

FCA wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FCA • CZERWIEC 2020

**KORONAWIRUS
BEZPIECZNY
POWRÓT DO PRACY**



FCA WKRACZA DO ERY
**MOBILNOŚCI
ELEKTRYCZNEJ**

MAŁE SAMOCHODY STWORZONE DLA WIELKIEJ IDEEI



FIAT 500 I PANDA Z EKOLOGICZNYM NAPĘDEM HYBRYDOWYM OD 610 ZŁ NETTO/MIES. W ABONAMENCIE BEZ WPŁATY WŁASNEJ*



fiat.pl

TERAZ DODATKOWO W ABONAMENCIE: • PIERWSZA RATA
ODROCZONA O 60 DNI • ODBIÓR AUTA ODROCZONY DO
90 DNI • DOSTAWA SAMOCHODU DO DOMU KLIENTA

Wynajmujący: Leasys Polska Sp. z o.o. Oferta wynajmu jest skierowana wyłącznie do przedsiębiorców. Rata wynajmu 610 zł netto dotyczy samochodów Fiat 500 Pop 1.0 70 KM Hybrid z roku produkcji 2020 (w racie zawarta jest cena obowiązkowej opcji dodatkowej – lakieru w cenie 1500 zł) w umowie na 36 miesięcy, z limitem 10 000 km rocznie, bez wpłaty własnej, oraz samochodów Fiat Panda City Cross 1.0 70 KM Hybrid z roku produkcji 2020 w umowie na 60 miesięcy, z limitem 10 000 km rocznie, bez wpłaty własnej. Oferty wynajmu zawierają możliwość wyboru opcji darmowego odroczenia płatności pierwszej raty o 60 dni albo odroczenia odbioru własnego pojazdu do 90 dni od momentu podpisania umowy. W ratach zawarte jest ubezpieczenie OC. Istnieje możliwość skorzystania z dodatkowej opcji dostarczenia samochodu (door to door) na warunkach określonych w umowie. Promocja ograniczona w czasie. Szczegóły promocji są dostępne u autoryzowanych dealerów Fiata. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego i ma charakter wyłącznie informacyjny. Rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu mogą się różnić od prezentowanych w materiale reklamowym. Szczegóły i informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska dostępne u dealerów sieci FCA Poland. Fiat 500: emisja CO₂ 88 g/km, średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym 3,9 l/100 km. Fiat Panda: emisja CO₂ 89 g/km, średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym 4,0 l/100 km. **LEASYS**

* Obowiązuje opłata wstępna w kwocie 50 zł brutto przy zawieraniu umowy on-line.



FCA wokół Nas

CZERWIEC 2020

rok XXV/2 • numer 145

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

Stafania Castano

Redakcja

Satiz Poland Sp. z o.o.

Mirosława Malich

Studio graficzne

Irena Nycz-Imielska

Maciej Feodorów

Andrzej Jancza

Reklama

Gabriela Kolonko

tel.: 33 813 27 61

kolonko@satiz.pl

Opracowanie,

łamanie i przygotowanie do druku

Satiz Poland

SATIZ POLAND Sp. z o.o.

ul. Sempolowskiej 19

43-300 Bielsko-Biała

www.satiz.pl

e-mail: redakcja@satiz.pl

Druk

Dimograf

Bielsko-Biała

Nakład

7 200 egz.

Oddano do druku

4 czerwca 2020 r.

W NUMERZE

Drodzy Czytelnicy, niniejszy numer FCA wokół Nas dotarł do Was z dwumiesięcznym opóźnieniem. Przyczyną jest pandemia koronawirusa, która zmusiła nas do spowolnienia prac związanych z przygotowaniem kwietniowego numeru. Teraz, kiedy najgorsze powinno być już za nami, wracamy do Was. Miłej lektury!

FCA w obliczu pandemii	4
Ze świata FCA	8
Elektryczny Fiat 500	10
Giulia GTA – powrót legendy	16
Elektryczna przyszłość marek FCA	20
Na pierwszym planie	28
Łatwe ładowanie – easyWallbox	32
Alfa Romeo wciąż w Formule 1	34
110 lat zwycięstw	36
Nietypowy debiut nazwy Maserati MC20	40
Portrecista bielszczan	44
Książki	46
Gadżety	48



FCA BEZPIECZNIE WZNAWIA DZIAŁALNOŚĆ

16 marca z powodu koronawirusa stanęły linie produkcyjne w zakładach Grupy FCA. Po kilkumiesięcznym czasowym wstrzymaniu produkcji pracownicy wrócili do biur i fabryk.

Bezpieczeństwo pracowników oraz ochrona Grupy w tym trudnym momencie to dwa filary, na których bazuje strategia FCA w radzeniu sobie z globalnym kryzysem. Ale jest coś jeszcze, nie mniej ważne, a mianowicie **wsparcie ze strony akcjonariuszy i spółek** w różnych krajach **wobec społeczności dotkniętych wirusem**. Mowa o darowiznach pieniężnych i współpracy technicznej oraz przemysłowej w celu dostarczenia szpitalom niezbędnych w ich pracy narzędzi. „W czasie tego kryzysu – powiedział **John Elkann**, prezes FCA – zrobiliśmy wszystko, co w naszej

mocy, aby chronić nasze spółki. Wierzymy, że kiedy gospodarka znowu ruszy z miejsca, będziemy gotowi sprostać wznowiającemu się popytowi na nasze produkty we wszystkich krajach, w których działamy”.

Zdrowie i bezpieczeństwo pracowników to dla FCA kwestia priorytetowa. „Podjmując inicjatywy na rzecz ich bezpieczeństwa już na początku rozprzestrzeniania się pandemii – powiedział **Pietro Gorlier**, COO regionu EMEA – pracowaliśmy z ekspertami z branży i z organizacjami związkowymi, by wdrożyć zaawansowane środki prewencyjne, angażując się mocno

w **szkolenie ludzi**, aby środki te były odpowiednio wdrażane. Działanie naszego systemu przemysłowego to oczywiście fundamentalna sprawa dla naszej Grupy, ale nie możemy też pozwolić na żadne odstępstwa w kwestii bezpieczeństwa ludzi”. Wytyczne określone w porozumieniu ze związkami ściśle bazują na przepisach określonych w rozporządzeniach rządowych wydawanych w ramach działań podejmowanych w celu zapobiegania rozprzestrzeniania się koronawirusa oraz na najlepszych praktykach stosowanych **od samego początku** przez Grupę w krajach, w których jest ona obecna.

Jak się przygotowywały polskie fabryki

W zakładach FCA w Tychach i Bielsku-Białej, ale także w innych polskich spółkach Grupy dokonano **kompleksowej analizy ryzyka** związanego z nowymi zagrożeniami, identyfikując obszary wymagające zmian. Opracowane zostały **specjalne procedury** wprowadzające środki bezpieczeństwa. Zgodnie z przyjętym planem przeprowadzono szereg działań i zmian organizacyjnych, likwidujących lub radykalnie zmniejszających zagrożenia. Obejmują one: wdrożenie systemu stacjonarnego **monitoringu termowizyjnego** przy wejściu na teren przedsiębiorstwa. Za pomocą przenośnych kamer termowizyjnych dokonywany jest pomiar temperatury osób wjeżdżających do zakładu samochodami. Wprowadzono nowe zasady **wejścia i poruszania się** po terenie firmy, ograniczając dopuszczalny dystans między osobami do **1,5 metra**. Wprowadzono system komunikacji wizualnej, informującej o nowych zasadach. Pracownicy większości spółek otrzymali dodatkowo drogą pocztową ulotkę z podstawowymi informacjami o nowych zasadach wprowadzonych w firmie wraz z maseczką na dojazd do firmy. Zasadniczo **zwiększono liczbę autobusów** komunikacji zakładowej dla zapewnienia bezpiecznego dystansu w czasie podróży. Została zmieniona **organizacja szatni pracowniczych**, gwarantująca bezpieczną przestrzeń. W wyniku relokacji pracowników lub poprzez montaż osłon rozgraniczających zreorganizowano stanowiska pracy, by uzyskać bezpieczny

1,5 metrowy dystans między pracownikami. Zakłady zapewniają pracownikom **dodatkowe środki ochrony indywidualnej**, takie jak maseczki, okulary i przyłbice; wprowadzona została **zasada używania maseczek podczas pracy** na każdym stanowisku. Dla wszystkich stanowisk pracy udostępniono środki do dezynfekcji miejsca pracy, narzędzi, wyposażenia technicznego. Pracownicy są zobligowani do **dezynfekcji swojego miejsca pracy** każdorazowo przed jej rozpoczęciem, na co przeznaczony został dodatkowy czas 10 min w dniu roboczym. Wprowadzono modyfikacje w grafiku przerw w trakcie zmiany roboczej, tak by zapewnić bezpieczne warunki odpoczynku i spożywania posiłków. Zmiany wprowadzono także przy zakupie i wydawaniu posiłków w zakładowych stołówkach. **Zamontowano osłony separujące** w celu społecznego dystansowania się. Pierwszego dnia pracy każdy z pracowników odbył **godzinne szkolenie** informujące o nowych zasadach i procedurach obowiązujących w miejscu pracy, konieczności dbania o czystość i higienę, prawidłowego korzystania ze środków ochrony indywidualnej, jak również o zasadach, które powinny być stosowane podczas kaskania, kichania, mycia i dezynfekcji rąk. Pracownicy inżynierijni i biurowi mieli okazję skorzystać w czasie postoju ze specjalnego szkolenia on-line „We restart together”, dedykowanego bezpiecznemu powrotowi do pracy. Tam, gdzie jest to możliwe, wprowadzono

pracę zdalną. Wdrożono ponadto **dodatkowe cykle czyszczeń obszarów zakładu**, tj. kłózków wypoczynkowych i toalet, jadalni, szatni, palarni, bram wejściowych. Dodatkowo, przed uruchomieniem zakładu, wprowadzono **dezynfekcję poprzez zamglawianie powierzchni**, a raz w tygodniu, w dni wolne od pracy, prowadzona jest dezynfekcja obszarów wspólnych.

Od góry: stołówka z osłonami oddzielającymi, stanowisko ze środkami do dezynfekcji i osłony separujące oraz brama wejściowa do Zakładu Tychy



Pomoc bez granic

Dzięki zaangażowaniu pracowników i kierownictwa poszczególnych spółek Grupy możliwe było także zorganizowanie na całym świecie różnych inicjatyw na rzecz służby zdrowia i krajowych instytucji walczących z pandemią koronawirusa. Poniżej przedstawiamy kilka z nich.

ZAANGAŻOWANIE RODZINY AGNELLI

Rodzina Agnelli przekazała darowiznę w kwocie **10 milionów euro** włoskiej Obronie Cywilnej, by wesprzeć ją w tej wyjątkowej sytuacji na poziomie krajowym, oraz fundacji La Stampa – Specchio dei Tempi, zaangażowanej we wsparcie socjalne i sanitarne w Turynie oraz regionie Piemont. **EXOR oraz spółki kon-**

trolowane przez holding, czyli Fiat Chrysler Automobiles, Ferrari i CNH Industrial – do których dołączyły także Ermenegildo Zegna i Fondazione Pesenti – zakupiły u różnych dostawców zagranicznych 150 respiratorów, a także materiały medyczno-sanitarne i pomogły w zapewnieniu ich bezpośredniego transportu lotniczego do Włoch.

ZAWORY W 3D Z MIRAFIORI

Dział Product Development – **Additive Manufacturing of Prototypes** – wykonał w Mirafiori dla Obrony Cywilnej w Acqui Terme około pięćdziesięciu **zaworów w drukarce 3D**, które zostały dostarczone do szpitali w tym mieście. Dzięki temu rozwią-

zaniu możliwe było przekształcenie zwykłych masek do snorkelingu w respiratory dla chorych. Ponadto dział ten przygotował drugi komponent, który pozwala na połączenie maski z filtrem, aby mogli z niej korzystać lekarze i Obrona Cywilna.

1300 PRZYŁBIC Z TYSKIEGO ZAKŁADU

Pracownicy FCA Poland, skupieni wokół działającej w tyskim zakładzie Plant Academy, której celem jest m.in. rozwój umiejętności praktycznych poprzez testowanie i udoskonalanie rozwiązań w istniejącym przy akademii laboratorium, wsparli osoby pracujące na pierwszej linii walki z koronawirusem, przygotowując dla nich środki ochrony osobistej. Mowa o prawie **1300 przyłbicach**, wydrukowanych na **istniejących w zakładzie drukarkach 3D**, które na co dzień służą inżynierom z Utrzymania Ruchu i Inżynierii Produkcji do drukowania części zamiennych i narzędzi wykorzystywanych w produkcji, prototypów nowych narzędzi zaprojektowanych przez pracowników oraz detali dla nowych uruchomień. Przyłbice trafiły do **Urzędu Miasta Tychy**, szpitali w Tychach i Bielsku-Białej oraz innych instytucji publicznych.

SAMOCHOODY FCA POLAND WSPIERAJĄ WALKĘ Z PANDEMIA

FCA Poland włączyła się w działania wspierające walkę z koronawirusem. Spółka przekazała **łącznie 14 samochodów** ze swojego parku demonstracyjnego, które uzupełniają tabor pojazdów wspierających działania prowadzone przez **Państwową Straż Pożarną, PCK, Ochotniczą Straż Pożarną i inne podmioty**. Samochody służą do celów kwatermistrzowskich i administracyjno-zaopatrzeniowych, jak chociażby transport niezbędnych artykułów sanitarnych, kombinezonów



i maseczek. Flotę tworzą modele: Alfa Romeo Giulia, Fiaty Tipo S-Design i crossover 500X Sport, Jeepy Renegade, w tym również w wersji terenowej Trailhawk, modele Compass, Wrangler w wersjach Rubicon i Unlimited i topowy Grand Cherokee, a także pojemne transportery Fiorino Cargo i Talento Furgon.

„No co dzień spełniamy potrzeby klientów w zakresie mobilności, więc tym bardziej chcemy je realizować w stosunku do służb, które walczą dziś o zdrowie i bezpieczeństwo Polaków – mówi **Rafał Grzanecki**, dyrektor marketingu FCA Poland. – Dysponujemy szeroką gamą aut miejskich, dostawczych i SUV-ów, które w znacznym stopniu mogą usprawnić działania policji, straży pożarnej czy ratowników medycznych”.

Pierwsze samochody zostały przekazane w ostatnich dniach marca.

400 POJAZDÓW OD FCA BANK I LEASYS

FCA Bank i kontrolowana przez nią spółka Leasys postanowiły wesprzeć włoską społeczność, dostarczając dla **ANPAS** (Associazione Nazionale Italiana di Assistenza Pubblica), sto trzydzieści pojazdów. Flota ta będzie wykorzystywana w celu dostarczania próbek do szpitali i transportu personelu: lekarzy, pielęgniarów, ratowników i wolontariuszy. Ponadto FCA Bank i Leasys wsparły **Włoski Czerwony Krzyż**, przekazując im do dyspozycji flotę 300 pojazdów marek Fiat i Jeep oraz 5 specjalnych ambulansów (do ochrony przed czynnikami chorobotwórczymi) zbudowanych na bazie Fiata Ducato.

RESPIRATORY Z CENTO

FCA połączyła siły z **Siare Engineering International Group** w Bolonii w celu zapewnienia niezbędnych zasobów i wiedzy w walce z koronawirusem. Zespół FCA Manufacturing Engineering z zakładu w Cento,

w regionie Emilia-Romania – gdzie produkuje się silniki o wysokich osiągnięciach – zaangażował się w produkcję kluczowych komponentów do respiratorów, tak potrzebnych w szpitalach. Zespół 20 specjalistów z FCA, we współpracy z technikami z Siare, przeanalizował przepływ dostaw oraz **proces montażu elektrozaworów** i opracował rozwiązania, które pomogły zwiększyć wydajność produkcji. Dzięki elektrozaworom wykonywanym w Cento Siare szacuje się, że czas produkcji respiratorów będzie można skrócić o 50%. Kilku specjalistów z FCA pracuje wspólnie z personelem Siare również w ich zakładzie w Bolonii.

