

FCA wokół nas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FCA • SIERPIEŃ 2020

Prapremiera nowego
elektrycznego Fiata 500

Fiat Panda
40 lat sukcesów



NADJEŹDŹAJĄ JEEPY 4XE

100% PRZYJEMNOŚCI Z JAZDY



WYBIERZ SWOJĄ ALFĘ ROMEO W LEASINGU 100%

GIULIA OD **114 000 zł NETTO**

STELVIO OD **130 000 zł NETTO**

SPRAWDŹ NA **ALFAROMEO.PL**

Cena 113 740 zł netto (139 900 zł brutto) dotyczy Alfa Romeo GIULIA BUSINESS 2.0 GME 200 KM AT Q4 z 2020 r. Cena 130 000 zł netto (159 900 zł brutto) dotyczy Alfa Romeo Stelvio BUSINESS 2.0 GME 200 KM AT Q4 z 2020 r. Leasingodawca: Leasys Polska Sp. z o.o. Leasing 100% dotyczy wybranych wersji Alfa Romeo Giulia i Stelvio i jest skierowany do przedsiębiorców. Całkowity koszt leasingu wynoszący 100% jest osiągalny dla parametrów: okres 36 miesięcy; czynsz inicjalny 20% ceny pojazdu; 35 miesięcznych rat, wykup 1% ceny pojazdu. Podane warunki obowiązują przy skorzystaniu z ubezpieczenia GAP lub Bezpieczny Leasing. Zawarcie umowy zależy od oceny zdolności leasingowej. Promocja ograniczona w czasie. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego i ma charakter informacyjny. Zdjęcia pojazdów mają charakter poglądowy, rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu oraz dostępne opcje wyposażenia mogą się różnić od prezentowanych w reklamie. Alfa Romeo Giulia: emisja CO₂, cykl mieszany: 126-211 g/km; zużycie paliwa, cykl mieszany: 4,7 - 9,1 l/100 km. Alfa Romeo Stelvio: emisja CO₂, cykl mieszany: 138-222 g/km; zużycie paliwa, cykl mieszany: 5,2 - 12,4 l/100 km. Szczegółowe informacje o odzysku i recyklingu pojazdów, postępie dokonany w tej dziedzinie, konstrukcji pojazdów zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji dostępne są u dealerów FCA i na stronie: <https://www.alfaromeo.pl/mopar/recykling-pojazdow>.

LEASYS
FCA BANK GROUP

La meccanica delle emozioni



FUZJA 50/50 POMIĘDZY FCA I PSA

STELLANTIS

JEST JUŻ NAZWA NOWEJ GRUPY

Stellantis to nazwa nowej grupy, która powstanie w efekcie fuzji parytetowej (50/50) pomiędzy Fiat Chrysler Automobiles i Groupe PSA. Stellantis pochodzi od łacińskiego czasownika „stello”, oznaczającego „rozjaśniać gwiazdami”, a nazwa czerpie inspirację z połączenia legendarnych marek motoryzacyjnych i silnych kultur korporacyjnych, które – po skonsolidowaniu swojego potencjału – utworzą jednego z nowych liderów w nadchodzącej erze mobilności, jednocześnie zachowując wyjątkowe wspólne wartości jak i cenne elementy składowe.

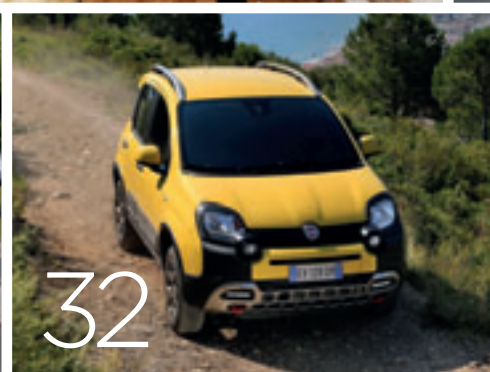
Stellantis będzie wyrazem połączenia prawdziwie globalnej działalności biznesowej z wyjątkowym bogactwem talentów, wiedzy i zasobów, zapewniających rozwiązania z zakresu zrównoważonej mobilności w nadchodzących dekadach. Łacińskie pochodzenie nazwy jest hołdem dla długiej i znaczącej historii obu firm założycielskich, a nawiązanie do astronomii oddaje prawdziwego ducha optymizmu, energii i odnowy, które są siłą napędową tej fuzji, zmieniającej branżę motoryzacyjną. Nazwa będzie stosowana wyłącznie na poziomie Grupy jako Corporate Brand. Kolejnym etapem tego procesu będzie prezentacja logo, które – wraz z nazwą – określi tożsamość nowej Grupy. Nazwy i logo poszczególnych marek Grupy Stellantis pozostaną niezmienione. Zakończenie fuzji planowane jest do końca pierwszego kwartału 2021 roku, pod warunkiem spełnienia zwykłych kryteriów tzw. „closingu”, wraz z zatwierdzeniem tego procesu przez akcjonariuszy obu spółek podczas Nadzwyczajnych Walnych Zgromadzeń, a także spełnienia wymogów antymonopolowych i innych norm prawnych.

Kredyt Prawdziwe **0%!**



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

Kredytodawca: FCA Bank S.p.A. prowadzący na terytorium RP działalność za pośrednictwem oddziału FCA Bank S.p.A. Spółka Akcyjna Oddział w Polsce. Przykład reprezentatywny dla samochodu Fiat Tipo Sedan w cenie 51 428,99 zł brutto: wpłata własna: 26 228,78 zł, okres kredytu: 36 miesięcy, 36 miesięcznych rat: 700,01 zł; stopa procentowa stała: 0,00 %, Rzeczywista roczna stopa oprocentowania: 3,50%, całkowita kwota kredytu: 25 200,21 zł (bez kredytowanych kosztów), całkowity koszt kredytu: 1 362,66 zł, całkowita kwota do zapłaty 25 200,21 zł. Obowiązkowe AC lub Bezpieczny Kredyt. Wyliczenie na dzień 06.02.2020r. 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.



FCA wokół Nas

SIERPIEŃ 2020

rok XXV/3 • numer 146

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. Sempołowskiej 19

43-300 Bielsko-Biała

www.satiz.pl

e-mail: redakcja@satiz.pl

Druk

Dimograf

Bielsko-Biała

Nakład

7 200 egz.

Oddano do druku

30 lipca 2020 r.

W NUMERZE

Zoom: nazwa nowej Grupy	3
Ze świata FCA	6
Elektromobilność według Jeepa	8
Elektryczny Fiat 500e	14
Ochronny pakiet D-Fence	18
Giulia i Stelvio Quadrifoglio Model Year 2020	20
Na pierwszym planie	22
7-milionowy Multijet 1.3 z Bielska-Białej	24
Fiaty 500 dostępne na minuty	30
40 lat Pandi	32
Historia 11 przełomowych modeli Alfa Romeo	38
Kuchnia	44
Książki	46
Gadżety	48



BELGIA I LUKSEMBURG

SuperSport dla super sportowców

Nowy model 500X SuperSport ze znacznikiem „One of 100” został wyprodukowany tylko w stu egzemplarzach i zaprezentowany wyłącznie na rynku belgijskim i luksemburskim. Wyjątkowy wygląd uzyskany przez ekskluzywne wykończenia w szarym matowym kolorze oraz wyposażenie zaprojektowane dla optymalizacji parametrów, sprawiają, że model 500X Sport stał się poszukiwanym kompaktowym SUV-em. W wersji SuperSport w porównaniu do wcześniejszego modelu dodano większe, 19-calowe felgi, łopatki zmiany biegów przy kierownicy, przednie fotele elektryczne i wiele innych detali wpływających na poprawę komfortu jazdy. Nowy model sportowy wyposażono w silnik 1.3 Firefly 150 KM, precyzyjnie reagujący układ kierowniczy oraz regulację zawieszenia zwiększającą przyczepność samochodu.

HISZPANIA

Fiat i Jeep w finansowym centrum Madrytu

Nowy model 500 w wersji Hybrid oraz najbardziej popularne modele z „siedmioszczelinowym grillem”, czyli Wrangler, Compass i Renegade, zaprezentowano w nowym salonie sprzedaży Ascauto otwartym pod koniec maja w jednej z najbardziej ruchliwych dzielnic Madrytu. W salonie klientów obsługiwać będzie trzech pracowników sprzedaży, którzy z zachowaniem reżimu sanitarnego zaoferują im swoją pomoc przy wyborze modelu najlepiej spełniającego ich wymagania.

BRAZYLIA

Solidarność Brazylii w kampanii „Italianos”

Na początku pandemii, kiedy Covid 19 zaatakował w głównej mierze Włochy, brazylijska filia Fiata chciała zaznaczyć swoją solidarność za pośrednictwem kampanii medialnej ukazującej silną więź pomiędzy tymi dwoma krajami. Film „Italianos”, nakręcony w dwóch formatach: 30 i 60 sekundowym, stanowi optymistyczny przekaz kończący się słowami #VamosSairDessa („wyjdziemy z tego”), który wyraża wiarę w lepszą przyszłość dla wszystkich. FCA LATAM, oprócz kampanii medialnej, realizuje także szereg zintegrowanych działań pomocowych w zwalczaniu koronawirusa w Brazylii i Argentynie.



RENEGADE I COMPASS 4XE

ELEKTROMOBILNOŚĆ WEDŁUG JEEPA

Carola Popaiz



Wersja hybrydowa typu plug-in obu modeli jest gotowa do „testów” tego rewolucyjnego systemu jazdy już przez właścicieli nowych pojazdów – samochodów przyjaznych środowisku, a jednocześnie wiernych emocjom, jakie marka potrafi zapewniać. Modele można oglądać w salonach dealerskich od września.



Jeep to od zawsze synonim wolności, przygody, autentyczności i pasji. Gama produktów jest ciągle udoskonalana, a obecnie dwa z nich proponowane są w nowoczesnej odsłonie z wersją zelektryfikowaną, wyposażoną w silnik **hybrydowy typu plug-in**, potrafiący zapewnić doskonałe możliwości w terenie, które wyróżniają każdy z modeli.

Nowe Jeepy Renegade i Compass 4xe są wyrazem tzw. „**The Jeep way**”, czyli elektromobilności według marki Jeep. A ta oznacza **efektywność, osiągi, odpowiedzialność i poszanowanie środowiska**. Są to bowiem **SUV-y, w których zużycie paliwa jeszcze nigdy nie było tak niskie**, o zerowych emisjach w trybie „full electric” i technologii potrafiącej zapewnić doskonały zasięg i łatwość ładowania akumulatora. Wydajności nie zyskano kosztem osiągnięć, które są wręcz czymś, na czym bazowano przy opracowaniu tych modeli. Pozostały one bowiem wierne swemu terenowemu powoła-

niu, a jednocześnie zapewniają jeszcze **lepszą niż dotychczas jazdę po zwykłych drogach**, uzyskaną przez płynną reakcję i przyspieszanie. Wzrost mocy i momentu napędowego generowany jest przez silnik elektryczny, a dzięki możliwości ich regulowania z maksymalną precyzją samochody zapewniają jeszcze **większy potencjał off-roadowy w terenie**. A podróżowanie bez generowania żadnych emisji przez 50 kilometrów w trybie „full-electric” sprawia, że oba SUV-y są **idealne również do codziennego użytkowania w mieście**. Nie wspominając o tym, że dzięki technologii plug-in emisje CO₂ wynoszą w trybie hybrydowym mniej niż 50 gramów na kilometr.

Oba modele **produkowane są w Melfi**, przy wydatnym wsparciu między innymi „Plant Academy”, czyli kuźni pomysłów, doświadczeń i talentów, która wniosła duży wkład w strategię elektromobilności FCA. Prace zakończono w **Proving Ground w Arjeplog**, w szwedzkiej La-

ponii, gdzie SUV-y poddano próbie w każdych warunkach, z którymi klient może się zmierzyć, przeprowadzając testy obejmujące w sumie 3800 kilometrów. Te skomplikowane działania miały na celu zapewnienie jakości, bezpieczeństwa, niezawodności i komfortu w każdych warunkach.





DWA SILNIKI ZAPEWNIAJĄCE NAJWYŻSZE OSIĄGI

Układ napędowy Jeepa Renegade i Compass 4xe łączy w sobie **silnik turbo benzynę MultiAir o pojemności 1,3 l**, wykonany z aluminium i należący do rodziny Global Small Engine FCA, z silnikiem elektrycznym umieszczonym na osi tylnej, a **zasilanym przez akumulator 11,4 kWh**, który może ładować się podczas jazdy lub poprzez gniazdko prądo-

we: w swoim garażu, przy użyciu stacji **easyWallbox** lub jej bardziej zaawansowanej wersji **Connected Wallbox**, albo na publicznej stacji ładowania pojazdów. Sam silnik benzynowy generuje dwa poziomy mocy, 130 i 180 KM, do których dolicza się 60 koni generowanych przez silnik elektryczny. W sumie można więc uzyskać **190 KM** w wersjach Business i Limited oraz **240 KM** w wersjach Trailhawk i S. Pod względem momentu silnik elektryczny generuje 250 Nm, a spalinowy 270 Nm. Dzięki połączeniu dwóch silników Renegade i Compass 4xe **zapewniają niezwykle osiągi i przyjemność z jazdy**: przyspieszenie od **0 do 100 km/h zajmuje zaledwie 7,5 sekundy**, a prędkość maksymalna to 130 km/h w trybie elektrycznym i niemal 200 w trybie hybrydowym.

OSOBLIWE WRAŻENIA Z JAZDY

Doświadczenia związane z jazdą zelektryfikowanym Jeepem 4xe rozpoczynają się w momencie, w którym kierowca

pozostawia samochód podłączony wieczorem przed wyjazdem do gniazdko prądowego we własnym garażu. System ładowania jest bowiem zintegrowany i pozwala stacji Wallbox na komunikowanie się z systemem Uconnect. Dzięki funkcji **„My Remote”** kierowca może więc zaprogramować godzinę rozpoczęcia i czas trwania ładowania, wybierając również najkorzystniejszą taryfę. Na dodatek może to zrobić na odległość, za pomocą swojego smartfona. Po odłączeniu samochodu od gniazdko jest on w trybie **„Hybrid”**, który automatycznie zarządza przepływami energii. W mieście najlepiej jest korzystać z trybu **„Electric”**: wtedy wewnętrzny silnik spalinowy uruchamia się wyłącznie w przypadku konieczności mocnego przyspieszenia lub całkowitego rozładowania się baterii. Na drodze pozamiejscowej kierowca może wybrać tryb **„E-Save”**, który pozwala na korzystanie z maksymalnej efektywności energetycznej poprzez dwie opcje: „Battery Save”, która utrzymuje odpowiedni poziom naładowania akumulatora, lub „Battery Charge”, która wy-





Unikalny styl i wyposażenie

Z zewnątrz modele 4xe zachowały właściwości stylistyczne wersji z silnikami spalinowymi, ale wyróżniają się nowym kolorem niebieskim zastosowanym na znaczkach „Jeep”, „4xe”, „Renegade” i „Compass”. W środku posiadają ekran dotykowy 7" TFT, a na zamówienie mogą być wyposażone w wyświetlacz o przekątnej 8,4". W obu modelach zastosowano specjalne ekrany do jazdy w trybie hybrydowym/elektrycznym. Nawiewy powietrza, głośniki oraz tunel

środkowy w wersjach Limited i S ozdobiono ramkami Wizard Black, które w wersji Trailhawk występują w kolorze Ruby Red. W gamie przewidziano trzy wersje wyposażenia: Limited, S i Trailhawk oraz – tylko w modelu Compass – również wersję Business. Liczne są możliwości personalizacji samochodu, oferujące różne kolory lakieru: w modelu Renegade aż 18 kombinacji jednokolorowych oraz dwukolorowych, z czarnym dachem (są one dostępne w zależności od modelu) i 22 w modelu Compass. Felgi występują w sześciu specjalnych wzorach w przypadku Renegade’a 4xe i czterech w przypadku Compassa 4xe. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, nowe modele są wyposażone w najbardziej zaawansowane systemy ADAS, między innymi reflektory Full LED zapewniające doskonałą widoczność (seryjne lub na zamówienie w modelu Renegade, w zależności od wersji), reflektory bixenonowe w modelu Compass, systemy Forward Collision Warning i Lane Departure Warning Plus, Intelligent Speed Assist i Traffic Sign Recognition (tylko w modelu Renegade), przednie czujniki parkowania (seryjne w modelu Renegade) i czujniki tylne, a do tego – na zamówienie – system Blind Spot Detection, kamera cofania ParkView z siatką dynamiczną, automatyczny system Park Assist i system Keyless go. Ponadto, w modelu Renegade 4xe, seryjnie przewidziano nowe urządzenie do wykrywania znużenia kierowcy; system Drowsy Driver Detection dostępny jest po raz pierwszy w modelu marki Jeep.



