na poziomie 13,8 mld złotych (z czego 87% stanowi eksport) i wyniki przewyższające najśmielsze oczekiwania z początku ubiegłego roku.

FCA POLAND

W 2015 r. spółka wyprodukowała 302 639 samochodów, w tym 181 014 Fiatów 500, 57 760 Lancia Ypsilon i 14 972 Abarthów 500. Wyniki te są lepsze od planowanych na początku ubiegłego roku i pozwalają tyśkiemu zakładowi potwierdzić pozycję lidera wśród producentów samochodów w Polsce. Do

Na polskim rynku ciągle wzrasta zainteresowanie produkowanym w Tychach Fiatem 500, którego w ub. roku sprzedano więcej o 47%

GRUPA FCA W POLSCE W 2015 ROKU

PRZYCHODY	20,9 MLD PLN
EKSPORT	15,1 MLD PLN
15 SPÓŁEK + 2 JOINT VENTURE FINANSOWE	
ZATRUDNIENIE	9 440 OSÓB

uzyskania tak wysokiego miejsca w rankingu przyczyniła się zwłaszcza wielkość produkcji Fiatów 500, która osiągnęła jeden z najlepszych wyników w historii tego modelu, dzięki czemu po raz kolejny zakończył on ubiegły rok na pozycji lidera segmentu w Europie.

FCA Poland w 2015 r. sprzedała na polskim rynku 23046 samochodów, w tym: Fiatów Professional 12013 szt. (+12,5% w stosunku do 2014 r., marka lider w segmencie z 22,5% udziałem), Fiatów i Abarthów 7512 szt., Jeepów 2588 szt. (+53,7%), Alf Romeo 688 szt. i Lancii 241 szt.

SPÓŁKI MAGNETI MARELLI W POLSCE

Dla Grupy Magneti Marelli, która w Polsce liczy 5 spółek, 6 zakładów produkcyjnych i ponad 3 tysiące pracowników, 2015 był kolejnym rokiem dwucyfrowego rozwoju. Przychody wzrosły bowiem o 13% w porównaniu z 2014 rokiem, a zatrudnienie zwiększyło się o niemal 170 osób. Przychód z eksportu wyniósł około 1,5 miliarda złotych (47% ogólnej sprzedaży). Takie wyniki były możliwe dzięki pozytywnej sytuacji na europejskim rynku samochodowym, gdzie odnotowano ożywienie popytu po długim okresie stagnacji. Za-

mówienia wzrosły zarówno ze strony FCA (która nabywa 58% produkowanych komponentów), jak i od innych producentów samochodowych. Poza modelami produkowanymi w tyskim zakładzie FCA Poland (Fiat 500, Lancia Ypsilon i Ford Ka), do których Magneti Marelli dostarcza szeroką gamę różnych komponentów, wykaz samochodów, do których trafiają elementy produkowane przez spółkę, jest długi i budzi podziw. Wymienimy zaledwie kilka z nich: Jeep Renegade, Fiat 500X, Fiat 500L, BMW New Mini, Suzuki Swift, Peugeot G9, Ford Ka, Iveco Daily (zawieszania i amortyzatory), Opel Astra, Volkswagen Passat, Audi A4 Avant, Peugeot 308, Toyota Aygo, Citroën C1, Peugeot 107 (lampy tylne), Fiat Panda, Volkswagen Touran, Suzuki Vitara (układy wydechowe), Fiat Ducato (komponenty z tworzywa).

FCA POWERTRAIN POLAND

W roku 2015 spółka zatrudniała w bielskiej fabryce średnio ponad tysiąc pracowników. Jej ubiegłoroczne obroty, podobne do tych z 2014 roku, wyniosły 3,4 mld PLN (z czego 40% z eksportu), a produkcja – 342 460 silników Diesla SDE 1.3 i 63 226 silników benzynowych TwinAir 0.9. Pierwszy z nich, dostępny w wersjach różniących



Kolejny rok z rządu w naszym kraju wzrosło zainteresowanie produkowanym w Tychach Fiatem 500, którego sprzedano więcej o 47% w porównaniu do roku ubiegłego. Najchętniej klienci wybierali właśnie model Fiata 500 (1675 szt.), a dalej Punto (1668), Pandę (1556), Jeepa Renegade (1071), Grand Cherokee (806) oraz Fiata 500X (726), a w segmencie samochodów dostawczych – Fiata Ducato (8159 szt.), Doblò (1619) i Fiorino (1421).



się mocą od 75 do 95 KM, przeznaczony jest do 15 różnych modeli, między innymi do Fiata 500, 500L, Pandi, Fiorino i Doblò, Alfy Mito oraz Lancieri Ypsilon, a także do kilku modeli konkurencji. Z kolei silnik TwinAir 0.9, oferowany od 60 KM w wersji bez turbodoładowania aż do 105 KM z turbodoładowaniem, przeznaczony jest do sześciu modeli: Fiata 500, 500L, Pandi i Punto, Lancieri Ypsilon oraz Alfy Mito. Jednostki napędowe z Bielska-Białej wysyłane są do zakładów grupy FCA w Tychach, Turynie, Melfi, Pomigliano, Kragujevacu (Serbia), Tofas (Turcja), Betim (Brazylia), a około 11% produkcji trafia także do niektórych zakładów GM w Europie.

COMAU POLAND

W 2015 roku Comau Poland, zatrudniająca obecnie 176 pracowników, głównie specjalistów robotyzacji, kontynuowała kampanię marketingową w celu utrzymania tempa wzrostu sprzedaży swoich robotów w nowych branżach, także spoza sektora motoryzacyjnego. Ponadto dzięki intensywnej promocji produktów w krajach sąsiadujących zdobyto nowe rynki, zwłaszcza w Czechach i na Słowacji. Firma kontynuowała też rozwój w obszarze automatyzacji linii pras, co zaowocowało wzrostem sprzedaży zaawansowanych urządzeń zrobotyzowanych również dla klientów spoza Grupy FCA, w tym m. in. w USA, Brazylii, Polsce i we Włoszech.

W marcu 2015 r. innowacyjny produkt marki Comau – robot Racer 999 otrzymał I nagrodę w konkursie Control Engineering Polska uzyskując tytuł „Produkt Roku 2014”. Podobne wyróżnienie robotowi Racer 999 przyznała czeska edycja czasopiśma. Spółka angażowała się również w projekty promujące

młode talenty, które pozwalają uczestnikom poznać funkcjonowanie międzynarodowej firmy oraz zdobycie pierwszego doświadczenia na rynku pracy.

TEKSID IRON POLAND

W 2015 roku spółka sprzedała 60875 ton, o 6,2 % więcej niż w roku poprzednim. Eksport bezpośredni wyniósł 55%, zaś sprzedaż do spółek grupy FCA 80% – i te wielkości pozostały na podobnym poziomie jak w roku poprzednim. Wykorzystanie zdolności produkcyjnych przekroczyło 96%. Wynik operacyjny był pozytywny i znacznie lepszy niż w roku 2014. Było to między innymi efektem wysokiego kursu euro oraz znacznych obniżek cen materiałów wsadowych w IV kwartale, jak również faktu, że 2015 rok był pierwszym pełnym rokiem pracy pieców indukcyjnych średniej częstotliwości, zainstalowanych w Teksid Iron Poland w latach 2012 i 2014. Ponadto, aby jeszcze lepiej wykorzystać możliwości nowych pieców, zainstalowana została kruszarka do złomu obiegowego na jednej linii. Druga tego typu inwestycja przewidziana jest na rok bieżący.

Zatrudnienie w spółce zwiększyło się o 5%.

W 2015 roku poczyniono także inwestycje m. in. w infrastrukturze: wymieniona została elewa-



cja zachodnia hali produkcyjnej, co oprócz efektu estetycznego przyniosło oszczędności energetyczne (ściana ma lepszą izolacyjność cieplną) oraz poprawiło doświetlenie stanowisk pracy. Zrealizowanych zostało kilka zadań poprawiających wa-



runki pracy – zredukowano zawartość CO w powietrzu oraz poprawiono wentylację w wydziale pieców. Zainstalowane zostały ekrany akustyczne ograniczające emisję hałasu do środowiska. W 2016 rok Teksid Iron Poland wchodzi z pełnym portfelem zamówień. ■

Genewskie debiuty **modeli FCA**



Maserati Levante, Fiaty Tipo w wersjach hatchback i kombi, a także Fiat 124 Spider, Alfa Romeo Giulia, Abarth 124 Spider – to premierowe prezentacje samochodów Grupy FCA na 86. targach Geneva International Motor Show.



Ekspozycja samochodów marek Grupy FCA w jednym z najstarszych i najbardziej prestiżowych salonów motoryzacyjnych w Europie zajęła znaczną część powierzchni wystawowej hali numer 5 i przez 10 dni przyciągała tłumy gości odwiedzających salon genewski. Najliczniej gromadzili się przy białym aucie z charakterystycznym trójzębem na masce, czyli wokół Maserati Levante. I nic dziwnego – to pierwszy SUV w stuletniej historii marki. Maserati powiększa tym autem swoją ofertę o propozycję skierowaną do zupełnie nowej grupy klientów.

nych poziomów wysokości od podłoża (plus dodatkowy obniżony poziom do parkowania), dzięki czemu samochód ma znakomite własności jezdne w terenie i na nawierzchniach o niskiej przyczepności.

Maserati Levante to pierwszy SUV w stuletniej historii marki

Produkowany w turyńskiej fabryce Mirafiori Levante został wyposażony w dwa rodzaje jednostek napędowych. Są to: benzynowy V6 Twin Turbo o pojemności 3 l i mocy od 350 do 430 KM oraz trzylitrowy, 275-konny diesel V6 Turbo. Oba silniki pracują w parze z systemem inteligentnego napędu na cztery koła Q4. Na koniec warto wyjaśnić nazwę nowego Maserati. Oddaje on charakter tego SUV-a. Słowo „levante” oznacza bowiem śródziemnomorski „wschodni wiatr” – taki, który w jednej chwili potrafi się przeobrazić w lekkiej bryzy w nieokiełznany wichur.

Projektanci z Centrum Styłu Fiata stworzyli 124 Spider nawiązując do klasycznego piękna poprzednika

WIATR Z TRÓJZĘBEM

Maserati Levante uzupełnia gamę samochodów tej marki i w klasie premium będzie konkurował z luksusowymi niemieckimi SUV-ami zarówno swoim włoskim stylem, jak rozwiązaniami technicznymi i osiągam. Nadwozie o agresywnym przodzie, z reflektorami w nowym kształcie i charakterystycznymi bocznymi wlotami powietrza, podkreśla sportowy charakter samochodu. Jego zawieszenie umożliwia podczas jazdy wybór jednego spośród aż pięciu róż-





124 SPIDER I RODZINA TIPO

Do budowy stoiska Fiata w Genewie wykorzystano stal, drewno, szkło, skórę i... kolory. Po lewej, białej stronie usytuowano modele aut kojarzone z prostotą, funkcjonalnością i przystępnością: cechami, które od zawsze wyróżniają markę Fiat. Po stronie prawej, czarnej, pojawiły się samochody symbolizujące emocje i aspiracje. Środek ekspozycji zajął pokryty skórą podest, na którym stanął nowy Fiat 124 Spider, prezentowany obok poprzedniego – żółtego auta z 1970 roku.

Projektanci z Centrum Stylu Fiata stworzyli nowego Spidera nawiązując do klasycznego piękna poprzednika. Jego sylwetka prezentuje się bardzo dynamicznie, jak przystało na sportowe lekkie auto z wydłużonym przodem, cofniętą kabiną oraz napędem z tyłu. Fiat 124 Spider, wyposażony w czterocylindrowy silnik turbo o pojemności 1.4 litra z technologią Multi-Air, może osiągnąć prędkość 215 km/h, samochód przyspiesza do 100 km/h w 7,5 sekundy. Najwięcej przyjemności daje



**U góry strony
Fiat Tipo
hatchback,
niżej: wersja
station wagon**

jazda z otwartym dachem. Wśród modeli, z którymi marka Fiat wiąże swe nadzieje na sukces rynkowy, jest niewątpliwie Tipo. Dlatego wybrano genewską scenę, aby po raz pierwszy zaprezentować rodzinę Tipo w komplecie, a więc oprócz znanego już czterodrzwiowego sedana również wersje pięciodrzwiowe – hatchback i kombi. W premierowej odsłonie pokazano hatchbacka z czerwonym

nadwoziem Rosso Amore i czarnym Cinema Black. Oba miały silniki 1.6 Multijet II Euro 6 o mocy 120 KM, czarne Tipo było wyposażone w automatyczną skrzynię biegów z podwójnym sprzęgłem. Natomiast auta w wersji kombi (szare z lakierem Grigio Colosseo i niebieskie Blu Mediterraneo) pod swymi maskami kryły silnik diesla 1.6 Multijet II z automatyczną skrzynią biegów z podwójnym

sprzęgłem oraz benzynowy 1.4 T-Jet – oba o mocy 120 KM i spełniające normy Euro 6.

Fiat Tipo hatchback ma długość 4,37 m, natomiast model kombi jest o 20 cm dłuższy. Warto podkreślić najlepszą w swojej kategorii pojemność bagażników obu wersji. Wynosi 420 l w hatchbacku i 540 l w kombi.

Nowe modele Fiata Tipo zostały zaprojektowane i skonstruowane przez Centrum Stylistyczne Fiata wraz z jednym z największych ośrodków badawczo-rozwojowych FCA firmę Tofaş R&D z Turcji. Tipo wyjeżdżają z fabryki Tofaş w mieście Bursa.

NOWA 500S Z POLSKI

W polskim zakładzie FCA w Tychach powstaje zaś inny ważny dla Fiata model, czyli Fiat 500S, którego odświeżona zewnętrznie i wewnętrznie wersja miała swoją światową premierę w Genewie. Auto napędzane silnikiem 1.3 Multijet o mocy 95 KM przyspiesza do 100 km/h w 10,7 s, a jego maksymalna

prędkość wynosi 180 km/h. Spełnia przy tym wymogi normy emisji Euro 6 i jest oszczędne w eksploatacji. Do przejechania nim 100 km wystarczy 3,4 l oleju napędowego.

Goście genewskiego salonu oglądali też 500S w wersji kabrioletu z miękkim, elektrycznie sterowanym dachem oraz wyszukаныmi rozwiązaniami technicznymi (m. in. tylna szyba ze szkła, trzecie światło stop wbudowane w otwierany dach). Czterooosobowe auto ma pod maską dwucylindrowy silnik

Twin Air o pojemności 0.9 cm³ i mocy 105 KM.

Inną z ekspozycyjnych nowości Fiata był Fullback: nowy pickup o off-roadowym wyglądzie – auto z szarym nadwoziem i wnętrzem z czarnej skóry, ozdobionym wstawkami z anodowanej miedzi w desce rozdzielczej. Pod jego maską kryje się 2.4-litrowy turbodiesel, rozwijający moc 180 KM, zestawiony z automatyczną skrzynią biegów oraz napędem 4x4 z samoblokującym, elektronicznym mechanizmem różnicowym.

Zderzaki, przyciemnione szyby, tylny spojler i chromowana końcówka wydechu nadaje Fiatowi 500S sportowy charakter





GIULIA NA PLATFORMIE

Wyrafinowana gra światła – czerwonych na czarnym tle, czyli kolorów charakterystycznych dla stylizacji marki – przyciągała widzów do stoiska Alfa Romeo. Dominowała na nim nowa Giulia, stojąc na platformie otoczonej LED-owym oświetleniem. Wokół królowej stoiska ustawiono półkolem pozostałe modele gamy: nową Giuliettę i MiTo MY 2016 oraz 4C Spider i 4C Coupé.

Nową Giulie wyróżnia wyraźnie włoski styl, nienaganne proporcje, prostota oraz dbałość o wy-

kończenie każdego szczegółu. Model zaprezentowano w trzech wersjach wyposażeniowych (Giulia, Super oraz Quadrifoglio) wraz z nowymi jednostkami napędowymi: dieslami 2.2 JTDM (o mocach 150 KM i 180 KM) i benzynowym 2.9 V6 BiTurbo o mocy aż 510 KM. Połączenie silników z zastosowanymi do budowy aut ultralekkimi materiałami, takimi jak włókno węglowe, aluminium, kompozyt oraz tworzywo sztuczne, pozwoliło uzyskać w modelach Giulia najlepszą relację mocy do masy. Wszystkie Giulie wyróżniają się elegancją. Wnętrze białej, w wer-

sji Super, ma siedzenia foteli oraz deskę rozdzielczą pokryte luksusową skórą połączoną z drewnianymi akcentami. Auto wyposażono w sportową kierownicę z przyciskami sterowania, felgi ze stopów lekkich o rozmiarze 18 cali oraz takie rozwiązania techniczne, jak nowy system infotainment Connect 3D Nav 8.8". Czerwona Giulia Quadrifoglio otrzymała sportowe, kubelkowe fotele Sparco z obudową z włókien węglowych, a jej koła o wymiarze 19 cali mają poszerzone ceramiczno-węglowe tarcze hamulcowe. Cechą wyróżniającą nową Giulie

U góry:
odnowione Alfy
Giulietta i MiTo.
Niżej:
debiutujące
w Genewie
Giulia
i Giulia Super



jest optymalny rozkład masy na obie osie i doskonały układ zawieszenia (patent Alfya Romeo) oraz najbardziej bezpośredni układ kierowniczy w tym segmencie. W całej gamie modelu wprowadzono też zaawansowane rozwiązania pozwalające zapewnić maksymalne bezpieczeństwo kierowcom i pasażerom aut. Jest to m. in. zintegrowany system hamulcowy IBS – skraca drogę hamowania i gwarantuje szybką reakcję pedału hamulca wraz z wyeliminowaniem drgań w przypadku zadziałania ABS. Wszystkie wersje Giulii mają również system ostrzegania o najeżdżaniu na poprzedzający pojazd, a także funkcję rozpoznawania pieszego, uruchamiającą się, gdy kierowca nie zareaguje w porę hamowaniem.

Podczas genewskiego pokazu błyszcząły w świetle reflektorów także nowa Giulietta i MiTo MY 2016 – dwa modele o zmiennej stylizacji, oznaczone odnowionym logo marki Alfa Romeo.

Aby Giulietta i MiTo nadal mogły odgrywać znaczącą rolę w swoim segmencie, odświeżono ich wygląd, nadając mu bardziej sportowy charakter, dodano nowe specjalne elementy oraz wykorzystano „rodzinną” stylistykę nawiązującą do modelu Giulia. Nadwozie Giulietty i MiTo MY 2016 otrzymały grill o strukturze plastra miodu oraz nowy przedni zderzak.

Ponadto stworzono racjonalniejszy model gamy. Obecnie obejmuje ona 3 poziomy wyposażenia (Giulietta, Super oraz Veloce), 2 pakiety (Veloce oraz Lux) i 9 wersji silników (benzynowe i diesel). Dzięki temu klienci będą mogli łatwiej wybrać wersję najbardziej pasującą do ich upodobań i potrzeb, a następnie dokonać jej indywidualizacji za pomocą wyposażenia opcjonalnego i akcesoriów.

SPIDER ZE ZNAKIEM SKORPIONA

Pierwsze wrażenie – w hali salonu genewskiego zainstalował się warsztat Officine Abarth. Stoisko zbudowane z żelaznych dźwigarów, betonu i metalowych płyt podłogowych ze śladami opon samochodowych stanowiło scenografię do wprowadzenia na rynek nowego Abartha 124 Spider.

Debiutujący w Genewie samochód ze znakiem skorpiona na masce ma wszystkie cechy, które mogą zaspokoić pragnienia najbardziej wymagających kierowców. Samochód otrzymał napęd na tylną oś, dopracowane zawieszenie oraz czterocylindrowy silnik 1.4 Multi Air o mocy 170 KM z 6-stopniową, manualną lub automatyczną skrzynią biegów Sequenziale Sportivo oraz manetkami przy kole kierownicy. Samochód osiąga maksymalną prędkość 230 km/h, a jego przyspieszenie od 0 do 100 km wynosi 6,8 sekundy. Ma również coś bezcennego dla miłośników Abarthów – charakterystyczny dźwięk, jaki wydaje silnik samochodów tej marki (osiągnięty dzięki układowi wydechowemu Record Monza). Odwiedzający stoisko podziwiali też powstałego w limitowanej edycji Abartha 695 Biposto Record, którym uczczono 50 rocznicę ustanowienia przez Carlo Abartha rekordów toru Monza na dystansie jednej czwartej mili oraz pięciuset metrów. Zaprezentowano również



Abartha 595 Competizione, model powstały dzięki doświadczeniu inżynierów marki Abarth nabytemu na torze wyścigowym.

75. URODZINY JEEPA

Genewa stała się także doskonałą okazją do świętowania 75. rocznicy powstania marki Jeep. Na stoisku zaprezentowano zatem trzy klasyczne modele marki, takie jak: Willys-Overland MB z roku 1941, Willys Wagon z roku 1947 oraz Jeep Wagoneer z 1963 r., a także nowe specjalne serie „75th Anniversary”, które będą dostępne u dealerów w całym regionie już na początku drugiego kwartału 2016 roku. Serie te mają nową ekscytującą kolorystykę nadwozia, znaczek „75th Anniversary”, a także ekskluzywne wnętrza i wyposażenie. ■

Jeep Wrangler w Genewie. Całą serię limitowaną „75th Anniversary” pokazujemy na stronach 38-39. Poniżej: Abarth 124 Spider





Ważny gracz *na rynku*

Anna
Borsukiewicz

zdjęcia
Jerzy
Kozierkiewicz,
Ireneusz
Każmierczak

Ustawiony na czerwonym tle, podświetlony migającymi lampami nowy Fiat Tipo prezentował się bardzo efektownie. 23 lutego w Arkadach Kubickiego warszawskiego Zamku Królewskiego odbyła się polska premiera prasowa tego samochodu.

Premiera nowego Fiata Tipo zgromadziła liczne grono dziennikarzy. Wprawdzie niektórzy przedstawiciele prasy motoryzacyjnej uczestniczyli już wcześniej w światowej premierze modelu na salonie samochodowym w Stambule i w próbnych jazdach przeprowadzonych w okolicach Turynu, ale dla większości warszawska premiera stała się okazją do bliskiego kontaktu z autem, o którym bez przesady można powiedzieć, że było długo wyczekiwane. Nie tylko zresztą przez dziennikarzy motoryzacyjnych, interesujących się zawodowo każdym nowym modelem samochodu. Również przez klientów. Od dealerów FCA dochodziły wiadomości, że Fiat Tipo, na którego zamówienia zaczęto zbierać w grudniu 2015 roku, rozchodzi się w Polsce jak „świeże bułeczki”.