POMOC W AMERYCE PÓŁNOCNEJ

Program środków pomocy uruchomiony przez FCA w ramach walki z obecnym kryzysem spowodowanym przez koronawirusa w Ameryce Północnej koncentruje się głównie na dwóch obszarach: wsparciu **na rzecz organizacji dobroczynnych**, dostarczających dzieciom posiłki oraz udziale w szeregu programach natury technicznej, logistycznej i produkcyjnej, między innymi produkcji maseczek ochronnych na twarz. Firma postanowiła przekazać **milion maseczek** wykonanych w swoich zakładach w Azji i zainwestuje nowe środki w celu rozszerzenia produkcji tych środków bezpieczeństwa na inne zakłady. Inicjatywa ta przewiduje przekazanie maseczek ratownikom medycznym i pracownikom służby zdrowia na całym świecie.

SZPITAL POLOWY W BRAZYLII

Mniej niż tydzień, tyle wystarczyło, aby zbudować szpital polowy do leczenia pacjentów z Covid-19 w siedzibie **Fiat Clube, w Betim, w Brazylii**. Jest to pierwsze centrum pomocy medycznej w walce z pandemią w stanie Minas Gerais.



Na powierzchni **dwóch tysięcy metrów kwadratowych** udostępnionych przez Fiat Chrysler Automobiles przygotowano **200 łózek**.

CHIŃSKA PRZYJAŻŃ

GAC FCA odpowiedziało na apel gminy Changsha, oferując **tysiące maseczek N99** (o wartości całkowitej wynoszącej 128 tysięcy juanów, tj. ponad 16 tysięcy euro) włoskiemu miastu Ferrara poważnie dotkniętemu pandemią. Wcześniej GAC FCA dostarczyła **aparaturę i pojazdy** na kwotę miliona juanów do Hunan Charity Federation i przekazała 200 tysięcy juanów dwóm szpitalom w epicentrum kryzysu, czyli w **Wuhan**. Inicjatywa ta miała na celu sfinansowanie zakupu sprzętu medycznego i udzielenie wsparcia personelowi szpitala przy Uniwersytecie Renmin i IV szpitala w Wuhan. ■

Od góry: produkcja przyłbic w Zakładzie Tychy oraz jeden z Jeepów wspierających walkę z pandemią. Na stronie obok: zawory z Mirafiori, technik z zakładu w Cento i jeden z 300 samochodów dla Włoskiego Czerwonego Krzyża



USA

Dodge bohaterem filmu „Szybcy i wściekli”

Marka Dodge opublikowała na swoich kanałach społecznościowych pierwszy film poświęcony jej udziałowi w dziewiątej już części filmu „Szybcy i wściekli”, najpopularniejszej serii filmów akcji. Klip „House of Power”, w którym wystąpił aktor Vin Diesel, a towarzyszą mu Dodge Challenger SRT Hellcat Widebody, Dodge Charger SRT Hellcat Widebody i Dodge Durango SRT, koncentruje się na koncepcji braterstwa, tak bardzo docenianej przez klientów marki Dodge.



TUNEZJA

„Złota kierownica” dla Fiorino

Czasopismo specjalistyczne „Tunisie auto” przyznało „Złotą kierownicę” modelowi Fiorino. Ten samochód marki Fiat Professional z segmentu „small van” odpowiada bowiem oczekiwaniom klientów w tym kraju. To idealny model do użytku w mieście dzięki jego kompaktowym rozmiarom, które sprawiają, że łatwo można poruszać się nim w ruchu miejskim i łatwo nim zaparkować, a jednocześnie nie trzeba rezygnować ze znacznej pojemności ładunkowej.

BRAZYLIA

Artyści z „Piccola Galleria”

Celem „Casa Fiat de Cultura” jest promowanie sztuki nowoczesnej i brazylijskich oraz zagranicznych artystów poprzez program „Piccola Galleria”. Co roku specjalnie powołany w tym zakresie komitet specjalistów wybiera prace, które udostępniane są dla zwiedzających przez 40 dni. Tylko w 2019 roku „Casa Fiat de Cultura” i „Piccola Galleria” odwiedziło 230 tysięcy osób.



BRAZYLIA

Jeep świętuje Światowy Dzień Wody

Szerzenie kultury odpowiedzialności pod względem świadomego wykorzystywania zasobów wśród swoich pracowników jest jednym z zadań zespołu ds. zrównoważonego rozwoju Centrum Jeepa w Pernambuco, które na Światowy Dzień Wody przygotowało opublikowany na YouTube film pt. „Morze zaczyna się tutaj”. Brazylijski zakład jest jednym z najnowocześniejszych w Grupie FCA, a dzięki jego zarządzaniu pozyskiwaniem wody zdołał on o 52% ograniczyć jej zużycie na pojazd, zapewniając tym samym co miesiąc oszczędności na poziomie ok. 28 tys. m³.



NIEMCY

Nagrodzono klasyczne Alfy Romeo

Czytelnicy niemieckiego czasopisma „Motor Klassik” nagrodzili w zorganizowanym w kwietniu br. plebiscycie „Motor Klassik Awards 2020” dwie Alfę Romeo. Model Spider „Duetto” z 1966, zaprojektowany przez Battistę Pininfarinę, zdobył nagrodę w kategorii „kabriolety”, a Giulia GT, która jest dziełem studia projektowego Bertone z 1963 roku i do dziś jest najbardziej poszukiwanym włoskim samochodem klasycznym w Niemczech, odniosła zwycięstwo w kategorii przeznaczonej dla „najpopularniejszych samochodów sportowych”.



FRANCJA

Leasys przejmuje Grupę AIXIA

Leasys, jedna ze spółek FCA Bank, zakupiła francuską grupę AIXIA, firmę zajmującą się wynajmem krótkoterminowym w tym kraju. AIXIA działa na rynku poprzez dwie marki: RENT&DROP, która specjalizuje się w wynajmie pojazdów użytkowych, oraz RENTIZ wypożyczającej samochody z segmentu premium, minibusy i microcary. Dzięki tej transakcji spółka FCA zamierza umocnić swoją obecność w tym obszarze, na którym i tak zajmuje dobrą pozycję.

NIEMCY, SŁOWENIA, WĘGRY

Lawina nagród dla Abartha

Marka spod znaku skorpiona, która właśnie świętowała swoje 70-lecie istnienia, wygrała w konkursach dwóch prestiżowych niemieckich czasopism motoryzacyjnych: najważniejsza nagroda „The Best Brands 2020”, przyznana przez magazyn AUTO BILD, powędrowała do modeli Abarth 595, 695 i 124 spider. Również czytelnicy MOTORSPORT AKTUELL nagrodzili 595 i 695. Ale modele marki ze skorpionem w logo odnotowały też sukcesy w Słowenii i na Węgrzech, gdzie miała miejsce lokalna edycja konkursu „Best Cars 2020”.



CHINY

Dziesięć lat GAC FCA

9 marca, przy zachowaniu bezpieczeństwa i zorganizowaniu w obliczu panującej pandemii szeregu inicjatyw online, obchodzono w Chinach dziesiątą rocznicę GAC FCA. Historię tej spółki opowiedziano w formie filmów oraz wystaw fotograficznych, zaprezentowanych na portalach internetowych i w sieciach społecznościowych. By długo zapamiętać to wydarzenie, wszyscy pracownicy otrzymali w prezencie modelik Jeepa Grand Commandera.



ELE DOS



NOWY FIAT 500

KTRYZUJĄCE WIADCZENIE

Powstaje trzecia generacja kultowego samochodu marki. W pełni elektryczny model po raz kolejny wpłynie na zmianę charakteru mobilności miejskiej w najbliższych latach.

Francesca Rech



Najwyższy czas, by zacząć tworzyć lepszą przyszłość: taki cel przyświecał marce Fiat w trakcie uruchamiania projektu nowego modelu 500. Pierwszy samochód FCA w pełni elektryczny jest odpowiedzią Fiata na wymagania większego poszanowania środowiska, łączności ze światem i autonomii. 500-ka bowiem od zawsze dotrzymuje kroku panującym trendom i zmienia się, kiedy zmianie ulegają potrzeby klientów. Tak było również w przypadku pierwszej generacji, tej z lat 60., kiedy model zapewnił użytkownikom mobilność i swobodę. Wraz z drugą generacją, wprowadzoną w 2007 roku, Fiat 500 stał się ikoną mody i stylu, która zdobyła szerokie grono miłośników. To model, który **nieustannie się zmienia** i który – w ciągu ostatnich trzynastu lat – występował w **ponad 30 różnych seriach specjalnych**. A dziś, po światowej premierze, która miała miejsce w marcu w mediolańskim muzeum Triennale, nadciąga trzecia generacja Fiata 500: bardziej modna, z większą dozą technologii, bardziej przestronna, a mimo to cały czas pozostająca „500”. Aby wyobrazić sobie jej przyszłość, marka Fiat zaczęła od tego, co wpłynęło na postrzeganie modelu jako symbolu designu, piękna i przyjemności z jazdy. Ale postanowiono pójść też o krok dalej, bowiem w zakładzie w Mirafiori zaprojektowano nową platformę produkcyjną, przeznaczoną dla modeli zelektryfikowanych, jakie powstaną w ciągu najbliższych 10 lat.

BOGATY W TREŚCI

Dla klientów najważniejszy jest **zasięg i czas ładowania**. Jeśli chodzi o pierwszy, w nowej Pięćsetce sięga on **nawet 320 km** w cyklu WLTP dzięki **bateriom litowo-jonowym**, których pojemność wynosi 42 kWh. Aby zoptymalizować **czasy ładowania**, model wyposażono w system fast charger o mocy 85 kW, który pozwala na naładowanie akumulatora w bardzo krótkim czasie. Np. w celu pokonania 50 km, czyli więcej niż potrzeba średnio w codziennym użytkowaniu, wystarczy 5 minut. A poza tym, dzięki funkcji fast charger można naładować



akumulator do 80% w zaledwie 35 minut. Nie zapomniano także o prostych rozwiązaniach pozwalających na ładowanie samochodu w domu. Początkowa edycja nowego Fiata 500 obejmuje **easyWallbox**. Jest to proste urządzenie typu „plug&charge”, w przystępnej cenie, łatwe do obsługi poprzez Bluetooth, z którego można korzystać bez konieczności jakichkolwiek działań ze strony specjalistycznego personelu: wystarczy podłączyć wtyczkę do zwykłego gniazdka elektrycznego i od razu można ładować swoją Pięćsetkę, wykorzystując moc ła-





dowania do 3 kW ze stabilizacją obciążenia elektrycznego. W samochodzie przewidziano **trzy tryby jazdy: Normal** (który jest najbliższy trybowi jazdy z silnikiem spalinowym), **Range** (który pozwala na jazdę praktycznie z wykorzystaniem tylko pedału przyspieszenia) i **Sherpa** (w celu dotarcia do miejsca ustawionego w nawigacji lub do najbliższej stacji ładowania pojazdów dzięki optymalnemu wykorzystaniu dostępnych zasobów energii).

Silnik rozwija moc **87 kW**. Pozwala na jazdę z **prędkością maksymalną 150 km/h** (automatycznie ograniczaną) i zapewnia **przyspieszenie do 100 km/h w 9 sekund** (3,1 s wystarczy, by przyspieszyć do 50 km/h).

AUTONOMICZNY I ZAPEWNIAJĄCY ŁĄCZNOŚĆ ZE ŚWIATEM

Nowy Fiat 500 to pierwszy samochód w tym segmencie, który zapewnia **jazdę autonomiczną na poziomie 2**, ze wszystkimi korzyściami pod względem mobilności miejskiej. Jak bowiem wynika z badań w zakresie bezpieczeństwa drogowego, w mieście czyha na nas najwięcej zagrożeń. Dlatego przyszłych kierowców modelu będzie wspomagać wiele systemów. Między innymi technologia monitorowania z wykorzystaniem **kamery przedniej**, kontrolująca otoczenie pojazdu wzdłuż i po bokach. System **IACC** (Intelligent Adaptive Cruise Control), który hamuje lub przyspiesza, zwracając uwagę na wszystko wokół. System **Lane Centering** utrzymujący samochód na środku danego pasa ruchu, kiedy prawidłowo rozpoznaje linie wyznaczające poszczególne pasy. **Intelligent Speed Assist** odczytujący ograniczenia prędkości i sugerujący kierowcy przestrzeganie ich, a **Urban Blind Spot**, poprzez czujniki ultradźwiękowe, kontrolujący martwe

pola i – w razie wystąpienia przeszkód – ostrzegający kierowcę trójkątnym sygnałem świetlnym, który pojawia się na lusterku bocznym. I wreszcie system **Attention Assist**, który poprzez komunikaty ostrzegawcze na wyświetlaczu, zaleca zatrzymanie się i zrobienie przerwy, gdy wykrywa oznaki świadczące o zmęczeniu kierowcy. Z kolei **czujniki wokół samochodu** pozwalają prowadzącemu widzieć samochód „od góry”, aby mógł uniknąć wszelkich przeszkód podczas parkowania lub bardziej skomplikowanych manewrów.

Fiat 500 full electric to także pierwszy samochód Grupy FCA wyposażony w nowy system multimedialny piątej generacji **UConnect 5 z ekranem dotykowym o wysokiej rozdzielczości i przekątnej 10,25"**. Pozwala on na korzystanie z funkcji Android Auto, jest intuicyjny i można go na wiele sposobów dostosować do **własnych potrzeb**. Posiadacze tego nowego samochodu mogą w pełni zintegrować swoje smartfony z wbudowanym w niego systemem i „komunikować się” z nim zarówno w jego wnętrzu, jak i poza pojazdem: można, na przykład, ustawić wcześniej trasę nawigacji albo schłodzić w upalne dni wnętrze Fiata 500 przed podróżą. Telefon komórkowy łączy się z systemem w zaledwie 5 s i nie trzeba w tym celu korzystać z żadnego przewodu. Poza tym, w wersji startowej przewidziano **system obsługi Natural Language** z trybem rozpoznawania głosu, który pozwala na interakcję z samochodem w celu sprawdzenia parametrów, ustawienia klimatyzacji czy wybrania muzyki.

DESIGN BĘDĄCY EFEKTEM NOWYCH PRÓPORCJI

Styl nowego modelu jest wyrazem włoskiej interpretacji przyszłej mobilności: bowiem nie należy nigdy zapominać, że nowy Fiat 500 jest i zawsze będzie kultowym samochodem miejskim. Dlatego w Centrum Stylu Fiata pracowano nad **spójnością stylistyki**, aby ostatecznie określić linie trzeciej generacji: w dalszym ciągu są one płynne i eleganckie, ale ukształtowane z myślą o **nowych proporcjach platformy**. Inne gabaryty sprawiają wrażenie **większej stabilności i większych rozmiarów**. Także kształt modelu odzwierciedla twórczego ducha. Dzięki nowej platformie trzecia generacja 500-ki jest **szersza o 6 cm i o tyle samo dłuższa, ma o 2 cm szerszy rozstaw osi i większe koła**. To wszystko dodaje jej charakteru i zwiększa przestrzeń wewnętrzną. Centrum Stylu „umeblowało” wnętrze, efektywnie zarządzając przestrzenią i przywiązując wagę do prostoty formy. Świadczą o tym: **szeroka i smukła deska rozdzielcza** oraz takie rozwiązania jak **modułowe schowki pomiędzy siedzeniami przednimi** (gdzie wcześniej znajdowała się konsola dźwigni zmiany biegów), dzięki czemu zwiększono postrzeganą przestrzeń.