Powyżej deska rozdzielcza modelu Jeep Compass 4xe Limited, a obok ekran systemu multimedialnego dedykowany jeździe w trybie hybrydowym/elektrycznym

korzysta silnik spalinowy w celu doładowania akumulatora do 80%. Funkcja ta jest szczególnie przydatna, kiedy uruchamiana jest przed wjazdem do miasta, ponieważ pozwala na dotarcie do centrum z pełnym zapasem energii i na spokojną dalszą jazdę w trybie elektrycznym ze świadomością, iż dysponuje się całkowitym przewidzianym zasięgiem.

Teraz wyobraźmy sobie, że kierowca zamierza zwiększyć prędkość i potrzebuje większego zapasu mocy, na przykład w trakcie śnieżycy albo wjazdu na strome wzniesienie. W tym momencie system uruchamia silnik spalinowy, aby napędzać również koła przednie. Automatycznie samochód przełącza się na tryb **eAWD**: jest to połączenie napędu na cztery koła z trybem hybrydowym.

Natomiast podczas zjeżdżania ze wzniesienia wykorzystywana jest energia kinetyczna, aby odzyskać energię i ją zakumulować („**E-Coasting**”). Przekłada się to na szereg korzyści: większą efektywność, a w konsekwencji większy całkowity zasięg w trybie elektrycznym oraz troskę o środowisko i wzrost mocy hamowania.

Innym ważnym elementem w przypadku modeli 4xe jest **hamowanie rekuperacyjne**, które pozwala na odzyskiwanie energii kinetycznej w każdej fazie zwalniania lub hamowania: zamiast jej rozpraszania jest ona akumulowana. Poza tym podczas jazdy w terenie do dyspozycji są tryby: **Hybrid 4x4** z napędem na obie osie, **4WD Low**, w którym

następuje optymalizacja reakcji na nawierzchni piaszczystej lub kamienistej, **4WD Lock**, aby napęd 4x4 był stale aktywny. Nie zabrakło też dobrze już znanego systemu kontroli trakcji **Select Terrain** dysponującej aż czterema trybami (pięcioma w przypadku wersji Trailhawk), który jest cechą szczególną wszystkich modeli Jeep oprócz Wranglera. ■

Usługi i łączność w samochodzie

W związku z premierą nowych Jeepów hybrydowych plug-in FCA oferuje ekosystem usług, które towarzyszą klientowi w świecie elektromobilności. Jednym z nich jest nowa aplikacja „GO 4xe” marki Jeep, która pozwala na odkrywanie korzyści związanych z wybieraniem pojazdów hybrydowych. Dzięki tej aplikacji, w trakcie podróży samochodem z silnikiem spalinowym, można symulować jazdę Jeepem 4xe: oblicza ona w czasie rzeczywistym zużycie energii, pokonaną odległość i wpływ na środowisko, przedstawiając później szczegółowy raport z możliwych oszczędności w przypadku korzystania z hybrydy, wraz z korzyściami dla środowiska. Szacunkowe dane można uzyskać również, korzystając z „GO 4xe” w domu, poprzez ustawienie żądanej trasy. Klient, który już zakupił jeden z tych modeli, może zainstalować sobie aplikację „My Uconnect” i korzystać z niej wraz z pakietem obejmującym liczne usługi, jakie FCA opracowała dla marki Jeep, aby jazda samochodem była przyjemniejsza niż kiedykolwiek wcześniej.



DEBIUT NOWEGO ELEKTRYCZNEGO FIATA 500

Francesca Rech

Stało się już tradycją, że kolejne odsłony Fiata 500 prezentowane są 4 lipca. Swoją premierę tego dnia miała w Rzymie także trzecia generacja modelu. Wraz z nią zainaugurowano Virtual Casa 500, otwarto zamówienia na wersję „la Prima” z otwieranym dachem i listę rezerwacji odmiany hatchback.







—
U góry: Olivier
François, John
Elkann i Pietro
Gorlier razem
z premierem
Włoch na
dziedzińcu
Palazzo Chigi.
Poniżej:
John Elkann
prezentuje
Sergio
Mattarellemu
nowego
Fiat 500

Początek lipca był pełen emocji związanych z nowym elektrycznym Fiatem 500: najpierw **w Rzymie miała miejsce premiera** modelu w obecności prezydenta Włoch, **Sergia Mattarellego** oraz premiera **Giuseppe Conte**. Dzień później, przy okazji 63. urodzin tego miejskiego samochodu, **zainaugurowano Virtual Casa 500** – wirtualne muzeum z danymi oraz dziejami tej włoskiej ikony – oraz oficjalnie uruchomiono **zamówienia na „la Prima”**, edycję startową modelu w wersji kabriolet. Podczas prezentacji **John Elkann**, prezes FCA, **Pietro Gorlier**, szef FCA na Europę i **Olivier François**, prezes Fiat Brand Global, wyjaśnili najwyższym władzom Włoch, dlaczego trzecia generacja modelu 500 to odpowiedź FCA na zrównoważoną mobilność jutra. „Nowy elektryczny

Fiat 500 opracowano, zaprojektowano i skonstruowano w Turynie. To produkt „made in Fiat” – stwierdzili menedżerowie FCA”.

WIRTUALNE MUZEUM IKONY

Obchodom rocznicy powstania modelu 500 towarzyszyła również w sobotę, 4 lipca, inauguracja **Virtual Casa 500**, czyli cyfrowego miejsca, które od wiosny 2021 roku zostanie fizycznie otwarte na terenie galerii sztuki pn. **Pinacoteca Agnelli**, w Lingotto w Turynie. Miejscem powstawania Fiata 500 jest bowiem Mirafiori, a wcześniej było to również Lingotto, w którym **w 1936 roku** produkowano **500A Topolino**: nie było więc lepszego miejsca na tego typu uroczystość niż Pinacoteca Agnelli – której zresztą Fiat jest głównym sponsorem. Muzeum Virtual Casa 500, które można „zwieźć” przy użyciu komputera, smartfona lub tabletu, uruchamia się jednym kliknięciem, które otwiera **11 obszarów tematycznych**. Pierwszy dział poświęcony jest dziedzictwu przemysłowemu i kulturowemu. Od tego miejsca warto rozpocząć poznawanie **ponadczasowej ikony**, która zaspokajała potrzeby trzech różnych pokoleń: Fiata 500 z 1957 roku, wersji z 2007 roku, by na końcu dotrzeć do jego odmiany elektrycznej z roku 2020. W zakładce poświęconej historii, która proponowana jest w formie pamiętnika wspomnień w wersji multimedialnej, można zapoznać się z takimi materiałami jak wywiady, spoty reklamowe, wydarzenia i nagrody, które sprawiły, że Fiat 500 stał się międzynarodową gwiazdą. Następnie można przejść do obszaru poświęconego nowemu elektrycznemu Fiatowi 500: jest on tam prezentowany



niczym prawdziwa perełka, a poszczególne jego detale można podziwiać w widoku 3D.

OTWARTE ZAMÓWIENIA NA KABRIOLET „LA PRIMA”

4 lipca, w salonach marki Fiat, zaczęto przyjmować zamówienia na nowego Fiata 500 „la Prima”, limitowaną edycję startową w wersji kabriolet.

500 „la Prima” kabriolet to pierwszy czteromiejscowy samochód z otwieranym dachem, **który nie generuje żadnych emisji CO₂**: jest otwarty, elektryczny i zupełnie cichy. Jak na model 500 przystało nie mogło w tej ikonie stylu Dolce Vita zabraknąć wdzięku i dbałości o szczegóły. Wystarczy spojrzeć na składany dach z monogramem „FIAT” albo na dostępne kolory seryjne zainspirowane niebem, ziemią i morzem. Nie zabrakło też reflektorów Full Led, tapicerki ze skóry ekologicznej, felg 17 cali z diamentowym szlifem, chromowanych wstawek przy szybach i na bokach oraz występującej w standardzie szybkiej ładowarki do 85 kW.

Innowację i technologię przewidziano również w wyposażeniu: „la Prima” jest wyposażony seryjnie w wiele z zaawansowanych systemów **ADAS**, posiada systemy, jakie występują w segmencie B i zastosowano w nim nowy system multimedialny **UConnect 5**. To bez wątpienia samochód, w którym trudno się nie zakochać.

„LA PRIMA” W WERSJI HATCHBACK

Dla osób, które od kabrioletów wolą wersję hatchback, 8 czerwca **Luca Napolitano**, Head of EMEA Fiat & Abarth Brands, zaprezentował wersję hatchback nowego Fia-

ta 500 „la Prima”. Zamiast składanego dachu pojawił się w nim oczywiście **szklany dach panoramiczny**. Z tyłu zastosowano klasyczną pokrywę bagażnika i po raz pierwszy bardziej rzucający się w oczy spoiler, który poprawia aerodynamikę samochodu.

Do dyspozycji klienta, który wybierze nowego Fiata 500 „la Prima” w wersji hatchback, są **trzy unikalne kolory** zainspirowane najważniejszymi elementami natury: Ocean Green (lakier perłowy); Mineral Grey (lakier metalizowany) i Celestial Blue (trójwarstwowy). Całość dopełniają reflektory **Full Led**, felgi **17 cali z diamentowym szlifem** oraz chromowane wstawki przy szybach i na bokach. W środku tapicerka ze skóry ekologicznej pokrywa nie tylko siedzenia, ale także deskę rozdzielczą. ■

Casa 500 od najbliższej wiosny będzie przyjmować zwiedzających w galerii sztuki Pinacoteca Agnelli w Turynie. Obecnie dostępna jest jej cyfrowa wersja



W TROSCE O OCHRONĘ I DEZYNFEKCJĘ SAMOCHODU

4 maja Fiat zaprezentował swoje dwa kultowe, proekologiczne samochody miejskie w nowej odsłonie: 500 i Pandę Hybrid z pakietem ochronnym D-Fence Pack.

Francesca Rech i Elena Gregoriani

W obecnym czasie, kiedy według przewidywań będziemy z pewnością rzadziej korzystać z publicznych środków transportu, a częściej z samochodów prywatnych, Fiat zadbał o bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów, proponując **ekonomiczne rozwiązania dedykowane poprawie komfortu w kabinie**. „Fiat chce aktywnie i konstruktywnie uczestniczyć w fazie restartu po pandemii, prezentując swoje kultowe i najlepiej sprzedawane samochody, czyli modele 500 i Panda, które wnoszą

na drogi piękno, kolor i pozytywną energię – mówił 4 maja podczas konferencji prasowej on-line dla Włoch **Olivier François**, prezes Fiat Brand Global i Dyrektor Marketingowy Grupy FCA. – Teraz postanowiliśmy wykonać dodatkowy krok, proponując nowe produkty: **pakiet D-Fence by Mopar i specjalny rodzaj finansowania przygotowany przy współpracy z FCA Bank**. Dzięki temu klient będzie miał zapewniony jeszcze większy komfort, a modele będą w awangardzie mobilności miejskiej”.

Czym jest **pakiet ochronny D-Fence** dostępny w całej gamie Fiata oraz jak działają poszczególne urządzenia wchodzące w jego skład? „D” oznacza „Drive”, natomiast słowo „Fence” po angielsku znaczy „plot”: dlatego pakiet stworzony przez Mopar składa się z **wysokociśnieniowego filtra kabinowego, oczyszczacza powietrza oraz lampy UV**, które pomagają w ochronie i dezynfekcji wnętrza samochodu w trzech krokach. Pierwsze urządzenie, umieszczone pomiędzy wlotem powietrza a kabiną pasażerów, filtruje powietrze



napływające z zewnątrz do układu klimatyzacji i wentylacji, zanim dostanie się ono do samochodu. Eliminuje zanieczyszczenia przenikające z zewnątrz, tj. zatrzymuje cząstki stałe i 100% alergenów oraz ponad 98% bakterii i pleśni. Drugi produkt to przenośny oczyszczacz powietrza, który można zainstalować w samochodzie, a potem zabrać ze sobą do domu. Oczyszczacz jest wyposażony w filtr HEPA, oczyszczający powietrze znajdujące się już w samochodzie, zatrzymując mikrocząstki, jak pyłki i bakterie. Trzeci element pakietu to niewielka, bardzo wydajna lampa UV (wykorzystywana w medycynie m.in. jako urządzenie bakteriobójcze) do dezynfekcji powierzchni. Lampa pomaga skutecznie dezynfekować wszystkie dotykane powierzchnie w samochodzie: kierownicę, dźwignię zmiany biegów czy siedzenia, eliminując nawet do 99% bakterii. W aktualnej fazie ożywienia gospodarki Fiat pozostaje blisko obywateli również poprzez

korzystne rozwiązania finansowe idealnie wpasowujące się w potrzeby klientów: we współpracy ze spółką FCA Bank Oddział w Polsce oraz Leasys Polska grupa FCA przygotowała nowy produkt. Oferta „**Odbierz teraz, zapłać później**” to usługa wynajmu z pierwszą płatnością po 60 dniach lub kredyt i leasing z pierwszą płatnością dopiero w 2021 roku. Pozwoli ona klientom swobodnie podjąć decyzje zakupowe, nie obciążając budżetu domowego czy też firmowego. Natomiast klienci, którzy zdecydują się na zakup **Pandy i 500 Hybrid** i będą chcieli spłacać finansowanie bez odroczenia płatności w czasie, mogą skorzystać z atrakcyjnej oferty przygotowanej wspólnie z FCA Bankiem i Leasys, zakładającej bardzo niskie oprocentowanie i niskie miesięczne koszty. ■

Czat z Fiatem

W obecnej sytuacji, kiedy unikamy spotkań, Fiat wzmacnia więź z klientami w prosty, skuteczny i bezpośredni sposób. Jednym z narzędzi, wykorzystywanych w ramach tej strategii, jest „Czat z Fiatem”, czyli seria krótkich filmów, w których przedstawiciele marki odpowiadają za pośrednictwem kanałów społecznościowych na pytania klientów i potencjalnych nabywców zainteresowanych kupnem nowego, elektrycznego Fiata 500.