PIERWSZY SUKCES

Informację tę potwierdził na warszawskim spotkaniu country manager Fiat&Abarth FCA Poland, Rafał Grzanecki. Do 22 lutego odnotowano już ponad 1200 potwierdzonych zamówień od klientów i to złożonych „w ciemno”, bo pierwsze Fiaty Tipo w salonach sprzedaży miały się pojawić na początku marca. „Uważamy, że tym samochodem jesteśmy w stanie odnieść sukces i odbudować pozycję Fiata na rynku” – mówił Rafał Grzanecki.

Przedstawiając nowy model przypomniał, że nazwa Tipo ma w Fiacie swoją sprawdzoną markę sięgającą 1910 roku. W 1988 roku wprowadzono na rynek model, który nie tylko zdobył prestiżowy tytuł Car of the Year, ale cieszył się ogromnym powodzeniem wśród kierowców. Do 1995 roku, kiedy to zakończono we Włoszech jego produkcję, powstało około 2 milionów Fiatów Tipo.

Teraz na rynek wjeżdża następnica tamtego Tipo. Z poprzednim poza nazwą łączy go jeszcze to,



Nazwa Tipo ma w Fiacie swoją sprawdzoną markę sięgającą 1910 roku

że auto należy do segmentu C. Poza tym są same różnice. Nowe Tipo – to prezentowane obecnie, bo za kilka miesięcy będą kolejne wersje nadwoziowe – było od początku projektowane jako trójbryłowy sedan, co widać po jego harmonijnej, opływowej karoserii (współczynnik Cx – 0,29). Nie sprawia wrażenia hatchbacka, któremu „dokleiono tornister”. Auto jest duże, wygodnie mieszczące pięć osób, w tym trzy na lekko profilowanej tylnej kanapie, a jego bagażnik ma imponującą pojemność 520 litrów, co zadowoli każdą rodzinę.

Fiat Tipo był już opisywany w poprzednim numerze „FCA wokół Nas”, pominiemy więc tu jego szczegółowe dane techniczne. Warto jednak podkreślić, że wśród czterech poziomów wyposażenia jest specjalnie na polski rynek przygotowana wersja o nazwie „Tipo” (z czterema silnikami: 2 benzynowe – 1.4 16v, 95 KM i 1.6 E-Torq 16v, 110 KM oraz dwa wysokopreżne – 1.3 Multijet 16v, 95 KM i 1.6 Multijet 16v, 120 KM). W podstawowym wyposażeniu auta z silnikiem

TAKIEGO AUTA NAM POTRZEBA

Siadając za kierownicą testowego Fiata Tipo Rafał Grzanecki, country manager Fiat&Abarth FCA Poland, udowodnił, że on, przy prawie 190-centymetrowym wzroście, wygodnie mieści się w aucie, a pasażer siedzący za nim ma sporo miejsca na nogi. „Jak widać, jest ono przestronne, funkcjonalne, proste w eksploatacji i użytku – mówi. – Jednocześnie jest konkurencyjne w całej gamie modelowej, zarówno pod względem doboru silników, jak i wyposażenia oraz cen. Takiego auta, dopasowanego do potrzeb i wymagań polskich klientów właśnie nam trzeba, jeśli chcemy walczyć o swoją pozycję wśród innych producentów samochodów z segmentu C, czyli samochodów kompaktowych klasy niższej średniej. Jest on bardzo ważny. Zajmuje na rynku pojazdów osobowych w Polsce aż 26,7%. Już teraz widzimy, że nowy Tipo, z charakterystyczną dla Fiata stylistyką i osobowością, będzie ważnym graczem na tym rynku”.



benzynowym 1.4 znajduje się sześcioprzekładniowa manualna skrzynia biegów, auto ma m.in. klimatyzację, radio z portem USB, centralny zamek sterowany z pilota w kluczyku, elektrycznie sterowane szyby przednie oraz elektrycznie wspomagany układ kierowniczy z dwoma trybami pracy wraz z dwupłaszczyznowo regulowaną kolumną kierownicy. „Tak dobrze wyposażony Fiat Tipo w premierowej cenie kosztuje 42 600 zł brutto – poinformował podczas spotkania z dziennikarzami Rafał Grzanecki. – Cennik Tipo kończy się tam, gdzie zaczynają się ceny konkurencyjnych modeli innych producentów. Toteż nie ma przesady w haśle reklamowym samochodu, brzmiącym „Tak niewiele trzeba, by mieć tak wiele”. Ten stosunek ceny samochodu do jego wartości zdecydował o zdobyciu przez Fiata Tipo tytułu



Rafał Grzanecki
i Marek Kisz

Autobest 2016. Międzynarodowe jury Autobest, niezależnej organizacji powstałej w 2001 roku, składające się z 26 branżowych dziennikarzy europejskich przyznało mu 1492 punkty, uwzględniające 13 różnych kryteriów, takich jak: design, komfort, niskie koszty eksploatacji, komfort prowadzenia, cena, sieć serwisowa, dystrybucja części zamiennych, wszechstronność i właśnie doskonała jakość w relacji do ceny. Fiat Tipo zajął w ten sposób pierwsze miejsce, wyprzedzając

pozostałych czterech finalistów: nowego Opla Astrę, nowego Hyundai Tucsona, Hondę HR-V oraz Mazdę CX-3. Na marginesie warto dodać, że jest to już trzecie zwycięstwo Fiata w konkursie Autobest. Pierwszym laureatem był model Panda (w 2003 roku), a drugim Linea (2008 rok).

CORAZ WIĘKSZE ZAINTERESOWANIE

Gdy Bogusław Cieślak, kierownik biura prasowego FCA Poland otworzył konferencję prasową, chętnych do zadawania pytań było wielu. Odpowiadali na nie Rafał Grzanecki i Marek Kisz, dyrektor handlowy firmy.

Pytania dotyczyły przyszłości modelu Tipo, czyli wprowadzenia na rynek jego innych odmian nadwoziowych. „Wersje kombi i hatchback, mające swoje premiery na salonie w Genewie, pojawią się w Polsce za kilka miesięcy, choć jeszcze trudno podać dokładne terminy. Chociażby z tego powodu, że polska praktyka handlowa powoduje, iż rok produkcji auta determinuje jego wartość – tłumaczył Marek Kisz. – Dlatego, choć rozważaliśmy wprowadzenie na rynek Tipo kombi w końcu roku, prawdopo-

dobnie nastąpi to nieco później. Wtedy też rozstrzygnie się wysokość cen nowych wersji nadwoziowych. Przecież – podkreślał dyr. Kisz – dużo zależy od kursów walut. Większość naszych konkurentów zdecydowała się na podwyżki cen aut ze względu na to, że przyjmowana przez nich wartość złotówki była inna, niż jest obecnie. My idziemy w odwrotnym kierunku. Znacząco obniżamy cenę Fiata 500X i zrobimy wszystko, by cena Fiata Tipo w wersji hatchback była konkurencyjna”.

Pytani o zainteresowanie sedanem Tipo na rynkach europejskich Rafał Grzanecki i Marek Kisz podkreślali, że na początku pomysł wprowadzenia tej wersji nadwoziowej w niektórych krajach wzbudzał wątpliwości, np. w Niemczech czy we Włoszech. Tamtejsi specjaliści twierdzili, że u nich takie samochody się nie sprzedają, że zajmują za wiele miejsca na parkingach itd. Zakładali miesięczną sprzedaż w granicach 100 aut. I co? Całkowicie przestrelili zapotrzebowanie. W Polsce zainteresowanie Tipo też jest ogromne. Fabryka w Turcji, gdzie powstaje ten model, zamierza wyprodukować w tym



roku 63 tysięcy aut, z których 60% zostanie na lokalnym rynku. „Będziemy walczyć, by jak najwięcej samochodów trafiło do Polski” – zapewniał dyr. Kisz. Wiele pytań dotyczyło rozwiązań technicznych zastosowanych w Tipo i planów, np. wprowadzenia fabrycznego zasilania aut gazem LPG. Jak usłyszeliśmy, takie instalacje będą montowane od początku we wprowadzanej na rynek wersji hatchback. Natomiast tajemnicą niskiej masy własnej (1152 kg) auta, niższej niż w pojazdach konkurencji, jest zastosowanie specjalnej stali o podwyższonej wytrzymałości. Również zawieszenie auta nie jest zunifikowane z wcześniejszymi pojazdami Fiata i zostało przekonstruowane specjalnie dla Tipo.

I wreszcie sprawa nazwy auta. Miało się nazywać Aegea. „Taką nazwę (od Morza Egejskiego) zachowa np. na rynku tureckim – tłumaczył Rafał Grzanecki. – Na innych rynkach zdecydowano się wprowadzić historyczną nazwę Tipo, bo jest powszechnie doceniana przez klientów. Teraz pracujemy nad jej nowym wizerunkiem. Chcemy, by przy nowej wersji kojarzyła się ona z samochodem dużym, rodzinnym”.

ZA KIEROWNICĄ TIPO
Przygotowując polską premierę prasową w FCA Poland zadbano o to, by dziennikar-

rze mogli solidnie wypróbować nowe Fiaty Tipo. Przed Arkadami Kubickiego czekało na nich 20 aut z podstawowymi silnikami 1.4, a w każdym opisie przygotowanej trasy jazdy, prowadzącej zarówno szeroką Wisłostradą jak i węższymi ulicami, a także uwzględniającej miejsca do zrobienia samochodom atrakcyjnych zdjęć.

Na testową trasę wyruszyliśmy ze Zdzisławem Podbielskim, dziennikarzem motoryzacyjnym, ale również inżynierem, który podczas swej pracy zawodowej przebadał większość krajowych i zagranicznych samochodów wprowadzanych na polski rynek. Już podczas pierwszego kontaktu z kierownicą nowego auta mógł ocenić jego najważniejsze cechy. Sprawdzał więc przyspieszenie Tipo i jego zwrotność, oceniał bardzo ergonomicznie ustawione wskaźniki, a nawet kształt lusterek bocznych. My zaś, towarzysząc mu, sprawdzaliśmy wygodę podróżowania z przodu i z tyłu auta, dostęp do schowków przydatnych podczas drogi, obsługę radia i klimatyzacji. Słuchaliśmy też pracy silnika – jego odgłosy nie przeszkadzały nam w rozmowie. W sumie pierwsza ocena wypadła bardzo pozytywnie, co powinni potwierdzić klienci odbywający podobne próbne jazdy. ■

Przed Arkadami Kubickiego na dziennikarzy czekało 20 aut z silnikami 1.4





Zespół specjalistów Zakładu Tychy wykorzystał znakomitą okazję do stworzenia nowej, przyjaznej pracownikom linii kompletacji grupy koła przedniego. Zaprojektowano i wykonano ją od podstaw w optyce WCM.

Nowa linia **„GRA”**

Jakub Wężyk, Filippo Gallino

zdjęcia: Satiz Poland

„**P**odczas ostatniego audytu WCM filar EEM zaprezentował projekt o nazwie «Linia GRA». Audytorom bardzo spodobały się przedstawione działania. Ocena końcowa przewyższyła nasze oczekiwania. Przydzielono nam 4 punkty, o jeden więcej niż w 2014 r. – napisał do nas dyrektor Zakładu Tychy FCA Poland Antoni Greń. – To doskonały temat na artykuł”. Stanęliśmy więc przed zadaniem fascynującym, choć trud-

nym. Jest to bowiem historia pewnego wyzwania o tematyce specjalistycznej, którą musimy zaprezentować szerszemu gronu, czyli opisać ją jedynie w ogólnym zarysie. Nie mamy jednak wyboru, chociaż zdajemy sobie sprawę, że specjaliści od WCM-u będą kręcić nosem, gdy zobaczą te uproszczenia, a z kolei pozostali czytelnicy poczują się przytłoczeni tajemniczymi skrótami i skomplikowanymi terminami angielskimi. Aby

uniknąć nieporozumień, z góry przepraszamy i jednych, i drugich. I dlatego niczym pianiści w dawnych amerykańskich westernach chcielibyśmy każdą stronę tego artykułu opatrzyć słynnym napisem „Don't shoot the piano player”...

Ale wróćmy do naszego projektu zrealizowanego w obszarze Millennium. O co właściwie w tym chodzi? Objasnia to lider filaru EEM (Early Equipment Management), Marcin Rozwadowski:

„Millenium to nazwa zwyczajowa, pochodzi od miejsca – «Millenium Park», na którym stoi ten obiekt. W rzeczywistości obszar ten nosi nazwę Zespół Technologiczny Montażu nr 17 i choć znajduje się poza zakładem, jest integralną częścią Wydziału Montażu. Projekt polegał na zbudowaniu nowej linii kompletacji grupy koła przedniego do nowego Fiata 500, którego produkcję uruchamiano w czerwcu 2015 r. Potocznie nazywamy ją linią GRA (z wł. Gruppo Ruota Anteriore). W założeniach model miał ponad 1900 komponentów lub podzespołów, które podlegały przeprojektowaniu. W przypadku grupy koła powiększone zostały tarcze i zacisk hamulcowy, co wynikało z zaostżenia wymogów bezpieczeństwa”.

KLIENT NASZ PAN

Zmiany mają często swoje źródło w opiniach pozyskiwanych od klientów, czyli w sugestjach i obserwacjach, które są systematycznie gromadzone dzięki sondażom przeprowadzanym na całym świecie. Są one bodźcem do projektowania coraz to lepszych samochodów. Poza uwagami klientów na modyfikację poszczególnych komponentów czy projekt całego samochodu wpływ mają wymogi i normy bezpieczeństwa, analiza rozwiązań konkurencji, obowiązujące na rynku trendy (design) oraz redukcja kosztów wytwarzania. Od aspektów tych zaczęła się praca projektantów FCA z działu Badań i Rozwoju (R&D), a następnie Inżynierii Produktu. Po przeprojektowaniu komponentów konieczne było także dostosowanie procesu produkcyjnego. Zadanie to należało do Inżynierii Procesu FCA w Turynie, którą intensywnie wspierała inżynieria tyskiego zakładu reprezentująca wszystkie filary WCM. Ich przedstawiciele, wraz ze specjalistami



z wielu dziedzin, utworzyli tzw. Cross Functional Team. Dzięki temu zakład mógł przejąć inicjatywę i nanieść zmiany w projekcie, wpływające w efekcie na usprawnienie funkcjonowania linii.

„Technologia centralna, z którą współpracujemy – objaśnia Marcin Rozwadowski – przesłała nam koncepcję nowej linii, od której zaczęła się żmudna praca zespołu naszych specjalistów z inżynierii, produkcji i filarów

Na nowej linii wdrożono wzorcowe rozwiązania, czyli najlepsze praktyki i pomysły

WCM, którzy pod okiem EEM/ EPM tworzyli pomysły i rozwiązania poprawiające pierwotny projekt linii. My jako zakład zadbaliśmy o to, aby był on realizowany zgodnie z optyką WCM – aby wdrażane były rozwiązania optymalne oraz tzw. Best Practices, czyli wzorcowe praktyki stosowane już na innych liniach. W przypadku GRA mieliśmy nareszcie do czynienia z projektem realizowanym całkowicie od zera. Nie chodziło o modyfikację czy poszerzenie istniejących urządzeń, ale o nową linię, na której będzie mógł być wdrażany WCM od fazy projektu”.

Zanim zaczęto realizować projekt GRA w ZTM 17 działały dwie linie: pierwsza na potrzeby

Od góry:
Marcin Rozwadowski
i Andrzej Gamża.
Poniżej:
strefa Golden Zone





modeli 500 i Ypsilon oraz druga, starsza, wykorzystywana do produkcji modeli Ford Ka i 500. Wraz z nowym projektem fabryka postawiła na linię elastyczną i uniwersalną, będącą w stanie produkować grupę koła przedniego do wszystkich wytwarzanych w tym zakładzie modeli, również do Abartha, oraz stosować awangardowe rozwiązania techniczne, umożliwiające ograniczenie czasu potrzebnego na przezbieranie linii z jednego modelu na inny. „Nowa linia zaprojektowana jest tak – opowiada Andrzej Gamża, kierownik produkcji w ZTM 17 – żeby jej przebrojenie odbywało się w sposób prosty i szybki. Kiedy na linii następuje zmiana wersji montowanego zawieszenia, w momencie dojścia komponentu do konkretnej stacji np. dokręcania zacisku hamulcowego – automatyczny klucz ustawia się w pozycji górnej, dzięki czemu operator może z łatwością wymienić nasadkę na taką, która pasuje do większej śruby. Po jej wymianie linia może znów rozpocząć działanie. Warto też dodać, że pracownik ma nasadki po ręką, zatem nie musi wykonywać zbędnych ruchów. Na

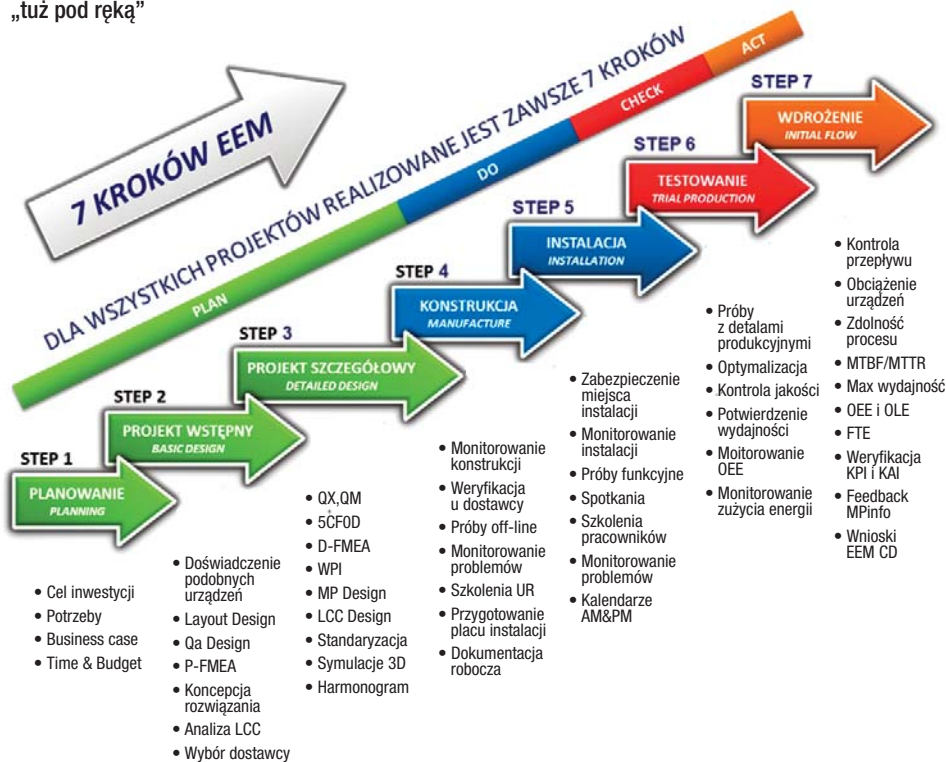
Kiedy konieczne jest przebrojenie produkowanego zawieszenia dla innej wersji, klucz wysuwa się, umożliwiając łatwą wymianę nasadek dostępnych „tuż pod ręką”

większości stanowisk przebrojenie możliwe jest bez stosowania dodatkowych narzędzi”. Rozwiązania opracowane przez tyski zespół pozwoliły ograniczyć koszty instalacji i zużycie energii, skrócić czas wykonywania czynności, a także zwiększyć bezpieczeństwo i komfort pracy. Wszystko to przełożyło się na wysoką jakość produktu. Ale zobaczymy, jak udało się to osiągnąć.

OD PROJEKTU WSTĘPNEGO PO KONKRETNE ROZWIĄZANIA

Zgodnie z metodologią WCM realizację projektu podzielono na 7 kroków, które stanowią logiczny sposób podejścia do nowego uruchomienia. Nie możemy zobrazować tutaj całego procesu, od planowania projektu po uruchomienie linii. Jego streszczenie prezentujemy na slajdzie obok. Skupimy się jedynie na kilku najważniejszych aspektach.

„By zdobyć dane wejściowe do projektu wstępnego – objaśnia Marcin Rozwadowski – zebraliśmy informacje o działaniu i pomysłach wdrożonych na liniach już istniejących. Dzięki analizie strat filaru Cost Deployment (tzw. Pareto Strat) wiedzieliśmy, jakie są najczęstsze straty i problemy, które w przypadku tej linii mogliśmy wyeliminować w ramach nowego projektu. Szybko więc wzięliśmy się do roboty, aby opracować optymalne rozwiązanie, mogące je ograniczyć, a najlepiej całkowicie zredukować”. W przypadku GRA wyzwaniem było przede wszystkim wyeliminowanie strat NVAA, czyli działań bez wartości dodanej, wyodrębnionych dzięki analizie poszczególnych operacji, które dotyczyły głównie pokonywania przez pracownika dystansu do pobrania detali oraz narzędzi. W tym celu w pierwszej kolejności przeanalizowano ciekawe rozwiązania stosowane już w innych zakładach FCA” – tłumaczy lider filaru EEM.



Projekt wstępny zakładał przede wszystkim opracowanie funkcjonalnego layoutu linii. Dostawca urządzeń wraz ze swoimi projektantami stanowił integralną część grupy projektowej. Wspólnie podjęto się opracowywania optymalnych rozwiązań dla każdego stanowiska pracy. „Na tym kroku mieliśmy największe pole do popisu – mówi Marcin Rozwadowski, – bo znając już koncepcję szczegółową, mogliśmy analizować każde stanowisko i zgłaszać nasze uwagi, poprawy i pomysły. Niektóre propozycje dotyczyły rozwiązań dla zwiększenia bezpieczeństwa i ergonomii pracy na stanowisku. Inne polegały na ograniczaniu zapotrzebowania na energię i dbałości o środowisko. Część z nich związana była z kwestiami logistycznymi. Na 109 propozycji

zdjęcie poniżej z lewej), koordynator WCM w Zakładzie Tychy. „Filar EEM współpracował z innymi filarami technicznymi, między innymi WO (Workplace Organization), L&CS (Logistic & Customer Services), FI (Focus Improvement), S (Safety). Ważną rolę odegrały tutaj działania WPI (Workplace Integration), czyli



analiza, krok po kroku, poszczególnych stanowisk roboczych i poszukiwanie możliwości poprawy poprzez zastosowanie narzędzi WCM. Spotkania WPI odbywały się w specjalnie do tego przygotowanym pomieszczeniu, gdzie przedstawiciele wszystkich filarów WCM-u i produkcji, wspólnie symulowali proces, zgłaszając propozycję poprawy” – mówi Marzena Sielska.



zmian, które wysłaliśmy do Technologii w Turynie, udało się wdrożyć aż 91” – tłumaczy Marcin Rozwadowski. Jak już wspomniano, w poszukiwaniu najlepszych możliwych rozwiązań zaangażowane były poszczególne filary WCM w zakładzie. Ich działania mają kluczowe znaczenie dla poprawnego funkcjonowania nowo powstałej linii. Opowiada o tym Marzena Sielska

LOGISTYKA W SŁUŻBIE LINII

Do tej pory operator wózka widłowego, dostarczając detale, musiał odkładać je za plecami operatora linii, co stwarzało zagrożenie wypadkowe. „Po zmianach layoutu – wyjaśnia Adam Jaszczurowski (na zdjęciu po lewej), specjalista filaru L&CS – wyeliminowaliśmy ryzyko zderzenia pracownika z wózkiem widłowym, a skracając ich drogę, zaoszczędziliśmy także pieniądze na transporcie”. Obecnie wózki widłowe w ogóle nie wjeżdżają w strefę produkcji. Poruszają się wyłącznie po zewnętrznej „logistycznej” stronie linii. „Zastosowaliśmy także specjalne regały, które nazywamy frontal feeding – dodaje specjalista filaru. – Oddzieliliśmy one strefę produkcji od strefy logistyki. Dzięki temu czas poboru detalu uległ znacznemu skróceniu. Pracownik logistyki przekłada je na specjalne regały, za pomocą których są one transportowane w sposób automatyczny do pracowników linii montażowej. Ci z kolei pobierają detale z tzw. strefy Golden Zone, gdzie mają wszystko pod ręką, dlatego jest tam najmniej czynności bezwartościowych, tzw. NVAA. Golden Zone jest najlepszym obszarem dla pracowników, ponieważ ogranicza ich wysiłek, a także skraca czas dźwigania detalu, przenoszenia go itp.”. Dodatkowo na wspomnianych regałach są zainstalowane monitory, które pokazują dokładnie, jakie detale w danym momencie należy załadować. Takie rozwiązanie w znacznym stopniu eliminuje błędy ludzkie.