Nowy elektryczny Fiat 500 w towarzystwie swojego poprzednika z 1957 roku. Poniżej szeroka deska rozdzielcza z poziomym ekranem o przekątnej 10,25". U dołu samochód podłączony do kolumny ładującej



Powyżej edycja startowa, „la Prima”, czteromiejscowy kabriolet z otwieranym dachem Monogram w unikalnych kolorach zainspirowanych naturą. Obok Leonardo DiCaprio, ambasador całego projektu nowego Fiata 500. Na kanale YouTube dostępne są dwa filmy, „All-in” i „Reincarnation”, ze słynnym amerykańskim aktorem i nowym samochodem miejskim Fiata. U dołu trzy egzemplarze one-off, które zostaną sprzedane na aukcji dobroczynnej



EMOCJE, KTÓRE ZASKAKUJĄ

Fiat 500 jest od zawsze synonimem emocji. Również trzecia generacja jest gotowa, by zaskakiwać, jeszcze zanim kierowca wciśnie przycisk START. Między innymi z myślą o pierwszych klientach przewidziano wersję kabriolet, noszącą nazwę „la Prima”. Jest to właściwie pierwszy zeroemisyjny, czteromiejscowy kabriolet z otwartym dachem, całkowicie elektryczny i bardzo cichy. Bo przecież odrodzona ikona Dolce Vita nie mogła nie pokazać całego swojego uroku - tak w formie, jak i w dźwiękach. A te ostatnie należą do kolejnych wyjątkowych cech tego nowego samochodu miejskiego. Niebawem bowiem obowiązkowy przy prędkości poniżej 20 km/h system AVAS (Acoustic Vehicle Alert System) ostrzeże akustycznie pieszych za pomocą utworu **Amarcord** w wykonaniu **Nino Roty**, który świadczy o autentycznej włoskiej kreatywności.

Ekskluzywny kabriolet będzie dostępny w trzech, zainspirowanych naturą kolorach, **Mineral Grey**, **Ocean Green**, **Celestial Blue**. Niezwykle elegancki jest też składany dach Monogram FIAT oraz plakietka z numerem

„1 z 500” tuż obok nazwy kraju, w którym dany klient zakupił jeden z pierwszych egzemplarzy 500.

WYJĄTKOWY AMBASADOR

Na ambasadora tak ambitnego projektu, jakim jest nowy Fiat 500, wybrano człowieka, który zdobył uznanie zaangażowaniem w walkę ze zmianami klimatu i w obronę różnorodności biologicznej. Mowa o **amerykańskim aktorze Leonardo DiCaprio**, który przyjął filozofię, jaka towarzyszy temu nowemu elektrycznemu samochodowi miejskiemu marki Fiat. W **filmie-manifeście pt. „Allin”**, poświęconemu edycji startowej „la Prima” (do obejrzenia online na kanale YouTube), DiCaprio zachęca wszystkich do zdecydowanego zaangażowania się w walkę ze zmianami klimatu: „We need to go all-in” - mówi. A między innymi właśnie dzięki elektryfikacji modelu 500 można pomóc uchronić naszą planetę Ziemię. Zresztą, zgodnie z przesłaniem krótkiego filmu pt. „Reincarnation” (również online na YouTube), Fiat od 1957 roku promuje zmiany: marka znajduje odpowiedzi na każde pytanie dotyczące życia.

ONE-OFF – WYJĄTKOWE I SPECJALNE

Drogę marki Fiat ku bardziej zrównoważonej mobilności podzielają również trzy firmy będące symbolem włoskiej doskonałości na świecie, **Giorgio Armani**, **Bulgari** i **Kartell**, które postanowiły partnerować firmie przy projekcie nowego Fiata 500, projektując **trzy wyjątkowe wersje**, które mają być rodzajem hołdu dla pierwszego w pełni elektrycznego samochodu Grupy FCA. Egzemplarze te zostaną **sprzedane na aukcji**, a **zysk** będzie przekazany **organizacjom non-profit założonym przez Leonardo DiCaprio**, które zajmują się **ochroną środowiska**. We wszystkich trzech wersjach tzw. one-offs (z ang. „jedyne w swoim rodzaju”) **zrównoważony rozwój łączy się z doskonałością wykonania**: wartości firm Armani, Bulgari i Kartell są spójne z wartościami kultowego Fiata 500 i jego trzeciej generacji. W efekcie powstały **trzy arcydzieła włoskiego geniuszu**, wykonane przy zastosowaniu najbardziej przyjaznych środowisku materiałów zrównoważonych, naturalnych i pochodzących z recyklingu. ■



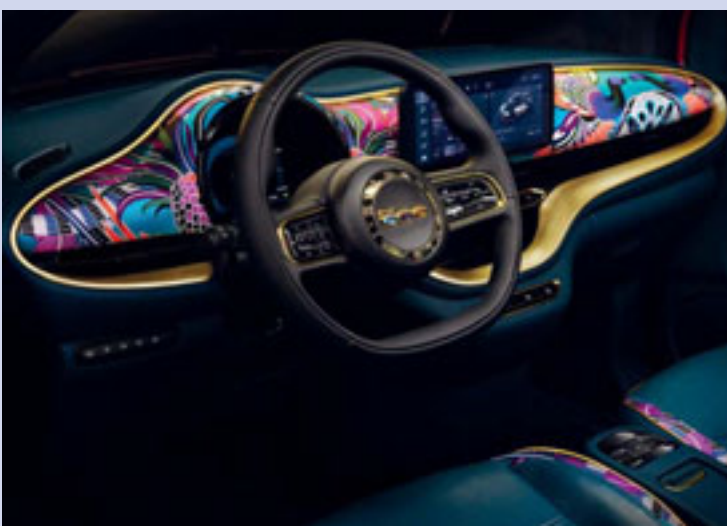


500 Giorgio Armani

W interpretacji stylu nie mogło zabraknąć Giorgio Armaniego, króla włoskiej elegancji. Stylista wykonał swoją wersję elektrycznej 500, 500 Armani, będącą wyrazem doskonałego krawiectwa i zrównoważonego rozwoju. Karoseria przypomina tkaninę, którą upiękuszono szaro-zielonym kolorem Armani o „efekcie jedwabiu”. Logo „GA” widnieje na felgach i na tkaninie otwieranego dachu, a szyby w kolorze bursztynowym sprawiają, że całość ma niezwykle wyszukany wygląd. We wnętrzu siedzenia pokryto naturalną skórą, a ozdobne detale zaczerpnięto z najwyższej klasy galanterii skórzanej. Autentyczność materiałów jest podkreślana przez wstawkę w desce rozdzielczej pokrytej porowatym drewnem, przyozdobionym cienkim i inkrustowanym aluminium.

B.500 „MAI TROPPO”

Egzemplarz one-off B.500 „MAI TROPPO” stworzony przez markę Bvlgari stanowi hołd dla rzemiosła i piękna, to prawdziwy samochód-perła, w kolorze perłowym „saffron” (szafran), w którym znalazły się pyłki złota uzyskane jak pozostałości podczas produkcji biżuterii. Wykończenia boczne i przednie listwy ozdobne poddano obróbce z wykorzystaniem techniki emaliowania; felgi zaprojektowano w kształcie gwiazd, symbolu domu mody Bvlgari, a z boku widnieje emblemat klejnotu z polerowanego złota, z diamentowym logo B.500. Filozofia recyklingu widoczna jest również we wnętrzu samochodu, gdzie pas deski rozdzielczej przyozdobiono poszyciem wykonanym z jedwabnych apaszek Bvlgari z poprzednich kolekcji. W środkowej części kierownicy, w odpinanej broszce, wzrok przyciągają trzy kamienie szlachetne: ametyst, topaz i cytryn.



500 Kartell

Kreatywność i innowacja stały się inspiracją dla modelu one-off przygotowanego przez markę symbolizującą włoskie wzornictwo przemysłowe. Z zewnątrz w 500 Kartell zastosowano koncepcję „kolor monoblock”: materiały – metal, szkło, guma, tworzywo i tkaniny – wykonano w jednakowej kolorystyce, w kolorze niebieskim Kartell będącym pochodną błękitu Kleina, koloru-symbolu tej marki. W elementach widać także nawiązania do designu inspirowanego wzorem lampy Kartell – Kabuki. Trudno nie dostrzec kontrastu między niebieskim kolorem z zewnątrz i jasnością wnętrza, które jest zarazem lekkie, bo dozuje się w nim odcienie ciepłe z chłodnymi. Tworzywo zastosowane we wnętrzu wykonano z polipropylenu z recyklingu, podobnie jak siedzenia pochodzące z najnowszej kolekcji Kartell i pozostałe tkaniny, o naturalnym wyglądzie.



POWRÓT

Po 110 latach od założenia marka Alfa Romeo odnawia mit i powraca do źródeł, wskrzeszając jedną z legend w swojej historii, ale i w całej motoryzacji: Giulię GTA.

Francesca Rech



LEGENDY

Tysiącom pasjonatów mocniej zaczęło bić serce na myśl o nowym modelu oznaczonym skrótem GTA, który oferować będzie przyjemność z jazdy po torze, jaką może zapewnić tylko supersamochód przeznaczony do codziennego użytku. Giulia GTA to bowiem najbardziej dynamiczna homologowana wersja oferowana przez Alfę Romeo; samochód, który pozostaje wierny w **100% DNA**

marki spod znaku węża Viscontich dzięki połączeniu stylu z osiąganymi jak w samochodzie sportowym. Model jest również udaną próbą **powrotu do korzeni** i hołdem oddanym jednemu z najbardziej reprezentatywnych modeli marki Alfa Romeo: **Giulii GTA z 1965 r.** To nią zainspirowali się projektanci przy tworzeniu nowego modelu zaprojektowanego w oparciu o wersję Giulia Quadrifoglio, ale dysponującego

lepszą aerodynamiką i własnościami jezdnyymi, w której przede wszystkim skoncentrowano się na obniżeniu masy. W porównaniu ze standardową Quadrifoglio, wojowniczą GTA na pierwszy rzut oka można rozpoznać po zderzaku z włókna węglowego i wielkich wlotach powietrza, położonych tak nisko, jakby dotykały asfaltu. W rozwiązaniach tych odnajdujemy wiedzę techniczną, **która pochodzi**

Moc i charakter Giulii GTA zdobywa serca od pierwszego spojrzenia. Po prawej wersja mniej „gniewna” z homologacją na cztery osoby. W boxie model z 1965 roku

z Formuły 1 uzyskanej dzięki współpracy z Sauber Engineering i wykorzystaniu tzw. Sauber AeroKit. Uwagę zwracają także nowy centralny tytanowy układ wydechowy marki Akrapovič i 20-calowe felgi, które są przymocowane za pomocą tylko jednej śruby. Własności jezdne poprawiono dzięki poszerzeniu o 50 mm rozstawu kół przednich i tylnych oraz zastosowaniu zestawu sprężyn, amortyzatorów i śrub do układów zawieszenia. Projektanci Alfy Romeo przewidzieli także wersję GTAm, „Gran Turismo Alleggerita Modificata”, która jest bardziej dynamicznym wariantem tego modelu, tylko z dwoma miejscami i rollbarem oraz jednobryłowymi siedzeniami z włókna węglowego i sześciopunktowymi pasami bezpieczeństwa marki Sabelt.

Aerodynamikę GTAm zdołano poprawić dzięki większemu splitterowi przedniemu i spojlerowi tylnemu z włókna węglowego, które zapewniają lepszy docisk i wyważenie pojazdu przy dużej prędkości.

We wnętrzu uwagę przykuwa tapicerka z Alcantary na desce rozdzielczej, panelach drzwi, słupkach bocznych i środkowym poszyciu siedzeń.



Szersze zastosowanie materiałów ten znalazł w wersji GTAm, w której po wyeliminowaniu tylnego siedzenia powstało miejsce na „wnękę” z uchwytami umożliwiającymi przewożenie kasków i gaśnicy. Nowe wstawki z włókna węglowego świadczą

o wyrafinowaniu technicznym i estetycznym, nadając temu wnętrzu charakter, który w wersji GTAm wyróżnia się także otwieraniem drzwi za pomocą taśmy zamiast klamki. Jeśli chodzi o osiągi, w wersji tej zastosowano silnik **Alfy Romeo 2.9 V6**



Historia trwająca już 55 lat

Znaczek GTA to coś więcej niż tylko marka w marce Alfa Romeo: to slogan świadczący o jej sportowym charakterze. Skrót od „Gran Turismo Alleggerita” po raz pierwszy zastosowano w 1965 roku w modelu Giulia Sprint GTA, w wersji wywodzącej się z modelu Sprint GT, z typowo sportową homologacją, którą zaprezentowano na Salonie w Amsterdamie. Giulia Sprint GT otrzymała taką samą karoserię, ale wykonaną z aluminium, dzięki czemu jej masa

całkowita wynosiła 745 kg w porównaniu z 950 kg w wersji do codziennego użytku. Inną zmianą dotyczyła dwuwładowego silnika o pojemności skokowej 1570 cm³, który w konfiguracji drogowej z podwójnym zapłonem osiągał niezwykle na tamte czasy moc 115 koni. Technicy z Autodelty, oficjalnego zespołu wyścigowego Alfego Romeo, wybrali go jako modelowy silnik w kategorii Turismo i przeprojektowali tak, by osiągnął maksymalną moc aż 170 KM. Na sukces nie trzeba było długo czekać: trzy wygrane z rzędu w rajdach „Challenge Europeo Marche”, dziesiątki mistrzostw krajowych i setki pojedynczych wyścigów w każdym zakątku świata. Wpłynęło to na spektakularną poprawę wizerunku całej gamy: Giulia Sprint GTA była najlepszym wyrazem hasła „Jedno zwycięstwo każdego dnia”. Od tamtego czasu GTA funkcjonowała w zbiorowej wyobraźni jako niekwestionowana ikona sportowego charakteru Alfego, a skrót „GTA” zaczęło łączyć ze wszystkimi sportowymi samochodami Alfego Romeo.





Bi-Turbo wykonany z aluminium, który generuje moc aż 540 koni (w Giulii Quadrifoglio było ich 510). Intensywnie pracowano też nad lekkością. Masę udało zmniejszyć o blisko 100 kg dzięki zastosowaniu m.in. włókna węglowego w wale napędowym, pokrywie komory silnika, dachu, przednim zderzaku, przednich nadkolach czy w konstrukcji siedzeń sportowych stworzonych specjalnie dla wersji GTAm. W silniku i układach zawieszenia nie zabrakło natomiast aluminium, a w przypadku innych komponentów wielu różnych

lekkich kompozytów. Jeśli chodzi o wersję GTAm, należy wspomnieć także o materiale **Lexan** (specjalnej żywicy z rodziny poliwęglanów), zastosowanym w szybach bocznych i tylnej. W efekcie masa wynosi około **1520 kg**, co – w połączeniu z mocą silnika zwiększoną do 540 koni – sprawia, że uzyskano doskonały **stosunek masy do mocy 2,82 kg/KM**, a to czyni model Giulia GTA najlepszym w swojej klasie. **Przyspieszenie od 0 do 100 km/h** jest w nim błyskawiczne: dzięki systemowi Launch Control stoper pokazuje zaledwie 3,6 s.

Alfa Romeo Giulia GTA i jej wersja Giulia GTAm zostaną wyprodukowane w limitowanej serii 500 egzemplarzy. Każdy będzie posiadał tabliczkę z numerem i certyfikatem, stając się, podobnie jak ich poprzedniczka z 1965 r., przedmiotem kolekcjonerskim. Po inauguracji rezerwacji **sprzedaż rozpocznie się w trybie „one-to-one”**, podczas którego specjalista od produktu będzie towarzyszył klientowi od momentu zamówienia aż do wydania pojazdu. Dla każdego nabywcy przewidziano także **„experience package”**, obejmujący kask Bell, kombinezon, rękawice i wyścigowe obuwie Alpinestars, a także opatrzone logotypem pokrowiec na samochód marki Goodwool i kurs w Akademii Jazdy Alfa Romeo. ■

U dołu wersja GTAm – „Gran Turismo Alleggerita Modificata”. U góry i obok siedzenia jednobryłowe z włókna węglowego oraz ozdoba lusterka w postaci trójkolorowej flagi Włoch





ELEKTRYCZNA

Trwa realizacja planu inwestycyjnego wprowadzonego przez FCA, dzięki któremu Grupa wkroczyła do ery mobilności elektrycznej. Obejmuje ona modernizację produkcji, porozumienia przemysłowe i handlowe, nowe specjalności i odnowioną gamę obejmującą 12 wersji elektrycznych.

