

FCAwokółnas

CZASOPISMO PRACOWNIKÓW GRUPY FCA • LISTOPAD 2020

Nowa 500 3+1
Światowa premiera
Maserati
Odnowa marki



NOWY DYREKTOR
W TYCHACH

PRAWDZIWY PROFESJONALISTA. ZAWSZE GOTOWY DO DZIAŁANIA



FIAT DUCATO W ATRAKCYJNYM LEASINGU 100%

Nowoczesne rozwiązania technologiczne to dodatkowe korzyści dla Ciebie:

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

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

LEASYS
FCA BANK GROUP**PROFESJONALNY JAK TY**



6



10



12



20



34



38

FCA wokół Nas

LISTOPAD 2020

rok XXV/4 • numer 147

Wydawca

Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.

Odpowiedzialny za edycję w Grupie FCA

Claudio D'Amico

Redaktor Naczelny

Filippo Gallino

Z-ca Redaktora Naczelnego

Stafania Castano

Redakcja

Satiz Poland Sp. z o.o.

Mirosława Malich

Studio graficzne

Irena Nycz-Imielska

Maciej Feodorów

Andrzej Jancza

Reklama

Gabriela Kolonko

tel.: 33 813 27 61

kolonko@satiz.pl

Opracowanie, łamanie i przygotowanie do druku

Satiz Poland

SATIZ POLAND Sp. z o.o.

ul. Sempolowskiej 19

43-300 Bielsko-Biała

www.satiz.pl

e-mail: redakcja@satiz.pl

Druk

Dimograf

Bielsko-Biała

Nakład

7 200 egz.

Oddano do druku

5 listopada 2020 r.

W NUMERZE

Ze świata FCA 4

Nowa gama Fiata 500e 6

Nowy Fiat Tipo i Fiat Panda 10

Maserati MC20 12

Podwójny duch Abartha 20

Na pierwszym planie 26

Nowy dyrektor Zakładu Tychy 28

Polska prezentacja hybrydowych Jeepów 34

The Hub – intranet dla wszystkich 36

Wystawa polskich klasyków na Żeraniu 38

Kuchnia 46

Książki 48



*Radosnych, pogodnych i pełnych rodzinnego ciepła
Świąt Bożego Narodzenia
oraz
szczęścia i zdrowia w Nowym Roku
życzy*

Redakcja FCA wokół Nas



USA

Ruszają zamówienia na nowego **Chrysler Pacifica 2021**

Bogatszy o 130 nagród przyznanych w ciągu ostatnich czterech lat Chrysler Pacifica prezentuje się amerykańskim odbiorcom w jeszcze bogatszej odsłonie. Począwszy od najbardziej zaawansowanego w swojej klasie napędu na cztery koła (AWD) zestawionego z wyszukany silnikiem hybrydowym, a skończywszy na systemie Uconnect 5 z ekranem dotykowym o przekątnej 10,1 cala, Chrysler Pacifica nadal wyznacza standardy w segmencie minivanów pod względem jakości, innowacyjności i bezpieczeństwa, a jest to segment stworzony przez markę Chrysler ponad 35 lat temu. Dostępna w czterech modelach gama Pacifica jest produkowana w fabryce Windsor w Kanadzie.



BRAZYLIA

Nowa działalność szkoleniowa w **Pernambuco**

FCA i rząd stanu Pernambuco nawiązały współpracę w celu wdrożenia programu szkoleniowego dla sektora motoryzacyjnego (na zdjęciu moment prezentacji). Projekt Technological Residency Program in Data Sciences ma na celu poszerzenie wiedzy i praktyczne zastosowanie analizy danych zarówno dla Jeepa, jak i dla ekosystemu, którego jest on częścią. Format został opracowany i wdrożony przez Państwowy Uniwersytet w Pernambuco w celu zaspokojenia potrzeb fabryki marki Jeep w Goianie i wdrożenia innowacyjnych rozwiązań zebranych i analizowanych przez fabrykę.



SZWECJA

Ducato gwiazdą szwedzkiego lata

Samochody kempingowe na bazie Ducato są popularne wśród Szwedów, którzy zwłaszcza w tym roku wybierali je na wakacje z powodu pandemii Covid-19. Najlepszy w swojej klasie w skali europejskiej pod względem komfortu, wydajności i bezpieczeństwa kamper Ducato jest naprawdę doskonałym towarzyszem podróży, a przyjemność jazdy była motywem przewodnim sympatycznej kampanii komunikacyjnej pełnej wakacyjnych zdjęć szwedzkich właścicieli kamperów.



FRANCJA

Alfa Romeo Giulia GTAm debiutuje na Coupe des Alpes

31. edycja Coupe des Alpes miała swoją królową: nową Alfę Romeo GTAm. Francuski wyścig, w którym wzięło udział 15 załóg za kierownicą Alfa Romeo, wystartował z Evian i dotarł do Księżstwa Monako po ponad 750 km zakrętów prowadzących przez najpiękniejsze górskie przełęcze w Alpach.

Były to widowiskowe zawody, w których udział wzięła Alfa Romeo – najbardziej zwycięska marka w historii tego wyścigu – występująca również jako jego oficjalny partner. Aby uczcić swój debiut, Giulii GTAm towarzyszyły nowe wersje Giulii i Stelvio Quadrifoglio MY20, niedawno wprowadzone na rynek francuski.



POLSKA

Fiat 126 znów w świetle reflektorów

W latach 80. ubiegłego wieku Fiat 126 był używany na polskich lotniskach jako samochód służbowy. Dzięki dziennikarzowi Marcinowi Małyszowi, członkowi klubu 126 Hooligans Racing, doskonale zachowany model z 1987 roku z logo Polskich Linii Lotniczych LOT, we wrześniu wziął udział w sesji zdjęciowej na krakowskim lotnisku. Jest to specjalny egzemplarz legendarnego Fiata 126 stworzony w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym FSM (OBR FSM) do celów sportowych i badawczych, wyposażony w silnik o mocy 56 KM. Sesja odbyła się w towarzystwie dwóch samolotów będących symbolem linii lotniczej: Embraera 195 oraz Bombardiera Q400.

CHINY

Zakład GAC FCA otwiera swoje drzwi dla studentów

„Study Tour” to program, w ramach którego firma ma być w kontakcie z lokalnymi studentami. Na wniosek GAC FCA program zainaugurowano w sierpniu, a wzięło w nim udział ponad 60 uczniów z różnych lokalnych szkół średnich i podstawowych, którzy w towarzystwie swoich rodziców odwiedzili fabrykę Jeepa i poznali procedury oraz fazy produkcji samochodów terenowych marki za pośrednictwem filmów, gier oraz poprzez zwiedzanie zakładu.



JAPONIA

Fiat 500 dedykowany kobietom

Pomysł powstał w 2015 roku. Od tego czasu w Japonii wyprodukowano ponad dwadzieścia limitowanych wersji SuperPop Fiata 500. Są to modele specjalne, za każdym razem o innej tematyce i kolorystyce, w cenie niższej niż wersje seryjne. SuperPop 2020 nadano nazwę „Fiore” (Kwiat) w formie hołdu dla projektu #ciaoDonna FCA. Każdy, kto zakupi 500-kę SuperPop Fiore, dostanie wykonaną ręcznie naklejkę i drewnianą tablicę rejestracyjną, dopasowaną do koloru samochodu.



AUSTRALIA

Nadchodzi Wrangler Sport S i Night Eagle

Oferta Jeepa w Australii wzbogaciła się o dwie nowe wersje Wranglera, skierowane do młodej i wymagającej klienteli: Sport S z wyposażeniem podkreślającym sportowy charakter samochodu oraz Night Eagle – elegancka i „agresywna” odmiana z błyszczącymi czarnymi wstawkami. Obie wersje plasują się na samym szczycie swojej kategorii pod względem technologii terenowej i systemów bezpieczeństwa, takich, jak Forward Collision Warning Plus, Adaptive Cruise Control z funkcją Stop, Blind Spot Monitor i Rear Cross Path Detection.



POCZĄTEK ELEKTRYCZNEJ ERY FIATA



„Wzięliśmy się za najbardziej elektryzujący model Fiata w naszej ofercie i zrobiliśmy z niego auto elektryczne”. Tymi słowami Olivier François rozpoczął prezentację gamy nowej 500-ki.

Filippo Gallino





Olivier
François
President Fiat
Brand Global

22 października w Turynie, na dachu budynku Lingotto, który do końca lipca 2021 roku stanie się wysokościowym, panoramicznym parkiem, zaprezentowano kompletną **gamę nowego modelu** produkowanego w Mirafiori. „Zaczynamy tę przygodę w naszym mateczniku, w turyńskiej fabryce, gdzie po 48-letniej przerwie ponownie uruchamiamy tutaj produkcję Fiata 500” – powiedział szef marki Fiat **Olivier François**. „Nowa 500 – dodał prezes FCA, **John Elkann** – jest dowodem na to, że potrafimy zrobić produkt łączący technologię, praktyczność, estetykę i szacunek dla środowiska naturalnego; świadczy on też o tym, że tak wielka grupa przemysłowa, jak nasza, potrafi stawiać czoła wyzwaniom i produkować pojazdy godne XXI w.”.

ELEKTRYCZNY FIAT 500: GAMA

Po wprowadzeniu na rynek nowej 500 „La Prima” w wersji cabrio (w marcu) i sedana (w czerwcu) Olivier François mógł teraz zaprezentować pełną gamę modeli wraz z nową **500 3+1**, czyli z trzecią wersją nadwozia, która uzupełni istniejące już odmiany.

Najnowsza wersja została wyposażona w **dodatkowe małe drzwi**, które mają ułatwić dostęp do tylnej kanapy. Znajdujące się po stronie pasażera drzwiczki otwierają się pod wiatr dopiero po odblokowaniu przednich drzwi. Wybór ten jest zainspirowany przeszłością, gdyż pierwszy Fiat 500 z 1957 roku miał drzwi osadzone właśnie na zawiasach w tyle pojazdu.

TRZY WERSJE SILNIKA

Nowego Fiata 500 można skonfigurować na trzy sposoby: z wyposażeniem **Action** (entry level), **Passion**



(mid) i **Icon** (high). To ostatnie, które czyni z 500 ikonę stylu i technologii, ma w serii wszystkie „cool” elementy, jakie model jest w stanie zaoferować, począwszy od nowego ekranu dotykowego display touch „cinerama” o przekątnej 10,25”, aż po najnowocześniejszy system rozpoznawania głosu, który pozwala na komunikację z samochodem przez wake-up word „Hey Fiat”. W kolejnym numerze FWN opiszemy szczegółowo te trzy wersje wyposażenia. Tutaj ograniczymy się tylko do pokazania różnic między nimi w zależności od wersji silnika. Wersja Action przeznaczona jest dla tych użytkowników, którzy wiele czasu spędzają w miejskim korku i zwracają uwagę na koszty użytkowania pojazdu. W tej wersji oferowany jest silnik o mocy **70 kW** i akumulator o pojemności **23,8 kWh**. Wystarczy on na przejechanie 180 km w cyklu WLTP, a w cyklu miejskim ponad **240 km**. System *fast*



charge o mocy 50 kW pozwala **na naładowanie akumulatora w naprawdę krótkim czasie**. Na przykład, żeby naładować samochód w stopniu wystarczającym do przejechania dziennego zapotrzebowania (czyli trasy o długości około 50 kilometrów) wystarczy mniej niż dziesięć minut.

Wersje „mid i high level” zostały natomiast wyposażone w silnik elektryczny o mocy **87 kW i 118 KM**. Maksymalna prędkość pojazdu, (z samoograniczeniem) wynosi 150 km/h, zaś przyspieszenie od 0 do 100 km osiąga się w 9 sekund. **Autonomia pojazdu wynosi 320 km w cyklu WLTP i ulega zwiększeniu do 460 km w cyklu miejskim**. Pojazd wyposażony został w system fast charge o mocy 85 kW, który pozwala na naładowanie 80% akumulatora w 35 minut, a do przejechania 50 km – czyli średniego zapotrzebowania dziennego – wystarczy ładowanie 5-minutowe.

BEZPIECZEŃSTWO: POZIOM 2 AUTONOMICZNEJ JAZDY

Nowa 500 została wyposażona w **systemy ADAS** (Advanced Driver-Assistance Systems), które sprawiają, że prowadzenie pojazdu staje się łatwiejsze, bezpieczniejsze, ale też przyjemniejsze. To pierwszy samochód w tym segmencie wyposażony w system **autonomicznej jazdy na poziomie 2**. Poza tym dzięki funkcji Lane Centering pojazd trzyma się zawsze środka pasa jazdy. Urban Blind Spot za pomocą czujników ultradźwiękowych sprawdza martwe pola i ostrzega kierowcę sygnałem świetlnym (który odbija się w lusterkach bocznych) o ewentualnej obecności przeszkód na drodze. Wreszcie 11 czujników o promieniu 360 stopni umożliwia kontrolę pojazdu „z perspektywy drona”, czyli z góry, co przydaje się podczas parkowania i w trakcie wykonywania bardziej skomplikowanych manewrów.

DRIVE MODE: KAŻDY MA MOŻLIWOŚĆ WYBORU SWOJEGO STYLU JAZDY

Elektryfikacja pojazdów to historyczny zwrot, który zmienia wyobrażenie o samochodzie i mobilności, ale niekoniecznie o sposobie jego prowadzenia. Nowy Fiat 500 zasilany akumulatorem oferuje następujące tryby jazdy: Normal, Range i Sherpa.