OD BEZPIECZNEJ INSTALACJI DO SPRAWNEGO URUCHOMIENIA

Przed zainstalowaniem linii w zakładzie specjaliści sprawdzili u dostawcy budowę i działanie zaprojektowanych urządzeń. Dzięki tej pozazakładowej operacji wyeliminowano rozbieżności i uniknięto potencjalnych przeróbek po zakończeniu montażu. Na tym etapie i w późniejszej fazie uruchomienia linii ważną rolę odegrały filary PM (Professional Maintenance), WO (WorkPlace Organization) i S (Safety), których zadaniem było dopilnowanie, aby wszystko działało jak należy. Mówi o tym Zdzisław Jankowski (zdjęcie poniżej), specjalista filaru Safety: „Zadbaliśmy o to, aby instalacja urządzenia odbyła się w bezpieczny sposób. Przeszkoliliśmy



dlatego naszych pracowników, jak i pracowników firm zewnętrznych wykonujących instalację. Poinformowaliśmy ich o stosowanych u nas standardach bezpieczeństwa. Udostępniliśmy im ponadto wielojęzyczne materiały szkoleniowe. Okresowo weryfikowaliśmy także ich sposób pracy oraz podejście do bezpieczeństwa w miejscu pracy. Ponieważ obszar, na którym urządzenie było montowane, znajdował się w sąsiedztwie innych linii, nasi pracownicy mieli możliwość obserwacji sposobu

Po prawej:
pobieranie detali
ze strefy
Golden Zone.
Na stronie obok:
Kazimierz
Malcharek z PPS
przy panelu
operatora



OSZCZĘDZANIE ENERGII

Dzięki zaangażowaniu filarów Energii i Środowiska na linii powstało wiele rozwiązań pozwalających oszczędzić energię. Za przykład może posłużyć wprowadzenie dwóch obwodów zasilania oświetlenia – oddzielnego dla stacji automatycznych, które nie potrzebują oświetlenia do pracy, i oddzielnego dla manualnych. Oświetlenie jest konieczne tylko wówczas, kiedy Utrzymanie Ruchu dokonuje inspekcji lub naprawy. Wtedy światło samo się zapala w chwili otwarcia bramki do stanowiska automatycznego i gasi, gdy Utrzymanie Ruchu kończy interwencję i zamyka bramkę. Urządzenia, w razie jakichkolwiek anomalii, same – za pośrednictwem wizualizacji TV nad linią – informują operatora o przyczynie i lokalizacji problemu. Na linii zastosowano po raz pierwszy nowoczesne napędy mechatroniczne, które dostosowują pobór energii do aktualnego obciążenia linii. Są one zintegrowane z falownikiem, dzięki czemu w razie awarii dokonuje się szybkiej wymiany całego napędu. Falowniki z kolei są tak skonfigurowane, by urządzenia automatycznie się wyłączały, gdy na linii przez co najmniej minutę nie jest wykonywana żadna czynność. Wystarczy jednak wciśnięcie jakiegokolwiek przycisku przez pracownika, by linia ponownie się uruchomiła.



pracy wykonawców oraz podjęcia odpowiednich kroków w sytuacji zauważenia niebezpiecznych działań”.

PRACA ZESPOŁOWA

Rozwiązania przyjęte w ramach projektu GRA są owocem wspólnej pracy poszczególnych filarów WCM-u, którzy pod okiem filaru EEM wnieśli wiele ciekawych pomysłów i know how do projektu. Ze względu na ograniczoną ilość miejsca nie możemy opisać ich wszystkich, ale w „boxach” na poprzednich stronach przybliżymy dwa z nich. Podobnie zresztą musimy poprzestać na zaledwie kilku konkretnych przykładach

rozwiązań zastosowanych na nowej linii.

Od uruchomienia produkcji w obiekcie Millenium, co miało miejsce w 2008 roku, minęło w sumie już kilka lat, a wydaje się, jakby to było przedwczoraj. Ale, obserwując pracę na nowej linii, ma się wrażenie, że dzięki programowi WCM w ciągu ostatnich lat w Zakładzie Tychy dokonał się widoczny postęp w podejściu do projektowania procesów produkcyjnych, a dzięki nowym urządzeniom nastąpił prawdziwy skok technologiczny. A może przeskok ludzki, a nie technologiczny. Bo w WCM to dzieło umysłu ludzkiego, stworzone z myślą o człowieku. ■



KAŻDE STANOWISKO POD LUPĄ QC

Podczas projektowania nowego procesu istotnym elementem jest skupienie uwagi na operacjach, które mają szczególny wpływ na jakość. Ich analiza zaczyna się od tzw. QA Design. Jest to matryca, która pozwala powiązać parametry procesu, jak np. moment dokręcenia czy też siłę wprasowania z potencjalnymi usterkami – stuki w kole mogą być bowiem związane z nieprawidłowym dokręceniem danej śruby.

W matrycy określana jest siła powiązania – znaczenie parametrów, które mogą mieć wpływ na daną usterkę. Określa się, które z tych parametrów są najważniejsze, by skupić na nich szczególną uwagę. Kolejną fazą Quality Design jest FMEA (Failure Mode and Effect Analysis), czyli analiza potencjalnych problemów jakości, jakie mogą wystąpić podczas procesu produkcji i próba zapobiegania im. Na etapie projektu szczegółowego analizuje się zakładową matrycę usterek, jakie wydarzyły się na podobnych liniach do tej pory, czyli QA Matrix, ale także priorytety opracowane wcześniej w matrycy QA Design. Na ich podstawie tworzy się tzw. matrycę X – określa ona parametry urządzenia wymagające kontroli, które zapewniają wymagany poziom jakości przyszłego produktu. Za ten obszar odpowiedzialny jest filar Jakości. Sposób kontroli tych parametrów w procesie produkcyjnym (manualny lub automatyczny, wartość parametru, osoba odpowiedzialna, częstotliwość) zdefiniowany jest w matrycy QM. Obecnie projektuje się tak, by maszyna kontrolowała się samoczynnie, a przywrócenie parametrów było jak najłatwiejsze. Po uruchomieniu za kontrolę parametrów odpowiada produkcja i Utrzymanie Ruchu, czyli filary AM i PM.

ROLA FILARU EEM

Wczesne zarządzanie urządzeniami, czyli filar Early Equipment Management, zajmuje się zarządzaniem projektami uruchomienia nowych linii produkcyjnych i urządzeń, w szczególności rozwiązywaniem problemów w fazie projektowania, ponieważ na tym etapie zmiany kosztują najmniej. Celem jest tworzenie urządzeń zapewniających bezpieczeństwo, wysoką jakość i niskie koszty eksploatacji oraz ich uruchomienie w możliwie najkrótszym czasie. Jest to możliwe, jeśli w fazie projektowania bierze się pod uwagę doświadczenia filarów WCM nabyte zarówno podczas projektowania poprzednich urządzeń (EEM, FI), jak też ich eksploatacji (S, WO, LCS, CD, ENV, E, PD) i utrzymania (QC, AM, PM). Dlatego też współpraca EEM z innymi filarami przynosi tak dobre rezultaty, o czym piszemy w tym artykule.

Kredyt od 0,99%

- Atrakcyjne oprocentowanie kredytu: od 0,99%
- Wpłata własna: od 0%
- Elastyczny okres finansowania: od 12 do 96 miesięcy
- Możliwość finansowania nowych samochodów wszystkich marek
- Finansowanie ubezpieczenia Bezpieczny Kredyt lub GAP w dowolnej opcji



Sprawdź naszą pozostałą ofertę:



KREDYT MIÓD MALINA

Najlepszy produkt finansowy roku 2015 (tytuł nadany przez Centralne Biuro Certyfikacji Krajowej Sp. z o.o.)
Minimalna wpłata własna od 0%
Elastyczny okres kredytu 12-96 miesięcy
Atrakcyjne oprocentowanie



KREDYT Z RATAMI ROCZNYMI

Możliwe warianty kredytu: 3x33 lub 4x25 lub 5x20
Minimalna wpłata własna - 20%
Okres kredytu 24-48 miesięcy
Raty płatne co 12 miesięcy



OFERTA LEASINGU

Niski całkowity koszt
Warunki leasingu szyte na miarę
Elastyczna wysokość wykupu samochodu
Możliwość rejestracji samochodu na lokalnych numerach
Brak zaświadczeń ZUS i US oraz dokumentów rejestrowych



UBEZPIECZENIA

Ubezpieczenie spłaty kredytu / leasingu na wypadek śmierci i trwałej niezdolności do pracy
Ubezpieczenie GAP - dodatkowa ochrona w wypadku szkody całkowitej lub kradzieży pojazdu
Ubezpieczenie awarii elektromechanicznej przedłużona gwarancja
Atrakcyjny pakiet ubezpieczeń komunikacyjnych w leasingu

Zapraszamy do salonów!



WCM to nie droga

ustana różami

Filippo
Gallino

zdjęcia
Ireneusz
Każmierczak
i archiwum
dostawców

Podczas spotkania z dostawcami Antoni Greń powiedział: „Od 1971 roku do teraz wyprodukowaliśmy 11 milionów samochodów. Ale nie zrobiliśmy tego sami”.

Na odbywającym się tradycyjnie na początku roku spotkaniu z dostawcami FCA mieliśmy okazję zamienić kilka słów z dyrektorem Antonim Greniem, który podsumował dopiero co zakończony rok i jednocześnie podkreślił, jak ważne jest rozszerzenie wdrażania programu WCM również poza FCA Poland. Od czterech lat główni partnerzy tyskiej fabryki weszli bowiem na ścieżkę, która poprowadzi ich do stopniowego wprowadzania tego systemu.

Panie dyrektorze, jak zakończył się 2015 rok i jakie są pana oczekiwania do roku bieżącego?



Jak wszyscy wiedzą kończy się kontrakt z Fordem. W maju wyprodukujemy ostatnie egzemplarze modelu Ka. Pozostają nam więc trzy, a w praktyce dwa modele. Chodzi mianowicie o Lancię Ypsilon i dwie wersje 500. W ubiegłym roku zostały one w znacznym stopniu odnowione, a obecnie widać już pierwsze efekty: dane pokazują, że wielkość zamówień wzrosła. Ponadto niedługo ruszymy z nowymi wersjami 500 Abarth i 500 S. 10 listopada obchodzi-



Po prawej Jacek Gwóźdź, prezes Denso Thermal Systems Poland

liśmy okrągły jubileusz wyprodukowania 1,5 mln egzemplarza Fiata 500, a na początku tego roku, 28 stycznia, z linii montażowych zjechał 11 mln samochodów wyprodukowany od 1971 do dziś. To dla nas kawał historii, w której również nasi dostawcy mają swój znaczący udział. Produkcja w ubiegłym roku wyniosła prawie 303 tys. samochodów, a budżet 2016 przekracza 280 tys. Czeka nas zatem jak zwykle dużo pracy.

Czy pomysł rozszerzenia metody WCM na dostawców cieszy się ich zainteresowaniem?

W grudniu mieliśmy kolejny audyt w naszej fabryce, w którym uzyskaliśmy 2 punkty więcej: 1 punkt z filaru PM (Utrzymanie Specjalistyczne), który oceniony został na czwórkę oraz 1 punkt z EPM i EEM (Wczesne Zarządzanie Urządzeniami i Wyposażeniem Procesu) uzyskany dzięki tzw. projektowi nowej linii GRA. Ale zawsze powtarzam dostawcom, że WCM nie jest drogą usłaną różami, to – przynajmniej na początku – raczej droga przez mękę. Aktualnie w program WCM zaangażowanych jest 41 naszych dostawców (5 więcej niż w roku ubiegłym), z czego 13 w wersji Intermediate i 28 w Light. Dwóch dostawców

WCM jest systemem, za pomocą którego możemy stworzyć jedność spółki i jedność pracowników

w ciągu najbliższych dwóch lat będzie mogło starać się o „Braz”. Tak więc popularyzowanie programu trwa, ale jest jeszcze sporo do zrobienia.

Na co dostawcy muszą zwracać największą uwagę?

Na podstawie naszych doświadczeń mogą stwierdzić, że praca managementu jest fundamentalnym warunkiem powodzenia WCM w danej firmie. Bez ich udziału WCM nie jest praktycznie możliwy do wdrożenia. Management musi w tym brać udział, musi w swojej codziennej pracy dawać przykład pracownikom, by zrozumieli wagę stosowania tej metody w firmie. Management z pierwszego poziomu musi posiadać taką wiedzę i praktykę w tym względzie jak audytorzy WCM.

Podczas spotkania mieliśmy także okazję dowiedzieć się, co o programie WCM sądzą dostawcy. Poniżej ich opinie.

Jacek Gwóźdź, Denso Thermal Systems Poland

Po początkowym lekkim oporze, gdy wydawało się, że WCM będzie wiązało się z kolejną biurokracją i większym zakresem pracy, szybko okazało się, że efekty wprowadzenia tego systemu są coraz lepsze i realne, a sam WCM z czasem staje się elementem DNA funkcjonowania naszej firmy, produkującej m.in. deski rozdzielcze, nagrzewnice,



wkłady grzewcze, front-endy i radiatory. Wiemy też, że we wdrażaniu WCM ważna jest pasja i zaangażowanie, a ten projekt w dużym stopniu wyzwała te elementy – i to nie tylko w managementcie, gdzie to zaangażowanie



musi być trwałe, ale również wśród pracowników. WCM jest znakomitym systemem, za pomocą którego możemy stworzyć jedność spółki, jedność pracowników i rozwijać ten projekt. Ostatni nasz audyt zakończyliśmy z 39 punktami. Nie ma dla nas innej drogi, niż dojście w przyszłym roku do poziomu Brąz.

Ryszard Jania, Pilkington Automotive Poland

Jesteśmy producentem szyb samochodowych należącym do japońskiego koncernu NSG Group. Asortyment wyrobów obejmuje m.in. szyby przednie standardowe i ogrzewane, szyby boczne standardowe, inkapsulowane i laminowane oraz szyby tylne i dachowe. Współpracujemy z FCA Poland od początku istnienia naszej firmy, tzn. od 1998 roku. Program WCM wdrażamy od 3 lat, a w ostatnim au-



dycie uzyskaliśmy 27 punktów. W tym roku planujemy dwa audyty, wiosenny i jesienny, i mamy zamiar uzyskać w nich dodatkowo minimum 15 punktów. Metodyczne wdrażanie WCM pozwala nie tylko na zrozumienie tego, gdzie tkwi problem, ale również pokazuje, jakie kroki należy podjąć, aby problem rozwiązać. Niezmiernie istotna jest



**Maciej Szmit,
Cooper-
Standard
Automotive**

Wdrażanie WCM pokazuje, gdzie tkwi problem i jak go rozwiązać

transformacja organizacji, która na każdym szczeblu powinna stosować światopogląd WCM, czyli zasadę: zero wypadków, zero start, zero ekstra kosztów itd. Wyzwaniem podczas wdrażania WCM w dużych korporacjach jest konieczność dopasowania wdrożenia z już istniejącymi inicjatywami w firmach, które często wymagają odrębnych sposobów raportowania.

Maciej Szmit, Cooper-Standard Automotive

Zakład w Piotrkowie Trybunalskim (6600 m²) jest częścią grupy Cooper-Standard w Europie Wschodniej, w skład której wchodzi fabryki w Bielsku-Bia-

łej, Myślenicach, Dzierżoniowie, a także w Sremskiej Mitrovicy (Serbia) i w Craiovej (Rumunia). Nasz zakład powstał w 1997 r. Głównym profilem działalności fabryki w Piotrkowie jest produkcja uszczelnień gumowych dla przemysłu samochodowego. Naszym głównym klientem jest grupa FCA (marki Fiat, Lancia, Ford Ka, Maserati, Iveco, Alfa Romeo). Dodatkowo produkujemy i sprzedajemy wyroby również dla klienta Daimler. Wdrażanie WCM na poziomie Intermediate w naszym zakładzie rozpoczęliśmy w 2011 r. Podczas ostatniego audytu uzyskaliśmy 25 punktów. Nasza firma planuje dalszą aktywność związaną z wdrażaniem WCM poprzez rozwój i implementację kolejnych kroków z poszczególnych filarów. Chcielibyśmy w tym roku podczas kolejnego audytu WCM uzyskać 30 punktów. ■

**Po lewej:
Ryszard Jania.
Poniżej Zakład
Pilkington
Automotive
Poland
w Chmielowie**



fol. Grzegorz Biernat



Filippo
Gallino

zdjęcia
Satz Poland

W Bielsku-Białej wyprodukowano 6-milionowy silnik 1.3 Multijet SDE.

„**C**hyba bardziej niż robiącej wrażenie wielkości produkcji obchodzimy dziś święto doskonałego poziomu jakości, a także linii montażowej, która musi wyprodukować kolejne sześć milionów silników (uśmiech), oraz osób, 1049 pracowników, którzy są naprawdę wyjątkowi. Serdecznie witam również dwóch naszych znamienitych gości, którzy przybyli specjalnie na tę uroczystość z Włoch: poprzedniego dyrektora zakładu, obecnie odpowiedzialnego m.in. za koordynację pracy zakładów Powertrain EMEA, Emanuele Lorenzina, oraz szefa Technologii Produkcji FCA, Mauro Mollo” – takimi słowami swoje krótkie wystąpienie rozpoczął Davide Guerra, dyrektor zakładu FCA Powertrain Poland, podczas uroczystości związanej z wyprodukowaniem 6-milionowego silnika, która miała miejsce 9 lutego w Bielsku-Białej.

Silnik 1.3 Multijet SDE, posiadający cztery cylindry w rzędzie, 16 zaworów i całkowitą pojemność skokową wynoszącą 1248 cm³, produkowany jest w zakładzie w FCA Powertrain Poland od 2003 roku, a już w 2005 roku zdobył prestiżowy międzynarodowy tytuł „Silnika Roku” w swojej kategorii pojemnościowej. Prawdę mówiąc nie chodzi tutaj o jeden tylko silnik, a o całą rodzinę produktów: aktualnie w bielskim zakładzie produkuje się bowiem aż dziewięć jego wersji. Z biegiem lat gama ta stale ewoluowała zarówno pod względem dostosowania się do nowych norm Euro4, Euro5 i Euro6, jak i do możliwości wykorzystania doskonałych parametrów tego silnika w różnych rozmiarach dzięki zwiększaniu jego zakresu mocy. Na przykład obecnie silnik Euro6 jest oferowany z turbosprężarką o stałej geometrii (75 KM) lub



pewnością na tym przestaniemy

z turbosprężarką o zmiennej geometrii, która umożliwia wzrost mocy do 80 lub 95 KM. Możliwości konfiguracji jest więc wiele, a obejmują one około 15 modeli, które należą nie tylko do segmentu A, czyli samochodów miejskich, lecz także do modeli nieco większych, jak Punto, 500X, 500L i Dobló. Silnik o numerze „6000000” to 1.3 SDE 95 KM Euro6 trafił do Fiata 500 produkowanego przez FCA Poland. Poza Zakładem Tychy silniki SDE dostarczane są jeszcze do dziesięciu innych fabryk montażu finalnego na całym świecie, między innymi do Włoch, Turcji, Niemiec, Hiszpanii, Serbii i Brazylii. W 2015 roku fabryka z Bielska-Białej wyprodukowała 342 460 silników SDE 1.3, tyle samo co rok wcześniej. W tym roku nie przewiduje się znacznych zmian w planach produkcyjnych. Zakład w Bielsku-Białej produkuje również dwucylindrowy silnik benzynowy TwinAir 0.9. W 2012 roku FCA Powertrain Poland zdobył „Gold Level” w programie World Class Manufacturing, a audyty przeprowadzone w kolejnych latach tylko potwierdziły dotychczasową jakość produkcji, ponieważ

zakład stopniowo zdobywał coraz więcej punktów. W 2016 roku fabryka planuje zdobyć kolejne dwa punkty, które pozwoliłyby jej uzyskać 80 punktów, czyli zaledwie pięć dzieliłoby ją od poziomu „World Class Level”. To umocniłoby jej pozycję lidera w światowym rankingu WCM-u, w którym uczestniczą wszystkie fabryki grupy FCA. ■

Poprzedni dyrektor zakładu FCA Powertrain Poland Emanuele Lorenzin oraz obecny Davide Guerra





Filar na „piątkę”

Krzysztof
Bielski

zdjęcia
Satiz Poland

Filar Profesjonalnego Utrzymania Ruchu w bielskiej fabryce FCA Powertrain Poland jest o krok od doskonałości.

Złoty poziom World Class Manufacturing zakład FCA Powertrain osiągnął już cztery lata temu, ale nikt nie zamierza tam spocząć na laurach. Codzienna rzetelna praca załogi oraz jej kreatywność sprawiają, że firma pnie się po drabinie doskonałości. Wiodącą rolę pełni Inżynieria Utrzymania Ruchu ściśle współpracująca z Utrzymaniem Ruchu. Audytorzy docenili trud i zaangażowanie pracowników, a także efekty ich pracy,

przydzielając temu filarowi WCM maksymalną liczbę 5 pkt. To wynik, który czyni bielską fabrykę punktem odniesienia dla całego świata.

UTRZYMANIE RUCHU, CZYLI CO?