Jako pierwszy na pytania odpowiadał Luca Napolitano, dyrektor marek Fiat i Abarth na region EMEA: „Nie potrafiłem oprzeć się chęci wzięcia udziału w tym czacie” – przyznał w pierwszym z serii krótkich filmów nakręconych w domu na smartfonie i publikowanych na specjalnym kanale marki Fiat na YouTube, przeznaczonym dla potencjalnych klientów nowego, elektrycznego Fiata 500, którzy dokonali wstępnej rezerwacji, wyrażając tym samym zainteresowanie „La Prima”, wersją ze specjalną numerowaną plakietką umieszczoną na pierwszych 500 egzemplarzach oraz emblematem „La Prima” na kolejnych.

Podczas pierwszego spotkania on-line Napolitano przekazał informacje dot. zasięgu samochodu, który wynosi 320 km w jeździe po mieście, ceny poszczególnych wersji oraz terminu dostawy do klienta na jesieni. Klienci obejrzeli także film umożliwiający im lepsze poznanie auta. Podczas drugiego spotkania dyrektor marek Fiat i Abarth na region EMEA skupił się na technologii, a szczególnie na systemie infotainment w nowym modelu Fiat 500, szybszym, bardziej elastycznym i łatwiejszym w obsłudze.

„To jakby mieć super telefon w samochodzie – wyjaśnił Napolitano – który połączy wszystkie smartfony w czasie krótszym niż 5 sekund, a interfejs umożliwi rozpoznanie głosu, zapewniając użytkownikowi maksymalną swobodę wypowiedzi”. To samo dotyczy ładowania, ponieważ w systemie nawigacji przechowywane są mapy z wszystkimi punktami należącymi do sieci - 120 tysięcy stacji ładowania rozsianych po całej Europie. Nie zapominając też o tym, że specjalna seria „Prima”, którą można zamówić on-line, oferuje w wyposażeniu seryjnym szybkie ładowanie, umożliwiające codzienne ładowanie w niecałe 5 minut również przy użyciu domowej naściennej ładowarki.

Zainteresowanie kanałem jest duże, dlatego w najbliższych tygodniach Fiat będzie kontynuował tę strategię komunikacji bezpośredniej, będącą całkowitą nowością w branży motoryzacyjnej, która towarzyszy osobom zainteresowanym na wszystkich etapach zakupu najnowszego modelu Fiata.



GIULIA I STELVIO QUADRIFOGLIO MODEL YEAR 2020

PIĘKNO I DYNAM

Obie wersje sportowe
zostały odświeżone.
Mają nowe kolory
nadwozia, układ
wydechowy
Akrapovič, jeszcze
bardziej wyrafinowane
wnętrza oraz pakiet
technologiczny
najnowszej generacji.

Francesca Rech

Alfa Romeo nie rezygnuje z prezentacji swoich modeli, dlatego w ramach premiery nowych wersji **Giulia i Stelvio Quadrifoglio**, zaprosiła prasę branżową na wirtualny spacer po pokładzie samochodów, bez konieczności wychodzenia z domu. Prezentację Quadrifoglio prowadziło trzech menedżerów Alfę Romeo: **Rossella Guasco** (Colors&Material z Centro Stile), **Sergio Munaò** (Brand Marketing Communication) i **Fabio Migliavacca**, (Product Marketing EMEA). Fabio mówi: „Aby stworzyć Model Year 2020 Giulii i Stelvio Quadrifoglio, skupiliśmy się **na osiągnięciach i dbałości o szczegóły**, które zawsze wyróżniały Alfę; pracowaliśmy nad wieloma ulepszeniami w zakresie **technologii, łączności i bezpieczeństwa**. Jeśli rodzina Quadrifoglio wyznacza nowy kurs marki, to MY20 Giulii i Stelvio stanowią kolejny krok na tej drodze”.

Alfę Romeo Giulia i Stelvio Quadrifoglio wyposażono w 510-konny silnik Bi-Turbo 2,9 V6 w nowej szacie. Oprócz osiągnięć z najwyższej półki w samochodach dodano jesz-



ICZNE WNETRZE

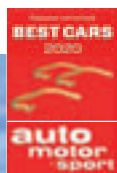
cze nowe, estetyczne detale, takie jak błyszczące czarne wykończenia plakietek i przedniego grillu, zespolone tylne światła Led i 21-calowe alufelgi w Stelvio. W wersji Quadrifoglio, zgodnie ze zmianami zaobserwowanymi już w Giulii i Stelvio MY 2020, zmodyfikowano również **centralny, 8,8-calowy wyświetlacz na desce rozdzielczej** oraz **system informacyjno-rozrywkowy**, który w modelach sportowych wzbogacono o **Performance Pages**; dostarczają one danych w czasie rzeczywistym na temat stanu mechaniki i systemu pomiaru osiągnięć. Modele Quadrifoglio zostały również wyposażone w **za-projektowaną na nowo kierownicę i dźwignię zmiany biegów**. Opcjonalnie dostępne będą kolorowe pasy bezpieczeństwa (czarne, czerwone lub zielone), perforowane skórzane wykończenie foteli sportowych jako alternatywa dla skóry i Alcantary w standardzie oraz fotele Sparco z włókna węglowego.

Aby zapewnić jeszcze pełniejsze wrażenia z jazdy, samochody zostały wyposażone w pakiet **Adas Poziom 2** (Zaawansowany System Wspomagania Kierowcy), który obejmuje Lane Keeping Assist (System utrzymywania na pasie ruchu), Active Blind Spot Assist (Aktywny asystent martwego pola), Active Cruise Control (Aktywny tempomat) z rozpoznawaniem znaków drogowych i z inteligentnym sterowaniem prędkością, Traffic Jam Assist (System wspomagający jazdę w korku), Highway Assist (System wspomagania jazdy na autostradzie) i Driver Attention Assist (Asystent wspomagania koncentracji).

Prawdziwą niespodziankę stanowią **tytanowe końcówki wydechu firmy Akrapovič**, dostępne jako opcja, które wzbogacają brzmienie Giulii i Stelvio Quadrifoglio, oraz **nowe kolory**. Rossella Guasco mówi: „Główną ideą nowego Quadrifoglio jest „równowaga przeciwieństw”. Zainspirowało nas to również do poszukiwania i projektowania kolorów nadwozia, które są bardzo innowacyjne, ale nawiązują do przeszłości Alfę. Postawiliśmy na jasne, nasycone kolory, bez cieniowania i półtonów”.

Projektanci odpowiedzieli się za rozwiązaniami działającymi na emocje, opracowując typy nadwozia według „klasy”, a nie tylko technologii. Wyróżnili cztery kategorie: **Competizione**, która odwołuje się do sportowych tradycji marki; **Metal**, która podkreśla dynamiczną duszę; **Solid**, dedykowana osobom poszukującym solidnych rozwiązań; **Oldtimer**, która przypomina i reinterpretuje dziedzictwo Alfa Romeo. Nowe kolory Oldtimeru to Red 6C Villa d'Este, Ochre GT Junior i Montreal Green, który zadebiutuje w Quadrifoglio MY20. Ten odcień jest hołdem dla jednej z ikon marki: Alfę Romeo Montreal, która zadebiutowała 50 lat temu. „Od teraz samochód pozwoli nam na jazdę w poczuciu większego bezpieczeństwa. Wychodząc też naprzeciw wymogom, które nazywamy dzisiaj społecznym dystansowaniem, stanie się przyjaznym narzędziem mobilności. Lepiej więc, aby był **piękny, funkcjonalny i wygodny** jak nowa Giulia i Stelvio Quadrifoglio” - mówi Sergio Munaò. W końcu klient szuka czegoś, o czym może marzyć, ale i czegoś autentycznego, takiego jak auta Alfa Romeo. ■





Alfa Romeo w plebiscycie „Best Cars 2020”

Giulia i Stelvio to urodzeni zwycięzcy. Potwierdziła to 26. edycja „Best Cars 2020” zorganizowanego przez magazyn „Auto Motor i Sport”. W plebiscycie czytelnicy wybierali najlepsze samochody spośród 385 modeli aut podzielonych na kategorie. Drugi rok z rzędu Stelvio został ogłoszony najlepszym dużym SUV-em, a sportowa Giulia już piąty rok z rzędu została wybrana najlepszym samochodem klasy średniej. Przyznane nagrody poszerzają niezwykle długą listę wyróżnień obu modeli.

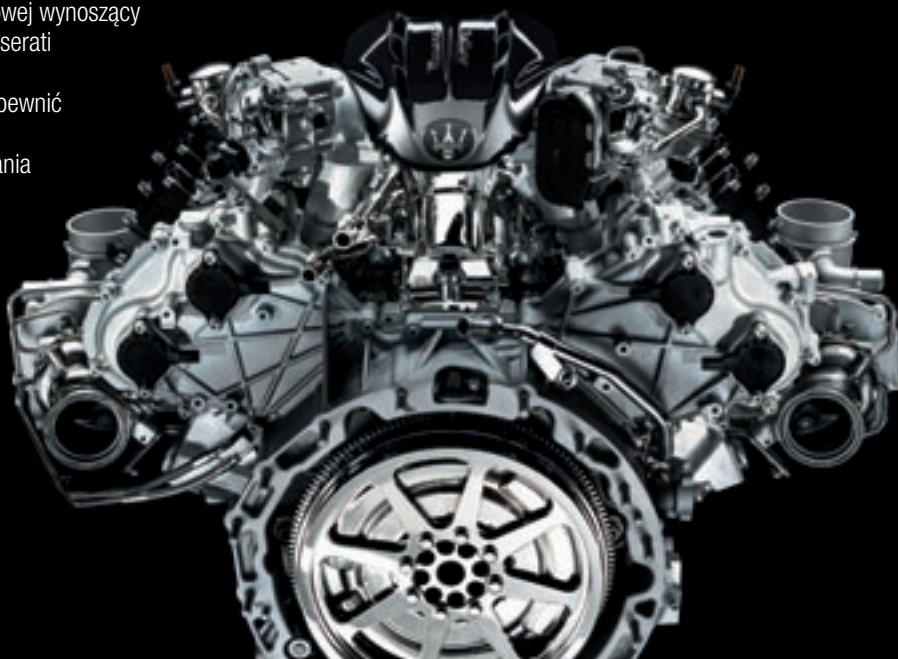


FCA HERITAGE w mediach społecznościowych

W czerwcu FCA Heritage uruchomił swoje kanały na Instagramie i Facebooku. Dwa nowe konta prezentują w mediach społecznościowych tożsamość FCA Heritage i opowiadają o miejscach, usługach, atrakcjach i wydarzeniach, a śledzą je tysiące wielbicieli zabytkowych aut. Na nowych oficjalnych kanałach dużo miejsca poświęca się bohaterom i samochodom tworzącym historię marek Alfa Romeo, Fiat, Lancia i Abarth. Pierwszy film zabiera nas w podróż po włoskich drogach za kierownicą czterech „perełek” włoskiej branży samochodowej: Alfa Romeo Giulietta Sprint, Fiat S61, Lancia Aurelia B20, Abarth 2400 Coupé. Wybrano je ze względu na ich symboliczną wartość i znaczenie marki, którą reprezentują. Równolegle na poszczególnych stronach internetowych każdej z powyższych czterech marek publikowane są dłuższe filmy uzupełniające. Kanały uruchomione przez FCA Heritage na Instagramie i Facebooku dołączają do istniejącego już oficjalnie kanału YouTube, który działa od 2016 roku i odnotował ponad 8 milionów odsłon.

Nettuno – nowy silnik Maserati do MC20

Nowy silnik, który trafi do supersamochodu Maserati MC20, powstał dzięki udziałowi Maserati Innovation Lab. Nazywa się Nettuno i jest prawdziwym dziełem sztuki inżynierii mechanicznej, które w dużej mierze czerpie z doświadczeń zdobytych na wyścigach i jest objęte licznymi międzynarodowymi patentami. Przykładowo, po raz pierwszy w silniku produkowanym seryjnie zastosowano innowacyjny system ze wstępną komorą spalania, który stosowany jest w Formule 1. Jest to urządzenie, które pomaga 3-litrowemu silnikowi V6 biturbo z układem smarowania z suchą miską olejową osiągnąć maksymalną moc 630 KM przy 7500 obr./min oraz stosunek mocy do pojemności skokowej wynoszący aż 210 KM/litr. Inne cechy szczególne Maserati Nettuno to zastosowanie świecy bocznej wspomagającej świecę środkową, aby zapewnić doskonałe spalanie nawet w warunkach użytkowania, które nie wymagają stosowania komory wstępnej oraz zastosowanie podwójnego wtrysku paliwa: bezpośredniego i pośredniego. Celem było zmniejszenie hałasu przy niskich obrotach silnika, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i niższe zużycie paliwa w celu spełnienia przepisów normy Euro 6D.





Jubileuszowy Abarth 695 70° Anniversario wyruszył w podróż po Europie

W pierwszych dniach lipca nowy Abarth 695 70° Anniversario ponownie opuścił Turyn, aby kontynuować wycieczkę po Europie, pokonując trasę 3.700 kilometrów w 1949 godzin i przejeżdżając przez siedem krajów. Uczestnikami są fani, członkowie klubu oraz dziennikarze z krajów, przez które będzie przebiegała trasa. Wszyscy są zachęceni do opowiedzenia o podróży i do dalszego poszerzania społeczności miłośników marki Abarth. Cyfra 1949 nie została wybrana przypadkowo: stanowi wyrazny hołd dla roku założenia marki i liczby wyprodukowanych egzemplarzy modelu Abarth 695 70° Anniversario; tyle godzin potrwa też ekscytujący tour na pokładzie limitowanej edycji Abartha. Zgodnie z pierwotnymi założeniami samochód wyruszył z Holandii, przejeżdżając przez Belgię i Niemcy. Jednak z powodu wybuchu pandemii koronawirusa Covid-19 podróż została przerwana. Teraz wycieczkę podjęto na nowo, a trasa będzie prowadzić przez Francję, Hiszpanię do Portugalii.

Nagrody dla Jeepa

Modele Jeepa otrzymały pięć najwyższych wyróżnień i zatriumfowały w prestiżowym plebiscycie niemieckiego specjalistycznego magazynu Off Road. Jeep Renegade po raz szósty z rzędu zdobył tytuł najlepszego samochodu w kategorii „Kompaktowy SUV”. Jeep Grand Cherokee ponownie został najlepszym luksusowym samochodem terenowym wśród samochodów importowanych do Niemiec. Jeep Wrangler, dzięki wersji 4xe, jeszcze przed wprowadzeniem na rynek zajął drugie miejsce zarówno w kategorii „Samochód terenowy” (kategoria A), jak i „Napędy alternatywne”. Jeep Gladiator, jeszcze przed swoją premierą na rynku europejskim, zdobył natomiast II miejsce w kategorii „Pick-up”. W edycji 2020 plebiscytu Off Road wzięło udział ponad 41 500 czytelników.



Fiat Concept Centoventi laureatem nagrody „Car Design Awards”

Grono 18 jurorów serwisu internetowego Car Design News wybranych spośród dyrektorów ds. wzornictwa największych światowych producentów samochodowych przyznało Fiatowi Concept Centoventi nagrodę Car Design Awards 2019 w kategorii „Najlepszy samochód koncepcyjny”. Zdaniem jury ten rewolucyjny samochód wyróżnia się „innovacyjną koncepcją modułową i niezwykłym zastosowaniem kolorów i materiałów”, podkreślających fiatowską wizję mobilności elektrycznej dostępnej w najbliższej przyszłości dla każdego, będących naturalnym dziedzictwem ponad 120-letniej historii marki.



Filippo Gallino, zdjęcia: Satiz Poland, Nad Dachami

DIESEL

CIĄGLE ŻYWE



25 czerwca pracownicy FCA Powertrain Poland w Bielsku-Białej uczcili wyprodukowanie 7-milionowego egzemplarza silnika Multijet 1.3. „Mały turbodiesel cieszył się ogromnym powodzeniem, a jego historia wcale się nie kończy”, mówi nowy dyrektor generalny i prezes zarządu, Andrzej Tokarz.