Francesco Novo



PRZYSZŁOŚĆ

„**W**ierzę, że wyzwani, jakim będziemy musieli jeszcze sprostać w przypadku tego, ale też innych zakładów, jest naprawdę wiele, mimo to jesteśmy gotowi podjąć każde z nich, by reagować na transformację branży motoryzacyjnej” – powiedział **Pietro Gorlier**, Chief Operating Officer EMEA, podczas prezentacji linii produkcji modelu Panda Hybrid w Pomigliano, na których będzie także produkowany nowy C-SUV Tonale marki Alfa Romeo. Obecnie wszystkie wielkie firmy motoryzacyjne na świecie starają się projektować i produkować modele o niskim wpływie na środowisko naturalne, bezpieczne, oferujące jazdę autonomiczną, łączność, nowe sposoby korzystania

z samochodu zwłaszcza przez najmłodsze pokolenia. Dużą wagę przywiązuje się także do wydajnych procesów produkcyjnych realizowanych z troską o społeczeństwo i planetę. Programy te zaskakują swoją złożonością i podejściem do różnych aspektów, które zmuszają do **głębokich przemysłów** na temat istnienia i funkcji mobilności jutra. Do tej pory nic podobnego nie miało miejsca w całej historii motoryzacji. Sprawia to dopiero mobilność elektryczna, tzw. **e-mobility**.

W FCA myśli się o samochodach jutra w ujęciu globalnym, czemu służy rozpoczęty **plan inwestycyjny**, który obejmuje modele, procesy, umowy z liderami w dziedzinie energetyki i usług w zakresie mobil-



Solar Power Production Units

ności. Ale też liczne szkolenia mające przygotować pracowników firmy do zrealizowania tych zamierzeń. Gorlier wyjaśnia: „Celem jest wspieranie **procesu odnowy gamy produktów** poprzez wprowadzenie nowych i mocno odświeżonych modeli oraz uruchamianie planu elektryfikacji oferty poprzez wprowadzenie 12 wersji z takim układem napędowym”. **Niezależnie od tego, jaką drogę obierze Grupa, by zdobyć rynek, będzie ona elektryczna.** I właśnie taką rolę zamierza odegrać w tej najważniejszej dla siebie rywalizacji.

Począwszy od **Mirafiori**, zakładu, w którym produkowany jest model 500 BEV i gdzie powstaną **Battery Hub** oraz **Solar Power Production Units** i gdzie zainstalowanych będzie 850 stacji do ładowania pojazdów. Ale nowa droga

obejmie także, albo przede wszystkim biura i fabryki, w których pojawi się setka młodych, **wyspecjalizowanych ludzi**, by pracować nad nowymi technologiami, stosując różny typ organizacji. FCA tworzy bowiem wokół nowego życia starej fabryki sieć **porozumień z firmami będącymi liderami** w swoich branżach, co pozwoli na wprowadzenie do nowego „środowiska” samochodowego infrastruktury umożliwiającej rozwój elektryfikacji. Mowa o systemach ładowania i dostosowywania sieci do zmieniających się potrzeb. Enel, Terna i ENGIE to znane firmy z branży energetycznej, które współpracują z FCA nad tworzeniem takiej właśnie przyszłości. Nie zapominając o takich partnerach jak Transatel, Lexis-Nexis i Generali, którzy specjalizują się w oferowaniu innowacyjnej gamy usług z zakresu mobilności.

Firma zamierza stworzyć najlepsze środowisko dla mobilności elektrycznej

E-MOBILITY FCA ROZPOCZĘŁO SIĘ W TYCHACH

Droga do e-mobility składa się z kilku etapów. W pierwszym z nich produkowane samochody wyposażane zostały w technologię **Mild Hybrid**, którą w FCA zastosowano w małych miejskich samochodach, tj. w **Fiacie 500**, **Lancii Ypsilon** oraz w **Pandzie**. Kolejny krok przewiduje



wprowadzanie pełnej hybrydy (Plug-In Hybrid) w modelach większych, a w następnym etapie przewidziano już produkcję samochodów w pełni elektrycznych. Można więc powiedzieć, że **rozwój w kierunku mobilności przyszłości rozpoczął się w Tychach** i Pomigliano. Produkowane w tych zakładach modele były bowiem pierwszymi samochodami Grupy FCA, w których zastosowano nową technologię. Mild Hybrid doceniana jest bowiem przez klientów ze względu na korzyści wynikające z zastosowania prostszego i tańszego układu hybrydowego. W przypadku modelu 500 można o 20% obniżyć zużycia paliwa i emisję spalin bez obniżania osiągnięć. Zmiana ta **pozwala spełniać wymogi emisyjne** przewidziane przez nadchodzące normy.

W trakcie uruchamiania modeli Mild Hybrid w Tychach nieocenione wsparcie przypadło funkcjonującej od 2017 roku w zakładzie **Plant Academy**, która wykorzystując zasoby i kompetencje wewnętrzne wspierane przez ośrodki badawczo-rozwojowe oraz szeroko pojęty benchmarking z firmami wiodącymi prym w nowych technologiach, gromadziła i zdobywała wiedzę oraz zajmowała się szkoleniem pracowników. W trakcie warsztatów cały team zapoznano z metodologią **WPI (Work Place Inte-**

gration), która umożliwiła współpracę wszystkich działów firmy w trakcie realizacji projektu. Pracownicy uczestniczyli w uruchomieniu **od wczesnej fazy realizacji projektu (design)**, co wpłynęło na poprawę zarówno produktu, jak i procesu w fazie koncepcyjnej. Dodatkowo po raz pierwszy **wykorzystano wydruk 3D**, celem wykonania prób montowalności. „Nasi inżynierowie – mówi **Adam Micor**, kierownik Działu Planowania Inwestycji – samodzielnie wykonywali analizy komputerowe pozwalające wykryć problemy związane z dopasowaniem elementów w samochodzie. Cały team pracował wspólnie, by zapewnić wykonanie produktu, redukując maksymalnie koszty wyrobu oraz analizując i proponując poprawę w każdej fazie realizacji produktu”.

Wdrożenie systemu hybrydowego związane było z wprowadzeniem nowego silnika, a także z dodatkowym zainstalowaniem osłony poprawiającej charakterystykę aerodynamiczną samochodu. **Silnik ten to zupełna nowość:** jest to wolnossąca jednostka Fire-Fly 1.0 o mocy 70 KM, z 12-woltowym elektrycznym BSG (Belt integrated Starter Generator) i baterią litowo-jonową. System pozwala na odzyskiwanie energii podczas hamowania i zwalniania, przechowywanie jej

Duże zdjęcie:
panele
fotowoltaiczne
na dachu
zakładu
Mirafiori, obok:
Lancia Ypsilon
Hybrid i Fiat
500 Hybrid
w Zakładzie
Tychy.
Na poprzedniej
stronie: Fiat
500 Hybrid
sfotografowany
w Miasteczku
Sztuki i Nauki
w Walencji oraz
Pietro Gorlier
w Pomigliano
d'Arco



U góry: stacje do ładowania pojazdów dla pracowników oraz nowy elektryczny Fiat 500 podczas testów w laboratorium. Poniżej: szkic przyszłej Alfa Romeo Tonale

i wykorzystanie do ponownego uruchomienia silnika (w trybie Start&Stop) oraz wspomagania go podczas przyspieszania. Uruchomienie Mild Hybrid wymagało **utworzenia nowych stacji montażowych**, np. w celu montażu osłon aerodynamicznych, aby zapewnić ergonomiczny montaż elementów pod podwoziem, czy też **stacji DSA**, która pozwala na testowanie baterii litowo-jonowej przed jej montażem w samochodzie. Ponadto rozbudowano system testu samochodu na próbie rolkowej, pozwalający na weryfikację właściwego funkcjonowania ładowania baterii.

MIRAFIORI ZACZYNA OD ELEKTRYCZNEGO FIATA 500

Nowy elektryczny Fiat 500 jest „siłą napędową” umożliwiającą odrodzenie tego kompleksu, który niedawno obchodził 80-lecie istnienia. Model ten zapewni pracę **1200 osobom**, a rocznie będzie tam powstawać **80 tysięcy egzemplarzy** tego auta. „To pierwszy samochód – jak uważa dyrektor generalny FCA, **Mike Manley** – z platformą full BEV, która będzie mogła być wykorzystywana również w innych modelach na całym świecie”. To olbrzymia odpowiedzialność, którą pracownicy tej fabryki czują na własnej skórze i chcą przekształcić w kolejny sukces.

W ramach produktu 500 BEV grupa FCA buduje **infrastrukturę z zakresu zrównoważonego rozwoju i elektryfikacji**, która ma istotne znaczenie dla wsparcia rozwoju systemu „no fuel”. Mowa m.in. o 120 tysiącach metrów kwadratowych **paneli fotowoltaicznych** zainstalowanych na dachach poszczególnych budynków tego kompleksu i zakrywających 30 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni parkingów. Będą one generować 15 megawatów energii i przyczynią się do zmniejszenia emisji aż o pięć tysięcy ton CO₂ oraz zapewnią energię niezbędną do ładowania modeli produkowanych w obiekcie. Projekt ten jest realizowany przez firmy **Edison** i **ENGIE**.

Wraz z firmą **Terna** FCA utworzy w Mirafiori **największy obszar typu Vehicle-to-grid**, którego celem jest połączenie floty 700 samochodów elektrycznych z infrastrukturą do ładowania dwukierunkowego, która zapewni sieci 25 megawatów energii do realizacji usług bilansowania energii.

W strefie „Turyn”, która obejmuje również zakład w Grugliasco, przewidziano również **850 stacji do ładowania samochodów**, z których 750 przeznaczonych jest dla pracowników na parkingach.

Ale to nie wszystko. Włoski plan krajowy przewiduje 12 tysięcy punk-





Alfredo Leggero,
pierwszy
od lewej,
przewodniczy
wizycie
w Plant
Academy
w zakładzie
w Pomigliano.
Poniżej linia
modelu Panda

tów zlokalizowanych w różnych obszarach produkcyjnych, w Leasys Mobility Store i u dealerów.

Na terenie fabryki przy Corso Agnelli powstanie natomiast **Battery Hub** do produkcji modułów akumulatorów przeznaczonych do elektrycznych modeli **Maserati**. Jest to szczególnie ważny element strategii e-mobility, bowiem wraz z jej realizacją firma znajdzie się w samym centrum nowych systemów napędowych. Znajdzie się tam również obszar przeznaczony na szkolenie specjalistów w tym specyficznym sektorze: kompetencje i doświadczenie, jakie zostaną zdobyte, są kluczowe przy opracowaniu technologii w tej dziedzinie.

W miejscu, w którym powstaje Maserati Levante, rusza również budowa linii przeznaczonych do produkcji w 2021 roku nowych w **stu procentach elektrycznych Maserati GranTurismo i GranCabrio**.

DO POMIGLIANO WRACA ALFA ROMEO

Pomigliano z kolei wkrótce znowu zabłyśnie czerwienią typową dla marki Alfa Romeo. Poza Pandą Hybrid tamtejsza fabryka ma produkować bowiem **kluczowy model Alfę Romeo**, jakim ma być **Tonale**, SUV z segmentu C, który swoją premierę miał podczas ubiegłorocznego salonu w Genewie. Nowe inwestycje niezbędne do uruchomienia nowego modelu dotyczą przede wszystkim **lakierni**, wydziału, który nieustannie się rozwija, i w którym zainstalowano już **20 najnowszej generacji robotów** (w sumie jest ich tam teraz 70). Pozwalają one na uzyskanie jednolitej, wysokiej jakości warstwy



lakieru, przy minimalnym wykorzystaniu materiału, aby z jednej strony poprawić jakość produktu, a z drugiej **ograniczyć utylizację nadmiarów lakieru**. Jeśli chodzi o środowisko, wprowadzono dodatkowe udoskonalenia technologiczne, które zmniejszają emisję, ograniczając jednocześnie o 40 procent zużycie energii przez zakładową spalarnię.

Prace projektowe nad liniami pod nowe produkty oraz nad unowocześnieniem istniejących maszyn na lakierni prowadzone są w Plant Academy. Jest to miejsce, w którym pracownicy Pomigliano tworzą i dzielą się

kompetencjami, na przykład dotyczącymi „Przemysłu 4.0”, przyczyniając się do osiągania celów fabryki i stwarzania wartości dla firmy. Jak tłumaczy **Alfredo Leggero**, Head of Manufacturing Mass Market Brands EMEA Region FCA Italy: „Academy ma **wspierać konkurencyjność zakładu** w nowym kontekście przemysłu. Działa w oparciu o trzy aspekty: organizacja pracy, budowanie wiedzy i rozwój umiejętności przywódczych. Przyjęty model szkoleniowy bazuje na zasadzie **szkoleń doświadczalnych**, czyli pozwala ludziom na szybkie przejście od wiedzy do umiejętności wykonania poprzez trzy fazy. Pierwszą z nich jest wiedza teoretyczna i tworzenie modułów szkoleniowych, w których uwzględnia się komunikację zakładową. Druga to symulacje, w których wiedza poddawana jest próbie w środowiskach odtwarzających stanowisko pracy. Trzecia faza to praktyczne wykorzystanie wiedzy w ramach rzeczywistych procesów. Każda z nich przewiduje specjalne narzędzia oceny, które pozwalają na potwierdzenie poziomu zdobytych kompetencji. Oczywiście skuteczność tego modelu jest zapewniana również przez udział najlepszych osób, które podzieliły się swoimi doświadczeniami w projektowaniu i realizacji każdej fazy szkolenia”.

Pomigliano przygotowuje się więc na **powrót Alfya Romeo**. „Jak pokazuje nasza historia – powiedział Gorlier, – posiadamy kompetencje ludzi i technologię, by odegrać tę niezwykle ważną rolę”.

Z MELFI DO ABRUZZO, PRZEZ MODENĘ I CASSINO

Zmiany wynikające z mobilności elektrycznej dotyczą całej Grupy FCA. Począwszy od fabryki w **Melfi**, która – jako 25-letni już zakład – dostosowała się do procesu elektryfikacji, wprowadzając do produkcji modele **Jeep Compass i Renegade w wersji hybryda plug-in**. Jest to rozwiązanie, które pozwala na ładowanie akumulatorów poprzez odzyskiwanie energii przy hamowaniu lub przy użyciu zewnętrznego gniazda prądowego. Również tutaj będą **produkowane wszystkie Compassy przeznaczone na rynek europejski**.

W Modenie natomiast bije serce **Maserati**. W tym roku marka uruchomiła kompletny proces elektryfikacji swojej gamy, wprowadzając rozwiązania technologiczne, które są w stanie zapewnić wysokie osiągi, typowe dla marki spod znaku trójżębu. W 2020 roku pojawi się pierwszy spośród nowych modeli Maserati, jakim będzie **supersportowy samochód** naszpikowany technologią, ale nawiązujący do tradycyjnych wartości marki: w tamtejszym zakładzie trwają ważne prace modernizacyjne linii produkcyjnych, na których zagości nowa wersja elektryczna. Równolegle rozpoczęto już budowę nowej linii na lakierni. Ale to nie wszystko. Modena jest również siedzibą **Innovation Lab**, centrum najbardziej zaawansowanych badań, gdzie powstają Maserati, które ujrzą światło dzienne za kilka lat.



W Melfi uruchamiana jest produkcja modeli Jeep Compass i Renegade plug-in. Poniżej prototyp Ducato Electric. Na stronie obok supersamochód Maserati MC20 jeszcze w wersji prototypowej



Również przyszłość **Cassino** naznaczona jest marką spod znaku trójzębu. Pojawi się tam **nowy „utility vehicle”**, który ma odegrać pierwszoplanową rolę w gamie marki dzięki swojemu rewolucyjnemu wyposażeniu. Pierwsze samochody z preserii pojawią się już w 2021 roku.