Lider filaru Utrzymania Ruchu (z ang. Professional Maintenance, PM) w bielskiej fabryce Michał Mikołajczyk mówi, że słowem kluczem w tej dziedzinie jest „optymalizacja”. „Przez opty-

malizację utrzymania ruchu rozumiemy działania, które zwiększają wydajność i niezawodność urządzeń, a także stworzenie systemu zdolnego do zredukowania do zera usterek i postojów maszyn, a tym samym uzyskania oszczędności w postaci wydłużenia żywotności komponentów i maszyn. Innymi słowy to odpowiedni balans pomiędzy wydajnością maszyn, a kosztami ponoszonymi na utrzymanie tej wydajności” – wyjaśnia.

FUNDAMENT „PIĄTKI”

W teorii brzmi to dość prosto. Podnieść wydajność maszyn, zredukować awaryjność i poprawić ich niezawodność, a następnie utrzymać wydajność, redukując koszty. W tym jednym zdaniu kryje się jednak wiele lat pracy, praktycznie całej załogi. Kierownik Inżynierii Utrzymania Ruchu w bielskiej fabryce Kazimierz Witek wspomina: „Początkowo podlegała mi służba mniej skupiała się na profilaktyce, a głównie reagowała na awarie. Gdy maszyna się zepsuła, specjalista diagnozował sytuację i wymieniano uszkodzony element. Takie działanie pochłaniało zbyt dużo czasu i pieniędzy. Ten stan rzeczy trzeba było zmienić. Należało zredukować ilość awarii, a jednocześnie znaleźć taki sposób wymiany elementów maszyny, by zaoszczędzić czas i koszty” – mówi.

Michał Mikołajczyk dodaje, że zaczęto od wprowadzenia narzędzia 5S (sortowanie, systematyka, sprząatanie, standaryzacja i samodyscyplina) i uporządkowania miejsc pracy w warsztatach utrzymania ruchu oraz magazynie części zamiennych. Służby utrzymania ruchu nawiązały też współpracę z operatorami, by wyeliminować czynniki skracające żywotność maszyn. Usunięto m.in. wszelkie anomalie, jak brud, czy wycieki oleju. „Nasze działania przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa i wydajności pracy oraz zmniejszenia ilości błędów popełnianych przez pracowników, co w konsekwencji wpłynęło na zmniejszoną awaryjność maszyn i poprawę produktywności. Współpraca z operatorami zaowocowała wieloma projektami, które usprawniały działanie maszyn” – podkreśla Mikołajczyk. Rychło okazało się, że aby wykonać kolejny krok, należy zmienić sposób reagowania służb utrzymania ruchu. Zadbać o profilaktykę i działać zanim dojdzie



Od 2007 r. koszty utrzymania ruchu w przeliczeniu na jeden silnik zostały zredukowane o 49%

do awarii, która zatrzyma na dłużej maszynę. „Aby podejść systematycznie do zagadnienia, sklasyfikowaliśmy maszyny na podstawie generowanych przez nie strat w wyniku awarii. Następnie ustaliliśmy, które komponenty mają na to największy wpływ i określiliśmy jak powinni działać operatorzy oraz pracownicy Utrzymania Ruchu, by w przyszłości wyeliminować usterki. Rezultatem tych działań było stworzenie systemu zarządzania, który miał na celu podejmowanie zaplanowanych interwencji. Każdy komponent krytyczny, który mógł spowodować zatrzymanie lub spowolnienie maszyny, objęty został utrzymaniem prewencyjnym. Określone zostały cykle, po których należy wymienić daną część, aby nie doszło do

awarii i zatrzymania maszyny” – mówi Kazimierz Witek. To był duży postęp w kierunku usprawnienia produkcji, zwiększenia wydajności i obniżenia kosztów, ale też uzyskania kompletu punktów w filarze PM.

SKĄD TA „PIĄTKA”?

Wprowadzenie utrzymania prewencyjnego pociągnęło za sobą wzrost kosztów. Na ten cel trzeba było przeznaczyć dodatkowe nakłady. Służby utrzymania ruchu skierowały zatem swoją uwagę na poszukiwanie możliwości zredukowania kosztów w taki sposób, by nie pociągało to za sobą spadku wydajności maszyny. „Żeby to osiągnąć, wprowadziliśmy warunkowe utrzymanie

Michał Mikołajczyk





Dawniej gdy maszyna się zepsuła diagnozowano sytuację i wymieniano uszkodzony element. To pochłaniało dużo czasu i pieniędzy. Teraz maszyna sama informuje, w jakim stanie są jej najważniejsze i najdroższe elementy

ruchu oparte na pomiarach temperatury w celu określenia stanu danego komponentu. Systemy informatyczne i czujniki, które wykorzystaliśmy, powodują, że maszyna praktycznie sama nas informuje, w jakim stanie są jej najważniejsze i najdroższe elementy. Konfrontując dane z teoretyczną krzywą zużycia, określamy moment, w którym trzeba daną część wymienić, gdyż niedługo ulegnie ona awarii. Żywotność komponentu wykorzystana jest do maksimum” – mówi Kazimierz Witek.

Zatem już nie „kalendarz”, który był odpowiedzią na postulat uzyskania zera awarii, decyduje o wymianie komponentu, ale człowiek na podstawie danych przekazywanych przez czujniki. To ogromny postęp. „To jeden z kroków w stronę idealnej fabryki. Informacja podana w dokładnym czasie: idź teraz, wymień określony komponent! Wcześniej wymiana obarczona była pewnym ryzykiem wynikającym z niedoszacowania odpowiedniego momentu. Teraz ograniczyliśmy wynikającą z tego stratę w utrzymaniu ruchu. Nie są też konieczne ręczne pomiary wykonywane przez pracownika, które generują koszty” – wyjaśnił Michał Mikołajczyk.

Przygotowania do wdrożenia tego rozwiązania rozpoczęły się już dwa lata temu. „Musiliśmy jak najdokładniej poznać komponenty, które chcieliśmy oceniać. To wszystko wymagało dużej wiedzy” – podkreśla Kazimierz Witek. Rozwiązanie zostało wdrożone w obszarze modelowym na operacji 40, na linii głównej. To tam zo-

Metodologia WCM uczy, że żaden system nie jest aż tak doskonały, by nie wymagał ulepszeń

baczyli je audytorzy, którzy uznali, że jest na tyle nowatorskie, iż w pełni uzasadnia przyznanie filarowi PM maksymalnej punktacji. W przyszłości metoda ta będzie wdrażana także na innych maszynach.

Na audytorach wrażenie z pewnością wywarły także wymierne oszczędności. Kolejne fazy usprawnienia utrzymania ruchu doprowadziły do znaczącej redukcji kosztów. Od 2007 r., czyli początku drogi WCM, koszty utrzymania ruchu, w przeliczeniu na jeden wyprodukowany silnik, zostały zredukowane o 49% i w stosunku do całkowitych kosztów zakładu spadły w tym czasie z 2 na 0,7 proc.

Kazimierz Witek

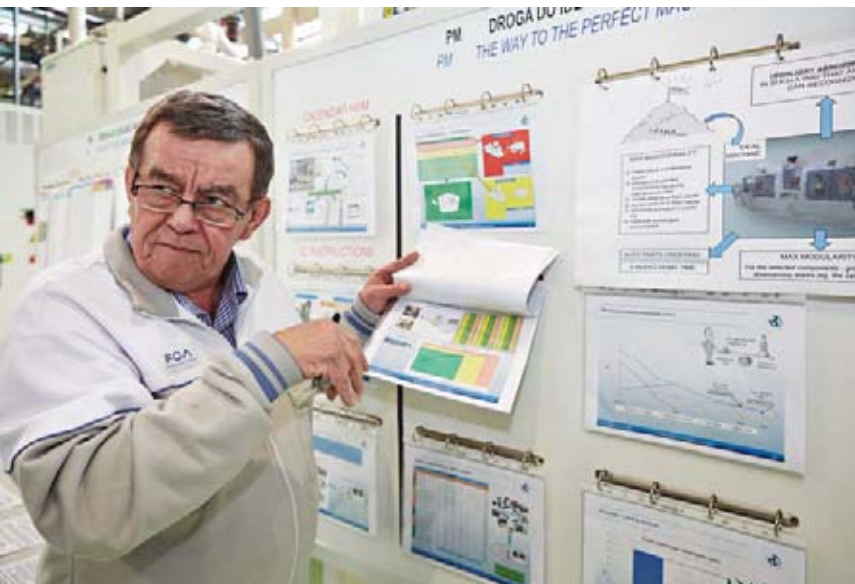


TRÓJWYMIAROWA REWOLUCJA

Jeśli służby utrzymania ruchu otrzymają sygnał, że dany element maszyny należy wymienić, dużą pomocą w pracy stały się trójwymiarowe dokumentacje. Wyposażony w tablet pracownik otrzymuje do nich dostęp dzięki sieci internetowej. „Przed wymianą może wyświetlić animowaną, trójwymiarową instrukcję. Zobaczy krok po kroku, jakie czynności i w jakim czasie powinien wykonać. System informatyczny prowadzi go niemal za rękę. W ten sposób podczas wymiany elementu maszyny unika pomyłek, które pojawiały się wcześniej. Pamięć bywa za-

KU PRZEMYSŁOWI 4.0

Jak podkreśla Kazimierz Witek żaden system nie jest aż tak doskonały, by nie wymagał ulepszeń. Tego uczy metodologia WCM. Dotyczy to również służby Utrzymania Ruchu w Powertrain, która zgromadziła maksymalną liczbę punktów. „Jeżeli nasz filar osiągnął poziom World Class, to nie znaczy, że nie musimy się dalej rozwijać. Wręcz przeciwnie. Będzie to jednak coraz trudniejsze. Musimy bowiem z jednej strony utrzymać ten poziom, a zarazem nadążać za postępem, który następuje na świecie”. Świat nie stoi w miejscu. W przemyśle będą się wyczerpywały metody pozwalające uzyskać



wodna, zwłaszcza, gdy jakąś czynność wykonuje się rzadziej” – podkreśla Witek. Dotychczas brygady remontowe korzystały jedynie z dwuwymiarowych rysunków technicznych. Oprócz animowanej instrukcji pracownik otrzymuje komplet danych na temat wymienianej części. „Informacja jest pełna: opisany jest zespół, podzespół, podana liczba porządkowa, pełna nazwa, numer części, a nawet lokalizacja w magazynie, którą można wykorzystać przy zamówieniu” – dodaje Mikołajczyk.

efektywność poprzez obniżenie kosztów. Gospodarka światowa szuka innych rozwiązań, a przyszłością stać się ma tzw. Przemysł 4.0. Pod tą nazwą kryje się połączenie ze sobą maszyn, systemów, procesów i wyrobów w „inteligentne” sieci, wysyłające potężne ilości danych, które odbierają i wykonują polecenia. To wyzwania, które czekają FCA Powertrain w przyszłości. Do nich trzeba się przygotowywać już dziś, ale bielska załoga udowodniła już nieraz, że potrafi podołać każdej próbie. ■



WCM

World Class Manufacturing (Produkcji Klasy Światowej) to metodologia zarządzania produkcją według najlepszych standardów światowych w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, utrzymania ruchu, logistyki oraz kontroli jakości. Nadzrędnym celem jest brak strat, awarii, defektów i wypadków w fabryce.

FILARY

W WCM ocenianych jest 10 filarów technicznych i tyle samo zarządczych. Jednym z nich jest Profesjonalne Utrzymanie Ruchu (Professional Maintenance, PM). Każdy może uzyskać maksymalnie 5 pkt., których przyznanie oznacza osiągnięcie w danej dziedzinie Klasy światowej. W drodze do finalnego poziomu World Class Level prowadzi proces złożony z etapów pośrednich: Brązowego, Srebrnego i Złotego.

ZŁOTY SZLAK POWERTRAIN

Złoty poziom World Class Manufacturing zakład FCA Powertrain Poland w Bielsku-Białej osiągnął wysiłkiem całej załogi już w 2012 r. Audyt przyniósł wówczas 72 pkt. Była to najwyższa ocena w całej ówczesnej Grupie Fiat. Pracownicy nie spoczęli na laurach i każdego roku robili kolejne kroki na drodze ku doskonałości fabryki. Potwierdziła to rosnąca punktacja w kolejnych audytach: 74, 76... Pod koniec minionego roku zgromadzili 78. pkt.

CZWARTA REWOLUCJA PRZEMYSŁOWA

To koncepcja, która odnosi się do pojęcia „rewolucji przemysłowej”. Pierwszą rewolucję ludzkość przeżyła wraz z nastaniem wieku pary. Do drugiej doprowadziła elektryczność – masowa produkcja, a do trzeciej komputery – przemysł wysokich technologii. Czwarta, która dzieje się na naszych oczach, wiąże się z zanikaniem bariery między człowiekiem i maszyną. Jej ucieleśnieniem jest „inteligentna fabryka”, w której systemy sterują procesami i podejmują decyzje, a poprzez Internet w czasie rzeczywistym komunikują się i współpracują ze sobą oraz z ludźmi.

Giancarlo Riolfo

Niech żyje Jeep!



*Marka obchodzi swoje 75. urodziny.
Oto krótka historia pierwszego
nowoczesnego auta terenowego, którego
nazwa stała się symbolem wolności.*



Wystawa
Jeepów
z dawnych lat.
Na pierwszym
planie MB
z drugiej wojny
światowej (po
lewej) i CJ-2A,
pierwszy model
przeznaczony
do użytku
cywilnego



Jeep świętuje 75 urodziny. Pierwsze egzemplarze małego samochodu terenowego z napędem na cztery koła trafiły do amerykańskiej armii w 1941 roku. Ich oficjalna nazwa brzmiała wtedy 1/4 Ton Truck i określała jego dopuszczalną ładowność – 250 kilogramów bez kierowcy. Wszyscy jednak mówią o tym modelu jako o pierwszym „Jeepie”, choć pochodzenie tej nazwy nie do końca jest jasne.

Pomysł na Jeepa narodził się dość szybko. W 1940 roku Stany Zjednoczone nie brały jeszcze udziału w II wojnie światowej, ale cały świat stał już w ogniu. Wraz z rozszerzaniem potęgi Hitlera w Europie i zagrożeniem ze strony Japonii Ameryka przygotowywała się na najgorsze. Jej siły zbrojne dysponowały jednak przestarzałym wyposażeniem. Brakowało nawet karabinów. Przemysł amerykański był jednak potężny, dlatego w ciągu kilku miesięcy zaprojektowano nowe samoloty,

czołgi i statki. Zakłady, które do tej pory wytwarzały szafy grające, maszyny do pisania czy reflektory samochodowe, zaczęły produkować karabiny maszynowe i pistolety. Trwał wyścig z czasem. Wojsko narzekało także na motocykle z bocznym wózkiem, służące do zadań



zwiadowczych i łączności, ponieważ były drogie w utrzymaniu, delikatne i dosyć zawodne. Pentagon skierował zatem do 135 producentów zapytanie o zaprojektowanie samochodu z napędem na cztery koła, który mógłby przewozić 600 funtów. Na ofertę tę odpowiedziało trzech konstruktorów: Bantam, Willys i Ford. Pod koniec 1940 roku i na początku 1941 ich

prototypy poddano surowym testom, w wyniku których wyłoniono zwycięzcę, Willysa. Ostateczna wersja modelu Willys MB miała płaską pokrywę komory silnika z charakterystycznymi pionowymi szczelinami osłony chłodnicy (na początku było ich dziewięć, a po wojnie siedem), które stały się ikoną marki. W latach 1941-45 wyprodukowano prawie 650 tysięcy Jeepów. Wykorzystywano je do wielu zadań. W Afryce Północnej armia brytyjska wyposażała je w karabiny maszynowe i używała na pustyni do ataków poza linią wroga. W Normandii i Holandii Jeepy lądowały wraz z alianckim desantem. Generał Marshall, dowódca Sił Zbrojnych, uważał, że Jeep to „największy wkład Ameryki w nowoczesną sztukę wojenną”. Podobnie brzmiała wypowiedź generała Eisenhowera, naczelnego dowódcy alianckich sił zbrojnych w Europie i przyszłego prezydenta Ameryki: „Jeep, samolot transportowy



C-47 i transportowce to trzy maszyny, które wygrały wojnę”. Najlepiej Jeepa określił jednak dziennikarz wojenny Ernie Pyle, który pisał „Stać go no wszystko. Jest wierny jak pies, silny jak muł i zwinny jak kozica”.

W 1945 roku, po zakończeniu wojny, na rynku pojawił się Jeep przeznaczony do użytku cywilnego. Nazywał się CJ-2A (CJ to skrót od Civil Jeep). W praktyce była to wojskowa wersja MB z pewnymi udogodnieniami. Druga generacja wielozadaniowego terenowego samochodu pojawiła się w 1952 roku, podczas wojny w Korei. Model ten nazywał się M38A1, był nieco wyższy od poprzedników i miał zaokrągloną „maskę”, podobnie jak błotniki. Nie były to jedynie zmiany estetyczne, podwyższony przód mieścił silnik Hurricane z zaworami w głowicy, który zastąpił starą, boczno-zaworową, jednostkę GoDevil. Wersja do użytku cywilnego M38A1 nazywała się CJ5 i była prawdziwym poprzednikiem dzisiejszego

Wranglera. Trudno w kilku zdaniach wspomnieć o wszystkich modelach, które złożyły się na historię Jeepa. Ograniczymy się do tych najważniejszych, takich jak Wagoneer, który w 1963 roku zapoczątkował nową kategorię pojazdów, luksusowych SUV-ów. Skrót, który wszedł do powszechnego użycia (w rzeczywistości wymawia się go jako Es ju wi), oznacza Sport Utility Vehicle, czyli pojazd do pracy i spędzania czasu wolnego, ale w rzeczywistości był to samochód terenowy typu kombi. Wagoneer, produkowany do końca 1991 roku, prezentował się jako imponujący samochód rodzinny z silnikiem sześciu- i ośmiocylindrowym, automatyczną skrzynią biegów i napędem na cztery koła. To właśnie w tym modelu po raz pierwszy zastosowano w 1973 przekładnię Quadra-Trac: pierwszy na świecie zintegrowany napęd stały z automatyczną skrzynią biegów. Krokiem milowym w rozwoju Jeepa okazał się mo-

REKORDOWY ROK

Rok 2015 okazał się rekordowy w historii Jeepa. Sprzedaż na całym świecie przekroczyła liczbę 1,2 miliona egzemplarzy (to o 22% więcej w stosunku do roku 2014).

W Europie w ciągu ostatnich 12 miesięcy sprzedaż Jeepa zwiększyła się o 56%.

To największy wzrost na rynku ze wszystkich marek samochodowych.

Nowe specjalne serie „75th Anniversary”, które zadebiutowały na salonie w Genewie

del XJ Cherokee. Od tego kompaktowego SUV-a o doskonałych właściwościach terenowych rozpoczęto stosowanie nadwozia samonośnego, czyli bez ramy. Model osiągnął światowy sukces i produkowany był nie tylko w legendarnym zakładzie w Toledo w stanie Ohio w latach 1984-2001, lecz także w Argentynie, Chinach, Wenezueli i w Egipcie. Poprzedził też w pewnym sensie ostatni model marki Renegade: produkowany na skalę globalną we Włoszech, Brazylii, a teraz także w Chinach. ■

Uwodzicielskie spojrzenie *Kasi Smutniak*

Wywiad z modelką i aktorką polskiego pochodzenia, która przy okazji debiutu nowego modelu Ypsilon została twarzą marki Lancia.

Francesca Rech

Tak modna „twarz mody”, jaką uosabia piękna i zmysłowa modelka oraz aktorka Kasia Smutniak, idealnie pasuje do spotu reklamowego nowej Lancii Ypsilon, której cechą jest wyznaczanie trendów. „Wybraliśmy Kasię, ponieważ jest jedną z najlepszych europejskich aktorek, co zawdzięcza swojemu mocnemu charakterowi, osobowości oraz elegancji”, mówi Antonella Bruno, szefowa marki Lancia w regionie EMEA, podczas konferencji prasowej, na której zaprezentowano ten miejski samochód. Kasia Smutniak, jako twarz marki, przejęła pałeczkę po swoich słynnych poprzedniczkach Catherine Deeneuve i Carli Bruni.

„Po raz pierwszy mam okazję związać swój wizerunek z marką samochodową – mówi aktorka – i muszę przyznać, że jest to dla mnie miłe doświadczenie. Być „twarzą samochodu” to widzieć

siebie w wartościach danej marki i mieć osobowość zbliżoną do tego nowego modelu. I takie właśnie relacje łączą mnie z Lancią Ypsilon. Nagrywanie spotu reklamowego sprawiło mi wiele radości: podobał mi się scenariusz, dlatego mogłam poczuć się swobodnie w swojej roli”.

W spocie widzimy scenkę, w której próbuje pani dokonać wyboru odpowiedniego stroju: czy pani również, jak wiele kobiet, stoi przed lustrem i zadaje sobie to pytanie „co na siebie włożyć”?

Oczywiście, że zdarza mi się być niezdecydowaną, ale z biegiem lat nauczyłam się nosić tylko ubrania, w których czuję się dobrze i nie muszę zastanawiać się nad ich wyborem. Zaczęłam pracę jako modelka w wieku piętnastu lat, dzięki czemu widziałam siebie na wiele sposobów. Teraz, mając trzydzieści sześć lat, mam swój styl, który może i jest ciągle taki sam, ale sprawia, że czuję się w nim dobrze. A jeśli chcę się pobawić wyglądem i zmienić go, mogę skorzystać z serwisów fotograficznych i zobaczyć, jak wyglądałabym w czymś innym.

Jest pani aktorką, mamą i promotorką organizacji non-profit, która pomaga dotkniętym trzęsieniem ziemi Nepalem. Ma pani życie pełne obowiązków i wyzwań. Jak sobie pani z tym wszystkim radzi?

Pełnię wiele ról, jak na osobę w tym wieku przystało... Jestem kobietą wykorzystującą w stu procentach swoją energię, dlatego zarówno w życiu, jak i w pracy nie boję się wyzwań.

Ostatnio włoscy widzowie mogli panią podziwiać w roli kobiety-żołnierki. Czyba nie było łatwo zagrać tak skomplikowaną rolę?

Limbo – tak brzmi tytuł tego serialu będącego ekranizacją po-



wieści Melanii Mazzucco – to historia włoskiej żołnierki, z pułku alpejskiego, która powróciła do Włoch z Afganistanu. *Limbo* ma silną osobowość, jest odważna, dlatego praca nad filmem bardzo mnie pochłonęła. Mogę nawet powiedzieć, że zawsze o takiej roli marzyłam. Mój ojciec i moja babcia byli wojskowymi, więc wiem, co oznacza takie życie.

A jakie projekty przed panią?