Pomimo restrykcji zapobiegających rozprzestrzenianiu się koronawirusa FCA Powertrain Poland nie zrezygnował z możliwości uczczenia wyprodukowania **silnika Multijet z numerem seryjnym 7 000 000**. Uroczystość zorganizowano na świeżym powietrzu, na placu naprzeciwko fabryki, z zachowaniem obowiązujących norm społecznego dystansowania. Wzięli w niej udział – w maseczkach zakrywających twarz – pracownicy jednostki produkcyjnej oraz goście, wśród których znaleźli się m.in. członkowie Zarządu FCA Poland.

„Chcieliśmy uczcić **kolejny rekord tego silnika, który jest ikoną**

naszego zakładu – mówił po uroczystości nowy dyrektor generalny **Andrzej Tokarz**. – Dzięki uruchomieniu jego produkcji nasza fabryka mogła wkroczyć w trzecie tysiąclecie i dokonać skoku technologicznego na niespotykaną dotąd skalę, przechodząc od starych silników do Malucha i Seicento do **rewolucyjnej technologii Multijet**. Od swojego debiutu w 2003 r. mały turbodiesel, który dwa lata później zdobył tytuł International Engine of the Year, **odniósł wielki sukces rynkowy** i do dzisiaj jest punktem odniesienia w sektorze motoryzacyjnym zarówno pod względem kosztów produkcji, jak i wysokiej jakości produkcji”. Jak powszechnie wiadomo, silniki



wysokoprężne straciły w ostatnich latach znaczny udział w rynku, ale **nadal stanowią istotną alternatywę dla klientów**, bo zapewniają doskonały kompromis między kosztami, osiąganymi, emisją i zużyciem. „Od momentu swojego uruchomienia do dziś fabryka w Bielsku-Białej produkowała **średnio ponad 400 tys. sztuk Multijetów rocznie**, – dodaje Andrzej Tokarz – ale od 2018 roku trend ten

uległ radykalnej zmianie. Produkcja gwałtownie spadła i ustabilizowała się na poziomie około 100 tys. sztuk rocznie. Spodziewamy się, że **w ciągu najbliższych pięciu lat** popyt utrzyma się mniej więcej na tym właśnie poziomie. Analitycy uważają, że pomimo wyraźnego wzrostu hybrydowych lub elektrycznych zespołów napędowych w 2025 r. **udział silników diesla w rynku będzie nadal wynosił 10%**. To wcale nie mało. Technologia silników wysokoprężnych stale się rozwija i dowodzi, że jest w stanie sprostać coraz ostrzejszym wymagom norm ochrony środowiska. Obecnie dostosowujemy nasz silnik do surowych **norm Euro 6D Final**, które wejdą w życie w 2021 roku”.

szego sierpnia zacząłem pracę w tym samym zakładzie. Razem z kolegą stworzyliśmy **pierwsze w Polsce biuro CAD/CAM Grupy Fiat**”.

Po zdobyciu doświadczenia jako programista w Narzędziowni (obecnie nazywanej Budową Tłoczników), Andrzej Tokarz przeszedł do działu **Inżynierii Produkcji Montażu**, a następnie pracował jako technolog i kierownik linii (supervisor). W 2002 roku należał do grupy odpowiedzialnej za **uruchomienie produkcji Pandy**. „Przez półtora roku pracowałem w Turynie w tzw. „Pilotino” w Beinasco, gdzie przygotowywaliśmy proces technologiczny montażu nowego modelu. **To było wyjątkowe doświadczenie**, punkt zwrotny w mojej karierze” – wspomina.



Andrzej Tokarz pracuje w Fiacie od ponad 25 lat. Został zatrudniony w 1995 roku bezpośrednio po ukończeniu studiów inżynierskich (Wydział Automatyki i Robotyki) na Politechnice Krakowskiej: „Od dziecka marzyłem o produkowaniu samochodów. Zostałem zatrudniony w Fiat Auto Poland, odpowiadając na ogłoszenie, które ukazało się w „Rzeczpospolitej”. Zamiast jechać na wakacje, pierw-

Po powrocie do Polski nadzorował wdrażanie nowych metod zarządzania fabryką, tj. **Six Sigma i World Class Manufacturing**, w których był kolejno liderem trzech filarów: **Cost Deployment, Early Product Management i Workplace Organization**. Przez następne pięć lat kierował działem **Zarządzania Wytwarzaniem** i odpowiadał za uruchomienie produkcji 500C, Forda Ka i Lancii Ypsilon. „Krótco potem,

Na stronie obok: na pierwszym planie widok „z lotu ptaka” hali produkcyjnej silnika Multijet, na dalszym planie hala siników GSE

W Bielsku-Białej rozpocznie się niebawem produkcja wolnossących silników GSE

w 2013 roku – wspomina Torkarz – spełniłem swoje marzenia. Mogłem w końcu tworzyć moje upragnione samochody. Zostałem **szefem jednostki produkcyjnej**, najpierw przez pięć lat **Montażu**, a następnie przez kolejne dwa **Spawalni**”. Powołanie na stanowisko dyrektora generalnego FCA Powertrain Poland

w maju br. jest momentem przełomowym w jego karierze zawodowej. Było ono poniekąd niespodziewane, ponieważ Mechanika i Karoseria, mimo wspólnych zagadnień, to dwie różne specjalności. Andrzej Torkarz jest chyba pierwszym dyrektorem w historii bielsko-bialskiej



fabryki, który pochodzi spoza obszaru mechaniki. „Jestem bardzo zadowolony z propozycji, jaką otrzymałem od Grupy FCA. Dla mnie, po 25 latach pracy w Karoserii, jest to ogromne wyzwanie. Mam świadomość, że będę musiał się wiele nauczyć, szczególnie w dziedzinie procesu obróbki silnika. Na szczęście **mam tu doskonałych specjalistów**. Ale jestem też pewien, że moje doświadczenie w Montażu – gdzie oprócz wiedzy technicznej niezbędna jest **umiejętność zarządzania ludźmi** – bardzo się przyda. A **montaż silników będzie kluczowym elementem** zwiększania konkurencyjności naszego zakładu, biorąc pod uwagę **wzrost produkcji**, którego FCA będzie od nas wymagać w najbliższych miesiącach i latach”. W 2018 roku FCA Powertrain Poland stał się **częścią globalnej**

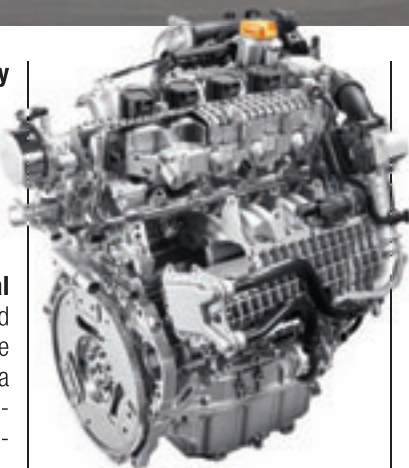




sieci produkcji nowej rodziny silników benzynowych,

która będzie miała strategiczne znaczenie dla przyszłości Grupy FCA z uwagi na ich stosowanie w hybrydowych wersjach pojazdów. Jak wiadomo, są to silniki **GSE (Global Small Engine)**, znane lepiej pod nazwą handlową **FireFly**. Są one dostępne z trzema lub czterema cylindrami, o różnych pojemnościach, w wersji z turbodoładowaniem lub wolnossącej.

Produkcja GSE rozpoczęła się kilka lat temu w Brazylii od wersji wolnossącej, potem przyszła kolej na Polskę i silniki o pojemności 1.0 o mocy 120 KM oraz 1.3 turbo o mocy 150 KM. Oba przeznaczone były do modeli produkowanych w fabryce w Melfi, we Włoszech, czyli do Jeepa Renegade i Compass oraz do Fiata 500X. Aktualnie rozpoczynają się **nowe uruchomienia produkcji we Włoszech**, w zakła-



dach Termoli, a także **w Chinach**.

„W najbliższych miesiącach – mówi Andrzej Tokarz – **również w Białymstoku-Białej rozpoczniemy produkcję trzycylindrowych, wolnossących silników GSE**. Jest to bardzo ważny krok, ponieważ od początku przyszłego roku będziemy mogli **bezpośrednio zaopatrywać w te napędy zakład w Tykach**. Wersja wolnossąca silnika

GSE stanie się podstawowym zespołem napędowym Fiata 500 i Lancii Ypsilon, które są już oferowane w odmianie Mild Hybrid.

Europejskie zapotrzebowanie Grupy FCA na silniki GSE, które zastąpią całkowicie jednostki FIRE, będzie bardzo duże. Z tego powodu bielsko-bialska fabryka przygotowuje się do produkcji **400 tys. silników GSE**

rocznie w wersji turbo i wolnossącej. Oprócz nich, jak już wspominałem, i zgodnie z prognoząmi do 2025 roku będziemy nadal produkować **rocznie około 100 tysięcy 1,3-litrowych silników Multijet**. Po trzytygodniowym przestoju i spowolnieniu produkcji spowodowanym załamaniem się popytu na samochody w Europie z powodu pandemii, przygotowujemy się do ponownego podjęcia pracy w pełnym wymiarze, żeby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu płynącemu z FCA”. ■

Na stronie obok: silnik turbo GSE T3 i wnętrze hali produkcyjnej. Od góry: hala GSE oraz silnik turbo GSE T4



FIATY 500

DOSTĘPNE NA MINUTY

Firma PANEK CarSharing, zajmująca się wynajmem samochodów na minuty, oferuje w ramach tej usługi 300 sztuk Fiatów 500 w wersji Lounge z automatyczną skrzynią biegów.

Dostępny już od kilku lat wynajem samochodów na minuty za pomocą telefonu komórkowego cieszy się w Polsce coraz większą popularnością, zapewniając klientom łatwy dostęp do transportu **bez konieczności zakupu własnego auta** i ponoszenia wydatków na ubezpieczenie, przeglądy czy pa-

liwo. Zainteresowani muszą zapłacić tylko za czas i przejechane kilometry, a wcześniej koniecznie ściągnąć **aplikację mobilną PANEK CarSharing** i zarejestrować się w systemie. Mapa w smartfonie wskaże dostępne w pobliżu auta i strefy, w których po jeździe można auto zostawić. Usługa PANEK CarSharing jest

Nowym Fiatem 500 można swobodnie się przemieszczać pomiędzy 150 miastami, w których działa usługa PANEK CarSharing

dostępna w ponad 150 polskich miastach; w niektórych, jak np. w **Warszawie, Katowicach i Lublinie** Fiaty 500 są już dostępne, w innych będzie je można wypożyczyć niebawem.

Dzięki PANEK CarSharing teraz każdy może zasiąść za kierownicą tej produkowanej w tuskim zakładzie FCA Poland ikonie motoryzacji i zarazem **światowego lidera aut miejskich**, dostępnego w sprzedaży od sześćdziesięciu trzech lat, który nadal zachwyca niezwykle udanym połączeniem włoskiego stylu lat sześćdziesiątych i nowoczesnej technologii. Wystarczy wynająć auto na minuty za pomocą aplikacji PANEK CarSharing w smartfonie. Legendarna 500 dołącza do najtańszej z sześciu grup samochodów oferowanych przez tę firmę, a koszt jazdy zaczyna się już od 0,59 zł za kilometr i 0,50 zł za minutę w subskrypcji. Samochód jest już też dostępny w ofercie **wynajmu na dobę za 69 zł, a na tydzień za 419 zł.**

Fiaty są wprowadzane stopniowo – pierwsze egzemplarze już wyjechały na ulice, a kolejne wyjadą w naj-



bliższych dniach. Dostępne w ramach PANEK CarSharing Fiaty 500 to **eleganckie wersje Lounge** wyposażone m.in. w tempomat, skórzaną kierownicę z systemem sterowania mediami, dotykowy panel radiowy, klimatyzację, elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka, czujniki parkowania oraz systemy bezpieczeństwa BAS, ESC, ABS. Napędzają je **silniki benzynowe 1.2 o mocy 69 KM**, współpracujące z automatycznymi skrzyniami biegów.

Zakup Fiatów 500 został sfinansowany przez firmę **Leasys**, spółkę należącą do FCA Bank i posiadającą 19-letnie doświadczenie w zakresie **nowoczesnych rozwiązań finansowych** dla klientów indywidualnych i profesjonalnych. Za przygotowanie samochodów dla PANEK CarSharing odpowiada sieć dealerów marki Fiat. ■

Fiaty 500,
dostępne
w ramach
PANEK
CarSharing, to
eleganckie
wersje Lounge
wyposażone
w skórzaną
kierownicę
z systemem
sterowania
mediami czy
dotykowy panel
radiowy



CZTERDZIEŚCI LAT - WIECZNIE MŁODY

Fiat Panda świętuje rocznicę urodzin, obejmującą trzy generacje modelu, który od początku zadziwiał i zaskakiwał. Jego historia trwa nadal dzięki wersji Easy Hybrid – dostępnej dla wszystkich hybryd.

Filippo Gallino





„**M**agiczne pudełko pełne oryginalnych rozwiązań” – tak nazwano Pandę w chwili premiery w 1980 roku podczas Salonu Samochodowego w Genewie i takim modelem pozostała przez 40 lat swojej historii: **zawsze pomysłowa, oryginalna, zaskakująca**, przyciągająca rzesze wielbicieli niezależnie od wieku. Przez te wszystkie lata wyróżniała się uniwersalnością i potrafiła dostosować się do wymogów stale zmieniającego się rynku. Powstała jako „samochód dla wszystkich”, który dzięki **ładunkowi innowacyjności** bez trudu zdobył segment A najpierw we Włoszech, a później w całej Europie, bijąc **liczne rekordy**: była pierwszym samochodem miejskim z napędem na obie osie (1983), który zdobył prestiżowy tytuł „Samochodu Roku” (2004), co zbiegło się w czasie z jeszcze jednym osiągnięciem – to właśnie tym autem udało się dotrzeć do obozu Mount Everest zlokalizowanego na wysokości 5200 metrów. W 2006 roku Panda stała się pierwszym masowo produkowanym miejskim samochodem zasilanym metanem, a w roku 2013, jako pierwszy model należący do tego segmentu, została wyposażona w system automatycznego hamowania awaryjnego. Powinniśmy również pamiętać, że po zaprezentowaniu modelu Panda Elettra w 1990 roku Fiat stał się pierwszym dużym producentem na świecie, który wprowadził na rynek samochód elektryczny. Obecnie Fiat Panda nadal odgrywa pierwszorzędną rolę: wiosną tego roku zadebiutował na rynku, obok Fiata 500, jako pierwszy miejski model koncernu FCA, w którym pojawiła się nowa technologia hybrydowa mild hybrid, gotowa zrewolucjonizować po raz kolejny mobilność w mieście, wyprzedzając wymagania globalnej społeczności patrzącej w przyszłość przez pryzmat

poszanowania środowiska naturalnego. Natomiast najnowsza wersja tego modelu – **Easy Hybrid** uznawana jest za dostępną dla wszystkich hybrydę na rynku.