Pozostaje jeszcze zakład **Sevel**, w miejscowości Atesa, w regionie Abruzja – fabryka, w której od lat powstają modele Ducato, odnoszące największe w historii sukcesy w segmencie samochodów dostawczych. Zaprezentowany już prasie pierwszy model elektryczny marki Fiat Professional pojawi się w salonach jeszcze w tym roku. Opracowano go i zaprojektowano zgodnie z najbardziej zaawansowanymi standardami jakości Grupy FCA, a w ciągu roku ma być dostępny we wszystkich wariantach karoserii, dysponując jednakową pojemnością ładunkową jak „tradycyjne” Ducato, od 10 do 17 metrów sześciennych. **Ducato Electric** będzie dysponować różnymi opcjami akumulatorów zapewniających zasięg całkowity wynoszący od 220 do 360 km. ■



Dealerzy FCA blisko swoich klientów

FCA wraz z siecią dealerską wdraża nowy program, który ma na celu wsparcie klientów marek FCA, rozważających zakup nowego samochodu w tym trudnym okresie. Nowa strategia obejmuje w pełni bezpieczny, zdalny kontakt z dealerem i prezentację on-line wybranego samochodu, a we współpracy ze spółkami finansowymi Grupy FCA, tj. FCA bank i Leasys Polska, atrakcyjne finansowanie z pierwszą płatnością odroczoną nawet do 2021 roku i w wybranych przypadkach bezpłatną usługę Door to Door. Klienci chcący zakupić Abartha, Alfę Romeo, Fiata, Fiata Professional i Jeepa mogą umówić się na zdalną wizytę telefonicznie lub mailowo i otrzymać link umożliwiający bezpośrednie połączenie z doradcą. Sprzedawca dobierze i skonfiguruje nowe auto według potrzeb klienta, przygotuje ofertę i przedstawi dogodne opcje finansowania.

Fiat 500 i Panda Hybrid z pakietem D-Fence

Marka Fiat, chcąc zapewnić swoim klientom poczucie bezpieczeństwa, oprócz specjalnego finansowania zakupu auta postanowiła zaoferować także pakiet ochronny D-Fence. Pakiet, dostępny w całej gamie Fiata, pomaga chronić i dezynfekować wnętrze samochodu, zapewniając komfort podróżowania. Składa się z: filtra kabinowego wysokociśnieniowego z grupy produktów Premium, zapobiegającego przenikaniu zanieczyszczeń z zewnątrz i pochłaniającego 100% alergenów, a także zmniejszającego o 98% tworzenie się pleśni i bakterii; filtra kabinowego umieszczonego między wlotem powietrza a kabiną i oczyszczacza powietrza, który może być wykorzystywany również w domu, wyposażonego z filtr HEPA oraz z lampy UV CLEANER.



Flota Fiat Professional wspiera walkę z pandemią



Siedem samochodów Fiat Fiorino zasililo flotę Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Rzeszowie. Auta służą do przewozu próbek do badań pobranych od osób z podejrzeniem zakażenia koronawirusem i chorych. Decyzją samorządu wojewódzkiego pojazdy trafią do miast, w których znajdują się oddziały zakaźne. Są to Przemyśl, Jarosław, Łańcut, Dębica, Mielec, Sanok i Jasło. Jak podaje podkarpacki samorząd, samochody zakupiła Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Rzeszowie z funduszy unijnych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego przeznaczonych na walkę z pandemią koronawirusa. Siedem Fiatów Fiorino Cargo Business do walki z pandemią, napędzanych ekonomicznymi silnikami 1.4 BZ 77 KM, jest wyposażonych w pakiety Pro z dodatkową parą gniazd 12V w przestrzeni bagażowej, służących do podłączenia lodówek do przewozu materiałów sanitarnych.



Jak powstaje spojler w Made by Abarth?

Regulowany ręcznie spojler, montowany w kultowym Abarthcie 695 70° Anniversario, zwiększa przyczepność na szybkich, mieszanych trasach oraz stabilność przy dużych prędkościach. Potwierdzają to testy w tunelu aerodynamicznym FCA w Orbassano pod Turynem i na torze Vallelunga niedaleko Rzymu. Zaprojektowanie spojlera jest rezultatem dążenia do coraz lepszych osiągnięć, w tym ciągłego doskonalenia aerodynamiki. Idea ta przyświeca marce już od lat 60. ubiegłego wieku, kiedy marka zaprojektowała aerodynamiczne „torpedo” Abarth 1000 Bialbero Record (1960) i dobrze znany Abarth 1000 Corsa (1966), pierwszy model ze spojlerem wykonanym z żywicy. Abarth 695 70° Anniversario Spoiler ad Assetto Variabile jest wyrazem uznania dla tego dokonania, udowadniając, że dla marki Abarth tor wyścigowy zawsze był idealnym poligonem do testowania rozwiązań technicznych i technologicznych przed zastosowaniem ich w samochodach ze znacznikiem Skorpionia.

Fiat Ducato dla firm kurierskich

Fiat Professional przygotował wyjątkową ofertę na zakup modelu Ducato Furgon dla przedsiębiorców prowadzących działalność kurierską i transportową. W ramach oferty do końca czerwca br. przedsiębiorcy, którzy nabywają auto do celów realizacji usług kurierskich i transportowych, otrzymają atrakcyjny rabat do 7% wyższy niż w standardowej promocji. Program dotyczy Fiatów Ducato Furgon we wszystkich opcjach wyposażenia z 2019 roku produkcji, dostępnych od ręki u dealerów FCA Poland. Fiat Ducato z dwoma tysiącami konfiguracji wersji, licznymi opcjami silnikowymi Diesla i CNG, dostępnością od ręki i prostymi formalnościami zakupu, to najlepsze narzędzie pracy kuriera.



#500NatureChallenge: Fiat w nowej kampanii społecznej



W trakcie odbywającego się 22 kwietnia Światowego Dnia Ziemi, Fiat rozpoczął kampanię społeczną #500NatureChallenge. Kampania ma na celu zebranie materiałów zdjęciowych i filmowych, które świadczą o harmonii między miastami a przyrodą w czasie pandemii. Ograniczenie wychodzenia z domu spowodowały bowiem, że użytkownicy stają się świadkami nowych relacji „człowiek-środowisko” na terenie naszych miast, w których natura na nowo odnajduje swoje przestrzenie. „Partnerem” kampanii społecznej #500NatureChallenge jest nowy, elektryczny Fiat 500, samochód, który najlepiej reprezentuje nową relację między człowiekiem a środowiskiem. A inicjatywa obejmuje globalną bazę fanów Fiata, nawołując do optymizmu i pozytywnego myślenia, zgodnie z ekologicznym charakterem nowej 500.

Siedemdziesiąt lat mitu Abartha



Minęło 70 lat, kiedy 10 kwietnia 1950 roku Tazio Nuvolari, legendarny kierowca wyścigowy zakończył swoją pełną zwycięstw karierę za kierownicą Abartha 204A z silnikiem o pojemności 1100 cm³, pierwszego modelu skonstruowanego przez Carla Abartha. Miejscem zawodów było Palermo. Słynny „mantovano volante” (latający Mantuańczyk, więcej o nim na str. 36-39) wygrywa w swojej kategorii, a w klasyfikacji ogólnej zajmuje wysoką, 5. pozycję. Przyjaźń pomiędzy Carlem Abarthem i słynnym rajdowcem zrodziła się w okresie powojennym, gdy Nuvolari był również „twarzą” zestawów do przeróbek. I to właśnie za ich sprawą wiele zwykłych samochodów wygrywało wyścigi, pozwalając młodym kierowcom odnosić sukcesy w zawodach.

Studenci z IAAD pracują nad designem robotów

Comau, wspólnie ze studentami Wydziału „Product design” Uniwersytetu Sztuk Stosowanych i Designu (IAAD) w Turynie i zespołem Style&Design z jednostki biznesowej Robotics and Automation Products, pracowali nad projektem dotyczącym designu przyszłych robotów. Inicjatywę rozpoczęto pod koniec 2019 roku, a brało w niej udział 20 młodych ludzi. Program rozpoczęto w formie warsztatów. Studenci, podzieleni na 6 grup, do początku lutego pracowali nad nowymi rozwiązaniami pod względem realizacji naszpikowanej czujnikami powłoki, która pozwala na korzystanie w trybie współpracy z robotami Comau. Uczestnicy dzięki temu mieli okazję poznać niezbędne etapy i kompetencje, aby opracować produkt w dziedzinie automatyki przemysłowej. Najbardziej interesujące pomysły będą inspiracją przy opracowywaniu nowych technologii.



Elektryczne Jeepy na testach w mroźnej Laponii

Podczas testu drogowego na odcinku 3800 kilometrów, prowadzącym z zakładu Mirafiori do Proving Ground w Arjeplog, w szwedzkiej Laponii, nakręcono 3-minutowy film. Widzowie mogą obejrzeć na nim, jakim poważnym próbom poddano pierwsze hybrydy typu plug-in marki Jeep na region EMEA. Celem było wypróbowanie pojazdów w realnych warunkach, w jakich będą one działać u przyszłych klientów. W czasie jazdy technicy mogli bowiem wypróbować rozwiązania techniczne i zachowanie modeli Jeep Renegade oraz Compass 4xe First Edition w trudnych warunkach, takich jak jazda nocą po zaśnieżonych drogach. Dzięki m.in. temu modele są już gotowe na wprowadzenie tych wersji na rynek, co stanowi zapowiedź nowej ery dla Jeepa. Film można obejrzeć na: www.media.fcaemea.com/it-it/jeep.

Kredyt prawdziwe **0%!**



- Oprocentowanie: **0%**
- Opłata przygotowawcza: **0%**
- RRSO: **0%**
- Możliwość finansowania ubezpieczeń **GAP/CPI**
- Samochody osobowe Fiat, Alfa Romeo, Jeep oraz Abarth z roku produkcji **2019**

Kredytodawca: FCA-Group Bank Polska S.A. Przykład reprezentatywny dla samochodu Fiat Tipo Sedan w cenie 50 046,86 zł brutto: wpłata własna: 25 023,43 zł, okres kredytu: 36 miesięcy, 36 miesięcznych rat: 695,10 zł; stopa procentowa stała: 0 %, Rzeczywista roczna stopa oprocentowania: 0 %, całkowita kwota kredytu: 25 023,43 zł (bez kredytowanych kosztów), opłata przygotowawcza: 0,00 zł, odsetki: 0,00 zł. Obowiązkowe ubezpieczenie AC. Wyliczenie na dzień 01.03.2019 r. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego i ma charakter wyłącznie informacyjny. Rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu mogą się różnić od prezentowanych w materiale reklamowym. Przyznanie kredytu uzależnione jest od pozytywnej oceny zdolności kredytowej potencjalnego kredytobiorcy. Szczegóły dotyczące oferty kredytowej i ubezpieczeniowej w salonach grupy FCA oraz na www.fcabank.pl.

EASYWALLBOX ŁATWE ŁADOWANIE

FCA i ENGIE Eps zaprezentowały system ładowania pojazdów elektrycznych, który pozwala podłączyć samochód elektryczny do domowej instalacji 3 kW bez konieczności wzywania specjalisty. Jest to rewolucyjne i łatwe w użyciu urządzenie.

Paola Ravizza



Mowa o easyWallbox, nowej stacji ładowania typu plug-and-play, opracowanej przez ENGIE Eps wyłącznie dla FCA. Podłącza się ją do domowej instalacji elektrycznej, tak jak każdy artykuł gospodarstwa domowego, a po podłączeniu do niej samochodu (oczywiście elektrycznego) rozpoczyna się jego ładowanie. Kilka godzin później pojazd jest gotowy do drogi. To produkt opracowany z myślą o tych wszystkich, którzy pragną posiadać samochód ekologiczny, ale problem stanowi dla nich kwestia jego „tankowania”. Aby szybko zrozumieć, jak bardzo użyteczny jest to system, easyWallbox zaprezentowano w lutym w otoczeniu pięknej, choć niezbyt zelektryfikowanej, okolicy **doliny Vigizzo**, w Alpach Lepontyńskich. Pokaz miał miejsce na wysokości 1800 m n.p.m., gdzie znajdują się jedynie schroniska górskie i stoki narciarskie i gdzie trudno sobie wyobrazić ładowanie elektrycznego **Jeepa Renegade 4xe**.

Historię powstania i rozwoju easyWallbox przybliżą nam **Roberto Di Stefano**, odpowiedzialny za e-Mobility w FCA, i **Carlalberto Guglielminotti**, Ceo ENGIE Eps, którzy skupili swoją uwagę na unikalności tego urządzenia. Stacje typu wallbox nie są bowiem nowością, ale jak dotąd były oferowane jedynie opcje typu premium, które wymagały interwencji specjalisty w celu ich zainstalowania. „FCA i ENGIE Eps postanowiły **zrewolucjonizować mobilność elektryczną** – tłumaczy Di Stefano, – stosując **praktyczny i niedrogi system**, który wpływa na sposób użytkowania samochodów i korzystania z nich”. Założenia te sprawiły, że producent postanowił przy tworzeniu easyWallbox skoncentrować się na mocno ograniczonej do tej pory dostępności do tego typu stacji ładowania: była to bariera, która zniechęcała nawet najbardziej zagorzałych zwolenników podróżowania przyjaznego środowisku. Nie tyle ze względu na liczbę publicznych stacji ładowania, których jest jeszcze niewiele, ale z powodu problemów z ładowaniem w domu, gdzie **75 procent użytkowników korzysta z sieci o mocy 3 kW**. „Sporą zaletą naszego urządzenia – mówi Guglielminotti – jest możliwość ominięcia trudności technicznych, ponieważ nie wymaga ono wprowadzania zmian w domowych instalacjach elektrycznych ani kontroli czy certyfikatów w zakresie norm bezpieczeństwa. Wystarczy tylko przymocować stację do ściany oraz podłączyć ją do typowego domowego gniazdka elektrycznego (typu Schuko). **Urządzenie pobiera maksymalnie 2,3 kW** energii i zostało tak zaprojektowane, aby nie przeciążać domowej sieci elektrycznej i unikać przekraczania mocy, powodując wybijanie bezpiecznika”. „W efekcie – kontynuuje Di Stefano – dzięki easyWallbox samochód można podłączyć do stacji wieczorem i rano korzystać już z samochodu, pokonując 180 kilometrów. Jeśli natomiast użytkownik chciałby naładować pojazd szybciej, wtedy musiałby



skorzystać z pomocy specjalisty oraz ze zwiększenia mocy w swojej instalacji, jak w przypadku typowych stacji wallbox. Wówczas uzyska możliwość naładowania auta z mocą nawet 7,4 kW, przy skróconym czasie ładowania o połowę i bez potrzeby zmieniania stacji”.

FCA i ENGIE Eps współpracują ze sobą od 2017 roku. Jak twierdzą obaj menedżerowie, easyWallbox to **owoc pracy setki inżynierów i badaczy** współpracujących z naukowcami z **politechnik w Turynie i Mediolanie**. Stanowi on pierwszy wspólny element pracy zespołowej rozpoczętej kilka miesięcy temu przez **dyрекcję e-Mobility** FCA w ramach koordynacji działań związanych z mobilnością elektryczną. A działania te obejmują, między innymi, realizację instalacji fotowoltaicznej w Mirafori, największy na świecie projekt doświadczalny Vehicle to grid (V2G) oraz Solar Power Production Unit. Powstanie easyWallbox jest potwierdzeniem wspólnej wizji poszanowania środowiska i mobilności, w której na pierwszym miejscu stawia się potrzeby ludzi. Stacja będzie stanowiła **element wyposażenia modeli Jeep Renegade i Compass 4xe w wersji Launch**, a także nowego elektrycznego Fiata 500 „La Prima”. ■

Na zdjęciu z góry po lewej Roberto Di Stefano, a obok niego Carlalberto Guglielminotti. Jak widać na zdjęciu powyżej, easyWallbox łączy się z domową siecią elektryczną poprzez typowe gniazdko prądowe. Na zdjęciu na pierwszej stronie Jeep Renegade 4xe na stokach narciarskich Piana di Vigizzo

ALFA ROMEO WCI



Kierowcy Kimi Räikkönen i Antonio Giovinazzi. W tle dyrektor techniczny, Jan Monchaux, Frédéric Vasseur (Team Principal Alfa Romeo Racing ORLEN i dyrektor generalny Sauber Motorsport AG), a także trzeci kierowca, Robert Kubica i kierowca testowy – Tatiana Calderon

AŻ W FORMULE 1



Nowy bolid C39 jest jedną z gwiazd mistrzostw świata, które wstrzymano przez pandemię koronawirusa. Z okazji 110-lecia marki w modelu poprawiono osiągi i design.