W **trybie Normal** samochód prowadzi się tak, jak każde inne auto elektryczne, czyli z szybkim przyspieszeniem i standardowym zasięgiem. **Tryb Range** oferuje nowe doznania z jazdy, gdyż używa się jednego pedału, który pozwala na sterowanie przyspieszeniem i zwalnianiem za pomocą tego samego pedału: po zdjęciu z niego nogi, odzyskiwanie energii jest maksymalne, a to powoduje, że samochód zwalnia do całkowitego zatrzymania. Kiedy zaś pozostały zasięg jest niski i powoli się kończy, można przełączyć się na **tryb Sherpa**, który optymalizuje pozostałe funkcje pojazdu, aby zmniejszyć do minimum zużycie energii elektrycznej, a co za tym idzie – dotrzeć do wyznaczonego celu albo do najbliższej stacji ładowania. ■

Po lewej:
stacja
ładowania
elektrycznych
samochodów



TIPO WKRACZA W ŚWIAT CROSSOVERÓW

Fiat zaprezentował odświeżoną gamę modelu Tipo rozszerzoną o całkiem nową odmianę – crossovera, czyli Tipo Cross.



Tipo w nowych wersjach od-
różniają się od dotychczas-
wych już wizualnie. Całkowi-
cie przeprojektowano **przód auta**.
Zmieniono **zderzak, wygląd grilla**,
na którym zostało umieszczone nowe
logo z napisem „Fiat”, inne są też
reflektory (teraz Full-LED z przodu
i z tyłu). Do tego doszły **alumi-
niowe felgi 16” lub 17”** o nowych wzo-

rach. Zmiany nastąpiły również we
wnętrzu. Nie tylko kosmetyczne, jak
zastosowanie innych tkanin w ta-
picerze, ale również powiększające
wygodę i bezpieczeństwo prowadze-
nia auta. **Zmniejszenie kierownicy**
poprawia ergonomię, a **7-calowy
wyświetlacz TFT** zapewnia lepszą
widoczność. Zmieniono także **układ
sterowania klimatyzacją** i zain-

stalowano **nowe radio** UConnect 5
z 10,25” ekranem dotykowym.
Najwięcej nowości jest w modelu
Tipo Cross, skierowanym do nowej
grupy klientów, **miłośników cross-
overów**. Nadwozie Tipo Cross jest
szersze oraz wyższe o 4 cm (dzię-
ki nowej kalibracji zawieszenia),
a także zastosowaniu nowych felg
i opon. Solidności dodają autu takie



crossoverowe elementy wykończenia jak boczne nadkola, listwy progowe, osłony podwozia, czy kształt przednich i tylnych zderzaków. Na dachu Crossa zastosowano też **relingi**.

Nowy model wyróżnia się nie tylko **stylistycznie**, ale również pod względem zastosowanych **technologii**, co plasuje go w **czołowej segmentu C**. Dotyczy to systemów wspomagania kierowcy, takich jak rozpoznawanie znaków drogowych, asystent prędkości, system kontroli pasa ruchu czy zmęczenia kierowcy. Poprzez automatyczne włączanie świateł drogowych, gdy przeciwnie jeżdźnia jest pusta, adaptacyjne światła drogowe zapewniają prowadzącemu auto lepszą widoczność podczas jazdy nocą. Czujniki ultradźwiękowe zaś wykrywają pojazdy znajdujące się w martwym polu i wyświetlają ostrzeżenie na lusterku bocznym. Tipo Cross jest również wyposażony w przednie czujniki parkowania, system bezkluczykowego otwierania samochodu i bezprzewodową ładowarkę do smartfona.

Crossover Fiata, adresowany do młodych kierowców, odpowiada na ich potrzeby wyposażeniem w system **UConnect 5 piątej generacji**, dostępny z ekranem 10,25". Wykorzystuje ono intuicyjny i możliwy do spersonalizowania system operacyjny **Android Auto**. Uconnect 5

z bezprzewodowym Apple CarPlay i Android Auto pozwala korzystać z funkcji **Apple CarPlay** lub **Android Auto** na ekranie dotykowym radia z konfigurowalnymi profilami i opcją przechowywania do 5 konfiguracji. W Tipo Cross można też połączyć przez Bluetooth jednocześnie 2 telefony.

Gama silników Tipo została całkowicie odświeżona. Nowy, trzycylindrowy **silnik benzynowy 1.0 GSE T3 o mocy 100 KM** (74 kW) zapewnia maksymalny moment obrotowy wynoszący 190 Nm przy zaledwie 1500 obr./min (zamiast przy 4500 obr./min, jak jest to w obecnym silniku benzynowym 1.4 o mocy 95 KM, którego moment osiąga 127 Nm). Jednostka odznacza się cichą pracą, znacznie niższym zużyciem paliwa i niewielką emisją CO₂. **Silniki wysokoprężne Multijet** zastosowane w nowych Tipo odpowiadają normie Euro 6D Final. Oferują dwa poziomy mocy: **95 i 130 KM**, przy znacznej poprawie osiąggów i zmniejszeniu wartości emisji CO₂, od 110 g/km. Są one idealne dla klientów flotowych, będących strategiczną grupą w segmencie C, czyli również Tipo.auta z odświeżonej gamy Tipo uzyskały więc nowocześniejszy, bardziej atrakcyjny wygląd i wyposażenie, co ma znaczenie w modelu produkowanym przecież już od 5 lat. ■

Panda Sport

Nazwa „Panda” istnieje na rynku już 40 lat. Dla uczczenia urodzin rozszerzono rodzinę modelu o nową Pandę Sport. Gama obejmuje teraz 5 poziomów wyposażenia pozwalających wybrać wersję auta najlepiej odpowiadającą wymaganiom klientów. Ci potrzebujący samochodu miejskiego mają odmianę Life (z poziomem wyposażenia Panda i City Life). Osoby preferujące osiągi sportowe – nową wersję Sport, a zwolennicy przygód – odmianę Cross z wyposażeniem City Cross lub Cross.

Nowa Panda Sport, uzupełnienia „rodzinę Fiat Sport” z modelami 500X, 500L i Tipo. Wyróżnia się detalami stylistycznymi, takimi jak dwukolorowe 16” felgi aluminiowe z czarno-czerwonym elementem centralnym, klamki i obudowa lusterek w kolorze nadwozia oraz chromowanym logo „sport” na panelu bocznym. Auto można również zamówić w nowym, szarym kolorze Matt Grey.

Wnętrze Pandy Sport otrzymało deskę rozdzielczą w kolorze tytanowym, panele drzwi ze skóry ekologicznej, czarny sufit i ciemnoszarą tapicerkę z wstawkami ze skóry ekologicznej i czerwonymi przeszyciami. To wyposażenie można wzbogacić pakietem Pandemonio (czerwone zaciski hamulcowe, przyciemnione szyby i kierownica ze skóry techno z czerwonymi przeszyciami). Auto w standardzie ma zainstalowane radio DAB z 7” wyświetlaczem dotykowym kompatybilne z Apple CarPlay i Android Auto™.

Nowa Panda jest jedynym samochodem miejskim w segmencie, który ma pełną gamę pod względem systemów napędu (4x2 i 4x4) oraz silników (hybryda, benzyna 4x4).



MASERATI MC20
PRZYSZŁOŚĆ MARKI
SPOD ZNAKU TRÓJZĘBU
JUŻ SIĘ ZACZEŁA

Nowe samochody, zelektryfikowana cała gama, rewolucyjne projekty, plan inwestycji we Włoszech na kwotę 2,5 mld euro: dla Maserati to początek nowej ery. Jej pierwszy rozdział to supersamochód marzeń.

Stefania Castano



—
Show, podczas którego zaprezentowano po raz pierwszy całemu światu model Maserati MC20. Poniżej Mike Manley, John Elkann, Harald Wester i Davide Grasso (odpowiednio Executive Chairman i CEO Maserati) obok samochodu. Na pierwszej stronie Grasso wraz z wybranymi pracownikami zakładu w Modenie, towarzyszy wjazdowi supersamochodu na scenę

Na Piazza Grande istne zamieszanie: kilka par na rowerach, z torbami pełnymi zakupów, zatrzymuje się z zaciekawieniem, by obejrzeć to cacko. Młodzi ludzie wyciągają smartfony, robią zdjęcia, selfie, filmiki. Wiele osób obchodzi go wokół, by nie przegapić żadnego szczegółu, a ich komentarze są pełne entuzjazmu. Mały Luca nic nie mówi, tylko patrzy na samochód szeroko otwartymi oczami i marzy. Jest 10 września. Mieszkańcy Modeny podziwiają w cieniu Ghirlandiny nowe dzieło sztuki: **Maserati MC20**. Marka spod znaku trójzębu wybrała swój dom, miasto w samym sercu Motor Valley, by zaprezentować światu **nowy supersamochód** i ogłosić ambitny **plan odnowy marki i gamy**, na który składa się: **16 nowych modeli** do 2024 roku, **elektryfikacja** całej gamy, **wprowadzenie nowoczesnych technologii**, odnowione zakłady produkcyjne, **inwestycje we Włoszech na kwotę 2,5 mld euro**, z których część przewiduje obowiązujący do 2021 roku plan FCA na kwotę 5 miliardów euro. Maserati MC20 to właściwie **pierwszy rozdział nowej ery**. Jego wyłansowanie trzeba więc było uczcić w wielkim stylu. Dlatego wieczorem, 9 września, marka zorganizowała na



Autodromie w Modenie bezprecedensowe wydarzenie. Na podjeździe ustawiono w łuku 44 modele Maserati ze wszystkich lat. Za nimi stała olbrzymia scena wysoka na 23 metry i mająca ponad 30 metrów szerokości, z imponujących rozmiarów ekranem LED i wielką obrotową platformą w samym jej środku. Podczas tego show, transmitowanego również **online w 5**

językach i zdalnie obsługiwanego w tym samym czasie **w Nowym Jorku oraz Tokio**, przedstawiono publiczności prawdziwego ducha marki spod znaku trójzębu, poprzez liczne obrazy z zastosowaniem technologii rzeczywistości rozszerzonej i występów na żywo. Wydarzenie zatytułowano: **„MMXX: Time to be Audacious”**. Bowiem napędzanie nadchodzących zmian





to właśnie aspekty strategii marki Maserati, która pragnie odegrać w najbliższych latach pierwszoplanową rolę.

Kluczowym momentem wieczoru było pojawienie się na scenie samochodu w towarzystwie przedstawicieli pracowników dawnego zakładu Maserati przy Viale Ciro Menotti oraz **Davide Grasso**, CEO marki, który powiedział: „Jesteśmy dumni, że możemy uroczystie rozpocząć nową erę, ale jeszcze bardziej dumni jesteśmy z atmosfery, jaka towarzyszy temu wieczorowi. Jest to moment budowania przyszłości marki. Jest to swego rodzaju wmurowanie kamienia węgielnego pod nasze jutro, a kieruje nami pasja, unikalny charakter naszego designu i innowacyjność”.

W podobnym duchu dzień później mówił dyrektor generalny FCA podczas konferencji prasowej w zakładzie: „Maserati – powiedział

Mike Manley – to nasz klejnot w koronie. To marka luksusowa i jako Grupa mamy szczęście, że jest wśród nas. Wierzmy, że marka odniesie sukces, na który zasługuje po tych 18 miesiącach ciężkiej pracy na rzecz jej odnowy”. Po czym dodał: „Prace dotyczyły wielu aspektów. Jednym z nich jest odnowiony i odmłodzony zespół. Znaleźliśmy talenty zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz firmy. Chciałbym naprawdę im podziękować. To, co dziś zamierzamy wprowadzić, to również ich zasługa. Były to bardzo trudne miesiące, ale dzięki temu zespołowi pasjonatów jesteśmy gotowi z ufnością stawić czoła przyszłości”.

Wyrzeźbiony przez wiatr

Wraz z modelem MC20 marka Maserati wraca do pierwszoplanowej roli w segmencie premium, to rola wyznaczona przez **supersportowy samochód z tylnym silnikiem**, który łączy w sobie luksus i osiągi. Jego nazwa MC oznacza Maserati Corse, 20 to rok 2020; jest **wygodny, bezpieczny i elegancki** na ulicy, na torze zaś będzie zachwycał **szybkością**. Nowy supersamochód wyraźnie **nawiązuje do MC12**, modelu, który w 2004 roku



Maserati MC20 w tunelu aerodynamicznym Dallara. Obok kilka detali wnętrza

był symbolem powrotu marki na tor. „Marka Maserati narodziła się dzięki konstruowaniu samochodów wyścigowych – mówi **Marco Tencone**, Head of Maserati Exteriors. – Dla naszego zespołu była to jednak nowość, bowiem od lat pracowaliśmy nad sedanami, SUV-ami, a zwłaszcza nad samochodami typu GT”. Aby opisać nowy model, projektant wykorzystuje koncepcję **równowagi przeciwieństw**: „W projekcie tym – tłumaczy – «król» współdziała z inżynierią: **górna część** samochodu jest niczym **elegancka rzeźba**, a **część dolna**, z włókna węglowego, jest **egzaltacją techniki**, mechaniki. Zaprojektowaliśmy go, zaczynając od boku, aby zyskać lepszą równowagę między liniami i doskonałymi wynikami aerodynamicznymi. Dla marki spod znaku trójzębu osiągi to kwestia najważniejsza: każdy detal jest projektowany z myślą o tym właśnie celu”.