W najbliższym czasie w kinie pojawi się film Paolo Genovese *Perfetti sconosciuti*, gdzie gram wspólnie z takimi aktorami, jak Valerio Mastrandea, Anna Foglietta, Giuseppe Battiston, Edoardo Leo i Marco Giallini. Jest to „gorzka” komedia opowiadająca o przyjaźni, miłości i zdradzie. A poza moimi dziećmi najwięcej czasu pochłania mi ostatnio Onlus, czyli wspomniana wcześniej organizacja pożytku społecznego typu non-profit.

...czyli pani fundacja na rzecz Nepalu, która powstała w 2011 roku?

Dokładnie, ta fundacja jest częścią mnie. Życie jest krótkie, dlatego trzeba się angażować. Utworzyliśmy pierwszą szkołę w regionie Mustang, przy granicy Tybetu z Nepalem, a teraz – poza pomocą tym, którzy ucierpieli w trzęsieniu ziemi – budujemy kolejną szkołę. Nepal to miejsce pełne światła i głośnych dzieci. Byłam tam wiele lat temu i miejsce to od razu zagościło w moim sercu. Powiedziałam so-



bie wówczas, że nie tylko chciałabym tam powrócić, ale przy kolejnej wizycie chciałabym ofero- wać oś tym dzieciom, tym ludziom. I tak powstał projekt Onlus. W Tybecie jestem po prostu Kasią, nikt nie wie, kim jestem we Włoszech i niczego nie muszę nikomu udowadniać.

Czy ma pani jakieś marzenie, które pozostaje gdzieś na dnie szuflady?

Niejedno, tak w życiu, jak i w pracy. Marzę, by spełniły się wszystkie projekty fundacji i bym mogła grać w pasjonujących filmach, odgrywać różne role, także osobowości będące moim przeciwieństwem.

A jak wyglądają pani poranki?

Chciałabym, aby moje pobudki były ciche i spokojne, ale z moim synem Leonem, który skacze mi na głowę, to raczej nie jest możliwe. Poranki zaczynają się zatem burzliwie. Ale tak jest naprawdę cudownie. ■

Kasia Smutniak w spocie reklamowym modelu Lancia Ypsilon. Powyżej: aktorka w towarzystwie Antonelli Bruno i Alfredo Altavilla podczas prezentacji tego nowego samochodu miejskiego w modnym stylu



24. BIEG FIATA
BIELSKO-BIAŁA 29.05.2016



Coraz bliżej startu

29 maja odbędzie się 24. edycja Biegu Fiata. Po raz pierwszy wprowadzono wspólną klasyfikację pracowników spółek FCA.

Jakub Wężyk
zdjęcia
I. Kaźmierczak

Wszystko zaczęło się w 1993 roku. Wówczas miała miejsce pierwsza edycja Biegu Fiata. Na przestrzeni lat impreza zyskiwała coraz większe zainteresowanie zarówno ze strony amatorów, jak i profesjonalnych biegaczy. 10-kilometrową trasę, wiodącą ulicami Bielska-Białej, pokonują co roku nie tylko Polacy, ale także przedstawiciele wielu krajów (do tej pory 22). Przez lata Bieg Fiata odbywał się pod patronatem Polskiego Komitetu Olimpijskiego, obecnie posiada patronat i licencję Polskiego Związku Lekkiej Atletyki.

BY BIEGAŁO SIĘ LEPIEJ

Mimo że charakter biegu od lat pozostaje niezmienny, organizatorzy co roku dokładają starań, by jeszcze bardziej usprawnić jego przebieg.

„W tym roku po raz pierwszy wprowadzono limit uczestników – mówi Andrzej Filipiak, organizator biegu. – Wynosić on będzie 1600 osób i jest związany z zapewnieniem każdemu uczestnikowi wygody zarówno podczas startu, jak i na trasie”. Ograniczenie to nie dotyczy jednak pracowników spółek FCA. Dla tych osób oraz dla zapro-

szonych gości organizator dysponuje osobną pulą numerów startowych. Przedstawiciele każdej ze spółek grupy FCA muszą w tym celu dostarczyć organizatorowi imprezy listę pracowników biorących udział w biegu. Są oni także zwolnieni z opłat startowych.

WYCZEKIWANA KATEGORIA

„Po raz pierwszy wprowadzono także wspólną klasyfikację pracowników wszystkich spółek FCA – dodaje Andrzej Filipiak. – Dla najlepszych zawodników tej kategorii, wśród kobiet i męż-

czyzn, którzy zajmą miejsca od 1 do 3, przygotowane są puchary oraz atrakcyjne nagrody rzeczowe.

Osobną kategorią jest bieg młodzieżowy, w którym może wziąć udział 400 osób. Limit wiekowy wynosi 12 lat. Przedstawiciele tej kategorii wystartują wspólnie z innymi biegaczami, natomiast po trzech kilometrach zakończą swój bieg. Zgłoszenia wszystkich uczestników przyjmowane będą do 20 maja lub do wyczerpania numerów startowych” – tłumaczy Andrzej Filipiak.

SPARTANIE DZIECIOM

W tym roku po raz pierwszy w Biegu Fiata wezmą udział przedstawiciele Fundacji Spartanie Dzieciom. Zrzesza ona biegaczy długodystansowych, którzy postanowili pomagać dzieciom chorym i niepełnosprawnym.

„Fundację założył Michał Leśniewski, biegacz, którego córka cierpi na porażenie mózgowie – opowiada Łukasz Aleksandrowicz, członek Rady Spartan. – Kilka lat temu Michał zdecydował się brać udział w różnych imprezach biegowych, aby zwrócić uwagę na niepełnosprawne dzieci i ich rodziny. W tym celu przebierał się w charakterystyczne stroje na przykład Robin Hooda czy Supermana. Okazało się jednak, że jedna osoba jest niemalże niewidoczna w tysięcznym tłumie. Wraz ze znajomymi wpadł zatem na pomysł, by stworzyć organizację nawiązującą do legendarnego wojska składającego się ze 300 spartan. Determinacja i waleczność tych żołnierzy stały się ideałami współczesnych spartan” – dodaje Łukasz Aleksandrowicz.

Na początku organizacja zrzeszała kilkanaście osób. Obecnie w biegach bierze udział około 80 zawodników. Charaktery-

styczne dla członków tej organizacji są stroje, które w wierny sposób nawiązują do zbroi starożytnego spartańskiego żołnierza. Grupy tak ubranych biegaczy nie sposób nie zauważyć, nawet w dużym tłumie.



SZCZYTNY CEL

Pieniądze zbierane podczas każdej imprezy przeznaczane są w całości na rehabilitację dziecka zamieszkującego region, w którym dany bieg się odbywa. Przy okazji każdego zawodów Fundacja stara się pozyskiwać sponsora, który przeznaczy konkretne środki na rzecz chorego dziecka. Datki można wpłacać na konto – jego numer znajduje się na stronie internetowej Spartan Dzieciom www.spartaniedzieciom.org. Ponadto na każdej imprezie fundacja ma swoje stoiska, gdzie organizowane są różne

Fundacja Spartanie Dzieciom zrzesza biegaczy, którzy, startując w zawodach takich jak Bieg Fiata, chcą pomagać dzieciom

Kto będzie w tym roku najszybszym biegaczem wśród pracowników spółek FCA?

atrakcje, jak np. malowanie twarzy dzieci przez żony biegaczy. Na tych stoiskach można także wpłacać datki do wystawionych tam puszek.

„Bieg Fiata jest jedną z najstarszych imprez biegowych w Polsce, która przez lata odbywa się nieprzerwanie. To doskonałe zawody dla początkujących spartan. Wielu ludzi boi się bowiem pokonywać długie dystanse w strojach, które ważą więcej niż typowa odzież biegacza. 10 kilometrów to optymalny dystans dla wszystkich uczestników. Organizator tej imprezy serdecznie przyjął naszą organizację. Cieszymy się, że w tym roku będziemy mogli wziąć udział w Biegu Fiata. Pieniądze zebrane podczas tej imprezy zostaną przeznaczone na sprzęt i rehabilitację Marka Bogacza, syna bielskiej Triathlonistki. Zapraszamy wszystkich chętnych do pomagania – także poprzez wstąpienie w szeregi Fundacji” – podsumowuje Łukasz Aleksandrowicz. ■



Fiatem 500

prawie do Mantui

**Tekst
i zdjęcia**

**Piotr R.
Frankowski**

Większość ludzi uważa, że produkowany w Tychach Fiat 500 to wyłącznie auto miejskie. Aby dowieść fałszywości takiego poglądu, wybrałem się nim na obiad w miejsce odległe zaledwie o... 450 km w jedną stronę.

**Powyżej:
restauracja
„Włoski smak”
w Jarnołtówku**

Dla małego Fiata pokonanie tej trasy nie stanowiło żadnego problemu. Przeszkodą nie była także aura – na zmianę ulewny deszcz albo śnieżyca. Elastyczny silnik o pojemności 1.2 litra i mocy 69 KM nie bał się autostradowej prędkości 140 km/h ani wyprzedzania litewskich ciężarówek. Ksenonowe reflektory testowego egzemplarza sprawdziły się i we mgie na autostradzie A4 w oko-

licach Góry Św. Anny, i na krętych drogach Opolszczyzny między Krapkowicami oraz moim celem podróży. A była nim mała miejscowość Jarnołtówek, położona mniej więcej pomiędzy Prudnikiem i Głucholazami, w której Leandro De Cao i jego towarzyska życia Marysia Kozaczek wspólnie prowadzą wyjątkową włoską restaurację. Wyjątkowe są w niej nie tylko kuchnia, smak wędlin własnego wy-

robu czy otaczające ją krajobrazy, ale także samochodowa pasja właściciela. Zaczniemy jednak od początku. Leandro pochodzi z rodziny rzeźników, masarzy i rolników wywodzących się z miejscowości Romanore, położonej na przedmieściach Mantui. Bakcylem wyścigowym zarazy był od urodzenia, bowiem w niedalekim Castel d’Ario urodził się jeden z najgenialniejszych kierow-



ców wyścigowych wszech czasów, Tazio Nuvolari. Kierowca ten, zwany „latającym Mantuańczykiem”, jest legendą w swoich rodzinnych stronach, gdzie do dziś organizowany jest wyścig górski. Nic dziwnego zatem, że gdy młody Leandro zdołał odłożyć pieniądze na swój pierwszy samochód, aktualny wtedy model pierwszego Fiata 500, natychmiast postanowił go zmodyfikować, by jeździł szybciej niż identyczne samochody dwóch kuzynów. Demonstrując upodobanie do własnoręcznych prac mechanicznych, które pozostało w nim do dziś, wykonał kilkanaście otworów w spodniej części filtra powietrza tak, by wentylator chłodzący silnik wciągał więcej powietrza w dół silnika. Bez dodatkowych przeróbek uzyskał dzięki temu zwiększenie prędkości maksymalnej o 10 km/h i szacunek kuzynów.

Potem była Alfa Romeo Giulia TI, dająca początek jego „romansu” z marką w Arese, który Leandro kontynuuje do dziś, zdradzając ją tylko czasem z marką Fiat. W drugiej połowie lat 70. De Cao startował w Alfasud Cup, pucharze markowym, wykorzystującym identyczne egzemplarze Alfę Alfasud z silnikiem bokser 1.2 litra i fabrycznym zestawem części wyścigowych. W swoim albumie przechowuje zbiór fotografii z wyścigów na torach Vallelunga, Misano Adriatico, Monza oraz Imola. Wśród nich uwagę przyciąga zdjęcie dziesiątek Alf, walczących zderzak w zderzak na jednym z torów, choć mi naj-



PIOTR R. FRANKOWSKI

Publikujący w ponad 15 krajach świata polski dziennikarz samochodowy. Autor książki o technice jazdy samochodem. Wielokrotny uczestnik Festiwalu Prędkości w Goodwood, pierwszy polski zawodnik w wyścigu Le Mans Classic.



bardziej podoba się zdjęcie, na którym Leandro podróżuje głębokim bocznym poślizgiem z założoną potężną kontrą. Teraz archiwalne zdjęcia wyścigowych Alf zdobią ściany restauracji „Włoski smak” w Jarnołtówku, ale w Leandro nadal pozostała pasja do szybkiej i płynnej jazdy. Sprawdzam to, oddając mu kluczyk do nowego Fiata 500, którym przyjechałem z Warszawy. Rusza z miejsca, komentując z uśmiechem, że czuje się tak,

jakby jeździł tym samochodem od stu lat. Na krętej drodze do Pokrzywnej i dalej do Prudnika idealnie dobiera punkty hamowania, z niezwykłą subtelnością zmieniając biegi – od razu wyczuwa się jego wyścigowy rodowód. W Prudniku odwiedzamy filię jego restauracji, prowadzoną przez córkę Marysi, Natalię. To właśnie w tej miejscowości, ale w innym miejscu, powstała pierwsza pizzeria Leandro. Trzy stoliki i konkurencja w postaci

Leandro De Cao. W tle archiwalne zdjęcia wyścigowych Alf, które zdobią teraz wnętrze jego restauracji



Leandro za kierownicą 500 czuje się jakby „jeździł tym samochodem od stu lat”

trzech istniejących pizzerii, serwujących grubą, pozbawioną związków z włoskim pierwowzorem, pseudopizzę po polsku. Początkowo trudno było przekonać mieszkańców Prudnika do cienkiej pizzy z prawdziwą mozzarellą, ale już niebawem konkurencja straciła popularność i okazało się, że najbardziej zadowolonych miłośników schabowego z kapustą można przekonać do włoskiego jedzenia. Leandro poznał Marysię we Włoszech. Pracowała na jego kilkudziesięciohektarowej plantacji pomidorów. Gdy wróciła do Polski, on akurat przeżywał trudny okres – urodzaj pomidorów spowodował ogromny konflikt

plantatorów z przetwórcami, i Leandro, jako członek regionalnej rady rolników, żył w ogromnym stresie wiedząc, że traci własne pieniądze i marnuje energię na pracę na rzecz innych, którzy jej nie doceniają. Wybrał się więc, a było to ponad 20 lat temu, do odległej, nieznannej Polski, mając zapisany na kartce adres Marysi. Po pierwszym krótkim pobycie przyjechał drugi raz, a potem sprzedał plantację i osiedlił się w naszym kraju na stałe. Wspomina, że gdy lokalna społeczność zobaczyła, że porusza się Fiatem Croma, od razu w okolicy pojawiło się kilka podobnych samochodów. Zaczęli od przetwórci pomidorów, produkującej pasteryzo-

wany przecier pomidorowy pozbawiony wszelkich konserwantów. Niestety narazili się wielkim producentom i nękanym przez nich, musieli zmienić rodzaj działalności. Na potrzeby małej pizzerii w Prudniku Leandro zaczął wytwarzać własną szynkę prosciutto crudo, której wtedy nie można było w Polsce kupić. Szynkę, salami, boczek pancetta wyrabia do dziś tradycyjną metodą ze swych rodzinnych stron. Posiada ogromną encyklopedyczną wiedzę na temat włoskiego rolnictwa i kuchni, jego rodzina zajmuje się hodowlą trzody, produkcją wędlin i serów. W swojej restauracji nie używa żadnych gotowych przypraw, aromatów





Mantuańskie przysmaki to risotto alla pilota oraz pierogi z dyni

typu tym, że do jego przyrządzenia nie używa się typowego dla tego dania ryżu Arborio, tylko specjalnego ryżu spod Mantui. Ryż gotuje się w specjalny sposób w rosole, a osobno dusi się pokrojone kielbaski o małej zawartości tłuszczu, które Leandro produkuje oczywiście również samodzielnie. Ryż połączony z duszonym mięsem trzeba spożywać natychmiast po przyrządzeniu. Nie jest tak sycący jak inne odmiany risotto, a idealnie przygotowane danie wyróżnia się tym, że każde ziarenko ryżu pozostaje osobne i jest lekko oblepione smakowitym sosem. Risotto przyrządził dla mnie Marco, kucharz sprowadzony przez Leandro z rodzinnych stron. Drugie danie, dla którego warto było wybrać się Fiatem 500 do Jarnołtówka, to *tortelli di zucca Mantovani*, czyli pierogi man-

wielką ilością mięsnego sosu ragu albo z masłem i liśćmi szalwi. Kto raz skosztuje, zostanie uwiedziony na zawsze. Największą wadą restauracji Leandra i Marysi jest to, że nie da się tu wpaść na jedno danie i uciec z powrotem do normalnego świata. Tagliata z rukolą z wołowiny piemontese, której dostawcą Leandro znalazł w Bieszczadach, pasta, czyli makaron przyrządzany na różne sposoby, pizza, desery... Wśród tych ostatnich prym wiedzie genialna panna cotta z gorącymi owocami leśnymi, zbieranymi i zamrażanymi w sezonie, którym nie może dorównać żadna gotowa mieszanka ze sklepu. Leandro chętnie wspomina niemieckiego profesora, który, myśląc, że nikt tego nie widzi, podniósł talerz i wylał go do czysta językiem. I trudno mu się dziwić!

Maria Kozaczek i Leandro De Cao. Na stole risotto alla pilota – przysmak Tazio Nuvolariego



i innych cywilizacyjnych trucizn. Najbardziej oczywiście ukochał sobie kuchnię okolic Mantui, proponuje mi więc obserwację procesu powstawania dwóch dań, które nierozzerwalnie wiążą się z tymi okolicami. Pierwsze z nich to *risotto alla pilota*, nazwane tak na cześć wspomnianego wcześniej Tazio Nuvolariego, wynalazcy sposobu pokonywania zakrętów czterokołowym poślizgiem. Risotto, które Nuvolari jadł codziennie, ma historię liczącą może i dwieście lat, a różni się od innych potraw podobnego

tuzańskie z dyni. To prawdziwa brama do kulinarnego obłędu. Pracochłonne danie, warte każdej sekundy spędzonej w kuchni. Najpierw przygotowuje się niebiański farsz, na który składa się mielony miąższ pieczonej dyni piżmowej z Włoch, mielone ciasteczka z Amaretto, ser Grana Padano oraz Mostarda (czyli słodko-pikantny gęsty syrop z kandyzowanymi owocami, np. firmy Sperlari). Potem tradycyjne ciasto z mąki i jaj jest ugniatane i wałkowane. Ugotowane pierogi podaje się z nie-

„Mangiare bene” – dobrze zjeść, to najważniejszy temat dyskusji u prawdziwych Włochów. Gdy rozmowa schodzi na ten temat, błędą nawet kwestie polityki i samochodów. Ma to logiczny sens. Człowiek zdrowy i zadowolony może planować inne działania, głodny i wściekły jest niewolnikiem złych emocji. Dlatego też warto wybrać się w podróż do Jarnołtówka, posmakować wybitnej włoskiej kuchni i podobnie jak ja, bez opuszczania granic Polski dotrzeć prawie do Mantui... ■

Pierogi z dyni to prawdziwa brama do kulinarnego obłędu. Na potrzeby restauracji Leandro wytwarza też własną szynkę prosciutto crudo oraz inne specjały



Bezpieczeństwo na śniegu

Uczestnicy kolejnego Safety Meeting dowiedzieli się co robić, by ratować ludzkie życie. Taka wiedza jest bezcenna.

**Jakub
Wężyk**

To już czwarte spotkanie dotyczące pierwszej pomocy, organizowane przez Comau ze współpracownikami z FCA Powertrain Poland w Bielsku-Białej. Tym razem szkolenie dotyczyło czynności, jakie należy wykonać w przypadku przemarznięcia czy wypadków mogących wydarzyć się np. na stoku narciarskim.

Zazwyczaj wszelkiego rodzaju szkolenia odbywają się w specjalnych salach konferencyjnych. Organizatorzy spotkania postanowili zamienić mury takich pomieszczeń na prawdziwy zimowy krajobraz. Dlatego kolejny Safety Meeting odbył się w Dolinie Zimnika. Znajduje się ona u podnóża Skrzycznego i Malinowskiej Skały. W tym miejscu

obowiązuje zakaz wjazdu samochodów, co umożliwiło spokojne przebywanie uczestnikom na łonie natury w wyjątkowej atmosferze. W przeddzień spotkania miały miejsce spore opady śniegu. Ponadto styczniowa sobota okazała się jednym z najzimniejszych dni tej zimy. Rano temperatura przekroczyła -20°C . Dzięki temu pokazy pierwszej pomocy przeprowadzone na śniegu przez przedstawicieli Grupy Ratownictwa PCK Bielsko-Biała były bardziej wiarygodne. Każdy z uczestników otrzymał specjalną czapkę z logo Comau, co dodatkowo akcentowało jedność grupy. Ozdobą spotkania były dwa modele Fiata: czarny 500X, którego terenowy charakter świetnie wpisał się w atmosferę

spotkania oraz czerwony 500 – mimo typowo miejskich właściwości także dzielnie radził sobie z warunkami zimowymi.

„Safety Meeting ma na celu nie tylko pogłębianie wiedzy o pierwszej pomocy, ale zachęca też do aktywnego spędzania czasu na świeżym powietrzu. – mówi Paweł Ziobro z Comau. – Spotkania te mają już charakter cykliczny. Dzięki nim pracownicy poszczególnych wydziałów mogą nie tylko miło spędzić czas, integrując się, ale przede wszystkim zdobyć wiele cennych informacji związanych z bezpieczeństwem” – podkreśla Paweł Ziobro. Tym bardziej cieszy fakt, że organizatorzy imprezy już planują kolejną jej edycję. ■

FCA POLAND WSPIERA ŚWIATOWE DNI MŁODZIEŻY

1 lutego w siedzibie Kurii Metropolitalnej w Krakowie ksiądz Wojciech Olszowski, ekonom Archidiecezji Krakowskiej oraz Marek Kisz, członek zarządu i dyrektor handlowy FCA Poland, podpisali umowę o współpracy przy organizacji Światowych Dni Młodzieży Kraków 2016. Wydarzenie to odbyło się w obecności Kardynała Stanisława Dziwisza, członków Zarządu FCA Poland: Czesława Świstaka, Andrzeja Piętki, Antoniego Grenia, Marka Kiszka oraz członka Rady Nadzorczej FCA Poland, Henryki Bochniarz. Kardynał Dziwisz poświęcił 4 samochody marki Fiat, które zostały przekazane Komitetowi Organizacyjnemu. Są to modele: 500, 500L, Panda oraz Doblò – każdy oznaczony okolicznościowym, graficznym emblematem SDM Kraków 2016. To pierwsza partia z 75 samochodów Grupy FCA, które będą służyć Komitetowi przy organizacji i obsłudze spotkania z papieżem Franciszkiem. FCA Poland jest jedynym partnerem strategicznym z dziedziny motoryzacji w tym ważnym wydarzeniu.