Podczas czterdziestu lat swojego istnienia to małe miejskie auto o wielkich możliwościach towarzyszyło młodym ludziom i całym rodzinom, spełniając z jednej strony niepoahamowane pragnienie odbywania dalekich podróży, a z drugiej zapewniając dostępność zrównoważonej mobilności miejskiej. Zdaniem **Luca Napolitano**, dyrektora marek Fiat i Abarth na region EMEA, swój sukces Panda zawdzięcza „kompaktowym rozmiarom zewnętrznym, dużej przestrzeni wewnątrz z możliwością konfiguracji na potrzeby różnego rodzaju transportu, szerokiemu wyborowi silników i licznym kombinacjom kolorystycznym. Całość jest ujęta w lubianej, solidnej i dającej poczucie bezpieczeństwa konstrukcji, która od razu wzbudza sympatię i zaufanie zarówno w mieście, jak i w najbardziej oddalonych zakątkach”. Właśnie tak, jak dyktuje tradycja marki.

To małe miejskie auto towarzyszyło od początku swojego istnienia osobom, które najpierw odkryły, że stanowi ono niezastąpiony środek transportu, a z czasem nauczyły się doceniać jego piękno, niezawodność i przyjemność jazdy przy małych wymiarach, niewielkiej masie i pojemności skokowej oraz przy niskich kosztach eksploatacji.

Fiat Panda zaspokaja pragnienie podróżowania i wymagania ekorozwoju



Pierwsza generacja (1980-2002) KOMPAKTOWY NA ZEWNĄTRZ, PRZESTRONNY WEWNĄTRZ

Wszystko zaczęło się w połowie lat 70. wraz z potrzebą zaprojektowania nowego modelu z napędem przednim, który miał uzupełnić gamę modeli Fiat 126 i Fiat 127. W oparciu o doświadczenie, zdobyte przy projektowaniu modelu Ritmo, w którym zrezygnowano z używania technicznej nazwy projektu, składającego się z trzycyfrowego ciągu liczb, na rzecz przykuwających uwagę fantazyjnych nazw słownych, nowy model otrzymał nazwę „Panda” od rzymskiej bogini Empanda.

29 lutego 1980 roku **Giovanni Agnelli** zaprezentował oficjalnie model **Prezydentowi Włoch Sandro Pertinemu**, który zachwycał się zarówno **kształtem**, jak i **wymiarami auta**, oferującego niespotykaną do tej pory **przestrzeń** i **komfort** w tym segmencie. Kilka dni później, 5 marca samochód zadebiutował podczas Salonu Samochodowego w Genewie. Prace nad projektem powierzono Giorgetto Giugiaro, który opracował prosty, ale **nastawiony na funkcjonalność i przestronność wnętrza** projekt techniczny, wykorzystując w pełni dostępną przestrzeń.

Dwubryłowy, trzydrzwiowy sedan z silnikiem i napędem z przodu był **kompaktowy na zewnątrz i przestronny w środku**. Zachwycał zwłaszcza **design**, między innymi ogromne otulające zderzaki, wysokie boczne listwy ochronne, duże przeszklenia, zapewniające **odpowiednie doświetlenie** w kabinie wykonanej przy użyciu prostych, choć trwałych i w pełni zmywalnych materiałów.

Przy długości wynoszącej 3,38 metra Panda oferowała ogromną **uniwersalność**. Dolna część deski rozdzielczej została zaprojektowana w formie jednej długiej półki, przednie siedzenia i tylna kanapa składane były tak, że tworzyły płaską przestrzeń, co oznaczało, że można było zmienić samochód np. w prowizoryczne miejsce do spania, dzięki czemu nowy Fiat był nadzwyczaj **praktyczny i wielofunkcyjny**.

Zależnie od rynku klient mógł wybrać silnik dwucylindrowy chłodzony powietrzem o pojemności skokowej wynoszącej 650 cm³ i mocy 30 KM lub silnik czterocylindrowy, chłodzony wodą o pojemności skokowej wynoszącej 903 cm³ i mocy 45 KM. Stąd pochodzi oficjalna nazwa:

Fiat Panda 30 i Fiat Panda 45.

Model odniósł niebывały sukces. Na przestrzeni trzech lat wprowadzono na rynek wersje z nowym, bogatszym wyposażeniem oraz **napędem 4x4**, dzięki któremu wszechstronne auto miejskie z turyńskiej fabryki zmieniło się w mały i lekki samochód terenowy doceniany przez miłośników życia na otwartej przestrzeni i amatorów sportów.



Fiat Panda made in Tychy

Miał nazywać się Gingo zamiast Panda. Dotychczas Fiat nigdy nie nazwał kolejnego modelu imieniem jego poprzednika. Tak więc historia Pandy miała zakończyć się w 2003 roku. Jednak po interwencji Renault, które sprzeciwiało się użyciu nazwy zbyt podobnej do Twingo, modelu produkowanego przez tę firmę od początku lat 90., zmieniono bieg historii.

Fiat Gingo został wcześniej zaprezentowany w Genewie. Wydrukowano już instrukcje obsługi oraz katalogi i właśnie miała rozpocząć się sprzedaż modelu... Brakowało czasu na stworzenie i zaprezentowanie nowej nazwy. Pozostawało tylko „odkurzyć” starą nazwę Panda, do której Fiat posiadał wszelkie prawa. I od razu decyzja ta okazała się ogromnym sukcesem marketingowym, a sama nazwa stała się ikoną marki Fiat obok kultowego modelu 500.

Model Panda drugiej generacji, zdobywca prestiżowego tytułu Samochodu Roku 2004, był produkowany w zakładzie w Tychach przez dziesięć lat, czyli od roku 2003 do końca roku 2012. Powstało blisko 2,2 miliona egzemplarzy tego samochodu. Rekordowym okazał się rok 2009. Dzięki dopłatom rządowym do zakupu aut o niskim zużyciu paliwa wprowadzonym w wielu krajach Europy, produkcja zbliżała się do 300 tysięcy samochodów. A razem z modelami Seicento, 500 i Ford Ka, Fiat Auto Poland wyprodukował w 2009 roku w Tychach prawie 606 tysięcy aut, co stanowiło absolutny rekord w historii tego zakładu. W praktyce, w 2009 roku z linii montażowych co 35 sekund zjeżdżał gotowy pojazd: dzienna zdolność produkcyjna osiągnęła rekordowy poziom 2 320 egzemplarzy, co oznacza że ponad połowa wszystkich aut wyprodukowanych tego roku przez Grupę Fiat w Europie powstawała w Tychach.

Pomimo że od zakończenia produkcji upłynęło wiele lat, Fiat Panda ma dla Polski szczególne znaczenie. Nakłady na uruchomienie tego modelu były ogromne i wyniosły 570 milionów euro, do czego należy dodać 400 milionów euro zainwestowanych w produkcję silnika Multijet 1.3 turbodiesel w zakładzie w Bielsku-Białej. Model Panda wyposażony w ten silnik powstawał w całości w Polsce. Żaden inny producent samochodowy nie zainwestował tak dużo w naszym kraju, a dzięki tym nakładom zakład w Tychach stał się jedną z najnowocześniejszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie fabryk w Europie.





Na poprzednich
stronach
40-letnia
historia modeli.
Powyżej wersja
hybrydowa
ze swoim
wszechstronnym
wyposażeniem
wnętrza
oraz gama
modeli drugiej
generacji

Dru ga generacja (2003-2011) MAŁY SUV PRZEZNACZONY DO JAZDY PO MIEŚCIE

We wrześniu 2003 roku zadebiutowała druga generacja Fiata Panda, który zachował nie tylko tę samą nazwę, ale przede wszystkim ducha słynnego modelu, interpretując przy pomocy współczesnego klucza jego wartości i osobowość, dzięki którym w masowej wyobraźni stał się prawdziwą ikoną. W nowej wersji **Panda nie miała 3-drzwiowej karoserii**, jej długość zwiększono o 13 centymetrów, a szerokość o 10 centymetrów celem dostosowania bardzo komfortowego **projektu jednobryłowego do karoserii pięciodrzwiowej**, co zadecydowało o kolejnym sukcesie modelu. Jako pierwszy samochód w tym segmencie nowa Panda produkowana w Polsce otrzymała prestiżowy tytuł „**Samochodu Roku 2004**”, potwierdzając swoją pozycję lidera w tej kategorii

również ze względu na **oryginalną linię i dynamikę**. Stanowiła najbardziej awangardową propozycję dostępną na rynku dla osób pragnących małego, kompaktowego auta, zapewniającego komfort, oferowany w większych samochodach. Model zaprojektowano pod kątem niskiego zużycia paliwa, nie tracąc jednak przy tym nic pod względem zrywności, a poza tym idealnie nadawał się do jazdy po mieście oraz do dalekich wypraw.

W roku 2004 zaprezentowano Pandę 4x4, która nawiązywała do legendarnego modelu z 1984 roku. Kilka miesięcy po debiucie dwie wersje modelu Panda z napędem 4x4 wzięły udział w ryzykownej jeździe próbnej, która rozpoczęła się w Kathmandu (Nepal), a zakończyła w obozie bazowym Mount Everest: po raz pierwszy w historii mały samochód „off-road” wspiął się na wysokość 5 200 metrów. Sukces był tym większy, gdyż auta przygotowano jedynie poprzez wprowadzenie kilku zmian w zakresie kalibracji centralki kontroli silnika pod kątem dostosowania do miejscowego paliwa.

Trzecia generacja (2012- obecnie) URBAN, CROSS, CITY CROSS I 4X4 POD ZNAKIEM „SQUIRCLE”

Tak oto docieramy do **Salonu Samochodowego we Frankfurcie w 2012 roku**, gdzie ma miejsce światowa prapremiera trzeciej, najnowszej i obecnie produkowanej generacji Fiata Panda. Model został powiększony o dalszych kilka centymetrów w sposób umożliwiający spełnienie najsurowszych **standardów bezpieczeństwa**, zapewnienie lepszego



komfortu na pokładzie samochodu i zwiększenie pojemności bagażnika.

Ta generacja obejmuje kilka wersji: **Panda Urban** będąca funkcjonalnym autem miejskim dostępnym z trzema poziomami wyposażenia: Pop, Pop Star Lounge. Następnie śmiała **Panda 4x4** o wyglądzie i osiąгах ultrakompaktowego auta terenowego; a na koniec **Panda Cross**, czyli miejski crossover o doskonałych parametrach off-roadowych i **City Cross** o bogatym stylu.

Inspiracją dla nowej Pandy były najnowsze trendy stylistyczne oparte na założeniu „**squircle**”, czyli jak wyjaśnia **Roberto Giolito**, szef FCA Heritage, ojciec trzeciej generacji Fiata Panda i Fiata 500: „squircle to połączenie **funkcjonalności i trwałości kwadratu** („sq-uare”) z **łagodnością i miękkością koła** („c-ircle”). W porównaniu z poprzednią generacją nowy model Panda charakteryzuje się bardziej miękkimi liniami i regularniejszym kształtem bryły, wykorzystującym optymalnie dostępną przestrzeń. Dzięki **wygładzonym krawędziom i zaokrąglonym powierzchniom** zyskuje nie tylko estetyka, ale także aerodynamika nowej Pandy. **Reflektory umieszczone są wysoko**, aby poprawić widoczność, ale także by chronić przed lekkimi uderzeniami, co wpłynęło na zmianę wyglądu samochodu, wzbudzając skojarzenia ze znanym i lubianym modelem 500”.

Funkcjonalność kabiny pasażerskiej zyskuje dzięki **mnogości skrytek na przedmioty** oraz **różnorodności konfiguracji siedzeń**: przesuwne wzdłużnie dzielone siedzenie tylne i składane do przodu oparcie fotela przedniego pasażera tworzą wygodny stolik. Dostępna jest również opcja „**cargo box**” bagażnika, umożliwiającą uzyskanie prawie płaskiej powierzchni na całej długości kabiny.

Jeśli koncepcja nowego Fiata Panda opiera się na założeniu, że każdy z nas ma inne wymagania, styl życia, odmienny stosunek do przedmiotów i indywidualny sposób ich rozmieszczania w przestrzeni, to jednocześnie model ten jest miejscem, które **pragniemy dzielić z innymi**. Nowa deska rozdzielcza została pomyślana jako praktyczna **wielofunkcyjna forma** z okazałą półką, podobnie jak w pierwszej generacji tego modelu. Wreszcie **przednie fotele typu „slim”**, zapewniają więcej miejsca na nogi dla pasażerów siedzących z tyłu, większą elastyczność i lepszy komfort podróżowania. ■



Powyżej strona tytułowa dedykowana prezentacji pierwszej Pandy w lutym 1980 roku

Panda Easy Hybrid, najnowszy model

Miejski samochód Fiata świętuje 40. urodziny z nową wersją: Panda Easy Hybrid, która wkrótce będzie dostępna także w Polsce. Auto zostało wzbogacone o nową technologię mild hybrid w modelu o wyglądzie bardziej „Urban”, który stał się najbardziej dostępną hybrydą na rynku - jest efektywny, kompaktowy, lekki i na każdą kieszeń. Po prostu najlepsze rozwiązanie w segmencie małych technologicznych miejskich aut i zrównoważonej mobilności. Nowy jednodlitrowy, trzycylindrowy silnik z rodziny FireFly o mocy 70 KM jest połączony z elektrycznym silnikiem, który pozwala odzyskiwać energię podczas hamowania i zwalniania, a także przechowywać ją w akumulatorze litowym i wykorzystać przy maksymalnej mocy 3600 W (3,6 kW) do ponownego uruchomienia silnika w trybie Stop&Start i wspomagania go podczas

przyspieszania. W porównaniu do wersji 1.2 Fire o mocy 69 KM napęd mild hybrid redukuje zużycie paliwa, zmniejszając w ten sposób emisję CO₂ nawet o 20%, bez obniżania osiągnięć. Napęd zestawiono z najnowszą, sześciostopniową skrzynią biegów zaprojektowaną dla poprawy wydajności silnika. Nowa Panda Easy Hybrid oferuje klientom wszystkie korzyści wynikające z homologacji samochodu hybrydowego, spełnia wymogi normy Euro 6D Final, a w wielu europejskich krajach zapewnia także np. swobodny wjazd i możliwość poruszania się w obrębie centrum miast, obniżenie opłat parkingowych oraz ulgi podatkowe.





Alfa Romeo

JEDENAŚCIE MODELI NA URODZINY MARKI

24 czerwca Alfa Romeo skończyła 110 lat.

Marka jest znanym na całym świecie symbolem, za którym kryją się legendarne modele samochodów zaprojektowane przez niezwykłych ludzi. Sergio Pininfarina mawiał: „Zobaczyć Alfę Romeo to tak, jakby przywołać czasy i wydarzenia, które towarzyszyły jej powstaniu”. Dalej opowiemy historię jedenastu reprezentatywnych modeli marki, które na przestrzeni lat przyczyniły się do powstania legendy z herbem rodu Viscontich. To hołd dla samochodów, które wzbudzały i nadal wzbudzają silne emocje.