Błyskawica włączająca nową energię

Nowy supersamochód to tylko pierwszy element ofensywy produktowej, która ma wnieść powiew świeżości do gamy producenta spod znaku trójzębu. Wszystkie nowe modele będą opracowywane, konstruowane i produkowane we Włoszech, a poza tradycyjnymi silnikami pojawią się w nich systemy napędu elektrycznego, hybrydowego i akumulatorowego, które zapewnią wysokie osiągi wpisujące się w DNA marki. Po Ghibli Hybrid, który zaprezentowano w lipcu, w przyszłym roku kolej na wersję hybrydową Levante, rozpocznie się też produkcja bardziej kompaktowego SUV-a, modelu Grecale, który będzie produkowany w Cassino. Gama w 100% elektryczna będzie nosić nazwę „Folgore” (Błyskawica). W 2022 roku pierwszymi modelami elektrycznymi będą Maserati GranTurismo i GranCabrio.

O ich konstrukcję zadbać inżynierowie z Modeny, po czym będą one realizowane w turyńskim ośrodku marki. Później pojawi się wersja elektryczna Grecale oraz nowe generacje Quattroporte i Levante, wszystkie zarówno z silnikami spalinowymi, jak i w wersji elektrycznej. Także w przypadku MC20 przewidziano wersję „full-electric”, która również będzie powstawać w Modenie. Moduły akumulatorów przeznaczone do wszystkich zeroemisyjnych Maserati będą produkowane w Mirafiori Battery Hub w Turynie. Marka opracowuje własny napęd BEV, bazujący na zaawansowanej technologii o napięciu 800 V. Jako pierwsza wprowadzi też falowniki SIC (stosowane tylko w Formule 1 i E), wspomagające szybsze, bardziej wydajne i lekkie silniki, zapewniające samochodom większy zasięg i poprawiające ich osiągi. Aby zagwarantować bezpieczeństwo jazdy, Maserati w standardzie stosuje unikalną konfigurację napędu trójsilnikowego. Całkowity moment i moc będą najlepsze w kategorii układów bezstopniowych. Również dźwięk silników elektrycznych będzie typowy dla Maserati.



Dlatego linie tego Maserati, zaprojektowanego z myślą o szybkiej jeździe, wydają się być **wyrzeźbione przez wiatr**. Każdy wyraz estetyczny ma swoje uzasadnienie: albo sprzyja aerodynamiczności, albo też lepszemu chłodzeniu. Dzięki **pracom nad integracją pomiędzy kierunkiem technicznym i stylem**, po przekroczeniu 240 km/h MC20 potrafi rozwinąć siłę docisku, jakiej nigdy nie osiągnął wcześniej żaden tego typu samochód, a więc pozostaje on **przyklejony do podłoża w każdych warunkach użytkowania**. Ponad dwa tysiące godzin pracy w **tunelu aerodynamicznym Dallara** i ponad tysiąc **symulacji z zakresu dynamiki płynów** pozwoliły na zaprojektowanie samochodu o **wyjątkowej aerodynamiczności** i o nieskazitelnej linii, bez konieczności stosowania ruchomego skrzydła, które zakłóciłoby jego opływowość. Jedyne ustępstwo, które może zaskakiwać, to zasto-

sowanie **drzwi typu „butterfly”**. „Drzwi w formie skrzydeł motyla – objaśnia dalej Tencone – ułatwiają pasażerowi i kierowcy wsiadanie do samochodu, ale też zwiększają jego estetykę, podkreślając między innymi «kokpit» z włókna węglowego, który w przeciwnym razie pozostałby ukryty pod obudowami”. Jeśli chodzi o **wnętrze**, jest **funkcjonalne**, racjonalne, niemal minimalistyczne: przewidziano **dwa ekrany o przekątnej 10”**, jeden za kierownicą i drugi, **Maserati Touch Control Plus**, w pozycji środkowej, delikatnie nachylony w stronę kierowcy. Na tunelu mieści się przełącznik **trybów jazdy** (GT, WET, SPORT, CORSA oraz piątego, ESC OFF, który wyłącza systemy kontrolne), a także dwa przyciski do zmiany biegów, element sterowania szyba-

mi, pokrętło głośności systemu multimedialnego oraz podkładka z bezprzewodową ładowarką do telefonów. Wszystkie pozostałe elementy sterowania mieszczą się na kierownicy.

We wnętrzu trudno nie zauważyć wszechobecnego włókna węglowego, które ma podkreślać **powiązanie świata mody ze światem osiągnięć**: kierowca Maserati to w dalszym ciągu dżentelmen, choć zasiada za kierownicą sportowego samochodu.

Moc Neptuna

Bijącym sercem supersamochodu MC20 jest silnik **3.0 V6 biturbo z suchą miską olejową**, potrafiący generować **630 koni przy 7500 obr./min** i aż **730 Nm momentu już przy 3000 obr./min**. Jego nazwa to **Nettuno (Neptun)**, a jego „duszą” jest innowacyjny system z komorą wstępną z podwójną świecą zapłonową, objęty międzynarodowymi patentami, który zapewnia niezwykle szybkie i wydajne spalanie. To **technologia opracowana dla Formuły 1**, która teraz dostępna jest w silniku „zwykłego” samochodu.

MC20 to pojazd niezwykle lekki (waży mniej niż 1500 kg), a dzięki 630 koniom mocy generowanym przez jego silnik plasuje się wśród **najlepszych modeli w klasie ze względu na stosunek masy do mocy: 2,33 kg/KM**. Aby osiągnąć



Poniżej laboratorium testowe w Maserati Engine Lab i niezwykle zaawansowany symulator dynamiczny Innovation Lab, dzięki któremu przeprowadzono wirtualnie 90% testów dynamicznych modelu MC20. Na kolejnej stronie supersamochód wystawiony w zakładzie przy Viale Ciro Menotti

taki wynik, postawiono na materiały o wyjątkowej efektywności. Wszystkie komponenty zawieszenia wykonano z **kutego aluminium**. Nadwozie, będące owocem współpracy z firmą Dallara i opracowywane z myślą o wszystkich trzech odmianach samochodu, które pojawią się w produkcji w kolejnych latach (coupé, kabriolet i wersja elektryczna), wykonane jest z **włókna węglowego i kompozytów**, takich jak kevlar czy włókno szklane.

Disponując stosunkiem mocy do pojemności wynoszącym aż **210 KM/litr** Nettuno jest na tę chwilę również 6-cylindrowym silnikiem o najlepszej mocy na cm^3 silnika i gwarantuje temu samochodowi niesamowite osiągi: przyspieszenie **od 0 do 100 w 2,9 s** i ponad **325 km/h** prędkości maksymalnej.

Zaprojektowano go i opracowano w laboratoriach oraz warsztatach Maserati. Silnik ten jest efektem zaangażowania i pasji zespołu wysoce wyspecjalizowanych techników i inżynierów, którzy z olbrzymim entuzjazmem stawili czoła wyzwaniu przywrócenia fabryce w Modenie rozwoju oraz zwiększeniu produkcji silników po ponad 20 latach.

Stefano Tonietto, Maserati Design Project Leader, Gasoline Base Engine, jest zadowolony z pracy swojego zespołu: „Było to wyzwanie przede wszystkim pod względem terminów: Nettuno **zaprojektowaliśmy w mniej niż 6 miesięcy**, później go już tylko optymalizowaliśmy. Jest to zasługa m.in. analiz wirtualnych, które pozwoliły nam utworzyć prototyp od razu gwarantujący osiągi zarówno pod kątem mocy, jak i funkcjonalności. Dzięki temu udało nam się nie zakłócić jego konstrukcji. Niezłe poszła nam też konfiguracja, co ułatwiło sprawę w późniejszych fazach rozwoju”.

Tu powstaje **innowacja**

Maserati Innovation Lab w Modenie to laboratorium, w którym MC20 zaczął nabierać kształtów. Na jego opracowanie potrzeba było około 24 miesięcy i wykorzystano przy nim wszelkie najbardziej zaawansowane **technologie cyfrowe i wirtualne**, a pracujący przy nim **zespół**, składający się z wyspecjalizowanym techników, projektantów i inżynierów, zajmował się wszystkimi kwestiami: aerodynamiką, osiąganiami silnika, a także własnościami jezdny.

Giuseppe Raimondi pracuje tutaj od sześciu lat. Odpowiada za rozwój właściwości dynamicznych supersamochodu. „W przypadku MC20 – mówi – zastosowaliśmy tzw. **Virtual Vehicle Dynamics Development**, który wykorzystuje jeden z najbardziej zaawansowanych na świecie symu-

latorów dynamicznych. Bazuje on na skomplikowanym modelu matematycznym o nazwie **Virtual Car**, do którego wprowadzono wszelkie możliwe zmienne. Może uwzględniać nawet posiłek kierowcy – żartuje. – Dzięki niemu wykonaliśmy w trybie wirtualnym 90% testów dynamicznych, co pozwoliło na optymalizację czasów i kosztów”.

Porównania z innymi modelami, próby na różnych rodzajach nawierzchni i tras: o ile jeszcze nie tak dawno temu, dysponując możliwością testowania samochodu tylko na drodze, potrzeba było kilku dni na zmianę konfiguracji, teraz do wprowadzenia zmian wystarczy kilka kliknięć myszką, co ułatwia porównania i analizę danych. Zespołowi **Andrei Bertolini**, mistrza świata GT1 za kierownicą MC12, a dziś



osoby odpowiedzialnej w Maserati za testy, przypadło zadanie wirtualnego przetestowania MC20. „Symulator Maserati – mówi Bertolini – pozwala na niezwykle szybką interakcję i **zmiany w czasie rzeczywistym**. Istnieje **silna korelacja z rzeczywistością**: skoro marzenie nic nie kosztuje, nie będę zaprzeczać, że nieraz widziałem się na torze za jego kierownicą w kombinezonie i kasku”.

Te wszystkie zaawansowane technologie nie są realizowane kosztem „czynnika ludzkiego”. Za rozwojem tego samochodu stoi **zgrana praca zespołowa**: tylko do zapewnienia działania symulatora potrzebnych było dziesięciu inżynierów. A **ostatnie szlify** realizowane są **na torze i na drogach pasma górskiego** Apeniny Toskańsko-Emiliańskie, które od zawsze stanowią miejsce prób dla testerów. „Dla Maserati – podkreśla z dumą Bertolini – samochód musi mieć duszę i bez obecności silnego zespołu, od inżyniera po testera, byłoby to niemożliwe. Zespół Maserati zna wartości marki. I właśnie ta znajomość pozwala nadać samochodowi urok, sportowy charakter, przyjemność z jazdy. Jeśli mowa o supersamochodzie, wszyscy mamy bardzo ważne zadanie i cięży na nas duża odpowiedzialność: MC20 musi być, podobnie jak MC12, wzorem pod względem własności jezdnych w swoim segmencie”.

Podobne podejście przyjęto również, jeśli chodzi o **ergonomię**. W Maserati Innovation Lab mieści się laboratorium, w którym można odtworzyć miejsce kierowcy, widoczność, obsługę elementów sterowania i wyświetlaczy samochodu i można tam „pojeździć” testowanym samochodem w dowolnych warunkach, i to w niesamowicie realistyczny sposób. Właściwości MC20 pod względem sportowego charakteru, komfortu i wsiadania oraz wysiadania z pojazdu, np. stworzenie drzwi otwierających się jak skrzydła motyla, przetestowano i wypróbowano na wszystkich etapach.



100% made in Modena

Maserati MC20 nie tylko opracowano w Modenie, od końca 2020 roku supersamochód będzie tam również produkowany, tj. w miejscu, które od ponad 80 lat „wydaje na świat” różne modele marki spod znaku trójżębu. Przy **Viale Ciro Menotti** przygotowano **nową linię**, na której do listopada 2019 roku montowano modele Gran Turismo i GranCabrio. Ponadto w zakładzie wybudowano **nową lakiernię** wyposażoną w innowacyjne technologie o niskim wpływie na środowisko. Z myślą o MC20 powstała nowa paleta kolorów, które będzie można podziwiać tylko na tym modelu: biały Audace, żółty Genio, czerwony Vincente, niebieski Infinito, czarny Enigma i szary Mistero. Proces lakierowania trwa około 20 godzin: nadwozie jest lakierowane razem ze wszystkimi jego komponentami z tworzywa, aby zapewnić doskonałą zgodność kolorystyczną poszczególnych części. W obszarze tym pracują **dwa roboty antropomorficzne**, które – poza aplikowaniem dwóch warstw podkładowych - współpracują ze sobą, aby otwierać części ruchome i lakierować wnętrza.

W całej fabryce jest tylko **jeden trzeci robot**, który służy do optymalnego nakładania kleju na szybę przednią i tylną przed etapami montażu. Tym procesem zajmują się pracownicy, którzy przeszli specjalistyczne szkolenie. Samochody

są bowiem montowane ręcznie, zgodnie z typowym dla tej marki **rzemieślniczym charakterem produkcji**. Również Nettuno będzie produkowany w Modenie, w powstałym właśnie **Maserati Engine Lab**, centrum rozwoju i produkcji silników. Jest ono obecnie jednym z najnowocześniejszych ośrodków tego typu, dysponującym wyszukany sprzętem, który pozwala śledzić cykl życia silnika od jego projektu aż po montaż w samochodzie, wraz ze wszelkimi niezbędnymi testami. W Maserati Engine Lab, wśród inżynierów, techników i wyspecjalizowanych pracowników produkcji, jest ponad sto osób, które zajmują się nie tylko obecnymi silnikami, lecz także jednostkami elektrycznymi, które powstaną w przyszłości. ■

Siedziba przy Viale Ciro Menotti

81 lat działalności

90 000 wyprodukowanych samochodów „drogowych”

420 skonstruowanych samochodów wyścigowych

50 581 m² ogólnej powierzchni zakładu
(z czego 29 152 m² pod dachem)

600 pracowników w siedzibie przy Viale Ciro Menotti

(dane z lipca 2020 roku)

NOWE SERIE SPECJALNE

PODWÓJNY DUCH ABARTHA





Zadebiutowały 595 Monster Energy Yamaha i 595 Scorpioneoro, dwa samochody w limitowanej edycji, które reprezentują mocną i bardziej wyrafinowaną oraz ekskluzywną stronę marki o „wielkim sercu”.