Carola Popaiz

Nowy bolid **C39** oraz zespół Alfa Romeo Racing ORLEN, za kierownicą którego zasiadą Kimi Räikkönen, Antonio Giovinazzi, trzeci kierowca Robert Kubica i kierowca testowy Tatiana Calderon, będą bohaterami tegorocznych **mistrzostw świata Formuły 1**, na których swoje piętno niestety mocno odcisnął wybuch **pandemii koronawirusa**. Pomimo zachowania klasycznych barw, typowych dla wyścigowych pojazdów Alfę Romeo, C39 ma **nowy wygląd**: motyw charakteryzujący szatę graficzną opracowaną przez Centrum Stylu nazwano „Speed-Pixel”, aby podkreślić koncepcję **prędkości i upływającego czasu w hołdzie dla marki** z okazji jej **110. rocznicy istnienia**. Dostrzec można również nawiązanie do przeszłości poprzez powrót do designu Quadrifoglio, z tym że bardziej wystylizowanego i prostego w liniach, oraz większy logotyp Alfa Romeo, który nachodzi na główne logo, krzyż dawnego herbu Mediolanu i wąż rodu Viscontich. C39 jedynie

odrobinę przypomina swojego poprzednika: dyrektor techniczny, Jan Monchaux, postawił na zupełnie nową koncepcję, opracowaną z myślą o tym, by zespół mógł ugruntować postępy, jakie poczynił w ciągu ostatnich dwóch lat i stopniowo zbliżyć się do pole position. Jak tłumaczy: „Wprowadziliśmy w bolidzie sporo udoskonaleń. Może poza obręczami i oponami oraz pewnymi komponentami wewnętrznymi wszystkie pozostałe widoczne elementy zostały zmienione. Jest to zwykły proces ciągłej poprawy, ale tym razem w jego efekcie mamy do czynienia z **zupełnie nowym samochodem**”. Dla Frédérica Vasseura, Team Principal Alfa Romeo Racing ORLEN i dyrektora generalnego Sauber Motorsport AG, nowy bolid „**jest efektem zaangażowania i wizji sporej grupy pracujących z poświęceniem osób**, a także wyrazem wysokich kompetencji każdego członka naszego zespołu. Cel nie uległ zmianie: nasze osiągi muszą być w przyszłości lepsze niż dzisiaj”. ■



Alfa Romeo od zawsze kojarzy się z **prędkością, wyścigami i zwycięstwami**. Powstała 24 czerwca 1910 r. w Mediolanie jako spółka „**Anonima Lombarda Fabbrica Automobili**” (tj. Lombardzka Fabryka Samochodów) i niemal od razu brała udział w rajdach. W 1911 r. jej dwa samochody 24 HP pojawiły się na linii startu wyścigu Targa Florio, ale pierwsze zwycięstwo na torze w Mugello marka odnotowała dopiero po I wojnie światowej. Wśród jej osiągnięć warto wymienić

110 LAT ZWYCIĘSTW

Założona w 1910 roku Alfa Romeo odegrała ważną rolę w historii sportów motorowych, uczestnicząc w wielu rajdach, począwszy od Mille Miglia po Targa Florio, od Formuły 1 po Le Mans. Jej pozycję na torze przypieczętowała współpraca z Sauberem.

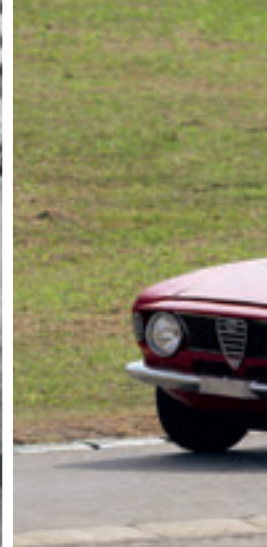
Giancarlo Riolfo



aż **dziesięć zwycięstw w Targa Florio, 11 w Mille Miglia** (więcej nie odnotowała żadna inna marka) i **cztery w 24-godzinny wyścigu Le Mans**. Nie można też zapomnieć o **dwóch tytułach Mistrza Świata Formuły 1**, jednym tytule **Mistrza Świata w Grand Prix** w 1925 r. i licznych innych zwycięstwach. W latach 20. i 30. za kierownicą modeli Alfa Romeo zasiadali najlepsi w historii mistrzowie kierownicy: **Campari, Sivocci, Ascari, Borzacchini, Brilli-Peri, Varzi**. A także ten najsław-

niejszy, człowiek, o którym mawiano, że potrafi zdziałać rzeczy niemożliwe: **Nuvolari**. Był też kierowca, który odegrał kluczową rolę w sportowej historii producenta z Mediolanu. Był szybki, ale przede wszystkim został zapamiętany jako znakomity organizator i niesamowity znawca ludzi. Mowa oczywiście o **Enzo Ferrarim**.

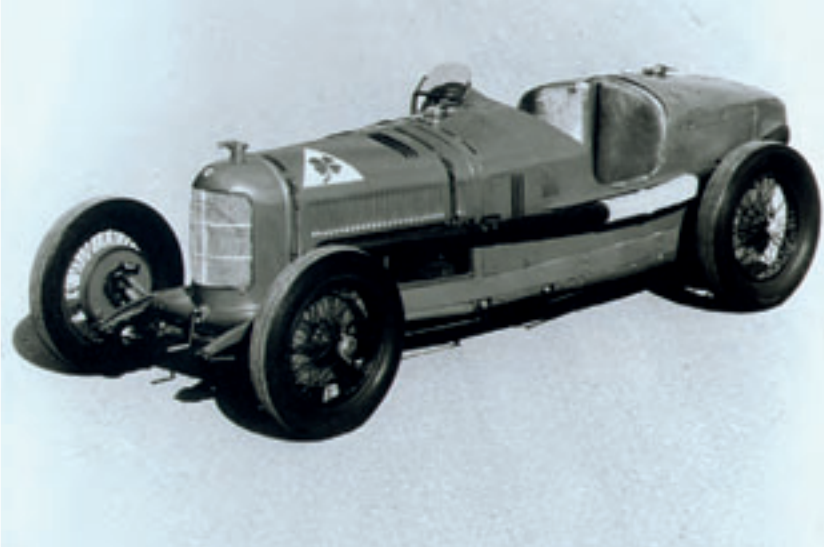
Ferrari pojawił się w Alfie w 1920 r. Wygrał dwa Grand Prix w Równi, na torze w Polesine, i Coppa Acerbo, ale niemal od razu zauważono w nim inne cechy. W Fiacie pracował wów-



czas młody, utalentowany technik: **Vittorio Jano**. Ferrari namówił założyciela Alfę, Nicolę Romeo, by go zatrudnił. Był to strzał w dziesiątkę, ponieważ Jano zaprojektował model P2, który stał się asem w rękawie Giuseppe Campariego, Gastone Brilli-Periego i Antonia Ascariego i który wygrał pierwszą edycję Mistrzostw Świata Konstruktorów. **Ascari okazał się najlepszym kierowcą**. Był odważny jak nikt inny. Może nawet zbyt odważny. Stracił życie na torze w Montlhéry. Osierocił syna, Alberto, który później dwa razy z rzędu, w 1952 r. i w 1953 r., zdobył mistrzostwo świata w F1 w bolidzie Ferrari, zanim podzielił tragiczny los ojca. **Giuseppe Campari** pochodził z Lodi. W Alfie Romeo pracował na stanowisku testera, ale szybko dał się poznać jako niestrudzony rajdowiec. Dwukrotnie wygrał wyścig Mille Miglia, trzy razy Coppa Acerbo, Grand Prix Francji i Włoch, ale ciągle czuł niedosyt. Miał bowiem inne marzenie – karierę śpiewaka operowego. Jego głos nie był jednak wystarczająco piękny, by zachwycić publiczność. Podczas jego debiutu w „Traviacie” Verdiego w operze rozległ się krzyk „Lepiej idź się ścigać!”. Przerwał swoją arię, podszedł w świetle reflektorów do widowni i powiedział: „Kiedy się ścigam, mówią mi, żebym śpiewał, kiedy śpiewam, krzyczą, że mam się ścigać. Co w końcu mam robić?”. Ścigać się! Bo jako kierowca Campari miał niewiele rywali. Jednym z nich był Borzacchini. Podczas Grand Prix Włoch w 1933 r. obaj kierowcy rozegrali między sobą zacięty pojedynek. Ale wyciek oleju silnikowego spowodował tragiczną śmierć obu rajdowców.

W latach 30. Ferrari założył własny zespół: **Scuderia Ferrari**. Był on niezależny od Alfę Romeo, ale tak naprawdę stanowił rodzaj działu wyścigów. Wśród kierowców wyróżniał się zwłaszcza jeden: **Tazio Nuvolari**. Karierę rozpoczynał jako motocyklista w rodzinnej miejscowości Castel d'Ario, nieopodal Mantui, w której urodził się także Ascari. Do Stajni Ferrari trafił w 1930 r. i od razu zasiadł za kierownicą nowej Alfę Romeo 6C 1750 w wyścigu Mille Miglia. Wraz z **Achille Varzim**, który również prowadził Alfę 6C 1750, ale w barwach Ferrari, stoczył zacięty pojedynek na odcinku 1600 km. Nuvolari miał 7 minut straty, ale nadrobił je w szalonej pogoni za rywalem. W Peschiera del Garda był blisko wyprzedzenia rywala. Była noc. Nuvolari wraz z mechanikiem Guidottim jechali tuż za Varzim. Wpadli na pomysł, by wyłączyć reflektory w samochodzie i jechać za swoim konkurentem, korzystając z oświetlenia drogi przed jego samochodem. Ten, nie widząc za sobą światła, odpuścił walkę, bo pomyślał, że przeciwnik miał awarię, tymczasem Nuvolari wykorzystał tę dekoncentrację i wyprzedził przeciwnika. Rywalizacja między Nuvolarim i Varzim trwała całe lata 30. Włochy podzieliły się wtedy na dwa obozy. Jedni upodabali sobie mistrza z Mantui, walecznego i cechującego się niebezpiecznym stylem jazdy, inni kibicowali racjonalnemu i zawsze opanowanemu Piemontczykowi. Ale to Nuvolariemu udało się rozpałić serca fanów. W prasie okrzyknięto go mianem „**Mantovano Volante**” (dosł. Latający Mantuańczyk), człowieka o wyją-





tkowej sprawności fizycznej, zachwycającego wyczynami i niepoddającego się żadnym przeciwnościom. Na początku lat 30. Alfa Romeo **P3**, kolejny projekt Jano, święcił tryumfy w wyścigach. Mimo to mediolański producent samochodów przechodził kryzys finansowy. Jednocześnie nazistowskie Niemcy zaczęły traktować zawody jako broń propagandową i wspierać swój przemysł. Mercedes i Auto Union wprowadziły na tory samochody, którym trudno było stawić czoła. Uległ im także w 1935 roku model P3. Mimo to Nuvolari wziął udział w Grand Prix Niemiec. I wygrał, wbrew wszelkim przeciwnościom. Najtrudniejszy tor na świecie, Nürburgring, pozwolił Mantuańczykowi na zaprezentowanie atutów, których zabrakło rywalom. Nuvolari poniżył niemieckie zespoły na ich własnym podwórku i to przed władzami III Rzeszy.

W 1937 r. w stajni Ferrari powstał najsłynniejszy bolid Alfę Romeo. Był nim model **158 „Alfetta”**, zaprojektowany przez Gioachino Colombo. Wyposażono go w 8-cylindrowy, turbodoładowany silnik o pojemności 1,5 litra, który generował moc 195 KM. Z biegiem lat moc ta wzrosła aż do 450 koni. Podczas swojego debiutu, na Coppa Ciano w 1938 roku, bolid okazał się najlepszy, ale nad Europą gromadziły się już czarne chmury zwiastujące II wojnę światową. Sporty motorowe zostały wstrzymane. Wznowiono je po długiej przerwie pod koniec lat 40. W 1950 roku rozegrano Mistrzostwa Świata F1, a w ich ramach, najsłynniejsze Grand Prix, jakie odbywały się przed wojną. W międzyczasie drogi Ferrari i Alfę Romeo rozeszły się, a były kierowca z Modeny utworzył swoje własne przedsiębiorstwo. Alfetta zdominowała pierwsze dwa mistrzostwa F1. W 1950 roku **Nino Farina i Juan Manuel Fangio** zwyciężyli we wszystkich Grand Prix, w których brali udział. Pierwszym mistrzem świata F1 został Farina. Zdobywca srebrnego medalu Fangio nadrobił zaległości rok później, zdobywając za kierownicą Alfetty swój pierwszy z pięciu tytułów mistrza świata. **Fangio** zdominował wszystkie wyścigi, jakie odbyły się w latach 50. Przed wyścigiem przebiegał całą trasę, starając się zapamiętać każdy szczegół toru: stan asfaltu, obecność zabrudzeń, oleju, żwiru. Był precyzyjny i szybki, i wygrywał.

Pod koniec sezonu 1951 Alfa odeszła jednak z Formuły 1. Zmienił się regulamin i marka, zamiast inwestować w nowy bolid, wolała przeznaczyć środki na swoją działalność. Wprowadzając na rynek model **1900**, Alfa odniosła duży sukces handlowy. Postanowiono więc iść za ciosem i zaprojektować Giuliettę, średniej wielkości samochód, który miał stać się przedmiotem pożądania. Ale pożegnanie z F1 nie oznaczało dla marki całkowitej rezygnacji z wyścigów. W latach 60. modele Giulia GTA zdominowały wyścigi w **kategorii samochodów turystycznych**. W latach 1966-1972 Alfę wygrały sześć mistrzostw Europy, a także mistrzostwa Trans-Am w Ameryce. Wśród kierowców wyróżniał się zwłaszcza **Andrea DeAdamich**, który – zanim został znanym prezenterem telewizyjnym – ścigał się również w F1. Sprawy sportowe powierzono później firmie **Autodelta**, założonej przez projektanta Carlo Chitiego, która w 1966 została przejęta przez Alfę. Inżynier z Pistoii, który zaprojektował Ferrari 156 – zwycięzcę Mistrzostw Świata F1 w 1961 r. – był również autorem projektu **Alfa Romeo T-33**: prototypu samochodu sportowego z silnikiem V8 o pojemności 2 l, który odnotował liczne zwycięstwa. W swojej zmienionej wersji, z silnikiem 12-cylindrowym o pojemności 3 l, model ten wygrał Mistrzostwa Świata Samochodów Sportowych w 1975 i w 1977 roku. Za jego kierownicą zasiadali **Arturo Merzario i Vittorio Brambilla**. Silnik 12-cylindrowy zyskał duże uznanie. W latach 1976-1979 wykorzystywał go w F1 brytyjski zespół Brabham. W 1979 r. Alfa Romeo powróciła na tor, ale nie odniosła sukcesów. Te nadeszły dopiero w latach 90., w mistrzostwach Italian Touring Car Competition, w których udział brał model **155 V6**. Najważniejsze okazało się zwycięstwo **Nicoli Lariniego** w mistrzostwach DTM w 1993 r., dzięki któremu przerwano dominację na torze marek niemieckich. Model **155 V6** Lariniego i Alessandra Nanniniego zdominował 13 z 20 wyścigów. Alfa Romeo znowu bierze udział w F1. Jej model **C39**, prowadzić będą Fin **Kimi Räikkönen**, mistrz świata z 2007 roku i **Antonio Giovinazzi**. Trzecim kierowcą jest **Robert Kubica**, a kierowcą testowym Tatiana Calderon. Alfa ma już 110 lat, ale jej pasja do wyścigów nie uległa zmianie. ■

Na pierwszych stronach 158 „Alfetta”, która w latach pięćdziesiątych zdominowała wyścigi Grand Prix F1. Za kierownicą samochodu Manuel Fangio. Powyżej, od lewej: Nino Farina, wielki rywal Fangia, Giulia Sprint GTA (1965) i P2 (1925-1930). Na dole, po lewej: Alfa Romeo 33TT, gwiazda lat 70.