Carola Popaiz

„24 HP” powstała, by się ścigać

W 1910 roku, w czasach kiedy z przekształcenia jednego z oddziałów francuskiej firmy Darracq założona została **Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (ALFA)**, sercem aut był silnik. Klientom dostarczano jedynie podwozie auta z zainstalowanym silnikiem i skrzynią biegów, podczas gdy całym nadwoziem i wyposażeniem zajmowały się zakłady karoseryjne. Udział w wyścigach był podstawową ścieżką rozwoju produktu, a sporty samochodowe zwykle towarzyszyły działalności handlowej firmy. To właśnie w tych czasach swoimi umiejętnościami zachwycił dyrektor techniczny **Giuseppe Merosi**, który miał prawdziwe zamiłowanie do silników i który w drugiej połowie **1910 r.** stworzył **pierwszy czterocylindrowy silnik A.L.F.A. „24 HP”** o pojemności **4084 cm³** i mocy ledwie przekraczającej **10 KM/l**, który pozwalał jednak na osiągnięcie prędkości **100 km/h**. Była to nowoczesna konstrukcja, zwłaszcza że do tamtej pory silniki zbudowane były z dwóch lub czterech bloków w zależności od liczby cylindrów. Model **24 HP** był produkowany z **nadwoziem torpedowym** (otwartym) oraz w wersji **limuzyna** (zamkniętym) i cieszył się powodzeniem na rynku. Ale jego sprzedaż wzrosła dopiero, kiedy A.L.F.A. postanowiła wziąć udział w wyścigach. W tym celu zaprojektowano **wersję Spider** pojazdu, która **pojawiła się na torach w 1912 i 1913 r.** Dwa modele z tej wersji stanęły w szranki wyścigu Targa Florio. Jeden prowadzony był przez kierowcę testowego Nino Franchiniego, a drugi przez klienta Alfę – Ronzoniego. Zawody rozegrano w okropnych warunkach pogodowych, przez co zwycięstwo wymknęło się z rąk Franchiniego, który choć zachowywał przewagę nad konkurencją, tuż przed metą został oślepiony przez pryskające spod kół błoto i stracił panowanie nad kierownicą.

Wraz z „P2” czas na Mistrzostwa Świata

W procesie produkcji aut wyścigowych Giuseppe Merosi został zastąpiony przez **Vittoria Jano**, który wcześniej kierował Fiatem, a Alfa Romeo zatrudniła go za namową Enzo Ferrariego. Jano słynął z technicznego umysłu i potrafił znaleźć innowacyjne rozwiązania. Po opracowaniu silnika G.P.R. z doładowaniem, nad którym pracował już wcześniej Merosi, Jano w 1923 r. skoncentrował uwagę na silniku wyścigowym, który wkrótce został nazwany **P2** i który wraz z wyposażonym w niego samochodem stał się **prawdziwym zwrotem w sportowej karierze Alfę Romeo**. Mając osiem cylindrów w jednym rzędzie, wał korbowy składający się z dwóch części zespolonych w środku, obracających się na dziesięciu łożyskach, silnik



24 HP



P2

P2 mógł osiągać moc **140 KM przy 5500 obrotach** i nie miał sobie równych wśród konkurentów.

W 1924 r. Alfa Romeo królowała w Grand Prix Francji na torze w Lionie; za kierownicą siedział **Giuseppe Campari**, który debiutował w zawodach międzynarodowych. To zwycięstwo, zdobyte na oczach 400 tys. widzów sprawiło, że Alfa Romeo wylądowała na pierwszych stronach gazet. Fabryka w Portello od lat stawiała na wyścigi, aby wyrobić sobie pozycję wśród pojawiających się marek samochodowych, ale dotychczasowe sukcesy trudno było porównać do zwycięstwa we Francji. Ponowna wygrana miała miejsce w 1925 r., kiedy P2 zaprowadził Alfę na najwyższe podium **w pierwszych Mistrzostwach Świata**, za sprawą księcia **Brilli-Peri i Ascarięgo**. P2 oraz Alfa Romeo wygrały całą stawkę, a model uznano za najwspanialszy samochód fabryki z Mediolanu.

Fantastyczny „6-cylindrowy 1750”

W czasie gdy P2 stworzony przez Vittorio Jano święcił triumfy w wyścigach Grand Prix, produkcja fabryki w Portello zaczęła korzystać z myśli technicznej Giuseppe Merosiego, który w przededniu wybuchu I wojny światowej zaprojektował 6-cylindrowy silnik **RL** i 4-cylindrowy **RM**. Jano tymczasem poświęcił się projektowaniu nowego silnika i podwozia, na którym ten zespół napędowy miał być montowany. I tak pod koniec lat 20. opracował 6-cylindrowy, jednorzędowy silnik o pojemności 1487 cm³. Produkt wychodził naprzeciw oczekiwaniom marki, zakładającej lokowanie nowego modelu na pozycji pośredniej między samochodem użytkowym o pojemności 1 litra a luksusowym o pojemności 2 litrów. Średnia pojemność skokowa miała zapewnić wysokie osiągi oraz dynamiczną i sportową jazdę oraz komfort prowadzenia pojazdu, który był powszechnie rozpoznawaną cechą limuzyn marki oraz modeli coupé i spider. Cechą szczególną **nowego, 6-cylindrowego silnika** był przedni rozrząd jednolawowy z równoległymi zaworami, ustawionymi wzdłuż osi głowicy. Ta geometria będzie później typowa dla modeli, takich

jak czterocylindrowy bokser Alfasud, Alfa 33, Alfa 145 i Alfa 146. W 1929 r. Jano postanowił poddać ewolucji swój zwycięski model silnika **6C 1500**, zwiększając jego pojemność skokową do **1752 cm³**. Stał się w ten sposób ojcem nowej generacji samochodów Alfę Romeo, które zapoczątkowały tradycję projektową trwającą po dziś: ogromną rolę odgrywa w nich odpowiedni stosunek mocy do masy oraz samo wyważanie pojazdu.

Pierwszą wersją z tej serii była klasa **Turismo**, która z drobnymi modyfikacjami wykorzystywała „normalny” silnik 6C 1500 z jednolawowym rozrządem oraz równoległymi i prostopadłymi zaworami w głowicy. Nowa edycja 6-cylindrowego silnika osiągała moc **46 KM** przy jedynie **4000 obrotach** i wysoki moment obrotowy, ale była także elastyczna na niższych biegach. Wkrótce potem Jano rozpoczął produkcję wersji **Sport**, **Gran Turismo** oraz **Super Sport**, w wersji wolnossącej i z doładowniem. W 1929 r. pojawił się **Gran Sport**, „**Testa fissa**”, ważąca 840 kg i zapewniająca prędkość maksymalną 170 km/h wersja specjalna wyprodukowana w zaledwie kilku egzemplarzach z głowicą wtopioną w kadłub z blokiem cylindrowym, by uniknąć konieczności stosowania uszczelek. Przez wiele lat „**Testa fissa**” **królowała w zawodach**: wystarczy wymienić **Mille Miglia z Tazio Nuvolarim** za kierownicą w 1930 r., który przekroczył barierę średniej prędkości 100 km/h.

„6C 2500”, model czasów powojennych

W 1939 r., dziesięć lat po uruchomieniu modelu 1750, Alfa Romeo opracowała nowy zwycięski model: **6C 2500**, który za kilka lat stanie się samochodem symbolizującym koniec wojny i początek odbudowy Włoch. Model był rozwinięciem wersji 6C 2300 zaprojektowanej przez Jano, ale rozwój produktu tym razem powierzono **Brunowi Trevisanowi**, ekspertowi przemysłowemu. Powstało **kilka wersji nowego samochodu**: z krótkim nadwoziem i długim, pięcioma i sześcioma fotelami, wersja Coloniale, a przede wszystkim wersja Super Sport, która przyniosła Alfie Romeo liczne zwycięstwa i przyczyniła się do ożywienia wizerunku marki po II wojnie światowej. Samochód ten wysokimi osiągnięciami łączył w sobie cechy modeli Gran Turismo z zaletami sportowego sedana. Po poprzednich modelach odziedziczył kilka innowacji technicznych, takich jak tylne zawieszenia z belką skrętną i teleskopowymi amortyzatorami oraz hamulcami hydraulicznymi. Wzrosły także osiągi: **moc** sięgała **110 KM**, a prędkość 170 km/h.

Auto zadebiutowało na torach wyścigowych, wygrywając Tobruk-Tripoli w 1939 r. W 1946 r. produkcja 6C 2500 osiągnęła poziom 146 szt., w tym były samochody i podwozia



1750



6C 2500



1900

przeznaczone do montażu karoserii. 6C 2500 szybko stało się **autem vipów**. Za kierownicą sedana Alfa Romeo zasiadali m.in. aktor Tyrone Power, książę Ranieri III z Monako, Rita Hayworth, a także król Egiptu Farouk oraz wielu innych.

Alfa „1900” pierwsze sportowe rodzinne auto

Aż do 1950 r. Alfę Romeo produkowane były w dwóch procesach produkcyjnych: po jednej stronie podwozia, a pod drugiej nadwozia. Model **1900** zadebiutował jako pierwsze auto z **nadwoziem samonośnym** i przyczynił się do powstania **pierwszej linii montażowej**. Wraz z tym modelem marka osiągała coraz większe sukcesy, a popularność zyskał slogan reklamowy towarzyszący temu modelowi **„samochód rodzinny, który wygrywa w wyścigach”**. Wzrosła także wielkość produkcji: 1220 sztuk w 1951 r., 3017 rok później, by urosnąć do 3115 egzemplarzy w kolejnym roku. Choć model ten produkowany był już seryjnie to i tak zachował cechy, jakich oczekiwano po autach Alfa Romeo: wyraźną osobowość oraz wygląd nie do podrobienia. Cztery drzwi pozwalały na optymalne korzystanie z przestrzeni wewnętrznej, gdzie mieściło się aż 5 osób plus dziecko, które mogło zajmować miejsce na przedniej kanapie. Fantastyczny silnik o pojemności 1884 cm³, z czterema cylindrami w układzie jednorzędowym, podwójnym wałkiem rozrządu w głowicy, półokrągłą komorą sprężania, generował moc **90 KM przy 5200 obrotach**. Krótko mówiąc, był to samochód bezpieczny, a jednocześnie umożliwiający energiczną jazdę. Rozwijał prędkość do 150 km/h w wersji podstawowej, a w modelach **TI**, **Super** i **Supersprint** **nawet 180 i 190 km/h**. To wystarczyło, by zwyciężać na wyścigach Giro di Francia, Targa Florio, Stella Alpina i Coupe des Alpes.



Giulietta

Wszyscy oszaleli na punkcie „Giulietty”

Giulietta była pierwszym modelem Alfę Romeo, który znalazł setki tysięcy nabywców. O ile wcześniejsze pojazdy marki sprzedawano w tysiącach egzemplarzy, to sprzedaż tego ostatniego modelu przekroczyła pułap 100 tysięcy. Swoją popularnością, zarówno w wersji sedan, jak i słynnej coupé (Sprint i pochodne) oraz spider, stała się symbolem włoskiej kultury masowej lat 50. Dzięki Giulietcie marka stanęła na szczycie branży, która później została określona mianem „Made in Italy”. Giulietta była także **pierwszym modelem Alfę Romeo, noszącym swoje własne imię**. Szybka, dynamiczna i nowoczesna Giulietta, z silnikiem o pojemności 1003 cm³ i podwójnym wałem ze stopów lekkich, pojawiła się na rynku w okresie boomu gospodarczego. W wersji **Sprint** została zaprezentowana podczas Salonu Samochodowego w Turynie w 1954 roku. Zaprojektował ją inżynier **Orazio Satta Puliga**, który wyposażył model w nowy układ mechaniczny i rozwiązania techniczne. To było auto o wysokich osiągnięciach, ale średniej pojemności skokowej. Model „dla mężczyzn”, ale nadający się także dla rodziny, który wkrótce stał się samochodem wyścigowym w wersji **„Sprint Veloce”**. Wkrótce pojawiła się też wersja **Spider**, jednoosobowa z obniżoną przednią szybą i lekką karoserią. Oba modele pokazały swoje możliwości w zawodach Mille Miglia w 1956 r., a następnie wygrały rajd w Jordanii. W 1957 r. na torze w Monzy została z kolei zaprezentowana wersja, **TI Berlina**. Niewielkie zmiany w wyglądzie zewnętrznym skrywały prawdziwie sportową mechanikę. Silnik był kopią tego z wersji Sprint o nieco obniżonej mocy do 65 KM, ale nadal rozpędzał samochód do prędkości ponad 155 km/h. Kierowcy towarzyszył więc dreszczyk emocji, a dzięki doskonałej przyczepności do nawierzchni mógł on w pełni wykorzystać możliwości tego auta.



Giulia TI



TZ

Zaprojektowana przez wiatr „Giulia TI”

W 1962 r., na torze w Monzy dyrekcja Alfę zdradziła prasie, co kryje się pod numerem „105”: chodziło o nową **Giulię TI**, skrót od **Turismo Internazionale**, o rewolucyjnym kształcie. W prasie pojawiły się nagłówki: „zaprojektowana przez wiatr”, bo styliści z Portello, osiągnęli **wymarzony efekt po eksperymentach w tunelu aerodynamicznym**. Kształt nadwozia był naprawdę nowatorski: miał obniżony przód, w którym znalazły się aż cztery reflektory (duże na zewnątrz, mniejsze do wewnątrz) oraz dwie lampy przypominające oczy. Pokrywa komory silnika ograniczała siłę nośną, mocno pochylona szyba przednia przypominała nieco kokpit myśliwca, szyba tylna była niemal pionowa, a za bagażnikiem zastosowano charakterystyczne wcięcie. Był to model o **niezwykłych osiągnięciach**: w jego specyfikacji deklarowano prędkość 165 km/h, chociaż pokonywał ponad 170 km/h. To był niezwykły wynik, osiągnięty za sprawą m.in. **92-konnego**, 4-cylindrowego silnika ze stopu aluminium, o pojemności 1570 cm³, ale także **niezwykłego współczynnika oporu aerodynamicznego**. Taki rezultat uzyskano dzięki „ściętemu” tyłowi pojazdu, który zapobiegał powstawaniu wirów oraz strzelistemu przodowi, który „dzielił” przepływające powietrze. Giulia miała tę samą mechanikę co Giulietta, tylko nieco zmodyfikowaną: np. zawieszenia, które w nowej wersji gwarantowały lepszą

przyczepność samochodu do nawierzchni i zapobiegały jego znoszeniu na zakrętach. Kolejną charakterystyczną cechą Giulii TI była **5-stopniowa skrzynia biegów**; rozwiązanie to w tamtych czasach było stosowane tylko w samochodach z wyższej klasy. Do 1977 r. wyprodukowano 530 758 szt. tego modelu (nie licząc tych z nadwoziem sportowym). Te wielkości produkcyjne zagwarantowały Alfie solidne miejsce na rynku.

Liczne zwycięstwa Giulii „TZ”

W 1965 r. Alfa Romeo postanowiła wrócić do wyścigów i zwycięstw tych samochodów, które klienci mogli kupić w salonach, czyli do Alf 1900 oraz Giuliett Sprint. Powrót do przeszłości polegał na wystawianiu w wyścigach **Giulii GTA**, która była najlepszym wyrazem powrotu do wyścigowej przeszłości samochodów produkowanych seryjnie. Trzeba jednak przyrzeć się dziejom jeszcze jednego wyścigowego modelu Alfę: **Giulii TZ**. Jej historia zaczęła się w 1962 r., kiedy podczas Salonu Samochodowego w Turynie zaprezentowano limuzynę zaprojektowaną przez Zagato, o wydłużonym kształcie i obniżonym przodzie. Ten model uznaje się za prototyp późniejszych GTA: miał podwozie kratownicowo-rurowe i nadwozie wyprodukowane w ograniczonej liczbie tylko 160 szt., by uzyskać homologację w kategorii Gran Turismo. Model wyposażono w silnik ten sam co w Giulii, o pojemności **1570 cm³**, a rozrząd dwuwahlowy dopracowano tak, by osiągał moc maksymalną **165 KM** przy 7000 obr./min. Giulia TZ oferowała to, co najważniejsze w autach: wysokie osiągi, aerodynamikę i lekkość, jak modele Gran Turismo i Sport przejęły z Formuły 1. Pierwsze zwycięstwo modelu TZ przypada na rok 1963 podczas wyścigów Coppa Fisa (Włoska Federacja Samochodów Wyścigowych). Udział wzięli w nich Lorenzo Baldini, Giancarlo Baghetti, Roberto Bussinello i Consalvo Sanesi. Wygrał model TZ Baldiniego, pokonując pozostałe samochody tej marki.