Carola Popaiz



U góry Luca Napolitano oraz zdjęcie fotela ze „ślądem po pazurach” Monster Energy. Poniżej Abarth 595 Monster Energy Yamaha obok motocykla Mavericka Viñalesa i Valentino Rossiego. W związku z wprowadzeniem nowej serii limitowanej, podczas „Grand Prix TISSOT regionu Emilia-Romania oraz Riwiery Rimini” w Misano, logo marki Abarth pojawiło się na owiewce motocykla YZR-M



„Abartha cechuje obecnie **podwójny duch**: z jednej strony czyste osiągi, adrenalina, chęć ścigania się, odczuwania frajdy na drodze; z drugiej natomiast wyróżniający markę styl, zaawansowane, wyszukane wzornictwo, które zawsze odzwierciedla osobowość kierowcy i w którym każdy detal estetyczny ma znaczenie, na przykład materiały, kolory, formy. Te **dwie serie specjalne**, które Wam prezentujemy, stworzono właśnie z myślą o tym dwojakim charakterze naszej marki. **Z jednej strony to osiągi i wyścigi; z drugiej styl i charakterystyczny wygląd**”.

Tymi słowami **Luca Napolitano**, szef marek Fiat, Lancia i Abarth na region EMEA, podczas konferencji online opowiadał o **nowych Abarthach 595 Monster Energy Yamaha i Abarth 595 Scorpioneoro**, produkowanych w serii limitowanej po dwa tysiące egzemplarzy każda. W trakcie wirtualnej konferencji prasowej wzięli również udział Valentino Rossi i Maverick Viñales, którzy mieli okazję wypróbować oba samochody i opowiedzieć o swoich wrażeniach z jazdy.

Przed prezentacją aut Napolitano podzielił się także z uczestnikami swoją oceną samej marki: „Poznałem „drużynę Skorpiona”. Wiele razy byłem w naszych warsztatach, poznałem kierowców i kluby. I odkryłem, że Abarth ma wiele atrybutów i aż 70-letnią historię, pełną sukcesów, anegdot, zwycięstw w rajdach i wyścigach. Świat wyścigów ma dla nas fundamentalne znaczenie. To tutaj pokonujemy tak wiele kilometrów, zarówno na testach, jak i w zawodach, by zdobywać doświadczenie i odnajdywać rozwiązania technologiczne, które później możemy wprowadzać do seryjnej gamy. Za naszą marką stoi też niezwykle silna społeczność, obejmująca **blisko 130 tysięcy fanów skupionych w 83 oficjalnych klubach**, które co roku organizują ponad 500 zlotów na całym świecie. Tak więc **Abarth to historia, wyścigi i społeczność**”.

„Nasza **wielkość sprzedaży** – kontynuował Napolitano – **ciągle rośnie**. Jej wartość procentowa poza Włochami utrzymuje się na poziomie około 80 procent i pomimo znanych wszystkim trudności w 2020 roku zwiększamy

nasz udział w rynku. W maju model 595 osiągnął **najwyższy w historii udział** i od tamtego momentu co miesiąc odnotowujemy wzrost w stosunku do ubiegłego roku”. Ten sukces Abarth zamierza powtórzyć również w przypadku dwóch nowych serii specjalnych, stawiając na wartości, które pasjonaci Skorpiona doceniają od zawsze.

TO PRAWDZIWY MONSTER

Zacznijmy od osiągnięć, czyli od nowego **Abartha 595 Monster Energy Yamaha**.

Od 2015 roku **Abarth i Yamaha** działają na mocy **umowy partnerskiej**, która wykracza poza granice samego sportu i która przyczyniła się do powstania **licznych, pełnych adrenaliny serii specjalnych**: Abartha 595 Yamaha Factory Racing Edition (2015), Abartha 695 bi-posto Yamaha Factory Racing Edition (2015) i Abartha 695 XSR Yamaha Limited Edition (2017).

Obecna seria specjalna pod względem kolorystyki została zainspirowana barwami motocykla YZR-M1 Monster Energy Yamaha MotoGP 2020: na karoserii zastosowano **dwa kolory, granatowy i czarny** (na zamówienie samochód może być cały czarny), a na boku, w części dolnej, trudno nie dostrzec tuż nad emblematem „595” **logo „Monster Energy Yamaha MotoGP”**. Kolejnym charakterystycznym elementem jest **„śląd po pazurach” Monster** na pokrywie komory silnika, który świadczy o współpracy z marką produkującą słynny energy drink. To taki „zastrzyk energii” dla wizerunku nowego modelu spod znaku skorpiona. Dla kontrastu przewidziano kilka elementów wykończonych w kolorze „tar cold grey”, między innymi klamki drzwi oraz przedni i tylny dyfuzor.

Również we wnętrzu można dostrzec efekty wspólnej pracy współpracujących ze sobą marek: **sportowe fotele z granatowym wykończeniem** i logo Monster Energy Yamaha na zagłówkach oraz **linię na desce rozdzielczej** w kolorze nadwozia. Wśród elementów wyposażenia znalazł się system **Uconnect z ekranem dotykowym o przekątnej 7 cali**, który dysponuje zintegrowanym systemem **Abarth Telemetry**, pozwalającym na mierzenie własnych osiągnięć za kierownicą. **Kierownica** jest typowo **sportowa**, spłaszczona u dołu. Sporą uwagę poświęcono kilku szczegółom technicznym, takim jak układ wydechowy: „Doskonale pamiętam – mówi Napolitano – spotkanie z Linem Jarvisem, dyrektorem zarządzającym Yamaha Motor Racing i szefem zespołu Monster Energy Yamaha MotoGP. Chcieliśmy czegoś, co przypominałoby „ryk” motocykla wyścigowego, dlatego zdecydowaliśmy się wówczas na zastosowanie wydechu **Record Monza** z aktywnym zaworem. Był to świetny wybór”.

Pod „maską” tego modelu kryje się silnik **1.4 T-Jet o mocy 165 KM** z homologacją Euro6D TEMP, który może się poszczycić **stosunkiem masy do mocy wynoszącym 6,5 kg/KM**. Jest on połączony z **manualną skrzynią biegów lub**, na zamówienie, ze **zrobotyzowaną sekwencyjną skrzynią Abarth** z łopatkami przy kierownicy. Przycisk „Sport” pozwala na zwiększenie momentu maksymalnego, zmianę kalibracji wspomagania układu kierowniczego, pedału przyspieszenia oraz, co ważne, wpływa on również na dźwięk wydobywający się z wydechu. Zainspirowani stylem jazdy motocyklem inżynierowie szczególnie skoncentrowali się na stabilności i hamowaniu, dlatego wspólnie postanowili zastoso-

Poniżej Abarth 595 Monster Energy Yamaha. Za kierownicą tego modelu zasiadł Lorenzo Daretty, znany jako „Trastevere73”, oficjalny kierowca eSport zespołu Monster Energy Yamaha MotoGP, który pokonał „prawdziwą” trasę z Misano do Turynu, tym razem nie za konsolą gry wideo. Trasa pomiędzy tymi dwoma miejscowościami miała stanowić symboliczny most pomiędzy kolebką sportów motorowych oraz miastem narodzin Skorpiona, a w podróż tę zaangażowała się spora część społeczności marki Abarth



Abarth 595
Scorpioneoro. Na następnej
stronie, od
góry, hafty na
siedzeniach
„Scorpionflage”,
deska
rozdzielcza
z systemem
UConnect
z ekranem
o przekątnej 7”
oraz
aluminiowe
felgi „Formula
oro”



wać seryjnie **zawieszenie tylne Koni** ze **specjalnym układem hamulcowym**, a także **wentylowane tarce** przednie o średnicy 284 mm i tylne o średnicy 240 z technologią FSD (Frequency Selective Damping), które dodatkowo poprawiają trzymanie się drogi, własności jezdne oraz stabilność samochodu, zapewniając wyjątkowe wrażenia z jazdy.

WSPÓŁCZESNY SPADKOBIERCA SAMOCHODU EKSKLUZYWNEGO

Była adrenalina związana z doskonałymi osiągnięciami, to teraz przejdźmy do drugiej duszy Abartha, tej, która charakteryzuje się nieskazitelnym stylem. Jak powiedział Luca

Napolitano, „Abarth może być również pełen uroku i naprawdę stylowy”. Projektując **595 Scorpioneoro**, marka ta zainspirowała się **Abarthem A112 Gold Ring**, którego 150 egzemplarzy wyprodukowano w **1979 roku** i który obecnie jest jednym z najbardziej poszukiwanych przez kolekcjonerów małych samochodów sportowych. Ten nowy model jest jego bezpośrednim współczesnym spadkobiercą, prawdziwym obiektem kolekcjonerskim, który przenosi markę Abarth do świata absolutnej elegancji. **Lakier w kolorze czarnym Scorpione, również czarne detale, dach z szachownicą w kolorze czarnym matowym**, który idealnie pasuje do wykończeń z efektem „tar cold grey”. Styl tej nowej serii specjalnej podkreśla kilka **złotych detali**, takich jak sylwetka skorpiona na pokrywie komory silnika, złota linia wokół samochodu oraz **17-calowe felgi aluminiowe „formula oro”** lub, na zamówienie, obręcze w wersji **„formula black”** – czarne, ale ze złotym skorpionem na dekielkach piast. Ten nowy model można również zamówić w kolorach: niebieski Podio, biały Gara lub szary Record. Wewnątrz do dyspozycji są nowe **sportowe fotele Abarth „Scorpionflage”** pokryte czarną skórą i oparcia siedzeń z materiału, który zapewnia lepsze trzymanie ciała podczas sportowej jazdy. Na zagłówkach widnieje napis

Marka Abarth to aż
70-letnia historia usłana
niezliczonymi sukcesami
i niezapomnianymi
modelami samochodów



„Scorpioneoro”, flaga Włoch oraz naszywka „Abarth”. Fotele pasują do deski rozdzielczej Scorpion Black z detalami w kolorze „matt black”.

W modelu Scorpioneoro cała dostępna technologia występuje seryjnie. System **Uconnect z ekranem w wysokiej rozdzielczości o przekątnej 7 cali** wyposażony jest w Apple CarPlay i Google Android Auto: to szybka platforma dysponująca również nawigacją i cyfrowym radiem DAB. Wyszukany **system BeatsAudio** posiada moc całkowitą wynoszącą aż 480 W oraz cyfrowy, ośmiokanałowy wzmacniacz, w którym zastosowano zaawansowany algorytm korekcji graficznej, potrafiący odtworzyć całe spektrum dźwięku, jakie odtwarzane jest w studiach nagraniowych. Powstał też w limitowanej edycji specjalny **zegarek marki Breitling** stworzony specjalnie z myślą o nowej serii specjalnej Abarth 595 Scorpioneoro. Widnieje na nim połączane logo ze skorpionem.

Abarth 595 Monster Energy Yamaha i 595 Scorpioneoro są już w salonach dealerskich. „Jak zwykle – podsumował Napolitano – czekamy na Was na drodze, torze i podczas rajdów, gdzie obecna jest nasza marka. Wyciągajcie więc swoje Abarthy z garażu i... do zobaczenia „na światłach”. Każdy bowiem z nas, prowadząc swojego Abartha, może czuć się prawdziwym kierowcą wyścigowym. ■

Oto nowy Zarząd

FCA i PSA ogłosiły skład zarządu Stellantis – spółki, która powstanie w wyniku fuzji grup. Zarząd będzie składać się z 11 członków, przy czym większość dyrektorów niewykonawczych będzie niezależna. Niezależni członkowie zarządu wywodzą się z różnych środowisk zawodowych i posiadają odpowiednie doświadczenie, zgodnie z dynamicznym podejściem, jakie przyświeca powstaniu nowej grupy.

Niezależni dyrektorzy będą wspierać spółkę Stellantis przy pełnym wykorzystaniu jej mocnych stron, wnosząc do nowej ery mobilności swoją fachową wiedzę, by stworzyć najwyższą wartość dla wszystkich jej akcjonariuszy.

FCA i jej główny akcjonariusz Exor wyznaczyli pięciu członków zarządu (w tym Johna Elkanna jako prezesa zarządu), a Grupa PSA i jej dwóch głównych akcjonariuszy (EPF/FFP i BPIfrance) wyznaczyło 5 członków (w tym starszego niezależnego dyrektora i wiceprezesa zarządu). Carlos Tavares, dyrektor generalny spółki Stellantis, będzie również członkiem zarządu.