MC 20 Z WÍATREM W ŻAGLACH

Nietypowy debiut najnowszego supersamochodu spod znaku trójjębu. Do zaprezentowania jego nazwy marka wybrała żaglówkę Soldiniego – Maserati Multi 70. Cechą wspólną trimaranu i samochodu jest ta sama wiedza technologiczna, jaką dysponuje Innovation Lab w Modenie, oraz cel: doskonałe osiągi.

Carola Popaiz

Maserati Multi 70 podczas regat ROCRC Caribbean 600 Race. Trimaran ma długość 21,20 m, powierzchnię żagla 409 m² i wyporność 6,3 tony. W skład jego zespołu wchodzi, od prawej: Giovanni Soldini, Oliver Hernandez Perez, Nico Malingri, Ronan Cointo, Guido Broggi, Carlos Hernandez Robayna i Matteo Soldini

Podczas przygotowań do regat ROCRC Caribbean 600 Race na grocie trimaranu **Maserati Multi 70**, dowodzonego przez Giovanniego Soldiniego, pojawił się wraz z logo Maserati napis: „**MC20**”, oznaczający nazwę nowego supersamochodu producenta z Modeny, który zostanie wprowadzony na rynek w najbliższych miesiącach. Ma on zapoczątkować nową erę marki, dla której szypier ten jest od lat partnerem: „Jestem dumny, że mogę reprezentować markę spod znaku trójzębu na świecie – mówi Soldini – i czuję się zaszczycony, że Maserati Multi 70 wybrano do zaprezentowania po raz pierwszy nazwy nowego supersamochodu”.

Maserati i Soldiniego łączą już od 2012 roku te same wartości: pasję, adrenalinę i dążenie do najwyższych możliwych osiągnięć. Początkowo współpraca dotyczyła jednostki pojedynczokadłubowej Vor 70, a od 2016 roku marka partneruje trimaranowi Maserati Multi 70. Relacja ta z biegiem lat przybierała coraz silniejsze więzi: na początku polegała na zwykłym sponsoringu, później można było mówić już o ścisłej współpracy, dzięki której Maserati

przeniosła do żeglarstwa swoją wiedzę motoryzacyjną. Ale jaki jest właściwie wspólny punkt pomiędzy samochodem i żaglówką? Ten pierwszy musi być możliwie jak najbardziej „przyklejony” do asfaltu, drugi zaś, odwrotnie: musi starać się wręcz unosić nad wodą. I jeden, i drugi dążą do uzyskania maksymalnej szybkości. Wspólnym mianownikiem więc jest aerodynamika.

Maserati Multi 70 to statek laboratorium, nad którym pracują inżynierowie z **Innovation Lab w Modenie**, centrum badań, rozwoju i projektowania Maserati. Laboratorium to udostępniło symulatory i technologię, które dotychczas wykorzystywano w celu ograniczenia współczynnika oporu aerodynamicznego samochodów, aby zoptymalizować przepływy powietrza wokół łodzi i w celu poprawienia siły napędowej wytwarzanej przez żagle. Inżynierowie marki spod znaku trójzębu swą pracę rozpoczęli od analizy danych z ostatnich regat trimaranu w celu określenia kluczowych parametrów ruchu. Później przeprowadzili badanie w celu określenia możliwych obszarów poprawy poprzez zaawansowane symulacje CFD (Computational Fluid Dynamics)





będące w stanie przewidzieć zachowanie przepływu, jaki ma miejsce wokół trimaranu. Wyszczególniono trzy obszary. Pierwszy z nich znajduje się pod grotem: poprzez zamknięcie strefy pomiędzy kokpitem a masztem ograniczono turbulencje, zwiększając powierzchnię żagla, a tym samym siłę napędową. Drugą strefą było ramię dziobu, gdzie znajdują się panele fotowoltaiczne zapewniające łodzi energię. Ponieważ tworzyły one turbulencje, zostały osłonięte owiewką, która sprawia, że przepływ powietrza jest płynniejszy. W trzecim obszarze inżynierowie pracowali nad trójkątnym żaglem uniesionym przy maszcie oraz nad dziobem, który stanowi pierwszy punkt, w którym powietrze styka się z trimaranem. Wszystkie te czynności pozwoliły **na obniżenie współczynnika oporu aerodynamicznego** Maserati Multi 70 o **około 5%**. Lepsze zarządzanie przepływami wokół trimaranu pozwala także na skuteczniejszą pracę żagli, dzięki czemu zdołano **zwiększyć siłę napędową o 4 procent**. To przekłada się na prędkość trimaranu, która może przekraczać 43 węzły, czyli 79,4 km/h. Dla Sol-diniego teraz celem jest bicie kolejnych rekordów. ■



PORTRECISTA

BIELSZCZAN

8 kwietnia zmarł Zbigniew Popadiuch,
pracownik FCA Powertrain
Technologies, autor wielu obrazów
olejnych, grafik i rysunków.

Opr. Mirosława Malich



„To był skromny człowiek i dobry pracownik – mówi o Zbigniewie Popadiuchu jego bezpośredni przełożony, Ireneusz Habdas, szef obszaru montażu silników GSE i TwinAir. – Pracę rozpoczął w naszym zakładzie w 1988 roku jako frezer w Wydziale Narzędziowni. Po pięciu latach przeszedł na stanowisko szlifierza w tym wydziale, a po zmianach strukturalnych, które miały miejsce w 2003 roku, trafił na montaż silnika SDE. Jego ostatnim miejscem pracy była linia podmontażu głowicy silnika GSE.

Przez te 32 lata pracy w naszym zakładzie dał się poznać jako niezwykle ciepły człowiek, podchodzący z nieprzeciętną sympatią do współpracowników i całego otoczenia. Jako pracownik był skrupulatny, zdyscyplinowany i dyspozycyjny. Nigdy nie odmawiał pomocy. Powierzając mu jakiegokolwiek zadanie, można było być pewnym, że wykona je wzorowo. Pomimo artystycznej duszy wykazywał zdolności i wiedzę techniczną, pozwalające mu na wykonywanie w domu mininarzędzi dla ułatwienia sobie i kolegom pracy, które gwarantowały jednocześnie wymaganą jakość. Prace te wykonywał z własnej inicjatywy.

Jednak tym, co szczególnie wyróżniało pana Zbyska, był jego wielki talent malarski. Potrafił naszkicować i namalować wszystko: od wspaniałych portretów ludzi i gości naszego zakładu, które prezentował na niezliczonych wystawach artystycznych, poprzez szkice sytuacyjne i poglądowe, aż po rysunki części. Te ostatnie przyczyniały się w dużym stopniu do rozwoju TPM,

a potem metodologii WCM w zakładzie, dla których szkic był podstawowym krokiem w rozwiązywaniu problemów wg zasady, kto umie naszkicować problem, znaczy, że go rozumie. Pracował do końca, walcząc z chorobą. Będzie nam go brakowało...”.

Pasję i talent artystyczny Zbigniewa Popadiucha, który wykorzystywał także w pracy, opisywaliśmy kilkakrotnie na łamach naszej gazecie, m.in. w artykule „Artystyczne dusze” w 104 wydaniu pisma. Ale Zbigniew Popadiuch był znany i doceniany również w Bielsku-Białej. Jacek Prosyk, historyk i badacz religii, którego książki o historii Żydów i protestantów oraz o historii południowej Polski i czeskiego Śląska ilustrowane były przez Zbigniewa Popadiucha, mówi: „Był człowiekiem niezwykle uczynnym, któremu sprawiało radość przywracanie do życia barw nieistniejącego już świata. Gdy trzeba było zrekonstruować np. dawny dworek Sułkowskich, herb bielskich Sunnegów czy zamek w czasach renesansu przynosiliśmy mu fatalnej jakości zdjęcia, grafiki czy pocztówki, a on wyczarowywał w barwach to, co prawie straciło już wizerunek i blask. Znany był z tego, że wykonał setki portretów bielszczan, że zrekonstruował plany nieistniejącej synagogi w taki sposób, że nie powstydziliby się ich Karol Korn. Z przedwojennych czarno-białych fotografii wyczarował niezwykle rekonstrukcje. Zawsze był chętny, uczynny i niezwykle skromny.

Był artystą nieprofesjonalnym. Malarstwa początkowo uczył się sam, następnie był uczniem prof. Z. Kępińskiego z Płocka i znanego bielskiego plastyka J. Grabowskiego. Najczęściej stosowane przez niego techniki malarskie to olej na płótnie, grafika i pastel. Niejednokrotnie wy-

konywał swoje prace na cele charytatywne m. in.: fresk naścienny w szkole Podstawowej im. Tadeusza Kościuszki w Bielsku-Białej z wizerunkiem patrona szkoły czy portret olejny Jana Brzechwy patrona Szkoły Podstawowej w Godziszce. Wiele obrazów przeznaczał na aukcje charytatywne. Jego prace mogliśmy oglądać podczas Dni Rodzinnych w FCA Poland w Bielsku-Białej, a także licznych wystaw, np. jego wystawę obrazów olejnych „Bielsko-Biała sprzed 100 lat” namalowanych z okazji 100-lecia istnienia Ratusza w 1997 r., cykl pasteli „Bielszczanie znani-nieznani” (260 prac), cykl sportowcy olimpijczycy Podbeskidzia, portrety „Aktorzy scen przedwojennych” (26 prac) czy też cykl pasteli „Portret – moja pasja” (50 prac). Jego prace znajdują się w zbiorach między innymi Muzeum Historycznego w Bielsku-Białej, Książnicy Beskidzkiej w Bielsku-Białej czy Ambasadzie RP w Bernie w Szwajcarii (cykl Grupa Ładosia). W dorobku artystycznym miał ponad 2400 prac wykonanych różnymi technikami. Był laureatem wielu konkursów. Otrzymał między innymi: I Nagrodę w Konkursie Malarstwa Nieprofesjonalnego im. Ignacego Bieńka (2004), I Nagrodę w Konkursie Instytutu Teologicznego



Portrety
bielszczan
autorstwa
Zbigniewa
Popadiucha

Kurii Bielskiej „Serce za Serce” (2005), Nagrodę im. Władysława Orkana za wybitne osiągnięcia w dziedzinie upowszechniania kultury i twórczości artystycznej w 2011 roku (2012). Otrzymał też Medal Honorowy z okazji X lat Powiatu Bielskiego (2010). Zbyszek tworzył rysunki i obrazy olejne z potrzeby serca, namalował m.in. portret papieża Jana Pawła II, wielu znanych bielszczan i mieszkańców powiatu bielskiego. Pasjonował się historią, był twórcą rubryki „Z Teki Zbigniewa Popadiucha” w biuletynie „Mój Powiat”, gdzie od 1999 roku publikowaliśmy portrety znanych miesz-

kańców naszego powiatu. Miał tyle nowych pomysłów, chciał jeszcze pracować, malować, myślał o kilku swoich autorskich wystawach! Przewlekła choroba i śmierć przekreśliła wszystko”. ■



DLA MŁODYCH WIELBICIELI BOTANIKI



Przebywanie na świeżym powietrzu i interesowanie się ekologią jest bardzo na czasie, a znajomość roślin wpisuje się w ten trend w stu procentach. Dwie Siostry, jak zwykle, nie zawodzą. „Zwariowany atlas roślin”, jak głosi podtytuł, wykorzystuje ciekawy zabieg literacki, mianowicie autorka przypisała roślinom kobiece cechy – mamy więc do czynienia

z trucicielkami, plażowiczkami, elegantkami, zarumienionymi. W encyklopedii umieszczono ponad 700 roślin, czasem opisując je bardzo żartobliwie, czasem zupełnie na serio. Z pewnością pieniądze wydane na tę pozycję nie pójdą na marne. Książka jest napisana w bardzo mądry sposób i pozwala dziecku poznawać otaczający świat, którego integralną częścią jest królestwo roślin.

Zwariowany atlas roślin

Adrienne Barman

Wydawnictwo Dwie Siostry

Warszawa 2020

...ORAZ DLA MIŁOŚNIKÓW FAUNY

Analogicznie, w przypadku tej pozycji mamy do czynienia ze światem zwierząt. Tym razem jako punkt odniesienia wystąpili panowie. Giganci i liliputy, uwodziciele i samotnicy, truciciele i wykłęci – ile zwierzątek, tyle charakterów. Autorka umieściła w encyklopedii

ponad 600 gatunków zwierząt z całego świata.

Ten obrazkowy atlas tworzy doskonały duet z pozycją powyżej. Obie encyklopedie są wyśmienitym pomysłem na prezent –

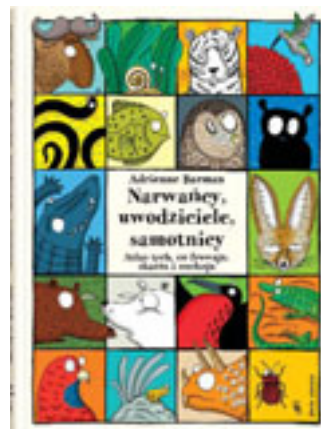
z pewnością zaspokoją ciekawość małych miłośników fauny i flory.

Narwańcy. uwodziciele i samotnicy

Adrienne Barman

Wydawnictwo Dwie Siostry

Warszawa 2020



INSPIRUJĄCE WNĘTRZA

Autorka od lat prowadzi w Internecie Hygge Blog, w którym opowiada o inspirujących miejscach, ludziach, sytuacjach. „Odwiedziny” oparte są na super prostym, a jakże chwytliwym pomysłe – zajrzeć ludziom do mieszkań i omówić z nimi to, jak są urządzone. Koncept jest idealny – spotkanie, a przy okazji inspirująca pogawędka. Mamy więc okazję poznać najróżniejsze wnętrza – małe mieszkania w słynnej superjednostce w Katowicach, dom urządzony w dawnym drewnianym szynku. Książka jest godna polecenia, pokazuje

bowiem pomysłów, kreatywnych właścicieli, którzy są jednocześnie ciekawymi osobowościami i niosą ze sobą niewiarygodne historie. Atutem książki są również piękne zdjęcia wykonane przez Kachnę Baraniewic i Michała Lichtańskiego.

Odwiedziny. Rozmowy o designie

Aleksandra Koperda

Wydawnictwo Znak

Kraków 2020



CZY MOŻNA WYZBYĆ SIĘ LĘKÓW I SPEŁNIAĆ MARZENIA?

Bardzo pozytywna i inspirująca książka, idealna na letnie wieczory. Sole i Stella to przyjaciółki na śmierć i życie. Jednak ich charaktery nie mogłyby się bardziej różnić. Sole jest przepełniona strachem, nawet nie zdając sobie z tego sprawy. Kiedy Stella ginie niespodziewanie w dramatycznych okolicznościach, Sole postanawia pójść za ostatnim życzeniem przyjaciółki i zacząć spełniać wszystkie marzenia, przed którymi do tej pory hamował ją strach. Nagle okazuje się, że może łapać życie pełną piersią... Autorka przyznaje, że sama miała problem z przełamaniem swoich lęków (np. przed pająkami czy ciemnością), ale dzielnie stawiała im czoło, co zaprocentowało w uczucie spełnienia i tę książkę....