„Alfetta”, symbol służb porządkowych

Alfetta była największym modelem zaprojektowanym przez Alfę Romeo w latach 70. Szybko stała się samo-



Alfetta

chodem policyjnym, ale także pojazdem polityków, przedsiębiorców oraz miłośników samochodów o sportowych osiągnięciach. Została zaprezentowana w 1972 r. w Trieście, z silnikiem o pojemności **1779 cm³** i mocy **122 KM**, z nowym zawieszeniem i udoskonalonym rozkładem mas. Zanim skonstruowano jej ostateczną wersję, dział testowy firmy musiał długo pracować nad znalezieniem właściwej równowagi mas. Początkowo bowiem samochód za bardzo przypominał auto wyścigowe z wyraźną nadsterownością. **Od razu jednak osiągnął ogromny sukces.** Pod koniec lat 70. Alfa Romeo pokazała nową wersję gamy Giulia i Spider, ale to wersja coupé Alfetty zyskała szczególne uznanie klientów. Pomimo tego, że były to czasy wielkiego kryzysu gospodarczego, sprzedaż modeli marki nie odnotowała większych spadków, a czasem nawet wzrost. W tym czasie do produkcji wszedł także model **GTV** zaprojektowany przez **Giorgetto Giugiaro**, a następnie w 1977 r. model Alfa **2000**. Choć nie był zbyt atrakcyjny na zewnątrz, to jednak wewnątrz miał imponujące: był wygodniejszy i obszerniejszy oraz zużywał mniej paliwa niż inne auta w swoim segmencie. W ten sposób rozpoczął się złoty okres Alfetty, czyli niebieskich samochodów policyjnych, modeli pancernych, z systemami antywiłamaniowymi i antyterrorystycznymi. Pojawiły się **wersje z silnikiem turbodiesel oraz benzynowym z wtryskiem bezpośrednim.**

Flagowy model Alfy nosi numer „164”

Alfa **164** pojawiła się na rynku w 1987 r. i była **pierwszym flagowym modelem marki z napędem przednim.** Kształt nadwozia był dziełem **Pininfariny**, który właściwie połączył elegancję i sportowego ducha. Alfę 164 podziwiano przede wszystkim za przestronne i wygodne wnętrze ze stonowanym wykończeniem, jak przystało na samochody klasy „premium”. Alfa 164 dysponowała dwulitrowym silnikiem Twin Spark o mocy 148 KM, dwulitrowym silnikiem Fiata-Lancia z turbosprężarką, który zapewniał moc 175 koni, i wreszcie flagowym 3-litrowym silnikiem V6 o mocy 192 koni, niezwykle elastycznym w użytkowaniu. Ale miłośnicy marki najbardziej docenili modele z turbodoładowaniem, które znalazły się w nowej gamie w 1991 r. Zastosowano w niej słynny silnik V6 zaprojekto-

wany przez **Giuseppe Busso** w wersji 2-litrowej o mocy 201 KM, który rozwijał prędkość 240 km/h. Pomimo wymiarów samochodu oraz faktu, że cały zespół napędowy był umieszczony z przodu, co miało wpływ także na kształt pokrywy komory silnika, Alfę 164 doceniano za dobre trzymanie się drogi. Alfa 164 pojawiła się także w wersji z napędem na cztery koła **Q4**, czyli Quadrifoglio 4x4 i trzylitrowym silnikiem V6 o mocy 232 KM; ten sam potężny zespół napędowy, tylko z 4 zaworami na cylinder, pojawił się w wersji 3.0 V6 24V i osiągał prędkość 250 km/h. W ciągu dziesięciu lat (1987-1997) sprzedano 260 tys. Alf 164.

Stworzona z pasją Alfa „156”

W 1997 r. pojawiła się **Alfa 156**, fascynująca limuzyna przypominająca nieco wersję coupé, która łączyła w sobie **zapowiedź przyszłego rozwoju marki**, jak i elementy legendarnych modeli Alfy. Autorem tego modelu był **Walter de'Silva** z Centrum Styłu Alf Romeo, który zaczął od przeprojektowania osłony chłodnicy. Kreślił następnie obłe linie nadwozia, starając się zachować harmonijne kształty, nawiązujące do sportowego ducha marki. Model ten wyróżniała stylistyczna nowość: uchwyty tylnych drzwi były ukryte w słupkach okien. Alfa 156 nie tylko była atrakcyjna, ale także **zaawansowana technologicznie.** Zawieszenia niezależne na każdym kole, przednie zawieszenie wielowahaczowe i tylne typu MacPherson nadały pojazdowi sportowy charakter i zapewniały doskonałą przyczepność do nawierzchni, a także sportowy styl jazdy. Wersja z silnikiem diesla wyposażona została w **układ bezpośredniego wtrysku paliwa JTD**, znany powszechnie jako **Common Rail**, który pozwala na wzrost mocy i znaczną redukcję zużycia paliwa. Alfa 156 dysponowała: 4-cylindrowym silnikiem 1.6 Twin Spark o mocy 120 KM z 16 zaworami w głowicy, 2,5-litrowym silnikiem V6 z 24 zaworami o mocy 190 koni, silnikami o pojemności 1,8 l oraz 2 litrów, turbodieslem 1.9 o mocy 105 KM i jednostką o pojemności 2,4 l z 5 cylindrami w rzędzie o mocy 136 koni. Model ten pokochało ponad 600 tysięcy klientów. Produkowany był także w wersji Sportwagon, czyli jako auto rodzinne z napędem na cztery koła. W 1998 r. Alfa 156 zdobyła tytuł „Samochodu Roku”. ■



VIVA ITALIA!

Wszyscy z pewnością mamy już dość rozmawiania o koronawirusie. Rozumiem, sama jestem zamknięta w domu od połowy marca. Muszę zapomnieć także o wakacjach, bo teraz, kiedy powoli możemy gdzieś wyjechać, ja wracam do kuchni... Do tej pory urlop spędzałam zazwyczaj we Włoszech. Mieszkałam tam bowiem prawie 20 lat. Niestety moją piękną, jedyną w swoim rodzaju Italię, los ostatnio bardzo doświadczył. Moi znajomi, których mam we Włoszech mnóstwo, uważają, że życie powoli zaczyna wracać do normy. Wierzę w to, ale z drugiej strony rozumiem strach i obawy przed wyjazdem do tego cudownego kraju. Postanowiłam więc przenieść Państwa do „magnifica Italii” chociaż poprzez włoską kuchnię, prezentując kilka typowych dla tego regionu przepisów.

🔴 BURGER Z OWOCAMI MORZA (4 burgery)

Bułki możemy kupić, ale podam przepis na domowe burgery, które są znakomite.

300 g mąki typ 650 lub włoskiej 00,

150 ml mleka, 30 g masła,

6 g świeżych drożdży,

1 łyżeczka soli, 2 łyżeczki cukru, sezam.

Podgrzewamy mleko z cukrem, drożdżami i solą.

Mąkę wyrabiamy z miękkim masłem i łączymy z przygotowanymi drożdżami. Wyrabiamy ciasto, przekładamy do miski, przykrywamy ściereczką i pozostawiamy do wyrośnięcia na 1 godzinę.

Następnie ponownie szybko wyrabiamy ciasto i formujemy kulki tej samej wielkości. Układamy na naoliwionej blaszce i pozostawiamy jeszcze raz do wyrośnięcia na 1 godzinę. Możemy posmarować je mlekiem lub wodą i posypać sezamem. Pieczemy w temperaturze 200 stopni ok. 10 minut. Pieczenie zależy od wielkości bułek.

Pozostałe składniki:

300 g krążków kalmarów,

12 krewetek,

1 kg muli,

1 czerwona cebula,

sałata, plastry pomidora,

sos, czyli majonez wymieszany z sosem siracha (pikantność zależy od państwa),

mąka, ostra papryka,

bulka tarta lub panco, czyli japońska bułka tarta, jajko.

Obtaczamy owoce morza w mące wymieszanej z ostrą papryką, w jajku i bułce. Smażymy na głębokim tłuszczu. Przygotowujemy burgera: bułkę smarujemy sosem, nakładamy sałatę, pomidora, cebulę i smażone owoce morza.



↑ RISOTTO Z OWOCEM MORZA (4 osoby)

200 g ryżu carnaroli,
12 krewetek,
200 g krążków kalmarów,
1 ugotowana macka ośmiornicy pokrojona w plasterki,
0,5 kg muli, pomidorki koktajlowe,
oliwa z oliwek, czosnek, pieprz, natka pietruszki,
białe wino, masło.

Otwieramy mule w garnku ze szklanką wody i odrobiną białego wina, wywar odkładamy na bok, a mule obieramy i trzymamy w ciepłe. Na patelni rozgrzewamy oliwę i podsmażamy ząbek czosnku, wyciągamy go i wysypujemy ryż. Prażymy go ok. 3 minut, podlewamy ok. 100 ml winem. Kiedy wino odparuje, zaczynamy gotować risotto na małym ogniu, stopniowo podlewając ryż wywarem z muli i ciągle go mieszając. Pod koniec gotowania dodajemy owoce morza i pomidorki. Risotto powinno mieć płynną konsystencję. Na koniec dodajemy 2 łyżki masła. Posypujemy natką pietruszki.

↓ SZASZŁYKI Z KREWETEK (4 porcje)

20 krewetek dużych,
15 pomidorków koktajlowych,
bułka tarta, natka pietruszki, sól, pieprz,
majonez, ketchup, po 3 łyżki,
mix sałat, oliwa z oliwek.

Bułkę tartą mieszamy z pietruszką, solą i pieprzem. Krewetki czyścimy i panierujemy w bułce, nadziewamy na szpilki do szaszyków. Układamy na blaszce, skrapiamy oliwą, pieczemy ok. 5-8 minut w piekarniku nagrzanym do 180 stopni. Na talerzu układamy sałatę, na to szaszyki i podajemy z sosem przygotowanym z ketchupu wymieszanego z majonezem.

↓ ZUPA RYBNA

Ilość składników zależy liczby osób, dla której chcemy tę zupę przygotować.

bulion rybny, krewetki, kalmary,
kawalek dorsza,
puszka pomidorów,
czosnek, peperoncino, sól, oliwa oliwek.

Najważniejsze jest przygotowanie bulionu rybnego. Wykorzystamy do tego pancerze z krewetek, szkielety z ryb i wodę po otwarciu muli, które przygotowaliśmy do burgerów. Solimy, pieprzymy i gotujemy ok. pół godziny. Na 4 osoby powinno wyjść ok. 500 ml, ale wywar nie powinien być gęsty. Przecedzamy, dodajemy puszkę pomidorów, 1 paprykę wcześniej zgrillowaną bez skóry. Gotujemy ok. 10 min. Następnie wszystko blendujemy. Osobno gotujemy 2 ziemniaki pokrojone w kostkę. Na oliwie podsmażamy czosnek i dodajemy owoce morza, chwilę dusimy. Dorsza grillujemy. Na talerz układamy owoce morza, na to dorsza, zalewamy bulionem, posypujemy natką pietruszki.

↓ GRILLOWANA OŚMIERNICA NA PIECZONYCH ZIEMNIAKACH Z SOSEM MOJO ROJO (4os.)

1 ośmiornica o wadze ok. 1 kg., 1 cebula czerwona, 1 marchew,
kilka ząbków czosnku, liść laurowy, 1 łyżka octu, 5 ziemniaków,
Sos mojo rojo:

2 łyżki czerwonego octu winnego,
75 ml oliwy z oliwek, 2 ząbki czosnku,
do wyboru papryka słodka lub ostra – pół łyżeczki,
1 ostra papryczka chili, sól do smaku.

W dużym garnku zagotowujemy wodę z warzywami, liściem laurowym i octem. Zanim ośmiornicę ugotujemy, kilka razy zanurzamy i wyciągamy ją z wody, aby macki się skręciły. Gotujemy do miękkości około półtorej godziny na małym ogniu. Wyciągamy i studzimy.

Obrane ziemniaki kroimy w cienkie plasterki, solimy, pieprzymy, skrapiamy oliwą i pieczemy w piekarniku nagrzanym do 200° aż będą miękkie i złociste. W blenderze mieszamy składniki sosu. Rozgrzewamy patelnię grillową. Z ośmiornicy wykrawamy macki i grillujemy je kilka minut na pergaminie skropionym oliwą, aż będą chrupiące. Upieczone plastry ziemniaków układamy na talerzu, na to układamy macki, a sos do polewania podajemy obok.

NAUKA EMPATII I MÓWIENIA O UCZUCIACH

Jest to spotkanie trzech idei – wyszukiwanki, nauki liczenia i poznawania różnorodności społecznej. Książka cieszy się ogromną popularnością na całym świecie – przetłumaczono ją



na ponad trzydzieści języków. Jej oryginalność polega na rozbudowanej warstwie emocjonalnej. Ludzie to nie tylko numery, ale stoją za nimi poszczególne, naładowane emocjami historie. Dziecko poprzez kontakt z „Wszyscy się liczą” nie tylko rachuje, ale i uczy się empatii i mówienia o uczuciach. Za każdym bohaterem książki stoi jakaś emocja,

nie zawsze łatwa. Ktoś przeżywa żalobę, ktoś wygrał w totka, ktoś boi się, że zbankrutuje, ktoś wyjeżdża w podróż, ktoś się z kimś pokłócił i teraz żałuje. Pole do popisów dla dzieci, których wyobraźnia nie ma przecież granic...

Wszyscy się liczą

Kristin Roskife

Wydawnictwo Dwie Siostry

Warszawa 2020

PRZYGODY NASTOLETNIJ AGENTKI

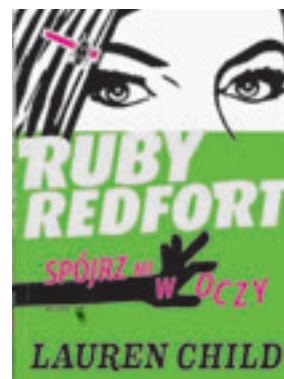
Coś dla starszych dzieci, a właściwie młodszej młodzieży. Bohaterką nowego cyklu „Trzech Sióstr” jest Ruby Redford – nastoletnia genialna agentka rozwiązująca najbardziej skomplikowane zagadki kryminalno – logiczne. Ruby ma niezwykle talent do wymyślania i łapania szyfrów – w wieku trzynastu lat wymyśliła kod, którego nie byli w stanie złamać nawet profesorowie Harvardu. Potrafi dochować tajemnicy, a na lekcjach czyta rosyjskie książki w oryginale. Seria zapowiada się interesująco, wydawnictwo ma już w planach następne tomy przygód Ruby Redford. Świetna pozycja dla młodych czytelników lubiących książki z zagadką w tle.

Ruby Redford. Spójrz mi w oczy

Lauren Child

Wydawnictwo Dwie Siostry

Warszawa 2020



COŚ DLA MIŁOŚNIKÓW ZIOŁ

Patrycja Machałek to autorka bestsellerowego poradnika „Siła ziół”, którego kontynuacją jest „Magia”. Tym razem pani Patrycja ponownie penetruje polskie łąki w poszukiwaniu pożytecznego i ekologicznego surowca. Poznajemy więc między innymi zastosowanie skrzypu, lebiódki, macierzanki, a nawet zwykłej paproci. Książka zawiera proste i pożyteczne przepisy do zastosowania w codziennym życiu – będzie więc okazją do zastąpienia sklepowych, naładowanych chemią, kosmetyków własnoręcznie zrobionym tonikiem. Przepisy wzbogacą także naszą domową apteczkę, być może czasem wystarczy coś pochodzącego z naszego przydomowego



ogródka, aby przygotować skuteczne lekarstwo. Książkę polecić można każdemu zainteresowanemu tematem, będzie doskonała zwłaszcza dla osób początkujących.