KOCHAM CIĘ 500

Nowa kolekcja kosmetyków do makijażu „COLLISTAR TI AMO 500” Wiosna-Lato 2016 stworzona we współpracy Fiata i Collistara została przedstawiona podczas Międzynarodowych Targów TFWA (Tax Free World Association) w Cannes. Obie marki są wyrazem włoskiej doskonałości pod względem wysokiej jakości, wyrafinowanego gustu, smaku, kreatywności i innowacji. Współpraca między Fiatem i Collistarem jest częścią większego projektu o nazwie „TI AMO ITALY”, który rozpoczął się w 2014 roku. W jego ramach producent kosmetyków podjął współpracę z kilkoma najbardziej znanymi włoskimi markami. Po świecie mody i designu przyszła kolej na świat motoryzacji. Gwiazdą jest tu nowy Fiat 500, ikona stylu na całym świecie. Limitowana edycja kosmetyków do makijażu „capsule collection”, oferowana w eleganckiej paletce kolorów odpowiedniej dla każdej kobiety, łączy chromowane akcenty zaczerpnięte z nowej 500 z jasnym cieniowanym wzorem w kropki na metalicznym tle, a będzie dostępna w sprzedaży w ponad 30 krajach.

 **COLLISTAR** 
MADE IN ITALY *TI AMO ITALIA*



moto.pl

GIULIA ZWYCIĘŻA W INTERNECIE

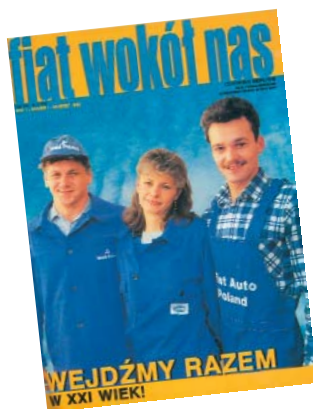
Moto.pl – jeden z najpopularniejszych portali motoryzacyjnych w Polsce ogłosił wyniki konkursu na samochód roku 2015 przeprowadzonego wśród internautów. Spośród 32 premier motoryzacyjnych większość wybrała Alfę Romeo Giulia. Po raz pierwszy głosowanie czytelników pokryło się z rankingiem dziennikarzy portalu, którzy także uznali Giulie za najciekawszą premierę roku 2015. „Brawo Alfa Romeo! Po raz pierwszy nasi Czytelnicy wybierają dokładnie ten sam samochód, co Redakcja. To o czymś świadczy” – komentuje wyniki Redakcja Moto.pl.

20 LAT FIATA WOKÓŁ NAS

W marcu 1996 r. ukazał się pierwszy numer dwumiesięcznika Fiat Wokół Nas. Zbiegło się to z 75-leciem otwarcia pierwszej fabryki Fiata w Polsce. Przez 20 lat gazeta nieprzerwanie docierała do tysięcy pracowników koncernu Fiata (obecnie FCA) w Polsce. Będąc jednym z największych i najstarszych czasopism zakładowych w kraju, FWN jest obiektem zainteresowania nie tylko pracowników i ich rodzin, ale także osób niezwiązanych bezpośrednio z firmą. Do gazety niejednokrotnie pisali znani dziennikarze, w tym motoryzacyjni, którzy w ciekawy sposób

dzielą się swoim doświadczeniem i refleksjami na temat samochodów. Na przestrzeni lat gazeta kilkakrotnie zmieniała szatę graficzną, a kolejna modyfikacja zostanie wprowadzona przy publikacji następnego numeru FWN.

W marcu 2015 roku w związku z połączeniem Fiata z Chryslerem, co zaowocowało powstaniem Grupy FCA, czasopismo zmieniło swoją nazwę na FCA Wokół Nas.



ANDRZEJ WŁADYKA NIE ŻYJE

W styczniu br. zmarł Andrzej Władyka, wieloletni dyrektor przedstawicielstwa POL-MOT w Turynie. Jako dyrektor handlowy był jednym z sygnatariuszy umowy z Fiatem dotyczącej produkcji w Polsce modelu 126p (na zdj. siedzi pierwszy z prawej). Był pasjonatem rozwoju motoryzacji w Polsce oraz współpracy polsko-włoskiej. Swoimi motoryzacyjnymi zainteresowaniami Andrzej Władyka potrafił dzielić się z innymi. W czerwcu 1996 roku na łamach czasopisma Fiat Wokół Nas ukazała się 8-odcinkowa „Historia Fiata w Polsce”. Materiał ten stał się podstawą do opracowania monografii „Polska Droga Fiata”, którą dwukrotnie dołączaliśmy do naszej gazety, a można ją znaleźć na stronie internetowej www.fcagroup.pl



KONKURS ROZSTRZYGNIĘTO

Ogłoszony w 117 numerze FCA Wokół Nas konkurs z okazji 40-lecia Zakładu Tychy został rozstrzygnięty. Zabawa składała się z dwóch pytań oraz jednego zadania. Zwycięczynią konkursu została **Genowefa Chodnik**, zatrudniona w Bielsku-Białej, w Logistyce Części Zamiennych Dyrekcji Handlowej FCA Poland. Udzieliła ona prawidłowych odpowiedzi, ale także napisała ciekawe, rymowane życzenia z okazji 40-lecia tyskiego zakładu. Pani Genowefa dołączyła ponadto makietę swojego autorstwa (na zdjęciu). Dla zwyciężczyni przewidziana jest nagroda – Apple iPad Mini. Redakcja ufundowała także nagrody pocieszenia, które otrzymają: **Janusz Kempora**, z zakładu FCA Poland w Tychach, **Marcin Pliszka** z Magneti Marelli Poland w Sosnowcu oraz **Andrzej Szczotka** z FCA Powertrain Poland w Bielsku-Białej.

NAGRODA INŻYNIERÓW

Kierownik Wydziału Spawalni zakładu FCA Poland w Tychach, inż. Wojciech Rymer, został wyróżniony najważniejszą nagrodą w środowisku polskich inżynierów – tytułem „Złoty Inżynier 2015”.

Tytuł ten przyznają czytelnicy i redakcja miesięcznika polskich inżynierów i techników –

Przeglądu Technicznego. Wręczenie nagrody odbyło się 9 marca,

w warszawskim Domu Technika podczas 22 Gali Przeglądu Technicznego.

Wojciech Rymer

z wykształcenia jest chemikiem po Politechnice Śląskiej.

Większość swojego życia zawodowego związał z zakładem FCA Poland w Tychach, gdzie pracuje od 1972 r.



NAGRODA DLA FCA POLAND TYCHY

Zakład FCA Poland w Tychach zajął pierwsze miejsce w konkursie Environment, Health and Safety Leadership Awards (EHSLA). Konkurs po raz pierwszy zorganizowany został przez firmę Chrysler w 1994 roku jako Environment Leadership Awards (ELA). W 2015 roku został rozbudowany o dziedziny bezpieczeństwa

i higieny pracy, i odbywa się w ramach WCM-u. Przedmiotem konkursu są projekty mające na celu zmniejszenie szkodliwego wpływu działań człowieka na środowisko oraz zwiększania bezpieczeństwa w miejscach pracy. Nagrodzony projekt dotyczył Programu Promocji Zdrowia



w FCA Poland. W 2015 roku, w ramach jego realizacji przeprowadzono 51 rodzajów bezpłatnych badań, w tym profilaktyki chorób tarczycy, nowotworów, chorób układu pokarmowego, wątroby, płuc, układu krążenia, oczu i wiele innych. Szerzej na ten temat w następnym numerze.

POMOC DLA GERARDA GODKA

33-letni Gerard Godek, pracownik Utrzymania Ruchu Montażu Zawiesznień w Zakładzie Tychy, w 2013 roku dowiedział się, że w jego głowie rozwija się nowotwór. Po przeprowadzonej operacji rękawicy lekarzy były dobre.

Niestety, w listopadzie ubiegłego roku okazało się, że nastąpił nawrót choroby. Tym razem ułożenie i rozmiar guza nie pozwoliły na interwencję chirurgiczną.

Gerard poddał się wszelkim możliwym zabiegom, jak chemioterapia czy radioterapia, które dostępne są w Polsce. Obecnie guz jest uspiony, ale nie został zlikwidowany. Koszty konsultacji i leczenia za granicą, które mogłyby uratować życie Gerarda, są zbyt duże. Do tej pory wszystkie wydatki na leki pokrywane były z własnych oszczędności. Aby Gerard Godek mógł kontynuować leczenie, konieczna jest pomoc.

Wpłaty na rzecz leczenia można przekazywać na konto Fundacji Onkologicznej osób młodych

Alivia 24 2490 0005 0000 4600 5154 7831

– koniecznie z dopiskiem „**DAROWIZNA NA PROGRAM SKARBONKA – GERARD GODEK 110230**”.

FIAT



24. BIEG FIATA
BIELSKO-BIAŁA 29.05.2016



24. BIEG FIATA

29.05.2016

DLA PRACOWNIKÓW SPÓŁEK FCA:

BEZPŁATNE WPISOWE

DODATKOWA KLASYFIKACJA

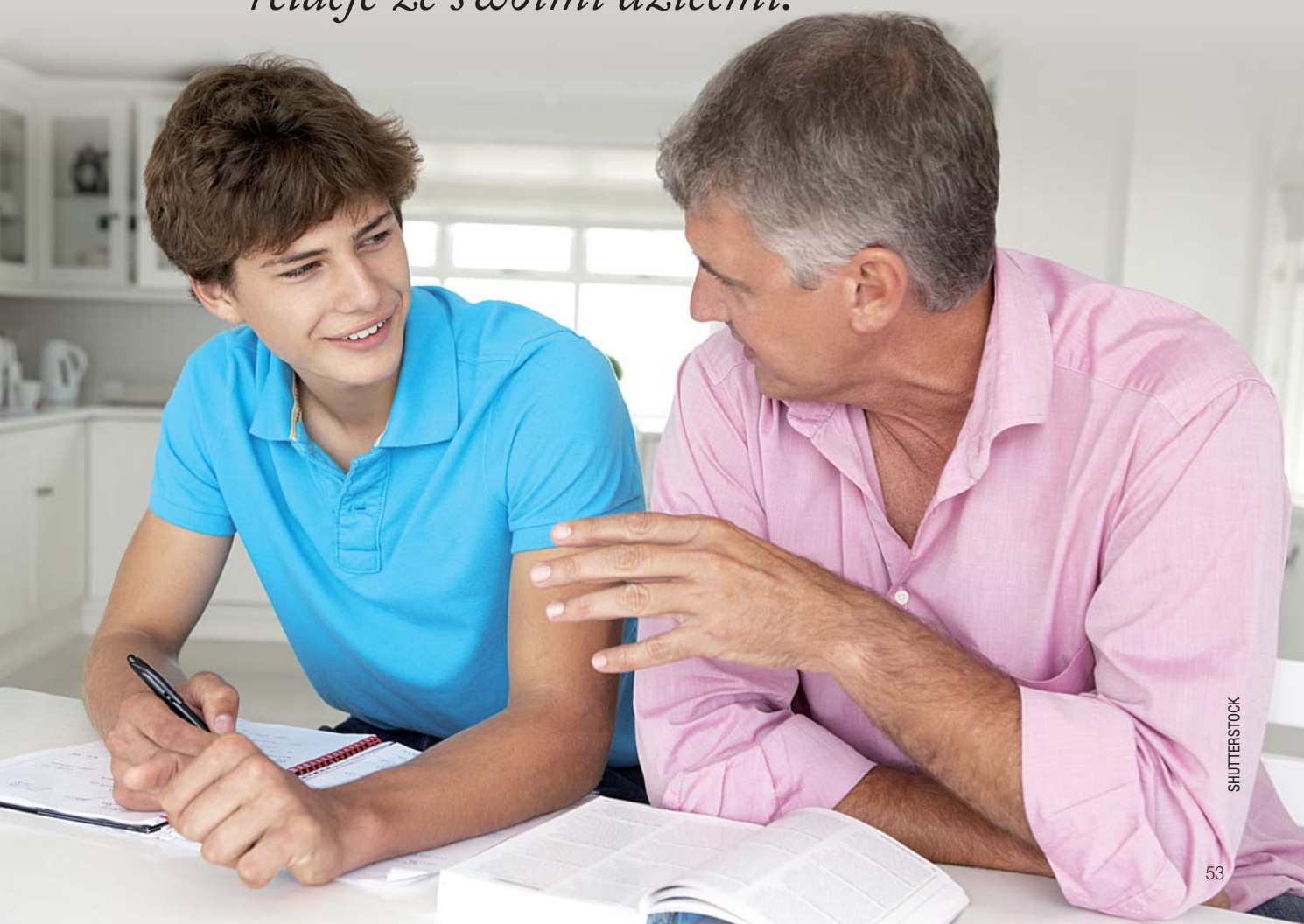
ATRAKCYJNE NAGRODY ZA MIEJSCA 1-3

www.biegfiata.pl

Tato, *chcę miłości i zasad*

Emmanuela
Chiappero

Dzisiejsi młodzi ludzie czują się dorośli, ale ich osobowość wydaje się jednak bardzo krucha. Mają więcej swobody niż kiedyś, a mimo to potrzebują silnego wsparcia. Są cały czas w sieci i mogliby nic nie jeść, byleby tylko mieć dostęp do SMS-ów. A przy tym odtrącają porady rodziców, którzy silą się na koleżeńskie relacje ze swoimi dziećmi.



„Młodość to piękny wiek, w którym można być wszystkim, ale jeszcze niczym się nie jest na dobre. Czas, w którym ma się poczucie wszechmocy, a wyobraźnia nie zna granic i swobodnie się rozwija” (Eugenio Scalfari).

Dorastanie to okres trudny dla całej rodziny: zarówno dla dzieci, które obserwują u siebie niepokojące zmiany w rozwoju psycho-fizycznym, jak i rodziców, którzy z dnia na dzień konstatują, że ich dzieci zbyt szybko stały się kimś innym. Bycie rodzicem to nieustanny trening, rozpoczynający się wraz z przyjściem na świat potomstwa. Rodzina staje się laboratorium, w którym każdy uczy się, także na własnych błędach, jak budować relacje z bliskimi. A jednocześnie wszyscy wiemy, że związek, który łączy poszczególnych członków rodziny pozostaje nierozzerwalny. W okresie dorastania, zwłaszcza we współczesnym świecie zdominowanym przez wirtualne media oraz labirynty różnych idei, mód i wzorców zachowań, nietrudno znaleźć się w sytuacji, w której nie wiemy, jakim językiem rozmawiać z naszymi dziećmi czy też jak rozwiązać pojawiające się po raz pierwszy w ich życiu problemy. Życie nastolatków wydaje się dzisiaj bardziej złożone niż możemy to sobie wyobrazić. Aby je zrozumieć, dobrze na początek wysłuchać, co mają do powiedzenia o sobie samych.

TYLKO NIE KUMPEL

Okazuje się, że dzisiejsza młodzież wcale nie pragnie widzieć w rodzicach „kumpli”, ale raczej wzorców, które byłyby dla nich bezpiecznym punktem odniesienia. Tendencję tę potwierdzają zarówno psychologowie jak i statystyki: według wyników ba-

dań nad młodzieżą prowadzonych przez ośrodek Doxa Kids na grupie docelowej 1 553 młodych ludzi w wieku od 12 do 18 lat, osobami godnymi zaufania są dla nastolatków niemal w równym stopniu: przyjaciele (47,7%) i rodzice (44,8%). Ale kiedy trzeba rozwiązać jakiś problem, 48 procent badanych zwraca się z nim do rodziców, a tylko 25% prosi o pomoc rówieśników. Dlatego właśnie trzeba zachowywać się stosownie do swej roli. Rodzice powinni być rodzicami i służyć wsparciem. Oczywiście powinni być troskliwi, wrażliwi na potrzeby dzieci i słuchać ich z uwagą. Ale nie jest dobrze, gdy wchodzą w rolę kolegów swoich pociech, bo jednak kolega to dla dziecka ktoś równy. Nie znaczy to wcale, że trzeba być szorstkim i nie-

przejednanym w rozmowie, wręcz przeciwnie, wszelkie zakazy powinny być zawsze odpowiednio motywowane. Ale udawanie, że jest się kumplem dziecka, do niczego dobrego nie prowadzi. Rodzice nie muszą obawiać się przekazywania dzieciom wyznawanych przez siebie zasad i reguł życia, i tego, że o sukcesy trzeba się w życiu postarać, a nie czekać aż spadną z nieba. W przeciwnym wypadku młody człowiek nauczy się, że całe jego otoczenie powinno skupiać na nim swoją uwagę i słać różę pod nogami niezależnie od tego, czy sam na to zasłużył, czy nie. A zderzenie z rzeczywistością może być bolesne, dotkliwe i obezwładniająca. Wychowanie bezdyskusyjnie zaczyna się w domu. A sprawdzian efektów – poza nim.





SHUTTERSTOCK

RODZINY PATCHWORKOWE

Tak zwane „tradycyjne rodziny” odeszły już niestety do przeszłości i chyba nic tego nie zmieni. Prawie 18% dorastających dzieci nie mieszka dzisiaj z ojcami. Z czego w 8 na 10 przypadków rodzice pozostają w separacji lub są rozwiedzeni. I właśnie w wieku, w którym dzieci balansują między niezależnością i przywiązaniem do rodziców, między idealizacją życia a normalnością, w okresie kiedy potrzebna jest im stabilna i pewna struktura rodzinna, dzieci rodziców rozwiedzionych znajdują się w bardzo trudnej sytuacji. Rodzina przystaje być dla nich bezpieczną przystanią, dlatego poddani są silnej presji szybkiego dorastania. Często wzrastają w obawie przed przyszłymi związkami, bojąc się, że okażą się one zawodne, tak jak w przypadku rodziców. Ich reakcje mogą być bardzo różne. Niektórzy młodzi ludzie wydają się dojrzały ponad swój wiek i kierują się zasadami etyki. Inni z kolei cofają się w swoich zachowaniach do etapu dziecka, czemu towarzyszy często brak sukcesów w szkole. Jeszcze inni oddalają się od rodziny, rzucając się w wir zajęć poza domem.

CAŁY CZAS W SIECI

Sieć wciąga zarówno młodzież jak i dzieci. SMSy i Internet przyczyniły się do tego, że dojrzewać zaczęło pokolenie, które zostawiło w tym względzie daleko w tyle swoich rodziców. Nowe technologie zawsze tworzą przepaść międzypokoleniową, wynikają one jednak bardziej z obaw dorosłych niż ze zmiany trybu życia młodych ludzi. W rzeczywistości sytuacja przedstawia się lepiej niżby się wydawało na pierwszy rzut oka. Socjologowie odkryli, że korzystanie z narzędzi elektronicznych może stymulować krea-



EKSPERT RADZI

O zachowaniu młodzieży mówi doktor Piera Rosso, psychoterapeutka i psychoonkolożka z Centrum Medyczo-Diagnostycznego i Instytutu M. Ericksona w Turynie.

Jakie są dzisiaj dorastające dzieci?

Dzisiejsze nastolatki żyją w zupełnie innym wymiarze niż kiedyś. Żeby ich zrozumieć, rodzice nie powinni porównywać ich zachowania do lat swojej młodości. Dzisiejsza młodzież żyje w otoczeniu technologii, które pozwalają jej na słuchanie muzyki, oglądanie filmów, zdobywanie informacji na potrzeby szkolne i zadań domowych, surfowanie po sieci i kupowanie tam niemal wszystkiego. Priorytetem jest bycie w ciągłym kontakcie ze znajomymi przez WhatsApp i Facebook. To właśnie one, social media, przyczyniły się do wyjałowienia relacji emocjonalnych z rodzicami. W okresie między 11 a 16 rokiem życia u młodych ludzi zachodzą jeszcze kluczowe zmiany cielesne i charakterologiczne. Ciało zmienia się szybko, a te widocznie zmiany powodują, że młodzież czuje się często zdezorientowana tym faktem. Postrzegają je jako coś dziwnego, wstydliwego i krępującego. Gdybyśmy chcieli uchwycić obraz dzisiejszych dojrzewających nastolatków, to zobaczylibyśmy chłopców i dziewczęta przejętych własnym wyglądem i fizycznością. Tymczasem czynnikiem sprzyjającym rozwojowi jest interakcja i integracja z rówieśnikami, a także poczucie bliskości z dorosłymi. Ci ostatni powinni być dojrzałi, wyczuleni na potrzeby nastolatków, zdolni dostrzec zachodzące w nich procesy, właściwie je ocenić i służyć wsparciem.

Jeszcze dwadzieścia lat temu konflikt między rodzicami a dziećmi był chyba bardziej wyraźny?

Dzisiaj chyba jednak stawia się na swobodę?

Konfliktowość jest integralnym etapem rozwoju psychologicznego i emocjonalnego dorastających dzieci. Dzieci uważają rodziców za staroświeckich, zaś rodzice są przekonani, że posiadli doświadczenie, którego brakuje dzieciom. Nie jest im łatwo porozumieć się ze sobą chociażby ze względu na podział ról. Rodzice czują się odpowiedzialni za dzieci i chcieliby, działając zwykle w dobrej wierze, pokierować nimi w życiu. Często jednak takie próby postrzegane są przez dzieci jak autorytarne nakazy, które prowadzą jedynie do konfliktów. Z drugiej strony dzieci wraz z dojrzewaniem potrzebują (a nawet mają prawo do) większej niezależności; czasem jednak przesadzają, ponieważ nieświadomi są zagrożeń, jakie na nich czyhają. Ta większa wolność, jaką młodzi ludzie zdobyli dzisiaj w stosunku do poprzedniego pokolenia, wiąże się ze zmianami społecznymi i zachwianiem ról społecznych, które kiedyś były ściśle określone: matka była czuła i opiekuńcza, a ojciec spełniał funkcję regulującą. Dzisiaj wiele par się rozstaje, często zawiązują nowe rodziny, w wyniku czego nastąpiło zamieszanie w podziale na to, co kto ma robić. Nie można nie dostrzegać także poczucia winy u rodziców żyjących w separacji, którzy próbują wynagrodzić dzieciom utratę pełnej rodziny i stają się o wiele mniej wymagający. Ale ta zwiększona dawka wolności wcale nie pomaga młodym ludziom. Oni nadal, tak jak kiedyś, potrzebują rodziców, którzy będą dla nich drogowskazem, potrafią ich wysłuchać i zrozumieć ich potrzeby, szanując przy tym odrębność dzieci.

Jakie są potrzeby młodych ludzi?

Najważniejszą potrzebą jest zdobycie niezależności. Dziecko stało się już chłopcem lub dziewczynką o własnej osobowości, ma potrzeby i pragnienia odmienne od rodziców i potrzebuje je zrealizować. Grupa rówieśnicza jest narzędziem ułatwiającym przejście od życia pod opieką rodziny do świata dorosłych, w którym trzeba dokonywać wyborów. Koledzy i koleżanki są niezwykle ważni dla młodego człowieka: to z nimi się konfrontuje, wymienia opinie, rozmawia na wiele tematów, zwierza z najbardziej intymnych problemów, które pozostają tajemnicą dla rodziców. W grupie młody człowiek zaczyna czuć się dorosły i niezależny. Potrzebie niezależności często towarzyszy jednak poczucie „wszechmocy”, tak jakby nic poważnego nigdy nie mogło się zdarzyć. Kiedy się o czymś pomyśli, to natychmiast trzeba to zrealizować, nie zważając na ryzyko. Kolejną potrzebą to znalezienie „sensu”. Młody człowiek w tym wieku pyta często, dlaczego muszę robić to lub tamto? Próbuje nadać sens wielu działaniom i obowiązkom, których się podejmuje.