Pełny skład zarządu Stellantis (który musi zostać zatwierdzony na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy), będzie następujący: John Elkann (prezes zarządu), Robert Peugeot (viceprezes zarządu), Henri de Castries (starszy niezależny dyrektor), Andrea Agnelli (dyr. niewykonawczy), Fiona Clare Cicconi (dyr. niewykonawczy), Nicolas Dufourcq (dyr. niewykonawczy), Ann Frances Godbehere (dyr. niewykonawczy), Wan Ling Martello (dyr. niewykonawczy), Jacques de Saint-Exupéry (dyr. niewykonawczy), Kevin Scott (dyr. niewykonawczy), Carlos Tavares (dyr. generalny).

Alfa Romeo wysoko w rankingu Whatcar

Brytyjski portal Whatcar? opublikował listę najbardziej niezawodnych samochodów używanych. W czołówce znalazły aż dwa modele Alfę Romeo: Giulietta uzyskała wskaźnik niezawodności na poziomie 98,9%, a Giulia odpowiednio 96,9%. Tak doskonałe wyniki to kolejny dowód na bezawaryjność aut tej marki. Ocena pochodzi od użytkowników samochodów, którzy zgłaszają usterki występujące w ich pojazdach w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Respondenci wskazują obszar ulegający awarii, koszt naprawy i czas, przez jaki auto jest wyłączone z ruchu. W tegorocznym badaniu wzięło udział 13 tysięcy respondentów. Ocenili używane auta w wieku do 8 lat. W oparciu o pozyskane dane redakcja portalu Whatcar.com wystawiła każdemu modelowi indeks niezawodności wyrażony w procentach, gdzie 100% oznaczało całkowitą bezawaryjność, a niższe wartości odpowiednio większą liczbę usterek.



Wranglery dla Straży Granicznej



Trwają dostawy Jeepów Wrangler dla Straży Granicznej. 60 zamówionych aut, dostarczanych w dwóch transzach, będzie przeznaczonych do działań strażników przy wschodniej granicy państwa. Wszystkie Wranglery, w wersji spalinowej, mają jeden rodzaj nadwozi oraz jednolitą specyfikację dotyczącą specjalistycznego wyposażenia. Ich adaptacją zajmuje się Fix Forum Lider Sp. z o.o. (salon AutomobileTorino Lublin) przy udziale firmy Transmed – wyłącznego przedstawiciela Federal Signal Vama na Polskę. Samochody są w matowym, zielonym kolorze, mają kompletne osłony podwozi i oznakowanie zgodne z wytycznymi Straży Granicznej. W wyposażeniu każdego z aut znajdują się m.in. snorkel (czyli zewnętrzny wlot powietrza do silnika), wyciągarka, hak holowniczy, ogrzewanie postojowe, a także urządzenia zapewniające załodze łączność, a więc anteny, radiotelefon itp. Zapewnione są też 2 komplety kół. Główny to opony terenowe z pełnym kołem zapasowym, a oprócz tego komplet przeznaczony do użytkowania letniego.



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio „SUV-em Roku”

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio MY20 po raz drugi zdobyła nagrodę magazynu Auto Zeitung, którą otrzymała również przed dwoma laty. Zajmując pierwsze miejsce w plebiscycie i tytuł „SUV-a Roku”, pokonała 11 konkurentów, w tym najmocniejsze SUV-y największych marek niemieckich i brytyjskich. Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio wyposażona jest w silnik benzynowy V6 bi-turbo, opracowany z wykorzystaniem technologii Ferrari. Jej 375 kW (510 KM) zapewnia przyspieszenie do 100 km/h w 3,8 sekundy oraz rozwija maksymalną prędkość 283 km/h. Jej zwinne prowadzenie jest zasługą m.in. aktywnego zawieszenia (Alfa™ Active Suspension) z amortyzacjami sterowanymi elektronicznie, systemu Alfa™ D.N.A. Pro Dynamic Driving Control, wzmocnionego dodatkowym trybem „Race”, wysokiej klasy systemu hamulcowego Brembo®, idealnego rozłożenia masy prawie 50/50 na przednią i tylną oś oraz bezpośredniego przeniesienia napędu. Wkrótce po premierze Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio ustanowiła rekord okrążenia w kategorii SUV-ów na legendarnym torze Nordschleife w Nürburgring.

Edycja specjalna na 80-lecie marki Jeep

W 2021 roku Jeep obchodzić będzie 80-lecie swojej historii i pozycji lidera w branży samochodów z napędem 4x4. Jego legenda rozpoczęła się w 1941 roku od Willysa MB, pierwszego masowo produkowanego samochodu z napędem na cztery koła, a kontynuowana była w 1949 roku wraz z wprowadzeniem na rynek pierwszego sportowego SUV-a Willysa Wagon z napędem 4x4.

Ten ważny etap zostanie uczczony wprowadzeniem na rynek modeli z edycji specjalnej powstałych z okazji 80. rocznicy. Samochody będą cechowały się charakterystycznymi siedzeniami, unikalnymi kołami i specjalnymi jubileuszowymi emblematami. Napędzane silnikami spalinowymi i z hybrydowym napędem Plug-in, będą oferować zaawansowaną technologię i systemy bezpieczeństwa oraz zapewniać niezrównane możliwości jazdy 4x4. Modele z edycji specjalnej pojawią się w salonach Jeepa na całym regionie EMEA w końcu 2020 roku i na początku 2021 roku.



Nowy Fiat 500 zdobywcą nagrody „Red Dot Award 2020”



Nowy Fiat 500, pierwszy w pełni elektryczny samochód FCA, zdobył jedną z najbardziej prestiżowych nagród w dziedzinie wzornictwa przemysłowego „Red Dot Award 2020”. Ogłoszenie wyników odbyło się on-line. Nowemu Fiatowi 500 przyznano nagrodę w kategorii „Design Concept”, jednej z trzech w konkursie „Red Dot Design Award”.

Nowemu miejskiemu samochodowi Fiata przyznano nagrodę za unikatowe wzornictwo oraz wyróżnianie się na tle konkurencji. Przyznawane w trzech kategoriach nagrody (Product Design, Communication Design i Concept Design) są skierowane do wszystkich firm, dla których wzornictwo ich produktów ma duże znaczenie. Międzynarodowe jury ocenia projekty według takich kryteriów, jak innowacyjność, jakość, funkcjonalność i zrównoważony rozwój. W tym roku do konkursu wpłynęło ponad 4100 zgłoszeń z 52 krajów.

POZWÓLCIE MI STAĆ SIĘ CZĘŚCIĄ WASZEGO ZESPOŁU





„Obejmując stanowisko dyrektora, czułem wielką odpowiedzialność. Osiągnięcia tyskiego zakładu i poziom pracy jego załogi są bowiem znane na całym świecie. To wielki zaszczyt móc dołączyć do tego grona”.

Filippo Gallino, zdjęcia Ireneusz Kaźmierczak

Przeprowadzając wywiad z **Tomaszem Gębka**, nowym dyrektorem zakładu w Tychach, zastanawiałem się, w jakim języku będziemy rozmawiać: po polsku, angielsku, niemiecku czy po włosku. W końcu wybieramy ten ostatni, bo to mój język ojczysty, ale i ponieważ dyrektora Tomasza Gębki, który czuje się w nim bardzo swobodnie.

Mieszkał we Włoszech ponad sześć lat, a w 2016 roku zdał egzamin certyfikujący znajomość języka włoskiego na poziomie najwyższym. „Aż do 2005 roku, czyli zanim zostałem zatrudniony we Fiacie jako inżynier elektroniki i telekomunikacji, nie znałem włoskiego – przyznaje Tomasz Gębka. – Ludzie z mojego pokolenia jako pierwsi nie musieli już uczyć się rosyjskiego. Przez przypadek okazało się, że nasza nauczycielka знаła trochę niemiecki, zaproponowała mi więc naukę tego języka i kontynuowałem ją w kolejnych latach. Na trzecim roku politechniki w Gliwicach doszedł jeszcze angielski. **Znajomość wielu języków obcych daje ogromne możliwości.** Otwiera horyzonty, pozwala na szeroki ogląd świata, budzi szacunek i podziw u innych, ale zmusza także do pokory, uczy skromności, bo im więcej się człowiek uczy, tym bardziej zdaje sobie sprawę z tego, jak wielu rzeczy jeszcze nie umie”. Jeszcze w okresie studiów Tomasz Gębka postanowił wziąć udział w europejskim programie wymiany akademickiej Erasmus. „Dzięki znajomości języka niemieckiego mogłem zaliczyć egzaminy z czwartego roku studiów w Norymberdze. Erasmus to nie roczne wakacje.

Na stronie
obok:
Tomasz Gębka
w czasie
audytu WCM
w 2011 r.

Jeśli umiejętnie korzysta się z programu, poza samą nauką języka, można jeszcze dobrze poznać lokalne środowisko, ludzi i ich sposób myślenia. Za granicą musisz radzić sobie sam, rozwiązywać wszystkie najdrobniejsze problemy życia codziennego. To doświadczenie bardzo mi potem pomogło, kiedy pojechałem za granicę już do pracy. **Byłem po prostu do niej przygotowany**".

Po powrocie z Niemiec i w oczekiwaniu na rozpoczęcie ostatniego roku na politechnice, Tomasz Gębka starał się nawiązać kontakt z jakąś polską firmą, w której mógłby odbyć obowiązkowy staż. Niestety nie miał zbyt wiele szczęścia. „Od razu dano mi do zrozumienia, że jeśli chodzi tylko o podbicie pieczątki w indeksie, to nie ma problemu, ale nikt w firmie nie poświęci mi czasu. Nie o to mi chodziło. Zrezygnowałem więc ze stażu w Polsce i skorzystałem z propozycji, którą dostałem za pośrednictwem uczelni z Niemiec. Potrzebowali kogoś po studiach inżynierskich, ze znajomością języka niemieckiego, kto towarzyszyłby zespołowi polskich inżynierów w Lipsku. Początkowo miałem tylko tłumaczyć treść spotkań, ale po kilku dniach pozwolono mi asystować, a nawet uczestniczyć w pracach programowania i testowania instalacji. **Po raz kolejny znajomość języków obcych otworzyła mi drzwi**, które w Polsce pozostawały jeszcze zamknięte. Dzisiaj, całe szczęście, wszystko się zmienia. FCA Poland jest bardzo aktywną firmą pod tym względem”.



Podczas ostatniego roku na Politechnice Śląskiej Tomasz Gębka poznał młodą nauczycielkę języka angielskiego, która później została jego żoną. „Nadal uczę angielskiego i zajmuje się tłumaczeniem – przyznaje dyrektor. – Często jednak musiała przerywać pracę ze względu na nasze podróże do Włoch, a potem do Stanów Zjednoczonych. Kiedy w 2012 r. przeprowadziliśmy się do Neapolu, nasza dwójka dzieci miała zaledwie 3 i 6 lat. Jestem jej naprawdę wdzięczny, że wtedy całkowicie poświęciła się naszej rodzinie”.

Po dwóch latach pracy w zakładzie w Tychach, które pozwoliły mu na aktywny udział we wdrażaniu nowych rozwiązań technicznych i metodologii WCM, w 2007 roku Tomasz Gębka został oddelegowany do Turynu, do **World Class Manufacturing Development Center, kierowanego przez Luciano Massone**. Dzięki temu miał okazję pogłębić znajomość WCM i rozpocząć współpracę z centralą Manufacturing oraz zakładami we Włoszech, w Turcji i w innych krajach. W 2008 r. wrócił do Tychów jako kierownik Utrzymania Ruchu w Spawalni. I właśnie na tym stanowisku przyczynił się do uzyskania przez tyski zakład Bronze and Silver Level WCM.

W 2012 roku Tomasz Gębka objął stanowisko szefa Spawalni w zakładzie w Pomigliano d'Arco. To emocjonujący czas, podczas którego fabryce udało się zdobyć Gold Level WCM. W 2014 roku został kierownikiem Jednostki Montażu w fabryce Maserati w Grugliasco, pod Turynem. **W 2015 r. wreszcie, w wieku zaledwie 36 lat, został najpierw dyrektorem zakładów w Pomigliano d'Arco, a rok później w Belvedere w Stanach Zjednoczonych**, gdzie zreorganizował całą fabrykę, przystosowując ją do uruchomienia produkcji Jeepa Cherokee.

„Kiedy po raz pierwszy zostałem dyrektorem zakładu – wspomina Tomasz Gębka – zadzwonił do mnie **Alfredo Leggero**, kierownik Manufacturing FCA. Powiedziałem mu: << Pan dobrze wie, że nie jestem jeszcze na to gotowy >>. Odpowiedział, że ma do mnie pełne zaufanie i że doświadczenia, którego mi brakuje, nabiorę od razu na polu bitewnym. Miałem dużo szczęścia w mojej karierze zawodowej. Zawsze miałem takich szefów, którzy obdarzali mnie zaufaniem i powierzali mi odpowiedzialne zadania. I to już od najwcześniejszych lat. Na przykład w 2006 roku **Zdzisław Arlet** zaprosił mnie do udziału w uroczystości wręczenia WCM Awards w Hiszpanii. Już pierwszego wieczoru dyrektor powiedział mi: << Przygotuj się, bo następnego dnia wejdiesz na scenę, żeby odebrać nagrodę (red: brązowy medal) i przemówisz w imieniu całego zakładu >>. Kiedy jest się młodym, właśnie te pozornie niewielkie wyzwania dają

ci siłę, by starać się jeszcze bardziej, bo widzisz, że jesteś na właściwej drodze. Nogi trochę mi się trzęsły, ale szybko zebrałem się w sobie, **bo wiedziałem, że mój szef we mnie wierzy**. Później spotkałem się z tym samym zaufaniem we Włoszech i w Stanach Zjednoczonych, zarówno w WCM Center ze strony Luciano Massone, jak i we wszystkich zakładach, w których pracowałem, począwszy od **Sebastiano Garofalo** w Pomigliano d'Arco”.