Sztuka sięgania gwiazd

Chiara Parenti

Wydawnictwo Znak

Kraków 2020



PRAWDZIWA HISTORIA O PRZETRZWANIU

Agata Tuszyńska długo dojrzewała do opisanie tej historii, na początku nie czuła się zbyt silna, aby zmierzyć się z tematem. „Mama zawsze wraca” to historia małej Zosi, która spędziła dzieciństwo w piwnicy, gdzie, tuż po likwidacji getta, ukryła ją jej mama, stwarzając dziewczynce równoległą rzeczywistość. Zosia nie знаła innego świata, potrafiła tak ubarwić sobie rzeczywistość własną wyobraźnią, że ciemna, śmierdząca piwnica wydawała jej się atrakcyjnym miejscem. Mama Zosi przed wojną była nauczycielką małych dzieci, niezwykle kobietą, która potrafiła zorganizować ukochaną córeczkę warunki do przetrwania. Zosia spędziła wiele miesięcy w towarzystwie ulubionej lalki oraz szczurów, których wcale się nie bała. Ta historia porusza do głębi, co wzmacniają przepiękne ilustracje Iwony Chmielewskiej.

Mama zawsze wraca

Agata Tuszyńska
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020



CO BYŁO PRZED SMS-AMI I MAILAMI...

Historia komunikowania jest nierozzerwalnie związana z historią gatunku ludzkiego. Tak długo, jak długo istnieje człowiek, istnieją sposoby porozumiewania się. Pamiętajmy, że nawet drzewa nawiązują ze sobą relacje i przekazują sobie komunikaty. Autorka robi przegląd najróżniejszych kanałów wymiany informacji – od pisma supełkowego, poprzez gołębie pocztowe, znaki dymne, wystrzeliwanie kopert z armaty i wiele, wiele więcej. Ciekawa i pouczająca lektura pokazująca, że SMS-y i e-maile miały swoich bardzo interesujących poprzedników.

Halo. Historia komunikowania się

Liliana Fabisińska
Wydawnictwo Nasza Księgarnia
Warszawa 2020



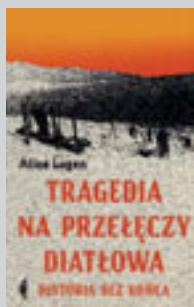
O DZIAŁANIACH NIEZNANEJ SIŁY

Alice Lungen zajęła się zgłębianiem tajemniczej historii, która wydarzyła się w 1959 roku, a do której ciągle w Rosji się wraca. Grupa turystów, aby uczcić kolejny zjazd KPZR, postanowiła zdobyć górę Ortoten na Uralu. Nigdy tego nie dokonali. W nocy, z niewyjaśnionych powodów, rozcięli swój namiot i wybiegli w noc, aby rozpaść ognisko. Nikt nie przeżył. Niektórzy, jak udało się ustalić, umarli z powodu hipotermii, inni mieli na ciele i twarzy siniaki, złamania, otarcia. Śledztwo utknęło, w martwym punkcie, a prokurator, po wyjaśnieniach, że turystów zabiła „potężna siła”, zamknął je nagle. Alice Lungen nie skupia się na próbach wyjaśnienia tajemniczych śmierci, a raczej na mechanizmach biurokratycznej maszyny, która uniemożliwiła odkrycie prawdy.

Tragedia na Przełęczy Diatłowa.

Historia bez końca

Alice Lungen
Wydawnictwo Czarne
Wołowiec 2020



WSZYSTKO O DRAPIEŻNYCH PTAKACH

Ptaki drapieżne cieszą się szacunkiem ze względu na swą majestatyczną siłę, ale jednocześnie napawają lękiem, budzą niepewność i brak zaufania. Konrad Malec jest ich znawcą i sprzymierzeńcem. Przybliżając poszczególne gatunki czytelnikowi, odczarowuje mityczne zagrożenie płynące z ich strony. Autor prowadzi przyrodniczy wykład, po którym nie sposób nie odczuwać do tych ptaków szacunku i wdzięczności. Pan Malec przybliży nam zwyczaje godowe, przyzwyczajenia kulinarne czy natręctwa związane z życiem codziennym ptaków drapieżnych. Na przykład okazuje się, że orzeł bielik to leń i oportunistą. Doskonała pozycja dla wielbicieli ptaków i dzikiej przyrody.

Myśliwce. Życie ptaków drapieżnych

Konrad Malec
Wydawnictwo Czarne
Wołowiec 2020



NOWATORSKA BIŻUTERIA

Anna Orska to jedna z najbardziej utalentowanych i kreatywnych osobowości w świecie rodzimego jubilerstwa. Jej kolekcje są nowatorskie i awangardowe. Nie boi się zaprojektować choćby serii „insects”, w której namawia klientów do noszenia w uszach, na szyjach i na rękach pajaków, komarów, krabów, koników polnych, mrówek.

Tym razem inspiracją stała się podróż do Peru – kolebki tradycyjnego tkactwa. To jedno z niewielu miejsc, gdzie tka się jeszcze tradycyjną, wręcz prymitywną metodą.

W przygotowanie kolekcji zaangażowanych było ponad dwadzieścioro tkaczy oraz tkaczek. Kolekcja „Peru” ma więc nie tylko komercyjny wymiar – przypomina, że tradycja i wielowiekowa kultura ma więcej do zaoferowania niż seryjnie wykonywane, „minutowe” wyroby tak popularne w naszych szybkich czasach.



ZABAWKI Z NATURALNYCH MATERIAŁÓW

Świat drewnianych zabawek to świat naszego dzieciństwa. Przeciążenie plastikiem i bodźcami sprawia, że konsumenci zwracają się z powrotem ku naturalnym, ekologicznym i przyjaznym środowisku materiałom. Firma Tarnawa to znany od pokoleń producent drewnianych zabawek. Ładne i przyjazne, cieszące oko i wnętrza swoim stylem retro, są najlepszym sposobem na zabicie nudy przez malucha. Wystarczy góra drewnianych klocków, a w kilka minut urosną zamki, tory wyścigowe, zjeżdżalnie sklepy i wiele innych. Wyobraźnia dziecięca nie zna granic. Drewno do zabawek Tarnawy pochodzi od dostawców prowadzących gospodarkę leśną zgodnie z wymogami UE.



RADIO INTERNETOWE

Urządzenie to łączy w sobie tradycję i nowoczesność. Mając radioodbiornik z dostępem do Internetu, można połączyć się ze stacjami całego świata. Urządzenia firmy Revo zapewniają jakość odbioru wysokiej klasy, ale również posiadają atrakcyjny design. Producent otrzymywał już w przeszłości nagrody za doskonałe wzornictwo. Design charakteryzuje się utrzymaną w klimacie retro, ręcznie robioną drewnianą obudową. Wersje kolorystyczne to orzech amerykański/srebrne aluminium lub orzech amerykański/czarne aluminium. Standardem w sprzęcie REVO jest dostęp do tradycyjnych analogowych stacji FM i cyfrowych stacji DAB – każdy z systemów w obsłudze RDS. Modele wyższe, jak Revo SuperConnect, posiadają już większą moc przetwornika oraz dostęp do stacji internetowych, umożliwiając także dostęp do Spotify Connect.



Z MIŁOŚCI DO WIECZNEGO PIÓRA

Mimo że wieczne pióra utraciły swój prymat nad długopisem (komu w dzisiejszych czasach chce się pieczołowicie czyścić pióro?), ciągle są jeszcze pasjonaci, którzy doceniają „starożytny” kunszt ładnego i starannego nim pisania. Popularnością cieszy się chociażby sztuka kaligrafii – organizowane są kursy i warsztaty kaligrafowania i nie mogą one narzekać na brak uczestników. Nie dziwi więc, że powstały w Polsce firmy, specjalizujące się w tej nisz.

KWZ Ink to mały producent, który zapoczątkował swój biznes z miłości do wiecznych piór. Właściciel początkowo zaczął robić atramenty na własny użytek, a pierwsze receptury ściągnął z Internetu. Teraz w ofercie znajduje się kilkadziesiąt kolorów, a firma weszła także na rynek kaligrafii. Kolory KWZ są mocno nasycone i mają bardzo różnorodną paletę. Można przebierać w kilku odcieniach, nawet w tak trudnym, jak żółty...



SMARTFON NA KAŻDĄ KIESZEŃ

Gigaset specjalizuje się w telefonach dla określonych grup odbiorców. Tym razem na rynku pojawiło się urządzenie w bardzo budżetowej wersji – w sklepach jego cena oscyluje w granicach 250 PLN. Przekątna wyświetlacza wynosi 5,0", ze szkłem 2,5 D i powłoką odporną na zabrudzenia. Smartfon posiada czterordzeniowy procesor 1,3 GHz z obsługą 4G LTE i 1 GB pamięci RAM. GS80 pracuje na dwóch kartach SIM i posiada micro-USB z funkcją „on the go”, dzięki niej telefon może służyć jako power bank. Urządzenie waży 151 gramów, a jego wymiary to 145x72x10,1 mm.



MINISTERSTWO DOBREGO MYDŁA

To nazwa małej rodzinnej firmy, która powstała z miłości do ręcznie robionych kosmetyków opartych na naturalnych produktach. Kremy, mydła, hydrolaty, serum – wszystko cechuje pieczołowicie opracowana receptura i dbałość o klienta. Do tego design strony i kosmetyków cieszy oko, przyjemnie się korzysta z takich cudeniek. Hitem firmy Ministerstwo Dobrego Mydła jest na przykład krem nazwany



„Konfiturą malinowo-różaną”. Uzupełnieniem kremu jest różano-malinowe serum o pięknym zapachu. Warto zainwestować w kosmetyk wykonany w rodzimej małej firmie, do tego widząc, że maksymą „ministerstwa” jest dbałość o szczegóły. Opakowania nadają się bowiem do recyklingu.

PULPECIKI RYBNE

Pulpeciki rybne to proste i apetyczne drugie danie, które z pewnością zasmakuje całej rodzinie, a przede wszystkim podbije podniebienia naszych dzieci. Można je przygotować ze zwykłego fileta z dorsza, morszczuka, okonia lub innej, dowolnej ryby, po czym usmażyć w chrupiącej panierce lub upiec w piekarniku, gdy wolimy lżejszy i zdrowszy posiłek.

Składniki

350 g dorsza (lub innego fileta rybnego), 50 g czerstwego chleba pokrojonego w kostkę lub czerstwą bułkę, jajko, 30 g parmezanu, pęczek pietruszki, ząbek czosnku (wedle uznania), sól i pieprz. Do przyrządzenia panierki: mąka, 1 – 2 jajka, bułka tarta. Do smażenia: olej roślinny.

Przygotowanie

Włożyć do miksera kawałki fileta rybnego i zmiksować na papkę. Dodać czerstwy chleb, ząbek czosnku i pietruszkę, całość posiekać. Przełożyć do miski, dodać starty parmezan, jajko, szczyptę soli i świeżo zmielony pieprz i dobrze

wymieszać. Gdyby masa okazała się zbyt luźna, dodać odrobinę bułki tartej (masa nie powinna być zbyt twarda). Przy pomocy łyżki formować pulpeciki, obtoczyć najpierw w mące, następnie w roztrzepanym jajku i na koniec w tartej bułce. Jeśli chcemy, by pulpety były bardziej chrupiące, można ponownie obtoczyć je w jajku i bułce tartej. Rozgrzać mocno olej roślinny na patelni o wysokich krawędziach, smażyć pulpety, co pewien czas je obracając. Usmażone kulki przekładać do odsączenia na talerz wyłożony papierowym ręcznikiem kuchennym. Jeśli natomiast wolicie nieco lżejsze potrawy, wyłóżcie pulpeciki na blasze wyłożonej papierem do pieczenia, skropcie odrobiną oleju i pieczcie w piekarniku rozgrzanym do 180° przez około 20 minut, co pewien czas je obracając. I gotowe! Smacznego!



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: Zileri dal Verme	reprezentacja i koordynacja działalności Grupy FCA 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. 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
4. 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
5. FCA Services Polska Sp. z o.o.	ul. Węglowa 72, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132182, Fax (33) 8134108 Wiceprezes Zarządu: Ettore Actis Goretta	administracja księgowa, personalna i płace
6. FCA Group Purchasing Poland Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132549, Fax (33) 8126988 Dyrektor spółki: Rafał Staciwa	zakupy materiałów pośrednich i bezpośrednich do produkcji samochodów
7. Sadi Polska – Agencja Celną Sp. z o.o.	ul. Konwojowa 51, 43-346 Bielsko-Biała Tel. (33) 8135323, Fax (33) 8134113 Wiceprezes Zarządu: Ettore Actis Goretta	usługi celne
8. 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
9. Gestin Polska Sp. z o.o.	ul. Grażyńskiego 141, 43-300 Bielsko-Biała Tel. (33) 8132272 Prezes Zarządu: Jan Maślorz	zarządzanie i utrzymanie nieruchomości, usługi

Spółki joint venture

1. FCA Bank S.p.A. Spółka Akcyjna Oddział w Polsce	al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074990, Fax (22) 6074879 Dyrektor Oddziału: Lucyna Bogusz	usługi bankowe
2. Leasys Polska Sp. z o.o.	al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 6074800, Fax (22) 6074982 Prezes Zarządu: Claudio Catania	usługi finansowe: leasing i wynajem pojazdów

Spółki koncernu CNH Industrial



1. CNH Industrial Polska Sp. z o.o.	ul. Ołoińska 25, 09-407 Płock Tel. (24) 2679600, Fax (24) 2679605 Dyrektor Zakładu: Giacomo Stella	produkcja maszyn rolniczych
2. Iveco Poland Sp. z o.o.	Al. Wyścigowa 6, 02-681 Warszawa Tel. (22) 5784300, Fax (22) 5784318 Dyrektor Generalny: Daniel Wolszczak	import i sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych
3. CNH Industrial Kutno Polska Sp. z o.o.	ul. Metalowa 15, 99-300 Kutno Tel. (24) 355 96 15, Fax: (24) 355 96 35 Dyrektor Zakładu: Leszek Kaczmarek	produkcja maszyn rolniczych

06:00

09:00

18:00

21:00

00:00

PRAWDZIWY PROFESJONALISTA. ZAWSZE GOTOWY DO DZIAŁANIA



FIATPROFESSIONAL.PL

FIAT DUCATO W ATRAKCYJNYM LEASINGU 100%

Zastosowane w nim nowe rozwiązania technologiczne to dodatkowe korzyści dla Ciebie:

- nowe mocniejsze silniki • nowe zaawansowane systemy bezpieczeństwa • nowa 9-biegowa automatyczna skrzynia biegów • nowy system multimedialny z 7-calowym ekranem.

Leasingodawca: Leasys Polska Sp. z o.o. Oferta leasingu jest skierowana tylko do przedsiębiorców i dotyczy wybranych wersji Fiat Professional Ducato. Szczegóły promocji są dostępne u autoryzowanych dealerów Fiat Professional. Całkowity koszt leasingu wynoszący 100% jest osiągalny dla parametrów: okres 24 miesiące, czynsz początkowy 19% ceny pojazdu, 23 miesięczne raty, wykup 19% ceny pojazdu. Podane warunki obowiązują przy skorzystaniu z ubezpieczenia GAP lub ubezpieczenia Bezpieczny Leasing – oferowanych przez Leasys Polska Sp. z o.o. (składka będzie doliczana do rat leasingowych). Szczegółowe warunki leasingu są określone w umowie, której zawarcie jest uzależnione od oceny zdolności leasingowej Klienta. Promocja ograniczona w czasie. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego i ma charakter wyłącznie informacyjny. Rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu mogą się różnić od prezentowanych w materiale reklamowym. Szczegóły i informacje dotyczące spełniania wymagań ochrony środowiska dostępne u dealerów sieci FCA Poland. Fiat Ducato: emisja CO₂ od 198 do 206 g/km, średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 7,5 do 7,8 l/100 km.

LEASYS
YOUR BUSINESS SOLUTION


PROFESJONALNY JAK TY