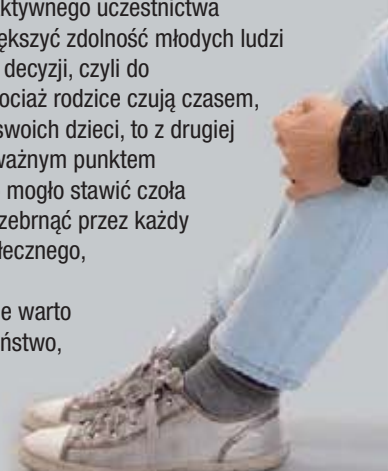
Jak mamy komunikować się z młodzieżą w epoce Internetu?

Internet przyczynił się do głębokich zmian w sposobie życia i myślenia młodzieży, ograniczając bezpośrednie relacje. To, co wydaje się normalne dla młodych, u rodziców spotyka się z nieufnością. Przecież to, co nieznanne, zawsze wywołuje niepokój. Wielu rodziców, zamartwiających się ilością czasu, jaki dzieci spędzają w sieci lub ze smartfonem w ręce, próbuje wprowadzać ograniczenia i kary, które okazują się mało skuteczne. Trzeba tymczasem komunikować się z młodymi ludźmi szanując ich przestrzeń i prywatność. Takie „wścibskie” podejście daje bowiem tylko złudzenie, że dbamy o nasze dzieci, podczas gdy tak naprawdę prowadzi ono do dalszej utraty intymności. W kontaktach z młodym człowiekiem należy przede wszystkim zaakceptować jego sposób myślenia. Rodzice powinni rozmawiać ze swoimi dziećmi, dbając o bezpośrednią komunikację oraz pomagać dzieciom zrozumieć ich własne emocje.

A jakich błędów należy unikać?

Dojrzewanie to fascynujący, ale równocześnie dezorientujący okres w życiu. Mitem jest przekonanie, że to jeden z etapów dzieciństwa i że nie pozostaje nic innego, jak tylko czekać, aż dzieci podrosną. Cała praca okresu dojrzewania, sprawdzania własnych ograniczeń i zdobywanie nowych doświadczeń służy stworzeniu podstaw do rozwoju naszych podstawowych cech charakteru, które pozwolą nam żyć harmonijnie w dorosłym życiu. Zadaniem rodziców jest stworzenie dzieciom warunków do aktywnego uczestnictwa w procesie dojrzewania, tak aby zwiększyć zdolność młodych ludzi do podejmowania odpowiedzialnych decyzji, czyli do uniezależnienia się od rodziców. I chociaż rodzice czują czasem, że niewłaściwie odczytują potrzeby swoich dzieci, to z drugiej strony cały czas pozostają dla nich ważnym punktem odniesienia i wsparcia. Żeby dziecko mogło stawić czoła nowym wyzwaniom i z sukcesem przebrnąć przez każdy etap rozwoju psychicznego oraz społecznego, potrzebuje zrozumienia rodziców.

To ważne, by rodzice pamiętali, że nie warto kształtować dzieci na swoje podobieństwo, ale raczej pomagać im dorastać zgodnie z ich własnym rytmem i potencjałem.



tywność nastolatków i być użyteczne nie tylko w życiu społecznym, ale także w nauce. Czy jednak korzystanie ze zbyt wielu portali społecznościowych uniemożliwi lub zniechęci nastolatków do kontaktów bezpośrednich? Badania zdają się temu przeczyć. Grupa badaczy amerykańskich odkryła, że dzieci, które wysyłają dużo wiadomości elektronicznych chętniej też w realu spędzają czas z przyjaciółmi. Wynika z tego, że jeden typ kontaktów społecznych nie zastępuje drugiego, wręcz przeciwnie, jeszcze go wzmacnia.

Rodzice niepotrzebnie obawiają się ponadto, że młodzież mało wagi przywiązuje do prywatności w sieci. Tak naprawdę nastolatki godzinami cyzelują swój profil na Facebooku i sprawnie zacierają po sobie ślady. Albo zamieszczają zdjęcia na Instagramie, czatują z przyjaciółmi, a potem usuwają całą konwersację, nie pozostawiając po niej śladu. Nie znaczy to, że zawsze kierują się zdrowym rozsądkiem. Jak wszyscy, czasem popełniają błędy i to nawet poważnie. Tymczasem znajomość *savoir vivre*'u w sieci stało się nową umiejętnością społeczną. Wiemy,



SHUTTERSTOCK

jak dramatyczny w skutkach może być internetowy hejt i jak szybko trzeba na niego reagować. Ale całe szczęście coś takiego nie zdarza się codziennie. Jak zatem najlepiej radzić sobie z problemem?

Sprawdza się w tym przypadku stara mądrość: „umiar”, a także dobry przykład, które są kluczem do dobrego wychowania. Rodzice nieodrywający oczu od swojego smartfona i nieczytający książek najpewniej wychowają dzieci, które żyć będą podobnie. Dlatego postaramy się także zacząć przyglądać się samym sobie.

ZWIEŻŁA KOMUNIKACJA

Każde pokolenie posługuje się swoim własnym żargonem. Język młodych ludzi podatny jest na wpływy z wielu stron; z angielskiego, z języka informatycznego, ze świata muzyki itp. Kilka lat temu mówiło się na przykład „cześć?”. Dzisiaj mówi się „nara?”. Młodzi ludzie co chwila wynajdują nowe słowa i powiedzonka. W ten sposób pokazują, że są świadomi życia i manifestują swą odrębność wobec dorosłych. Kiedy jednak tylko nowe wyrażenia wejdą do powszechnego użycia, pojawiają się na ich miejsce inne. Podstawowym medium komunikacji dla młodych ludzi stał się dziś smartfon i komputer. To w ich ramach powstają szyfry i skróty, na które rodzice reagują zwykle niechętnie. Tendencja ta jednak nie oznacza, że młodzi mają problemy ze swoim ojczystym językiem.

A dowodem ich kompetencji językowej mogą być hip-hopowe teksty. ■



SHUTTERSTOCK



Książki rozbudzające wyobraźnię



Monika Hałucha, Anita Graboś „Cyrk na kółkach, czyli język polski na weselo. Łamigłówki, labirynty, kolorowanki i inne zabawy edukacyjne”

Ta niezwykła książka to istna kopalnia łamigłówek. Wszystko, co dzieciaki lubią najbardziej, znajduje się na kartach „cyрку” – labirynty, łączenie kropek, tropienie różnic, rozwiązywanie krzyżówek, kolorowanie obrazków. W łamigłówki wpłątane są wiadomości na temat języka polskiego, oprócz wysiłku intelektualnego dziecko nabywa więc ważnych informacji na temat ojczystej mowy. Autorki w zabawny sposób wyjaśniają związki frazeologiczne, na przykład, „wilczy apetyt”, „gruszki na wierzbie” czy „co w trawie piszczy”. Kartki mają strukturę grubego papieru, można je dowolnie wrywać, dzięki czemu w zabawie może brać udział cała rodzina.

Monika Hałucha, Anita Graboś: *Cyrk na kółkach, czyli język polski na weselo. Łamigłówki, labirynty, kolorowanki i inne zabawy edukacyjne.* Nasza Księgarnia. Warszawa 2016.

Opracowanie zbiorowe „Przełomowe wynalazki”

Doskonała pozycja dla małych inżynierów. Świetnie opracowana historia

najważniejszych wynalazków, które zmieniły świat. Aby jak najlepiej przedstawić je młodym czytelnikom, stworzono możliwość poskładania trójwymiarowych modeli. Wynalazki pochodzą z dziedziny architektury, przemysłu, geografii. Wrażenie robi doskonale opracowana szata graficzna. Pięć modeli do poskładania to między innymi balista, katedra, Układ Słoneczny, prasa drukarska czy maszyna parowa.

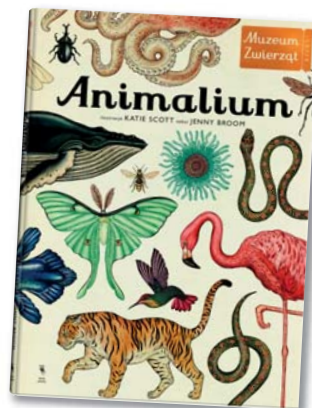


Każdy model jest skrupulatnie opisany, aby rozbudzić dalsze zainteresowanie tematyką nauki. Dobra wiadomość jest taka, że model można złożyć bez pomocy kleju.

Praca zbiorowa: *Przełomowe wynalazki.* Wydawnictwo Debit. Bielsko-Biała 2015.

Jenny Broom „Animalium. Muzeum zwierząt”

Następna pięknie wydana książka, w której ilustracje zapierają dech w piersiach. Ryciny są zrobione w konwencji retro. Znajdzie się tu najpiękniejsze i najdziwniejsze istoty, jakie mieszkają na Ziemi. Olbrzymie, malutkie, groźne i bezbronne. Na kartach książki jest przedstawionych 160 gatunków, każdej ilustracji towarzyszy zwięzły opis. Muzeum jest podzielone na sześć „sal” –



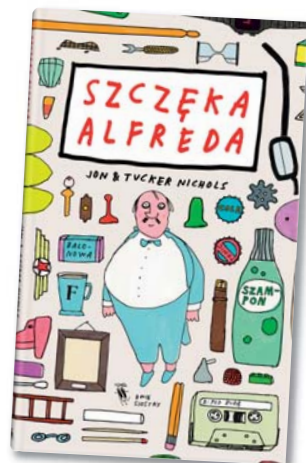
bezkęgowce, ryby, płazy, gady, ptaki, ssaki. Na początku znajduje się pięknie rozrysowane „ewolucyjne drzewo życia”. Ilustracje są tak estetyczne, że niejeden rodzic miałby ochotę je powyrywać i umieścić jako oprawioną grafikę na ścianie domu.

Jenny Broom: *Animalium. Muzeum zwierząt.* Dwie Siostry. Warszawa 2015.

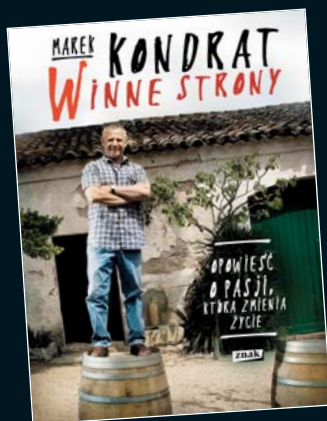
Jon i Tucker Nichols „Szczęka Alfreda”

Interaktywna książeczka, w której mały czytelnik musi pomóc Alfredowi znaleźć zagubioną sztuczną szczękę. A jako że Alfred jest strasznym bałaganiarzem, nie będzie to łatwe. Pełna humoru pozycja obrazkowa, przy której dzieciaki będą zaśmiewać się wspólnie z rodzicami. Jon i Tucker Nichols to bracia, którzy od zawsze robili wszystko wspólnie, a „szczęka” to ich pierwsza wspólna książka dla dzieci. Alfred ma w swoim posiadaniu mnóstwo rzeczy, wszystkie po kolei trzeba przejrzeć i nazwać, to świetna pozycja dla dzieciaków, które zapoznają się właśnie z otaczającym światem.

Jon i Tucker Nichols: *Szczęka Alfreda.* Dwie Siostry. Warszawa 2016.



Opowieść o pasji, która odmienia życie



Marek Kondrat to wybitny aktor, który stworzył genialne kreacje w takich filmach jak „C.K. dezերterzy”, „Dzień świra”, „Psy” i wielu innych. U szczytu kariery wyczołgał się jednak z przemysłu filmowego i zaczął zarabiać na swojej pasji (szczęściarz!) – winiarstwie. „Winne strony” to doskonała pozycja dla czytelników interesujących się winami,

ale i dla fanów gawędziarstwa Marka Kondrata. Autor zabiera nas w podróż do najodleglejszych zakątków świata – od spalonej słońcem Toskanii po Nową Zelandię. Możemy zapoznać się ze stroną biznesową przemysłu winiarskiego, ale i poznać fascynujących ludzi, dla których praca jest jednocześnie sposobem na życie.

Marek Kondrat: *Winne strony*. Wydawnictwo Znak. Kraków 2015.

Niezwykła panorama starożytnego świata



Ben Kane sprzedał na całym świecie ponad 800 000 książek. Całkiem zasłużenie, bowiem jego powieści czyta się jednym tchem. Głównych bohaterów „Zapomnianego legionu” jest trzech – jeden z nich to etruski wojownik i wróżbita – Tarkwiniusz, drugi – Brennus Gall jest siejącym postrach gladiatorem, trzeci to sprzedany do szkoły gladiatorów chłopak – Romulus, który szuka zemsty za sprzedanie

swojej siostry Fabioli do domu publicznego. Kane przedstawia starożytny Rzym bardzo realistycznie – jako miejsce pełne przemocy, intrygi i okrucieństwa. Jest to świetna propozycja nie tylko dla miłośników powieści historycznych.

Ben Kane: *Zapomniany legion*. Wydawnictwo Otwarte. Kraków 2015.

Emocjonująca podróż po krainie stylu

Garance Doré to znana blogerka, nieograniczająca się jedynie do opisywania świata mody, ale dotykająca także tematów życia codziennego – kłopotów z dietą, kobiecych kompleksów, awersji do wysiłku fizycznego. Garance jest (a przynajmniej tak się wydaje) zwykłą czterdziestolatką, która, dzięki własnej determinacji i talentowi, odniosła w sieci gigantyczny sukces.

W księgarniach pojawiła się jej pierwsza książka, która zbiera to, co w blogu Garance jest najbardziej interesujące – proste porady dotyczące stylu ubierania się, makijażu, ale także osobiste historie blogerki (okraszone doskonałym poczuciem humoru), opowieści dotyczące życia w Paryżu, Nowym Jorku i na Korsyce, gdzie Garance dorastała. Jedno jest pewne – to jedna z najładniej wydanych książek zeszłego roku. Pozycja obowiązkowa dla wszystkich czytelniczek lubiących modę.

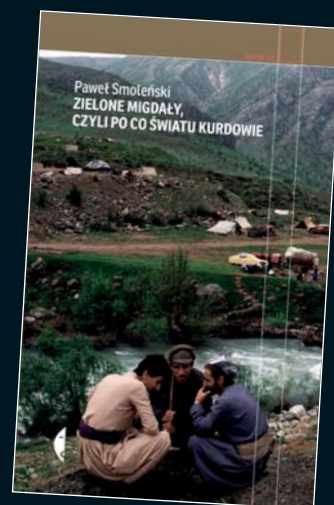
Garance Doré: *Love style life*. Wydawnictwo Znak. Kraków 2015.



O Kurdach przejmująco, dociekliwie i bez stereotypów

Któż z nas nie słyszał o Kurdach, ale czy wiemy o nich wystarczająco dużo? Paweł Smoleński przez kilka ostatnich lat podróżował po Irak i Kurdystanie, o losach Kurdów pisze nad wyraz obiektywnie, nie ukrywa niewygodnych faktów, pozostając jednak pełnym sympatii dla swoich bohaterów. Kurdowie to największy na świecie naród bez własnego państwa (posiadają jedynie autonomiczny region z własną flagą i prezydentem), ciągle zmagający się z trudnościami, opierając się między innymi fundamentalistom islamskim. Smoleński odwiedził muzeum ludobójstwa w Halabdzji i jazydzkie sanktuarium w Lalisz, opisał jednak głównie życie zwykłych ludzi, pracujących i robiących zakupy w centrach handlowych.

Paweł Smoleński: *Zielone migdały*. Wydawnictwo Czarne. Wołowiec 2016.



RĘCZNIE TKANE DYWANY

Sukhi to nowa witryna internetowa e-commerce, gdzie utalentowani twórcy rękodzieła z krajów rozwijających się tworzą ręcznie tkane dywany czy chodniki na indywidualne zamówienie klienta. W tym układzie nie korzysta się z usług pośredników, dlatego towary są do 60% tańsze niż oferty sklepowe. Sukhi promuje świadome zakupy w przystępnych cenach. Wszystkie chodniki wykonane są z naturalnych materiałów i są dziełem pracy artystów z Nepalu, Indii, Turcji, a także Maroka. Klienci mogą wybrać odpowiedni rozmiar, kształt, wzór i paletę kolorystyczną, mogą też skorzystać z podpowiedzi lub rady. Sukhi gwarantuje swoim artystom zarobki kilkukrotnie większe niż średnie pensje w ich regionie. To nowoczesny biznes społeczny, rzec by można, biznes z ludzką twarzą.



SYSTEM PÓLEK DO GARDEROBY

Zaprojektowanie garderoby tak, by była użyteczna i ułatwiała życie, jest kluczem do utrzymania porządku w domu. Najlepiej umieścić to pomieszczenie blisko łazienki i sypialni, zapewnić dostęp światła dziennego i wentylację. Firma Peka dysponuje praktycznymi i łatwo montowanymi systemami przechowywania ubrań. Systemy składają się z drzwi chowanych do wnęki – Hawa – Folding Concepta. Przy zastosowaniu dwóch takich systemów otrzymujemy wnękę o szerokości 280 cm, ten rodzaj garderoby najlepiej nadaje się do sypialni. Półki Extendo są tak łatwe do montażu, że można to zrobić jedną ręką, dodatkowo można zamontować magnetyczne barierki, które, ustawione pomiędzy ubraniami czy przedmiotami, łatwiej organizują przestrzeń. System półek może być stosowany w korpusach o szerokości od 30 do 120 cm, a dopuszczalne obciążenie półki wynosi 30 kg. W zestawie są dodatkowo wieszaki do przechowywania spodni oraz półki na buty.

DOMOWE ZABIEGI MANICURE

Zima nie jest okresem dobrym dla naszych paznokci – robią się matowe, zaczynają się łamać i pojawiają się na nich przebarwienia. Scholl wprowadził na rynek nowy elektroniczny system do pielęgnacji płytki paznokci – Scholl Velvet Smooth. W zaciszu własnego domu można sobie zaserwować serię zabiegów, z których do tej pory musieliśmy korzystać w profesjonalnych gabinetach. Zestaw posiada trzy wymienne końcówki. Piłująca pozwala nadać paznokciom idealny kształt oraz usunąć wszelkie nierówności i zadarcia. Nasadka wygładzająca wyrówna powierzchnię płytki, dzięki czemu lakier będzie wyglądał elegancko i estetycznie. Nasadka polerująca nada finalny połysk. Dzięki Velvet Smooth nie trzeba używać lakierów bezbarwnych, a pojawia się okazja, aby zaoszczędzić na zabiegach w profesjonalnych salonach manicure.



PROFESJONALNE NAGRYWANIE



Firma Sony wprowadziła do swojej oferty nowy model kamery profesjonalnej – HXR-NX100. Łączy ona zaawansowaną technologię z atrakcyjną ceną. Kamera jest wyposażona w 20-megapikselowy przetwornik obrazu CMOS Exmor R® wykonany w technologii BSI. Ma on wielkość zbliżoną do klatki filmu Super 16 mm i cechuje się wysoką rozdzielczością, niskim poziomem szumu oraz znakomitą jakością obrazu, nawet przy słabym oświetleniu. Zapewnia także pełniejszą kontrolę nad głębią ostrości. Minimalna ogniskowa niewymiennego obiektywu Sony z serii G wynosi 29 mm. Dzięki technologii By Pixel Super Resolution 12-krotny zoom optyczny można zwiększyć do 24x, a krotność zoomu można w dowolnym momencie podwoić nawet do 48x, używając funkcji Digital Extender. Ergonomicznie zaprojektowana obudowa pozwala komfortowo nagrywać różne ujęcia i łączy lekkość z łatwością użycia i niezawodnością.

KOLORY ZIEMI W KUCHNI



Po latach hegemonii bieli, aranżacja przestrzeni kuchennych otwiera się na kolory ziemi. Na salony wkraczają wszelkie odcienie beżu. Technistone to producent blatów kuchennych, który stara się ocieplić chłodną biel poprzez używanie kolorów natury. Tym samym kuchnie zaczynają nawiązywać do stylów rustykalnych, na przykład prowansalskiego. Beż świetnie skomponuje się z odcieniem ecru, śmietankowym lub kolorem ciemnego drewna. Doskonale wygląda także w towarzystwie naturalnego kamienia lub surowego betonu. W połączeniu z bielą, beż to powiew nowoczesności i minimalizmu. Amatorom nieco bardziej odważnych połączeń można polecić mariaż z nasyconym oranżem, ceglastą czerwienią lub niezwykle modną w tym sezonie marsalą.

ODŻYWCZE KOSMETYKI

Zimą nasza skóra jest zmęczona i przesuszona, potrzeba jej wzmożonej pielęgnacji i kosmetyków bogatych w składniki odżywcze. Firma Ziaja wprowadziła do swojej oferty nową serię – Cupuaçu. Egzotycznie brzmiąca nazwa niech nie odstrasza – kosmetyki zawierają natłuszczające masło Cupuaçu – masło uzyskiwane z drzewa rosnącego w Amazonii, masło karite, oleje z orzechów brazylijskich, orzechów makadamia oraz wosk mikrokryształiczny. W skład serii wchodzi cukrowy peeling, balsam pod prysznic, brązujące mleczko do ciała, brązujący krem odżywczy, mydło pod prysznic, odżywczy krem regenerujący-wyglądający oraz suchy olejek do twarzy i ciała.



Godzinka i obiad gotowy!

od przystawki po deser

Dzisiaj wiele się mówi o szybszym stylu życia. Wszyscy pracują, są zabiegani i na nic nie mają czasu. To natomiast często odbija się niekorzystnie na naszym odżywianiu, a co za tym idzie, i na zdrowiu. Nie przygotowujemy sami pożywnych posiłków błędnie zakładając, że jest to czasochłonne i niepotrzebne. Dlatego głównie odżywiamy się w fastfoodach, kupujemy dania gotowe, które wystarczy podgrzać tylko w mikrofalówce. A to błąd! Możemy bowiem zjeść zdrowy posiłek, dodatkowo ładnie podany, a nie zjedzony wprost z opakowania jednorazowego, i – co najważniejsze – przygotowany w naprawdę krótkim czasie! Spróbuję przekonać Państwa, że jest to możliwe, a więc do dzieła!

Mam nadzieję, że podane przepisy nie sprawią Państwu trudności.

Oczywiście dodatki można zmieniać, np. krewetki podać nie winem, a likierem pomarańczowym. Albowiem to, co w kuchni jest najważniejsze, to fantazja i inwencja gotującego.