Tomasz Gębka ma dzisiaj 41 lat i jest pierwszym dyrektorem zakładu w Tychach, który w swoim curriculum nie ma doświadczenia pracy w FSM. Jego nominacja świadczy o nieuchronnej pokoleniowej zmianie na szczytach FCA Poland. „Podczas swojej długiej i owocnej drogi zawodowej dyrektorzy Arlet i Greń ukształtowali szkielet tej fabryki. Dzisiejsi inżynierowie mają w zasięgu ręki albo nawet jednego kliknięcia całą wiedzę o najbardziej zaawansowanej technologii. To z jednej strony duże ułatwienie, z drugiej ryzyko, bo skupiając się za bardzo na technologii, mogą stracić z pola widzenia człowieka. **Od Arleta i Grenia nauczyłem się, że przede wszystkim należy zwracać uwagę na człowieka, na jego potrzeby samorealizacji**. Bo fabryki, budynki, infrastruktura, maszyny, laboratoria są ważne, natomiast byłyby niczym, gdyby nie kompetencje i zaangażowanie pracowników na każdym szczeblu naszej organizacji, naszego zespołu”.

Rok 2020 na pewno zostanie zapamiętany z powodu lockdownu oraz problemów związanych z utrzymaniem ciągłości produkcji. „Zakład w Tychach kierowany przez Antoniego Grenia, stawiał tym problemom czoła w naj-

Fabryki, infrastruktura, maszyny są ważne, natomiast byłyby niczym, gdyby nie kompetencje i zaangażowanie pracowników





lepszy z możliwych sposobów – mówi Tomasz Gębka. – Ja przyjechałem do Polski dopiero w sierpniu, ale od razu uderzyła mnie otwartość i poczucie odpowiedzialności wszystkich tutejszych pracowników. Trudno prognozować, co przyniesie przyszłość. W międzyczasie jednak zamówienia na nasze samochody znowu zaczęły rosnąć. Jeśli nie będziemy musieli zawiesić działalności z powodu nawrotu pandemii, popracujemy na pełnych obrotach aż do końca roku. Zamierzamy zamknąć rok wynikiem **177 tysięcy wyprodukowanych samochodów**, z czego 139 tysięcy to Fiat 500 i Abarth 595, a 38 tysięcy to Lancia Ypsilon. Jeśli popatrzymy na

rok poprzedni, różnica oczywiście jest ogromna. Ale to dwie odrębne „epoki”, pre-pandemiczna i post-pandemiczna, których w żadnym wypadku **nie można ze sobą porównywać**”.

Nowemu dyrektorowi Zakładu Tychy, który niedawno przyjechał ze Stanów Zjednoczonych, trudno jest na razie mówić na temat dalszej przyszłości fabryki: „Jestem przekonany, że każdy z Was oczekuje, abym w tym momencie potwierdził doniesienia medialne. Niestety, nie mogę tego zrobić. Jest jeszcze wiele szczegółów do ustalenia. Chciałbym jednak prosić Was, abyśmy, szczególnie w najbliższych miesiącach, poprzez nasz profesjonalizm utwierdzali FCA, że **Tychy to team, w który warto inwestować i powierzyć mu strategiczne projekty firmy**.

W kolejnych miesiącach będziemy mieli okazję porozmawiać na temat wizji i strategii fabryki. Natomiast w najbliższych tygodniach chciałbym, abyście pomogli mi stać się częścią tego zespołu. Spotykając mnie na wydziałach, nie wahajcie się podejść i powiedzieć cześć, czy tylko pozdrowić gestem dłoni. **To będzie znaczyło dla mnie bardzo wiele.** Dołączając do tego zespołu, wnoszę moje doświadczenie zdobyte po obu stronach Oceanu oraz moją energię i głód sukcesu, którym chciałbym zarazić każdego z Was, a także ducha innowacyjności, nie tylko w kontekście technicznym, ale również menedżerskim. Chciałbym też być pewny, że komunikacja pomiędzy mną a całym zespołem przebiega w sposób niezakłócony oraz aby była to komunikacja w obie strony”. ■

„CIAO, WSZYSTKO JEST MOŻLIWE”

Trudno mi się żegnać z fabryką, z ludźmi i z miejscami, w których codziennie od 1974 roku, przez ponad 46 lat, spędzałem lwią część swojego życia. Przez pierwsze 18 lat pracowałem w FSM, najpierw jako technolog w jednostce Mechaniki, potem jako jej kierownik, a następnie w dziale Jakości. W 1992 roku nastały czasy Fiata. Od samego początku przyjąłem tę zmianę bardzo pozytywnie. Byłoby błędem trzymać się kurczowo przeszłości. Należę do tej kategorii ludzi, którzy w każdym problemie widzą rozwiązanie. **Zawsze kochałem wyzwania i patrzyłem w przyszłość, nigdy za siebie.**

To kwestia charakteru i mentalności. Dlatego z Włochami od początku stworzyliśmy zgrany zespół do spraw jakości, który funkcjonował także poza pracą. Dzięki obecności Fiata mogłem poszerzyć swoje doświadczenie zawodowe podczas dwóch pobytów we Włoszech, które okazały się kluczowe dla rozwoju mojej kariery. Pierwszy raz pracowałem od 1997 do 2000 roku w Turynie, w dziale Mechaniki Mirafiori, a za drugim razem przez dwa lata, od 2004 w zakładach w Melfi, jako szef działu Jakości. Nowy dyrektor Jakości Fiata Auto, **Stefan Ketter**, widział mnie w swoim zespole i zaproponował mi pracę na południu Włoch, w zakładzie w regionie Basilicata, przy uruchomieniu produkcji Grande Punto. Powiedział mi: „**Antoni, tutto è possibile, vai a Melfi**”.

„Wszystko jest możliwe” to było jego motto życiowe, które doskonale oddawało także mój sposób myślenia. Manufacturing Fiata, według mnie, można podzielić na dwie epoki: tę przed inżynierem Ketterem i tę za jego czasów. Ketter zawsze dążył do rozwiązywania problemów. Nigdy nie obwiniał pracowników i wymagał od nich tylko rzeczy wykonalnych. To on wprowadził do Fiata World Class Manufacturing, radykalnie zmieniając tym samym podejście do jakości. Takie były początki WCM; metodologii, która dzisiaj jest chlebem powszednim wszystkich zakładów FCA na świecie.

W 2012 roku **Zdzisław Arlet** wyznaczył mnie na swojego sukcesora, a Stefan Ketter mianował mnie dyrektorem zakładu w Tychach. Dla mnie było to przejście niemal naturalne. Znałem wszystkich swoich współpracowników, darzyliśmy się szacunkiem i wzajemnym zaufaniem, podbudowanym wieloma wyzwaniami, którym razem stawialiśmy czoła, takim jak uruchomienie produkcji Pandi, 500 i Ypsilon czy wreszcie zdobycie Gold Level w WCM.

Myślę o sukcesach naszej fabryki i o wszystkich ludziach, dzięki którym możliwe było ich uzyskanie, któ-



rym chciałbym raz jeszcze podziękować: od szefów po liderów zespołów i pracowników linii produkcyjnych, od „mojej” jakości do produkcji, od zakupów po logistykę i dział zasobów ludzkich. Trudno byłoby wszystkich wymienić, ale wiedźcie, że wspominam Was z szacunkiem i ogromną sympatią.

Jeśli chodzi o przyszłość zakładu w Tychach, jestem wielkim optymistą. Drodzy przyjaciele, pamiętajcie zawsze, że „Tutto è possibile”. Teraz bardziej niż kiedykolwiek. Jestem pewien, że fuzja FCA i PSA, do której dojdzie, zgodnie z planami w przyszłym roku, okaże się dla Tychów wielką szansą. Wraz z nowym dyrektorem Tomaszem Gębą macie wszystkie atuty pod względem wiedzy, doświadczenia, umiejętności i determinacji, aby powtórzyć sukcesy z lat ubiegłych i kontynuować wieloletnią tradycję naszej fabryki. Życzę Wam tego z całego serca.

Antoni Greń



HYBRYDOWE JEEPY WJECHAŁY NA RYNEK

Są już w salonach dealerskich. Od października można zamawiać nowe samochody Jeep Renegade i Jeep Compass w wersjach 4xe, czyli hybrydowych. Ich polska premiera prasowa odbyła się 13 października w podwarszawskim Julianowie.

Anna Borsukiewicz

Jej lokalizacja – obszerny Spichlerz Villa Park Julianowa i jego okolice – zapewniły nie tylko bezpieczne pod względem epidemicznym miejsce zaprezentowania samochodów. Stworzyły też warunki do ich przetestowania podczas jazdy po szosie i w terenie. Przyczynił się do tego także deszczowy dzień, bo, jak podkreślił **Paweł Miszkowski**, dyrektor handlowy FCA Poland, dla Jeepa nie ma lepszej pogody niż tradycyjna słońca. 19 Jeepów **Renegade** i **Compass** przeznaczonych do testów dostało więc od uczestników prezentacji niezły „wycisk”, pozwalający skonfrontować ich wrażenia z wcześniejszymi zapowiedziami prowadzących konferencję.

Krzysztof Kłos, menedżer marki Jeep, omawiający charakterystyczne cechy nowych modeli plug-in hybryd 4xe, podkreślał ich „podwójne dusze” doskonałe dla każdego środowiska, a więc połączenie możliwości i osiągnięć auta (240 km) z jazdą bez emisji CO₂ i niskim zużyciem paliwa (2 l/100 km). Wyjaśniał też m.in. rolę obu silników – przedniego spalinowego i tylnego elektrycznego, tajniki układów przeniesienia napędu, czyli przepływu energii w trybie hybryd. Mówił też o sposobach tankowania pojazdów, a nawet ustawieniu wskaźników na deskach rozdzielczych modeli Renegade i Compass i ich możliwościach informacyjnych dla użytkowników samochodów. To wszystko przydało się potem

dziennikarzom podczas jazd testowych i będzie ważne dla osób, które kupią hybrydowe Jeepy.

Jak mówił **Henryk Bochniarz**, członek Rady Nadzorczej FCA Poland: „Liczymy, że znajdą one wielu chętnych. Firma realizuje swoje plany zapowiadane jeszcze w 2018 roku, gdy zadeklarowano prace nad nowymi napędami hybrydowymi i elektrycznymi. Efekty można było zobaczyć na październikowej premierze modeli Jeepa”.



„Udział pojazdów tej marki w polskim rynku motoryzacyjnym powiększył się czterokrotnie w ciągu minionych 10 lat – podkreślił **Rafał Grzanecki**, country manager marek Alfa Romeo i Jeep. – Oznacza to, że jesteśmy znaczącym graczem w segmencie aut SUV, wyraźnie u nas rosnącym, bo sięgającym 40% rynku”. Przypomniał, że obecnie jest na nim dostępnych 100 modeli SUV-ów, a tylko w ostatnim roku odbyło się aż 13 premier takich pojazdów, w większości z wersjami „E-UV”. Marka Jeep mieści się w tym trendzie, co widać nie tylko po premierach hybrydowych modeli Renegade i Compass.

„Następny samochód pokażemy jeszcze w grudniu. Będzie to potężny pick-up o nazwie **Gladiator**, zbudowany na bazie Wranglera. Jego sprzedaż rozpocznie



się w pierwszym kwartale 2021 roku” – zapowiedział Rafał Grzanecki. Mówił też o dalszych planach firmy związanych z marką Jeep: zaprezentowaniu nowej wersji legendarnego modelu Grand Wagoneer i kolejnego Wranglera, w trybie elektrycznym.