Magia polskich ziół

Patrycja Machałek

Wydawnictwo Znak

Kraków 2020

POWIEŚĆ Z DRESZCZYKIEM

Liane Moriarty to autorka doskonałych „Małych kłamstewek”, książki, na kanwie której powstał serial z Nicole Kidman oraz Meryl Streep. Liane ma łatwość opowiadania o meandrach kobiecej psychiki, wszystko osadzając w atmosferze dreszczowca. Bohaterką nowej powieści jest Ellen, hipnotyzerka, której chłopak Patrick wyznaje, że ma osobistego stalkera.

Stalkerka okazuje się dawna dziewczyna, która wkrada się w życie Patricka, odśladając coraz to nowe tajemnice z przeszłości. Ellen, nie wiedząc czemu, jest zafascynowana tym, co z czasem wypływa na wierzch i odkrywa w sobie detektywistyczną nutkę. Świetny dreszczowiec na letnie wieczory.

Miłość i inne obsesje

Liane Moriarty

Wydawnictwo Znak

Kraków 2020



W ŚWIECIE DZIECIĘCYCH EMOCJI

Kolejna książka wprowadzająca dzieciaki w skomplikowany świat emocji. Grzegorz Kasdepke to bardzo doświadczony autor książek dla najmłodszych, można więc mieć pewność, że zbadał temat od podszewki. Pod pretekstem pojawienia się nowej pani w przedszkolu, autor pokazuje działanie niektórych, często niepopularnych, stanów emocjonalnych. Pani Miłka ma ze sobą pomocnika – pajacyka, który pomaga jej rozszyfrowywać ten trudny temat. Przedszkolaki mówią więc swojej nauczycielce, co ich denerwuje, czego nie cierpią, o co są zazdrosne, kiedy odczuwają gniew, a ta jak tylko potrafi najlepiej, tłumaczy im mechanizmy poszczególnych odczuć. Bardzo pożyteczna i potrzebna w każdej dziecięcej biblioteczce książka.

Tylko bez całowania, czyli jak sobie radzić z niektórymi emocjami

Grzegorz Kasdepke
Wydawnictwo Nasza Księgarnia
Warszawa 2020



OBRAZ SIELSKIEJ ANGIELSKIEJ WSI

Na podstawie książki powstał cudowny film Wesa Andersona, w którym swoich głosów użyli George Clooney oraz Meryl Streep. Pan Lis jest ojcem gromadki rudych łobuzów, którzy mają niepokonany apetyt. Wyrusza więc co wieczór na polowanie, aby nakarmić głodomorów, to jednak nie podoba się okolicznym farmerom, którzy postanowili coś z tym zrobić. Czy Pan Lis zdoła się wymknąć ze sprytnie zastawionej pułapki i wrócić do swych lisiątek? Roald Dahl to autor kulturowej powieści „Charlie i fabryka czekolady”, a „Pan Lis” to jego najbardziej osobista z książek, która powstała na kanwie życia pisarza na sielskiej angielskiej wsi. Sprytny Pan Lis, był bohaterem wielu adaptacji, dopiero jednak Wes Anderson rozstawił go na cały świat.

Fantastyczny Pan Lis

Roald Dahl
Wydawnictwo Znak
Kraków 2020



KUCHNIA DLA WEGAN I WEGETARIAN

Wegetarianizm i weganizm to wybór dokonywany przez coraz większą rzeszę ludzi, szczególnie młodych. Do głosu dochodzi wymiar etyczny i ekologiczny, co sprawia, że mięso znajduje się na cenzurowanym. Wegetarianom i weganom, zwłaszcza początkującym, brakuje jednak często smaku kojarzonego z dzieciństwem – chrupiącego kotlecika, rosółku, maminiego sernika. Ida Kulawik, autorka bloga „Vegebanda” pokazuje sposoby na zastąpienie tych deficytów. Udowadnia, że wegetarianizm nie jest bolesnym kompromisem, a odpowiednia droga do odtworzenia smaków tradycyjnie uznanych jako polskie sprawi, że przestanie się raz na zawsze tęsknić za smakiem mięsa.

Roślinna kuchnia polska

Ida Kulawik
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020

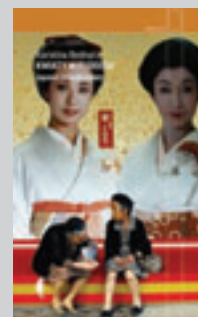


POZYCJA KOBIET W JAPONII

Bardzo ciekawa pozycja poruszająca skomplikowaną rolę kobiety w kulturze japońskiej. Ten jeden z najbardziej technologicznie rozwiniętych krajów świata pod pewnymi względami jest jednak bardzo konserwatywny. Autorka z boku przygląda się, jak przez lata zmienia się stosunek społeczeństwa do płci pięknej i jak zmieniają się same kobiety, buntując się przeciwko narzuconym wieki temu rolom. Jeszcze niedawno marzeniem rodziców było, bez nadmiernej edukacji, zamykanie córek w domu i wypuszczenie ich dopiero pod dach męża. Panie, często w różnych sytuacjach nazywane „kwiatami” pełniły rolę głównie dekoracyjną. Teraz nareszcie Japonki zaczynają mówić własnym głosem.

Kwiaty w pudełku. Japonia oczami kobiet

Karolina Bednarz
Wydawnictwo Czarne
Wołowiec 2020



WORECZKI WIELORAZOWEGO UŻYTKU

Sezon warzywno-owocowy w pełni, pamiętajmy więc, aby zamiast jednorazowych foliówek zaopatrzyć się w wielorazowe woreczki na owoce i warzywa (wprowadził je ostatnio na przykład Lidl), ograniczając tym samym miliony niepotrzebnych jednorazówek, które trafiają do środowiska i powodują

niepowetowane straty. Woreczki można nabyć w Lidlu, sklepach „zero waste” (np. www.pandawanda.pl), można także uszyć samemu z resztek materiałów oraz starych firanek. Wbrew pozorom, woreczki są łatwe do utrzymania w czystości, można włożyć do nich zarówno ziemniaki jak i „drobnicę” w postaci borówek czy porzeczek. Zanim wybierzemy się na bazar, sprawdźmy, czy mamy ze sobą wielorazowe torby na zakupy lub uroczy staroświecki wiklinowy koszyk.



KOSMETYKI POCHODZENIA NATURALNEGO

Nowa linia kosmetyków wegańskich AA Go Green składa się w 99% ze składników pochodzenia naturalnego. Seria jest odpowiednia dla cery wrażliwej i alergicznej, a wykorzystuje takie składniki roślinne, jak olej z pestek dyni (jego cenne działanie na nasz organizm jest znane od dawna), ekstrakt z buraka (przywraca skórze blask), ekstrakt z ogórka (doskonale nawilża), ekstrakt z selera naciowego (detoksykuje). Firma Oceanic zadbała o wszystko – produkt nie zawiera mikroplastiku, a opakowanie nadaje się do recyklingu. Nie trzeba wspominać, że produkty te nie są testowane na zwierzętach. W serii znajdują się kremy, serum, płyny micelarne. Żeby zdobyć certyfikat EcoCert, producent musiał przejść drobiazgowy audyt, a wszystkie składniki mają udokumentowane pochodzenie.



OCHRONA PRZED PROMIENIAMI UV

Lato w pełni, warto więc zaopatrzyć się w porządną ochronę przeciwsłoneczną. Zadbać należy zwłaszcza o delikatną skórę naszych najmłodszych. O poparzenia słoneczne nietrudno, a trzeba pamiętać, że każdy taki incydent zwiększa ryzyko raka skóry i powoduje niepotrzebny ból. Zaczzerwienienie to reakcja zapalna skóry na nadmiar promieni słonecznych, za wszelką cenę starajmy się tego uniknąć. Preparatów kosmetycznych na rynku jest mnóstwo, niektóre wręcz zupełnie blokują dostęp szkodliwego promieniowania. Nie można zapomnieć o jednym – po kąpieli zawsze aplikujemy krem ponownie, mimo że część z nich jest wodoodporna. Firmy Ziaja, Avene, Bioderma i praktycznie każdy koncern kosmetyczny mają w swojej ofercie godne zaufania preparaty zabezpieczające przed podrażnieniami wywołanymi ekspozycją na słońce. Dla miłośników „brązu” istnieją także kosmetyki przedłużające opaleniznę, np. seria Ziaja Sopot.





WYGODNA BIELIZNA DO ĆWICZEŃ

Francuska firma Etam, jako jedna z nielicznych z branży bielizny, do swych kampanii reklamowych zaprosiła zwykłe kobiety, tzn. kobiety o normalnych kształtach. Twarzą firmy została prześliczna Constance Jablonski, natomiast towarzyszą jej panie o różnych sylwetkach i różnych kolorach skóry. Etam jest znane przede wszystkim z fikuśnej bielizny, natomiast lato to świetny czas, aby przetestować ich kolekcję sportową, która prezentuje się bardzo atrakcyjnie. Firma dba o komfort swoich klientek, produkty są wygodne i nie krępują ruchów. Czas, kiedy sport uprawiało się w bawełnianych dresach, przeszedł do historii, teraz każda kobieta chce podczas aktywności fizycznej czuć się komfortowo i atrakcyjnie.

ZWIEWNE UBRANIA NA LATO

Firma Mohito należąca do koncernu LPP (Reserved, Sinsay, Cropp, House) to jedna z najpopularniejszych marek wśród Polek. Nowa kolekcja Joyful Moments to pastelowe zestawienie różowych, błękitnych i białych stylizacji dopełnione charakterystycznymi dodatkami, takimi jak piękne złote sandały czy ponadczasowe torebki na łańcuszku. Wśród propozycji znajdują się rozwiązania dla każdej kobiety, jak zestaw tiulowej spódniczki z delikatną bluzką z wiązanymi na kokardki ramiączkami, mini spódniczka bombka z bluzką w tym samym kolorze z gigantyczną kokardą na ramieniu lub kilka sukienek odpowiednich dla każdej sylwetki. Miłośniczki spodni również znajdą coś dla siebie – w kolekcji znajdują się, między innymi, białe spodnie z wysokim stanem, w których każda kobieta może poczuć się wyjątkowo.



MĘSKIE UBRANIA W KOLORYSTYCE POLSKICH PLAŻ

Bytom to świetnie znana marka obecna na polskim rynku od bardzo wielu lat. W wyniku jej współpracy z aktorami Jackiem Komanem oraz Maciejem Musiałowskim powstała doskonała kampania reklamowa. Stylizacje, w których wystąpili aktorzy, mają casualowy charakter, pomimo tego że składają się na nie produkty wywodzące się ze stylu formalnego. Nowe wydanie stylizacyjne marki uwidacznia się zarówno w unowocześnionej konstrukcji marynarek (prawie bez wypełnień, z naszytymi kieszeniami), jak i w dodatkach: miękkie, lniane koszule oraz dzianiny, a także nowatorskie zestawienie deseni i barw. Kolorystyka kolekcji zbudowana jest na bazie polskich plaż, gdzie beż przeplata się z błękitem, bielą i zielenią. Tkaniny, z których zostały uszyte produkty, to mieszanki wełen, lnów aż po spraną bawełnę.



DLA MIŁOŚNIKÓW GIER KOMPUTEROWYCH

Monitor Odyssey G9 firmy Samsung został zaprojektowany z myślą o miłośnikach gier komputerowych z uwzględnieniem ich potrzeb i wymagań. Został wyposażony w funkcje, które zapewniają błyskawiczny czas reakcji, minimalny poziom zakłóceń i maksymalną responsywność. 49-calowy G9 to pierwszy na świecie monitor do gier Dual Quad High-Definition (DQHD; o rozdzielczości 5120×1440). G9 oferuje parametry zapewniające najwyższą satysfakcję, w tym szybki czas reakcji z częstotliwością odświeżania 240 Hz. Odyssey G9 jest kompatybilny z NVIDIA G-SYNC® i Adaptive Sync na DP1.4, dzięki czemu oferuje najwyższy poziom dynamiki i płynności scen. Zakrzywienie monitora wynosi aż 1000R.



KORZYSTNA PRZESIADKA

ZOSTAW SWOJE AUTO,
A NA **FIATA TIPO**
DOSTANIESZ SPECJALNY
RABAT DO 8900 ZŁ!



PLANUJESZ WAKACYJNĄ PODRÓŻ?
PRZYJEDŹ NA DEZYNFEKCJĘ SWOJEGO AUTA, A PRZY OKAZJI
ZAŁAP SIĘ NA KORZYSTNĄ PRZESIADKĘ!

**BEZPŁATNIE WYCENIMY I ODKUPIMY TWOJE AUTO,
A NA NOWEGO FIATA TIPO DOSTANIESZ SPECJALNY RABAT
AŻ DO 8900 ZŁ!**

Promocja obowiązuje do 30.09.2020 r. i dotyczy Fiata Tipo Seria 1 z roku produkcji 2020. Decyzję o odkupie podejmuje dealer. Regulamin promocji na stronie: <https://www.fiat.pl/promocje/oferta/tipo-odkup>. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego i ma charakter informacyjny. Zdjęcie auta ma charakter poglądowy, rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu mogą się różnić od prezentowanych w reklamie. Fiat Tipo: emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 107-154 g/km; zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 4,2-7,0 l/100 km. Szczegółowe informacje o odzysku i recyklingu pojazdów, postępie dokonany w tej dziedzinie, konstrukcji pojazdów zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji dostępne są u dealerów FCA i na stronie: <https://www.fiat.pl/uslugi-posprzedazne/recykling-pojazdow>.

 **FCA** BANK
Polska



[fiat.pl](https://www.fiat.pl)

JEEP®. PODRÓŻUJ NA WŁASNYCH ZASADACH.



**JEEP® RENEGADE z RABATEM DO 12 000 zł,
JEEP® COMPASS z RABATEM DO 16 000 zł
w LEASINGU 100%.**

Sprawdź w salonach i na jeep.pl

Jeep
THERE'S ONLY ONE

Rabat dotyczy modelu Jeep, Renegade w wersjach Limited, S i Trailhawk, z wyłączeniem silnika benzynowego GSE T3, z roku produkcji 2019 oraz modelu Jeep, Compass w wersjach Limited i S 1.4 Mair A9 4x4 oraz 2.0 Mjet A9 4x4 z roku produkcji 2019. Liczba samochodów w promocji ograniczona. Leasingodawca: Leasys Polska Sp. z o.o. Oferta leasingu jest skierowana tylko do przedsiębiorców. Szczegóły promocji są dostępne u autoryzowanych dealerów Jeepa. Całkowity koszt leasingu wynoszący 100% jest osiągalny dla parametrów: okres 36 miesięcy, czynsz inicjalny 20% ceny pojazdu, 35 miesięcznych rat, wykup 1% 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 określone są w umowie, a jej 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. Jeep, Renegade: emisja CO₂ od 127 do 173 g/km, zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 4,8 do 7,4 l/100 km. Jeep, Compass: emisja CO₂ od 127 do 190 g/km, zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 4,8 do 8,3 l/100 km. Szczegóły i informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska są dostępne u dealerów sieci FCA Poland.

LEASYS
FCA BANK GROUP