Ale przede wszystkim radość z tego, co się robi. Smacznego!!!



proporcje na 4 osoby przystawki

← **PINZIMONIO**, czyli warzywka z sosem czosnkowym (czas przygotowania ok. 15 min.)
1 marchewka, papryka, seler naciowy, bulwa kopru włoskiego, cukinia, 80 g masła, 3 fileciki anchois, 3 ząbki czosnku, zielona pietruszka.

Warzywa czyścimy i kroimy w słupki. W rondelku topimy masło, dodajemy czosnek i anchois. Fileciki muszą się „rozplynać”. Dodajemy natkę pietruszki. Podajemy warzywa polane sosem.



→ **ŁOSOŚ Z SOSEM JOGURTOWO-BALSAMICZNYM**

(czas przygot. ok. 15 min.)
12 plastrów łososia wędzonego,
150 g jogurtu greckiego,
50 g cukru, ocet balsamiczny,
kilka liści sałaty radicchio.

W rondelku rozpuszczamy cukier z 50 g wody i gotujemy do uzyskania gęstego syropu, ok. 5 minut. W innym rondelku podgrzewamy ocet, po czym łączymy go z syropem. Po ostudzeniu mieszamy z jogurtem. Na talerzach rozkładamy radicchio, plastry łososia i polewamy przygotowanym sosem.

pierwsze dania

↓ **TRÓJKOLOROWY KREM ZE ŚMIETANKĄ I PARMIGIANO**

(czas przygot. ok. 20 min.)
puszka pomidorów, 500 g świeżego lub mrożonego szpinaku, 500 ml wywaru warzywnego, oliwa z oliwek, sól, pieprz, śmietanka, płatki parmigiano. Przepis ten podał mi mój szef kuchni.

Pomidory miksujemy i przygotowujemy najprostszemu krem pomidorowy, dodając trochę wywaru. Podobnie postępujemy ze szpinakiem: dusimy go na oliwie, miksujemy dodając wywar w miarę potrzeby, przyprawiamy do smaku. Na talerz jednocześnie wlewamy obie zupy, dekorujemy kleksem śmietany i płatkami parmigiano.



dania główne

↓ MAKARON RUOTE Z SZYNKĄ, GROSZKIEM I ŚMIETANKĄ

(czas przygot. 20 min.)

320 g makaronu ruote, ale mogą też być penne,
200 g szynki gotowanej pokrojonej w sporą kostkę,
200 g zielonego groszku, świeżego lub mrożonego, cebula,
śmietanka, sól, pieprz, oliwa z oliwek,
starte parmigiano.

Na oliwie podsmażamy cebulę, dodajemy szynkę i po chwili groszek. Wszystko dusimy kilka minut. W międzyczasie gotujemy makaron. Dodajemy do sosu, wlewamy śmietankę.

Posypujemy parmigiano.



↓ DUSZONE KREWETKI Z SAŁATKĄ Z POMIDORÓW I ORZESZKÓW PINII

(czas przygot. ok. 25 min.)
20 krewetek obranych, 300 g pomidorów lub pomidorków,
30 g orzeszków pinii, świeża bazylia, zielona pietruszka,
szczypiorek, oliwa z oliwek, sól, białe wino.

Pomidorki kroimy na połówki, prażymy delikatnie orzeszki i mieszamy wszystko z oliwą, ziołami i solą do smaku. Krewetki dusimy na rozgrzanej oliwie kilka minut, posypujemy szczypiorkiem, podlewamy odrobiną białego wina. Na talerz wykładamy np. *radicchio*, na to krewetki, posypujemy jeszcze raz ziołami. Podajemy z sałatką z pomidorków.



→ SZASZŁYKI Z CIELEŃCINY

(czas przygot. ok. 30 min.)

500 g mielonej cielęciny, 3 fileciki anchois,
1 duża czerwona papryka, kilka listków selera
naciowego, peperonato w proszku, gorczyca,
kolendra, ocet balsamiczny, oliwa z oliwek, sól.

Miksujemy paprykę z anchois, selerem, 1 łyżką octu balsamicznego. Ja osobiście robię ten sos z pieczonej papryki, jest smaczniejszy i dodaję odrobinę cukru. Mięso doprawiamy solą, tymiankiem, mieloną gorczyczą, kolendrą i pieprzem. Z powstałej masy formujemy szaszłyki, które układamy na blasze, skrapiamy

oliwą. Pieczemy w piekarniku w temperaturze 190 stopni przez ok. 20 minut lub grillujemy. Takie są jeszcze smaczniejsze. Podajemy gorące z sosem paprykowym.



deser

↓ MILLEFOGLIE Z KREMEM Z MASCARPONE I OWOCAMI

(czas przygot. ok. 20 min.)

1 opakowanie ciasta francuskiego,
300 ml śmietanki do ubijania, 200 g mascarpone,
3 łyżki cukru pudru, świeże owoce.

Pieczemy 12 prostokątów z ciasta francuskiego.

Ubijamy śmietankę z cukrem, dodajemy serek mascarpone.

Ciasto przekładamy kremem, dekorujemy owocami.



← FRITTATA ALLA CAPRESE

(czas przygot. ok. 25 min.)

200 g pomidorów, mozzarella z mleka
bawolego, ale może też być zwykła, 10 jajek,
zielona pietruszka, świeża bazylia, oliwa z oliwek, sól, pieprz.

Zdradzę Państwu, że to ulubiona frittata mojego męża, im więcej mozzarelli, tym lepiej. W misce ubijamy jajka z ziołami, solimy i pieprzymy. Smażymy 4 omlety. Następnie układamy je na blasze na papierze do pieczenia. Posypujemy pokrojonymi pomidorami i mozzarellą, składamy na pół. Wkładamy do piekarnika nagrzanego do 190 stopni na 5 min. Podajemy z pomidorem.



CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FCA

Oferta dotyczy samochodów z roku produkcji 2016



Nowa Panda

WYMIARY (cm) 365/164/156 BAGAŻNIK 225 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8v EASY	33 320	1242	69	164	5,2	4/5
1.3 MJET 16v EASY	44 370	1248	75	168	3,9	4/5
1.2 8v LOUNGE	37 570	1242	69	164	5,2	4/5
0.9 8v TWINAIR LOUNGE	44 370	875	85	177	4,2	4/5
0.9 8v TWINAIR 4X4	54 570	875	85	167	4,9	4/5
1.3 MJET 16v DPF 4X4	58 820	1248	95	167	4,4	4/5
0.9 TWINAIR 90KM CROSS 4X4	62 220	875	90	167	4,9	4/5
1.3 MJET 16v DPF CROSS 4X4	66 470	1248	95	168	4,4	4/5



500L Trekking

WYMIARY (cm) 427/180/167 BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v TREKKING LITE	54 472	1368	95	165	5,0	5
1.4 16v TREKKING	57 992	1368	95	165	6,4	5
0.9 8v TWINAIR TREKKING	60 632	875	105	173	5,1	5
1.4 16v T-JET TREKKING	63 372	1368	120	183	7,0	5
1.6 MJET II 16v TREKKING 120KM	71 192	1598	120	183	4,0	5



500/500C

WYMIARY (cm) 355/163/149 BAGAŻNIK 185 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
500 1.2 8v POP	39 525	1242	69	160	5,1	4
500 1.2 8v LOUNGE	43 775	1242	69	160	5,1	4
500 0.9 TWINAIR 8v LOUNGE 85KM	48 875	875	85	173	4,1	4
500 0.9 TWINAIR 8v LOUNGE 105KM	50 575	875	105	173	3,4	4
500C 1.2 8v LOUNGE	54 825	1242	69	160	5,1	4
500C 0.9 8v TWINAIR LOUNGE 105KM	61 625	875	85	188	4,2	4



500X

WYMIARY (cm) 424/179/160 BAGAŻNIK 350 LITRÓW

RABAT 12%	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.6 E-TORQ 16v 4X2 POP STAR	57 640	1598	110	180	6,4	5
1.4 MAIR II 16v 4X2 POP STAR	65 560	1368	140	180	6,0	5
1.4 MAIR II 16v 4X2 DDCT POP STAR	70 840	1368	140	190	4,9	5
1.3 MJET II 16v 4X2 POP STAR	64 680	1348	95	172	3,8	5
1.6 MJET II 16v 4X2 POP STAR	68 200	1598	120	186	4,1	5
1.6 E-TORQ 16v 4X2 LOUNGE	66 440	1598	110	180	6,4	5
1.4 MULTIAIR II 16v 4X2 LOUNGE	73 360	1368	140	180	6,0	5
1.4 MAIR II 16v 4X2 DDCT LOUNGE	79 640	1368	140	190	4,9	5
1.3 MULTIJET II 16v 4X2 LOUNGE	73 480	1348	95	172	3,8	5
1.6 MULTIJET II 16v 4X2 LOUNGE	77 000	1598	120	186	4,1	5
1.4 MULTIAIR II 16v 4X2 CROSS	69 080	1368	140	180	6,0	5
1.4 MAIR II 16v 4X2 DDCT CROSS	74 360	1368	140	190	4,9	5
1.4 MAIR II 16v 4X4 AT9 CROSS	82 280	1368	170	200	5,7	5
1.6 MJET II 16v 4X2 CROSS	71 720	1598	120	186	4,1	5
2.0 MJET II 16v 4X4 CROSS	77 880	1956	140	190	5,5	5
2.0 MJET II 16v 4X4 AT9 CROSS	86 680	1956	140	190	5,5	5
1.4 MAIR II 16v 4X2 DDCT CROSS PLUS	83 160	1368	140	190	4,9	5
1.4 MAIR II 16v 4X4 AT9 CROSS PLUS	91 080	1368	170	200	5,7	5
2.0 MJET II 16v 4X4 CROSS PLUS	86 680	1956	140	190	5,5	5
2.0 MJET II 16v 4X4 AT9 CROSS PLUS	95 480	1956	140	190	5,5	5



500L

WYMIARY (cm) 415/178/167 BAGAŻNIK 400 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v POP	46 992	1368	95	178	5,0	5
1.4 16v T-JET POP	52 272	1368	120	189	5,4	5
1.4 16v POP STAR	50 952	1368	95	178	6,2	5
0.9 8v TWINAIR POP STAR	53 592	875	105	180	4,8	5
1.4 16v T-JET POP STAR	56 232	1368	120	189	6,9	5
1.6 MULTIJET II 16v POP STAR 120KM	64 152	1598	120	189	4,0	5
1.4 16v LOUNGE	57 112	1368	95	178	6,2	5
0.9 8v TWINAIR LOUNGE	59 752	875	105	180	4,8	5
1.4 16v T-JET LOUNGE	62 392	1368	120	189	6,9	5
1.6 MULTIJET II 16v LOUNGE 120KM	70 312	1598	120	189	4,0	5

* rabat 10% - przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego (w przypadku 500X - rabat 7%)

DPF - filtr cząstek stałych (dla silników diesla), S&S - system Start&Stop

Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.

Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.



Punto

WYMIARY (cm) 403/169/149 BAGAŻNIK 275 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8v EASY 5D	36 295	1242	69	156	5,4	5
1.4 EASY 5D	37 995	1368	77	165	5,7	5



Tipo

WYMIARY (cm) 453/179/149 BAGAŻNIK 520 LITRÓW

RABAT 10%/12%	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16V POP	44 100	1368	95	185	5,7	5
1.6 E-TORQ 16V AT6 POP	50 400	1598	110	192	6,3	5
1.3 MULTIJET 16V POP	53 100	1248	95	180	4,1	5
1.6 MULTIJET 16V POP	58 500	1598	120	199	4,2	5
1.4 16V EASY	46 640	1368	95	185	5,7	5
1.6 E-TORQ 16V AT6 EASY	52 800	1598	110	192	6,3	5
1.3 MULTIJET 16V EASY	55 440	1248	95	180	4,1	5
1.6 MULTIJET 16V EASY	60 720	1598	120	199	4,2	5
1.4 16V LOUNGE	51 040	1368	95	185	5,7	5
1.6 E-TORQ 16V AT6 LOUNGE	57 200	1598	110	192	6,3	5
1.3 MULTIJET 16V LOUNGE	59 840	1248	95	180	4,1	5
1.6 MULTIJET 16V LOUNGE	65 120	1598	120	199	4,2	5



Qubo

WYMIARY (cm) 396/172/174 BAGAŻNIK 330 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 8v ACTIVE	41 650	1368	77	155	6,9	5
1.4 8v DYNAMIC	46 750	1368	77	155	6,9	5
1.3 MULTIJET 16v DYNAMIC	57 800	1248	75	155	4,5	5



Nowy Doblo

WYMIARY (cm) 440/183/184 BAGAŻNIK 750 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 16v POP	52 700	1368	95	161	7,2	5
1.4 16v EASY	56 100	1368	95	161	7,2	5
1.4 T-JET 16v EASY	61 200	1368	120	172	7,4	5
1.6 MULTIJET 16v EASY	70 550	1598	95	161	7,4	5
1.6 MULTIJET 16v EASY	71 400	1598	120	172	7,2	5
1.4 T-JET 16v LOUNGE	65 450	1368	120	172	7,4	5
1.6 MULTIJET 16v LOUNGE	75 650	1598	120	160	5,2	5
1.6 MULTIJET 16v TREKKING	77 350	1598	95	172	5,2	5
1.6 MULTIJET 16v TREKKING	78 200	1598	120	160	5,2	5



Ypsilon

WYMIARY (cm) 384/167/151 BAGAŻNIK 248 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.2 8v START&STOP GOLD EURO 6	42 764	1242	69	163	5,1	5
0.9 START&STOP GOLD EURO 6	47 014	875	85	176	4,2	5
0.9 START&STOP MTA GOLD EURO 6	50 414	875	85	176	4,2	5
1.2 8v START&STOP ELLE EURO 6	49 989	1242	69	163	5,1	5
0.9 START&STOP ELLE EURO 6	54 239	875	85	176	4,2	5

* rabat 10% - przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
DPF - filtr cząstek stałych (dla silników diesla), S&S - system Start&Stop
Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.
Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.

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

Ceny z rabatem dla pracowników Grupy FCA i CNH Industrial zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia. Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji. Pracownicy spółek Grupy FCA i CNH Industrial mogą alternatywnie skorzystać z opcji z darmowym pakietem ubezpieczeniowym. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży. Oferta nie łączy się z innymi promocjami.



CENNIK RABATOWY DLA PRACOWNIKÓW GRUPY FCA

Oferta dotyczy samochodów z roku produkcji 2015



MiTo PY2015

WYMIARY (cm)
406/172/145

BAGAŻNIK
270 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 8v 78 KM PROGRESSION	47 770	1368	78	165	5,6	4/5
0.9 TWINAIR 105 KM PROGRESSION	53 720	875	105	184	4,2	4/5
1.4 8v 78 KM SPRINT	52 020	1368	78	165	5,6	4/5
1.3 MJET 16v 85 KM PROGRESSION	57 970	1368	85	174	3,5	4/5
1.4 8v 78 KM DISTINCTIVE	54 570	1368	78	165	5,6	4/5
0.9 TWINAIR 105 KM DISTINCTIVE	60 520	875	105	184	4,2	4/5
1.4 TB MAIR 16v 140 KM DISTINCTIVE TCT	69 020	1368	140	209	5,4	4/5
1.3 MJET 16v 85 KM DISTINCTIVE	64 770	1368	85	174	3,5	4/5
1.4 TB MAIR 16v 170 KM Q VERDE TCT	77 520	1368	170	219	5,4	4/5

* rabat 10% - przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
S&S - system Start&Stop, TCT - automatyczna skrzynia biegów Alfa TCT
Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.
Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.



Giulietta PY2015

WYMIARY (cm)
435/180/147

BAGAŻNIK
350 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 TB 16v 120 KM	64 430	1368	120	195	6,2	5
1.4 TB MULTIAIR 16v 150 KM	67 065	1368	150	210	5,5	5
1.4 TB MULTIAIR 16v 170 KM TCT	76 585	1368	170	218	4,9	5
1.6 JTDM 16v 120 KM	74 630	1598	120	195	3,9	5
1.6 JTDM 16v 120 KM TCT	81 430	1598	120	195	3,9	5
2.0 JTDM 16v 150 KM	78 285	1956	150	210	4,2	5
1.4 TB 16v 120 KM	70 805	1368	120	195	6,2	5
1.4 TB MULTIAIR 16v 150 KM	73 440	1368	150	210	5,5	5
1.4 TB MULTIAIR 16v 170 KM TCT	82 960	1368	170	218	4,9	5
1.6 JTDM 16v 120 KM	81 005	1598	120	195	3,9	5
1.6 JTDM 16v 120 KM TCT	87 805	1598	120	195	3,9	5
2.0 JTDM 16v 150 KM	84 660	1956	150	210	4,2	5
2.0 JTDM 16v 175 KM TCT	94 010	1956	175	219	4,3	5
1750 TBI 16v 240 KM TCT	104 550	1742	240	244	6,8	5

Jeep



Renegade PY2015

WYMIARY (cm)
426/180/166

BAGAŻNIK
351 LITRÓW

RABAT 12%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
1.4 TMAIR LONGITUDE M6 FWD S&S	72 952	1368	140	181	6	5
1.6 MJET LONGITUDE M6 FWD S&S	79 640	1598	120	178	4,6	5
1.4 TMAIR LONGITUDE DDCT FWD S&S	79 816	1598	120	178	4,6	5
2.0 MJET LONGITUDE M6 4WD S&S	86 680	1956	140	182	5,7	5
1.4 TMAIR LIMITED M6 FWD S&S	78 936	1368	140	181	6	5
1.4 TMAIR LIMITED DDCT FWD S&S	85 800	1368	140	181	6	5
1.6 MJET LIMITED M6 FWD S&S	85 624	1598	120	178	4,6	5
2.0 MJET LIMITED AT9 4WD LOW S&S	105 512	1956	140	182	5,7	5
1.4 TMAIR LIMITED AT9 4WD S&S	98 472	1368	170	196	6,9	5
2.0 MJET LIMITED M6 4WD S&S	96 360	1956	140	182	5,1	5
2.0 MJET TRAILHAWK AT9 4WD LOW S&S	111 232	1956	170	196	5,8	5



Cherokee

WYMIARY (cm)
462/185/166

BAGAŻNIK
412 LITRÓW

RABAT 15%*	PLN	poj.	KM	km/h	l/100km	miejsca
Longitude 2.0 MJD M6 FWD	118 915	1956	140	187	5,3	5
Longitude 2.0 MJD M6 4X4	130 815	1956	140	189	5,6	5
Longitude 2.0 MJD A9 4X4	144 415	1956	170	192	5,8	5
Limited 2.0 MJD M6 4X4	150 365	1956	140	189	5,6	5
Limited 2.0 MJD A9 4X4	163 965	1956	170	192	5,8	5
Limited 2.0 MJD A9 4X4	169 915	1956	170	192	5,8	5
Limited V6 3.2L Pentastar A9 4X4	169 915	3239	272	206	10	5
Trailhawk V6 3.2L Pentastar A9 4X4	164 815	3239	272	180	10	5

* rabat 10% - przy wyborze darmowego pakietu ubezpieczeniowego
(w przypadku Renegade - rabat 7%)

Zużycie paliwa podano w cyklu mieszanym.
Wymiary podano w kolejności: długość, szerokość, wysokość.

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

Ceny z rabatem dla pracowników Grupy FCA i CNH Industrial zawierają VAT i są aktualne w momencie zamknięcia numeru. Firma zastrzega sobie możliwość dokonania w każdej chwili zmiany cen i wyposażenia. Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży. Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji. Pracownicy spółek Grupy FCA i CNH Industrial mogą alternatywnie skorzystać z opcji z darmowym pakietem ubezpieczeniowym. Kompletny wykaz wyposażenia i dostępnych opcji można otrzymać w salonach sprzedaży. Oferta nie łączy się z innymi promocjami.

Spółki Grupy Fiat Chrysler Automobiles

1. Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.	al. Wyścigowa 6 (Catalina Bldg., VII piętro) 02-681 Warszawa, tel. (22) 6074350 Prezes Zarządu: Alfredo Altavilla	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy Fiat w Polsce
2. FCA Poland S.A.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132100, Fax (33) 8132036 Prezes Zarządu: Alfredo Leggero	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. Magneti Marelli Poland Sp. z o.o.	ul. Gen. M. Żaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 2960111, Fax (32) 2960333 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja części samochodowych – oświetlenie i układy wydechowe
5. 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 – zawieszania
6. Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	Plac pod Lipami 5, 40-476 Katowice Tel. (32) 6036107, Fax (32) 6036108	handel częściami zamiennymi
7. Plastic Components and Modules Poland S.A.	ul. Gen. M. Żaruskiego 11, 41-200 Sosnowiec Tel. (32) 3681200, Fax (32) 2930839 Prezes Zarządu: Adriano Fontana	produkcja komponentów samochodowych z tworzyw sztucznych – deska rozdzielcza, zderzaki
8. 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
9. 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
10. FCA Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węgłowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132182, Fax (33) 8134108 Wiceprezes Zarządu: Luc Nauwynck	administracja księgową, personalną i płace
11. FCA 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
12. Sadi Polska – Agencja Celna Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8135323, Fax (33) 8134113 Wiceprezes Zarządu: Luc Nauwynck	usługi celne
13. Sirio Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132485, Fax: (33) 813 5333 Prezes Zarządu: Filippo Ricciarelli	ochrona osób, mienia i ochrona przeciwpożarowa oraz transport
14. FCA Powertrain Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132452, Fax (33) 8132451 Dyrektor Generalny: Davide Guerra	produkcja silników do samochodów
15. Gestin Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132272, Fax: (33) 813 5444 Prezes Zarządu: Jan Maślorz	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości

Spółki joint venture

1. FCA-Group Bank Polska S.A.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074990, Fax (22) 6074879 Prezes Zarządu: Grażyna Portas	usługi bankowe
2. FCA Leasing Polska Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074800, Fax (22) 6074982 Prezes Zarządu: Lucyna Bogusz	leasing samochodów, usługi finansowe i leasingowe

Spółki koncernu CNH Industrial

1. CNH Industrial Polska Sp. z o.o.	ul. Otolirńska 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: Massimiliano Perri	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych



DZIKI Z NATURY



JEEP® RENEGADE JUŻ OD 69 900 ZŁ
+ 5 LAT GWARANCJI MAXIMUM CARE

Jeep jest zastrzeżonym znakiem handlowym FCA US LLC. Cena dotyczy wersji Jeep Renegade Sport 1.6 E-Torq 110 KM M5 FWD – emisja CO₂ 41 g/km, zużycie paliwa w cyklu mieszanym 6,0 l/100 km. Wydłużona gwarancja „Maximum Care 5 lat 150 000 km” obejmuje 2 lata gwarancji kontraktowej i 3 lata gwarancji dodatkowej z limitem przebiegu całkowitego 150 000 km. Szczegóły u dealerów. Informacje o odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji na stronie <http://www.jeep.pl/mopar.html>.

Znajdź nas na:  

Jeep®