I jeszcze jedna nowość – logo aut. Dla hybrydowych Renegade'ów i Compassów opracowano specjalną jego wersję „4xe”, w której symbolizująca elektryczność litera „e” jest stylizowana na wtyczkę. Gdy taki znak zobaczymy na nadwoziu Jeepa, miejmy pewność, że to najnowsze, przyszłościowe „dziecko” tej marki. ■



THE HUB

INTRANET DLA WSZYSTKICH

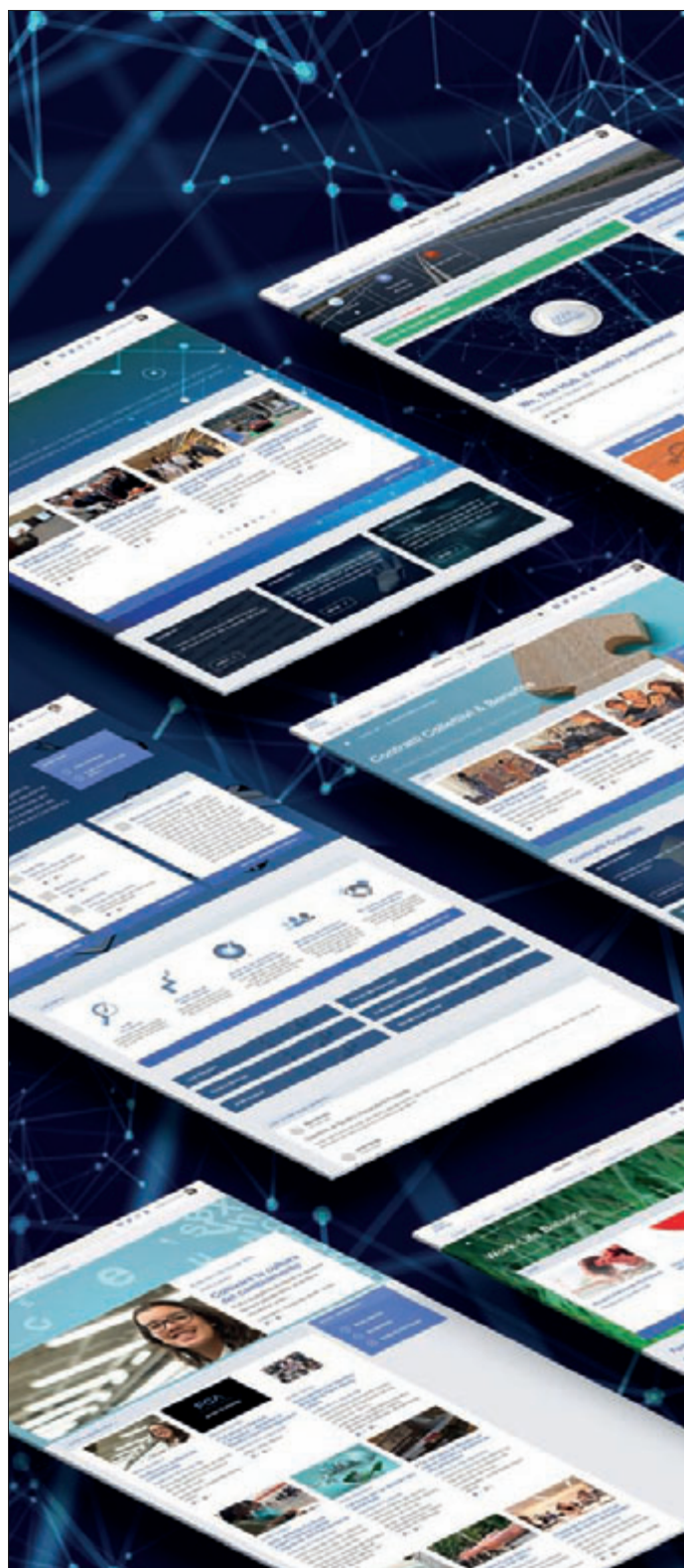
Employee Portal zmienia wygląd i nazwę, a także dysponuje nowymi funkcjami. Teraz jest do dyspozycji pracowników FCA na całym świecie.

Nicola Grande



W ostatnich miesiącach w firmowym intranecie nastąpiła prawdziwa rewolucja. Ma on teraz **globalny zasięg**, jest lepiej **połączony z firmowymi narzędziami**, takimi jak G-Suite i zapewnia **jeszcze lepszą interakcję** dzięki społecznościom zintegrowanym już z platformą. Jest to więc epokowa zmiana, która ma sprawić, że intranet stanie się miejscem spotkań pracowników z całego świata, a jednocześnie nadal będzie zapewniać im usługi. Treści zawarte w intranecie tłumaczone są na siedem języków i nie jest to jedynie prosta adaptacja Employee Portalu, ale zupełnie nowy projekt. Już sama jego nazwa **The Hub** podkreśla jego **zdolność do gromadzenia, udostępniania i łączenia doświadczeń oraz informacji z całego świata FCA**. Odbyna się to dokładnie tak, jak na wielkich lotniskach międzynarodowych, którym podporządkowuje się liczne trasy samolotów. The Hub bowiem to **miejsce centralne, strona główna, z której można przejść do nowych obszarów tematycznych** (Company, News, Work & Life, Tools & Resources oraz People Finder) oraz do powiązanych platform zewnętrznych, które można łatwo odwiedzić. Ich zawartość jest przejrzysta i zawiera to, co niezbędne, by czerpać jak najwięcej informacji o FCA. Strona ma **minimalistyczny wygląd**, który został całkowicie zmieniony, by nadać jej wrażenie **spójności i prostoty**. Idea odświeżenia firmowego intranetu zrodziła się z potrzeby dysponowania jednym portalem, z którego mogliby korzystać **wszyscy pracownicy Grupy na całym świecie** (EMEA, APAC, LATAM i NAFTA), włącznie z pracownikami produkcyjnymi w zakładach włoskich. Ci ostatni otrzymali dane dostępu, aby móc wejść na portal i zapoznać się z nowościami ze świata FCA, wziąć udział w inicjatywach oraz skorzystać z usług administracyjnych w sekcji The Services Hub, nowoczesnej i bardziej aktualnej wersji „Self Service Pracowników”. W tym miejscu będą mogli pobrać również odcinki wypłat oraz formularze zeznania podatkowego. Jest to więc rodzaj **kompleksowej usługi**, powstałej z myślą o nowych wymaganiach ciągle zmieniającego się świata, w którym firmowy intranet stanowi miejsce spotkań wszystkich pracowników FCA, którzy mogą wejść do swojego prywatnego profilu **poprzez smartfon, tablet lub komputer**, również w domu: **wystarczy połączyć się z Internetem**. ■

Funkcja „People Finder” pozwala na wyszukiwanie kontaktów



PRAWDZIWE



SKARBY

Anna Borsukiewicz

zdjęcia: Robert Brykała, Jerzy Kozierkiewicz



Ponad 300 pojazdów, głównie samochodów powojennych związanych z polskim przemysłem motoryzacyjnym, można obejrzeć na warszawskim Żeraniu. Ekspozycja, zatytułowana „Klasyki w FSO. Wystawa Motoryzacyjna w Fabryce”, przyciąga całe rodziny.



Warszawy, Syreny,
Fiaty, Polonezy, Żuki,
Tarpany dziś są obiektem
pożądania pasjonatów
i kolekcjonerów

Samochody sprzed lat u wielu osób wywołują szybsze bicie serca i skłaniają do wspomnień. „Takim samochodem jeździł mój wujek”, „O popatrz na tego „malucha”! Identycznego kiedyś mieliśmy” – słysząc okrzyki starszych wiekiem zwiedzających. Młodzi słuchają tych opowieści, przyglądając się autom znanym im tylko ze zdjęć w rodzinnych albumach, które dawno już poznikwały z naszych ulic. Jak na przykład **Fiat 518 Ardita** z 1936 roku, produkowany nie tylko we Włoszech, ale od 1934 r. do wybuchu II wojny światowej również w Państwowych Zakładach Inżynierii na warszawskiej Pradze. „To rarytas w naszej ekspozycji” – mówi **Robert Brykała**, kurator wystawy, jeden z głównych inicjatorów i organizatorów jej utworzenia. „Większość prezentowanych tu pojazdów to klasyki, czyli auta znacznie młodsze, ale właśnie one, zgromadzone w jednym miejscu, budzą największe emocje”.

ZACZĘŁO SIĘ OD WARSZAWY

Wystawa mieści się w miejscu symbolicznym dla polskiej motoryzacji. Tu, w stolicy, **przy ul. Jagiellońskiej** zbudowano po wojnie fabrykę, w której według pierwotnych założeń zamierzano produkować licencyjne Fiaty 1100. Zamiast nich jednak od 1951 roku z zakładu zaczęły wyjeżdżać **Warszawy M-20**, czyli samochody osobowe, początkowo montowane, a później produkowane na podstawie licencji radzieckiego samochodu Pobjeda M-20. Nieprzypadkowo więc na ekspozycji „Klasyki w FSO”, zorganizowanej w dawnej fabrycznej lakierni, obok Ardity stoi właśnie „garbata” Warszawa (własność Roberta Brykały), a dalej prezentowane są kolejne samochody tej marki.



MALUCHY, KTÓRE ZMOTORYZOWAŁY POLSKĘ

Dalej poznajemy historię innego polskiego producenta, czyli **Fabrykę Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej**, do której w **1972 roku** przeniesiono produkcję Syreny, model 105.

FSM z Bielska, a potem także fabryka powstała w Tychach, kojarzą się powszechnie z „maluchami”, czyli **Fiatami 126p** produkowanymi na włoskiej licencji. Zgromadzone na wystawie fiaciki, a jest ich ponad 20, budzą wiele emocji. Przy nich chyba najczęściej słysząc wspomnienia „To był mój pierwszy samochód”, ale też i zdziwienie. Niewiele osób widziało przecież takie modele jak **Fiat 126p Cabrio**, zwłaszcza w wersji Vanessa

Po lewej
Robert Brykała.
U góry kolejne
wersje Fiatów
126p.

Na stronie
obok kolekcja
samochodów
marki
Warszawa,
poniżej Syreny
100 i 101

Wszystkie popielate, zgodnie w tamtą epoką, najstarsza **Warszawa M-20** z 1952 roku, następnie auto z serii **201** i późniejsze modele 201, pick-up, kombi, sedan. Po Warszawie w FSO produkowane były **Syreny**. Zwiędzający mogą więc obejrzeć zmieniające się ich wersje, od pierwszej oznaczonej symbolem **100** do modelu **104**, a także rzadko spotykaną **Syrenę Laminat** z 1967 roku, wersję rolniczą, czyli **pick-up R-20** oraz **furgon Bosto**.

Po prawej
Fiat 518 Ardita
z 1936 roku.
Na poprzednich
stronach obok
Ardity stoi
„garbata”
Warszawa





Maluchy zmotoryzowały nasz kraj. Wyprodukowano ich ponad 3,3 mln

Cars o turkusowym nadwoziu, przeznaczonej głównie na rynek austriacki, gdzie auto było najtańszym kabrioletem. Cabrio produkowany był w latach 1991-1995 w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Samochodów Małolitrażowych BOSMAL. Powstało tam wiele konstrukcji, m.in. Syrena Bosto, czy prototypowych wersji Fiata 126, np. Bombel lub wydłużony Long, a także słynny samochód **Beskid**, który niestety nie doczekał się produkcji.

Wróćmy jednak do małych Fiatów prezentowanych na wystawie, takich jak modele **BIS**, **126p EI** czy **Happy End** z 2000 r., ostatniej, limitowanej serii polskich Fiatów 126 powstających w zakładzie Fiata Auto Poland. Wykonano ich zaledwie 1000.

Maluchy bez przesady zmotoryzowały nasz kraj. Wyprodukowano ich w Polsce ponad 3,3 mln. Mimo że z założenia były samochodami miejskimi, u nas traktowano je jak rodzinne. Służyły też do wypraw turystycznych, często bardzo dalekich. Przemysłnie zapakowane, nie-raz z niewiadomskimi przyczepami N 126 pokonywały tysiące kilometrów, parkując na polskich i zagranicznych kempingach. Przypomina o tym zainscenizowane w hali obozowisko, na którym oprócz Fiata 126p z przyczepą można zobaczyć kempingowe wyposażenie z tamtych lat, m.in. składany stolik z kuchenką gazową, leżaki, parasol przeciwsłoneczny oraz miękkie walizki i torby na odzież. „Twardych walizek się nie zabierało, boby się nie zmieściły w samochodzie” – tłumaczył starszy



U góry maluch w wersji Vanessa Cars oraz z przyczepą kempingową. Po prawej seria żółtych Fiatów: Cinquecento, Seicento, Punto cabrio oraz Fiat Coupé





Fragment
ekspozycji
Polonezów

pan swoim nastoletnim wnukom, z niedowierzaniem patrzącym, jak kiedyś podróżowano.

Wspomnienia budzą też kolejne modele Fiatów powstających w zakładach Fiata Auto Poland w Bielsku-Białej i Tychach: **Cinquecento** produkowane w latach 1991-1998 (powstało ich 1 164 525), potem **Seicento** i **Fiat Uno**. „Niedługo obok nich stanie prawdziwy rarytas” – zapowiada Robert Brykała. – „Kończymy remont Cinquecento Abarth, czyli wersji bazującej na CC Sporting. Auto mogło osiągać prędkość 150 km/h”.

POLSKIE FIATY I POLONEZY Z ŻERANIA

Montaż pierwszych **Fiatów 125p** w Fabryce Samochodów Osobowych rozpoczęto na włoskiej licencji 28 listopada 1967 roku, a ich seryjną produkcję podjęto na początku roku następnego. Duże Fiaty, jak powszechnie nazywano te auta, wyjeżdżały z Żerania do 29 czerwca 1991 roku. W tym czasie powstało ich 1 445 699.

Auta oczywiście się zmieniały, co widać na ekspozycji. Najstarsze to Fiaty 125p z 1968 roku i z 1971 roku, jest też pick-up, a ostatnio wystawę wzbogacił biały Jamnik, czyli przedłużona, 7-osobowa wersja Fiata 125p, która powstała w 1974 roku. Takich aut zbudowano w FSO tylko kilkadziesiąt, służyły przede wszystkim w biurach turystycznych. W tym czasie na Żeraniu montowano też w niewielkich ilościach **Fiaty 127** oraz **Fiaty 132** oznaczane literą „p”, które także można zobaczyć na wystawie.



Obszerną jej część zajmują oczywiście **Polonezy**, samochody bardzo ważne w historii polskiej motoryzacji, wytwarzane na Żeraniu od 3 maja 1978 roku aż do 22 kwietnia 2002 roku, gdy fabryka przekształciła się już w Daewoo-FSO. Choć nazwa auta podkreśla jego polskość, Polonez jest z pochodzenia przynajmniej pół-Włochem. Prace projektowe nad modelem prowadzono w **Centro Stile Fiat**, choć warto wspomnieć, że uczestniczyli w nich polscy styliści i inżynierowie.

Idąc wzdłuż prezentowanych na Żeraniu Polonezów, można zaobserwować jak się zmieniały – od pierwszego auta z 1978 roku do modelu Atu Plus z 1996 roku (produkcji Daewoo-FSO) oraz w jak wielu wersjach je budowano. Bo oprócz klasycznych wozów osobowych, również z nadwoziami kombi i sedan, były przecież auta rajdowe, a także wiele użytkowych: sanitarki, trucki, karawany dla zakładów pogrzebowych, Polonezy milicyjne i zbudowane dla straży pożarnej. Trudno je nawet wymienić, warto jednak wspomnieć, że niektóre wersje budowano poza Warszawą, w zakładach należących do FSO. Prezentowane na wystawie Polonezy sanitarka i cargo powstały w Zakładzie Tapicerki

Powyżej
kolekcja dużych
Fiatów. U dołu
Fiat 500



Wystawa pozwala odwiedzającym doświadczyć światowej kultury samochodowej



Powyżej Ford Mustang Cabriolet z 1968 roku.

Zdjęcie na środku: Fiat 124 i Fiat 125 włoski oraz polskie 125p.

Po prawej: sportowy Fiat X1/9.

Na stronie obok Anna Jarmołowicz

Samochodowej w Grójcu, a Polonez truck z 1995 roku dla straży pożarnej i karawan Polonez Truck w wersji Bella z 1995 roku pochodzą z Zakładu Samochodów Dostawczych w Nysie. Tam też skonstruowano pokazany na inscenizacji pola kempingowego kamper zbudowany na Polonezie w 1997 roku.

Część ekspozycji „Klasyki w FSO” o nazwie „Polskie Drogi” uzupełniają auta marki Daewoo, czyli modele: Tico, Nexia, Espero, Leganza, Nubira, Lanos, Matiz powstające na Żeraniu w czasach działania spółki Daewoo-FSO. Oddzielnym działem jest prezentacja polskich samochodów użytkowych w czasów PRL-u, czyli Tarpanów produkowanych w Fabryce Samochodów Rolniczych w Poznaniu, dostawczych Nys i Żuków z Lublina.

DROGA DO MUZEUM

Wędrując przez olbrzymią, zajmującą ponad **10 tys. m²** halę dawnej fabrycznej lakierni, odświeżonej, ze zbudowanymi pomostami dla samochodów, trudno sobie wyobrazić, jak wyglądała ona w styczniu 2019 roku. Wówczas Robert Brykała reprezentujący **Muzeum Motoryzacji i Techniki SKARB NARODU** oraz **Fundacja Ochrony Zabytków Przemysłu i Techniki** współorganizator wystawy, otrzymali od spółki FSO prawo użytkowania hali. „Nie używano jej od 2011 roku – opowiada Robert Brykała. – Trzeba więc było rozpocząć od wielkiego sprzątnięcia, czyszczenia szafek, wycierania tłustego kurzu, a potem dostosowania wnętrza do potrzeb ekspozycji. FSO dała zgodę na wykorzystanie elementów, które znajdują się w hali. Nie udało by się to, gdyby nie zapaleńcy wolon-



tariusze. Gdy w którąś sobotę napisałem na Facebooku, że potrzebuję wsparcia, już w niedzielę zgłosiło się 60 osób do pomocy. Mówili, że zajmują się np. stolarstwem, umieją spawać, pytali, co nam trzeba kupić, niektórzy dowozili jedzenie. Sprawami związanymi z organizacją zwiedzania muzeum zajęła się **Ania Jarmołowicz** z Fundacji Ochrony Zabytków Przemysłu i Techniki, ja mogłem skupić się na samochodach, wymyślaniu jak je ustawić i zorganizować ekspozycję”.

Na szczęście Robert Brykała miał już w tym sporo doświadczenia. Z motoryzacją związany jest rodzinnie (jego dziadek i ojciec pracowali w FSO, choć jak podkreśla, ojciec nie miał prawa jazdy ani samochodu), potem również zawodowo jako dziennikarz i fotograf w tygodnikach „Motor” oraz „Auto Świat”. Wcześniej zainteresował się starymi pojazdami, osobiście zajmując się przez 5 lat renowacją, a właściwie odbudową Warszawy z 1958 roku, a potem m.in. Warszawy pick-upa, Tarpana i innych aut. Zdobył przy tym doświadczenie, liczne kontakty z podobnymi jak on zapaleńcami i kolekcjonerami. To właśnie w tym środowisku wykluwał się pomysł utworze-



nia muzeum. Jego nazwa powstała na jednej z imprez, gdzie prezentowano graty i starocie motoryzacyjne. Jak mówi Robert Brykała, określenie „skarb narodu” brzmiało wprawdzie dość prześmiewczo, ale potem doszliśmy do wniosku, że te **świadectwa myśli technicznej** ludzi tworzących pojazdy w tamtych czasach, to rzeczywiście skarb, którego nie można zmarnować.

Dzięki doświadczeniu, znajomościom w środowisku i pomysłom Roberta Brykały, a także jego umiejętności nawiązywania kontaktów z ludźmi udało się nie tylko przystosować halę dawnej lakierni do potrzeb ekspozycji, ale i zappełnić ją samochodami. Jak opowiada, na wiadomość, iż powstaje takie muzeum, zaczęli się zgłaszać ludzie z informacjami, że mają ciekawe auta i chętnie je będą pokazywać. Spora część prezentowanych u nas pojazdów to depozyty przekazane przez ich właścicieli na wystawę.

Tak jest zresztą do dzisiaj. Gdy w końcu maja 2019 r. otwierano muzeum, było w nim **140 samochodów**, teraz, w drugim sezonie działalności, **ponad dwukrotnie więcej**. Zwiedzających też nie brakuje, nawet przy epidemii koronawirusa. Najlepiej świadczy o tym oryginalna Księga Pamiątkowa w postaci masek samochodowych wiszących na ścianie muzeum oraz stojący przy wejściu Polonez – pokryty autografami i wpisami gości, którzy odwiedzili ekspozycję Klasyki w FSO. ■



Powiew Zachodu

Tak zatytułowana jest część ekspozycji w FSO, poświęcona zarówno pojazdom, które widać było niegdyś na naszych drogach, a także zachodnim samochodom sportowym, luksusowym i rzadkim. Można na niej zobaczyć auta z krajów socjalistycznych, marek konkurujących z polskimi. W szeregu stoją więc Wołga z 1970 r., Wartburg 311 z 1956 r., Škoda Octavia z 1962 r., Zastava 1100. Wśród modeli zachodnich zwraca uwagę seria żółtych Fiatów: Cinquecento Sporting Abarth z 1996 r. i Seicento Sporting Abarth z 1998 r. (z Fiat Auto Poland SA), potem Punto cabrio z 1997 r. i Fiat Coupé (na zdjęciu u dołu) – wyprodukowane w Fiat S.p.A.

Oddzielną grupę stanowią samochody, które przed laty Polacy mogli oglądać tylko na zagranicznych filmach, takie jak eksponowane na wystawie „amerykany”: Jeep Grand Wagoneer (na zdjęciu u góry), Chevrolet Apache C10, Dodge Coronet 440, Lincoln Continental Coupé, Ford Mustang cabrio i Ford Mustang GT 350 z 1965 roku (USA). Jeszcze dziś są obiektami westchnień i zachwytów zwiedzających.



SMAKI JESIENI

Postanowiłam podzielić się z Państwem kilkoma przepisami, które wg mnie bardzo dobrze pasują i kojarzą się z jesienią zarówno pod względem doboru składników, jak i sposobu przygotowania, który ma na celu rozgrzanie nas na przykład po długim spacerze, czy po prostu stanowią miłą alternatywę na spędzenie wolnego czasu w kuchni. Przynajmniej ja zawsze dobrze się tutaj czuję i lubię po prostu w niej przebywać, przygotowując ciekawe, i mam nadzieję, smaczne posiłki dla bliskich. A zatem zapraszam do kuchni. Ilość składników na mniej więcej 2 porcje.

↓ FILET Z ŁOSOSIA NA PUREE Z BIAŁYCH WARZYW I FASOLKĄ SZPARAGOWĄ

2 ładne filety z łososia ze skórą po ok. 200 g każdy, oliwa, masło, 300 g fasolki szparagowej, 1 łyżeczka ostrej pasty paprykowej, sól, pieprz, natka pietruszki.

Na puree z białych warzyw:

1 cebula, 1 ząbek czosnku, 1 ziemniak, 1 pietruszka, 150 g topinamburu, ok. 300 ml mleka, laska wanilii, sok i skórka otarta z połowy cytryny, sól, biały pieprz.

Warzywa obieramy, kroimy na nieduże kawałki, zalewamy mlekiem tak, aby były tylko przykryte, dodajemy laskę wanilii, sok z cytryny, skórkę.

Warzywa gotujemy do miękkości. Jeśli wydaje nam się, że mleka jest za dużo, to odlewamy. Warzywa blendujemy z 1 łyżką masła, by osiągnąć

konsystencję puree. Jeśli jest za gęste, to dolewamy mleka. Doprawiamy solą i pieprzem. Fasolkę gotujemy *al dente*. Na patelni rozgrzewamy 1 łyżkę masła, przesmażamy rozarty czosnek, dodajemy fasolkę i pastę do smaku.

Zabieramy się za filety. Na patelni rozgrzewamy łyżkę oliwy i kładziemy filety skórą do dołu.

Smażymy na średnim ogniu nie obracając ok. 1-2 minuty. Dodajemy 1 łyżkę masła i cały czas polewamy łososia tworzącym się sosem, fachowo nazywa się to pastowaniem. Pilnujemy, aby masło się nie spaliło! Solimy, pieprzymy, wyłączamy patelnię i zostawiamy na 1 minutę do tzw. odpoczynku.

Ryba powinna być w środku różowa. Wykładamy na papierowy ręcznik do odsączenia. Podajemy na puree z fasolką. Posypujemy natką pietruszki.





↑ CZERWONE CURRY Z SERC DROBIOWYCH Z WARZYWAMI I CIECIERZĄ

0,5 kg serc drobiowych, 200 g świeżej dyni pokrojonej w kostkę 1x1cm, 1 spora marchew, 1 cebula, 1 ząbek czosnku, 1 puszka mleczka kokosowego, 1 puszka pomidorów w kawałkach, kawałek trawy cytrynowej, pasta curry.

Najpierw przygotowujemy pastę curry:

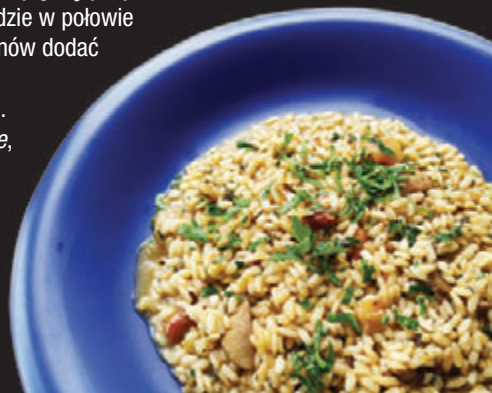
5 ząbków czosnku, kawałek imbiru 5 cm, 1 łyżka chilli w proszku, 1 łyżka słodkiej czerwonej papryki w proszku, 1 łyżka nasion kolendry, 2 -3 ziarna kardamonu, 1 łyżeczka cynamonu, sól.

Na patelni prażymy kolendrę i kardamon. Przekładamy do moździerza lub blendera, dodajemy pozostałe składniki i ucieramy na pastę. Serca dokładnie czyszcimy. Cebulę i marchew kroimy w kostkę tak jak dynię. Marchew, czosnek i połowę przygotowanej cebuli przesmażamy na odrobinie oleju sezamowego, dodajemy serca i chwilę dusimy. Następnie dodajemy pomidory i trawę cytrynową. W osobnym garnku przesmażamy pozostałą cebulę, dodajemy dynię i pastę curry, dusimy ok. pół minuty. Wlewamy mleczko kokosowe i łączymy zawartość obu garnków. Dusimy jeszcze ok. 10 minut. Doprawiamy solą i posypujemy natką kolendry.

↓ RISOTTO Z GRZYBAMI

150 g ryżu do risotto, 1 szalotka, kilka podgrzybków lub innych grzybów leśnych, ok. 1 litra bulionu grzybowego lub rosolu, jeśli używamy grzybów suszonych, wykorzystajmy wodę po ich moczeniu, sporo masła, tarty ser Parmigiano Reggiano lub grana padano, 1/2 szkl. białego wytrawnego wina, oliwa z oliwek, sól, pieprz, natka pietruszki.

Na patelni rozgrzewamy 2 łyżki oliwy i 1 łyżkę masła, a następnie podsmażamy szalotkę. Wsypujemy ryż i mieszając, doprowadzamy do jego zeszklenia. Wlewamy białe wino i odparowujemy. Ja już w tym momencie dodaję pokrojone grzyby i chwilę smaży. Stopniowo, mieszając od czasu do czasu, wlewamy gorący wywar, chochla po chochli. Gdy ryż będzie w połowie ugotowany, możemy znów dodać łyżkę masła, bo risotto powinno być kremowe. Gdy ryż będzie *al dente*, znów dodajemy masła i sporo Parmigiano. Doprawiamy do smaku i posypujemy natką. Wykładamy na talerz i posypujemy jeszcze serem.



↓ KREM Z DYNI ZE SMAŻONYM JARMUŻEM

połówka niedużej dyni, 1 cebula, 3 ząbki czosnku, kawałek świeżego imbiru, sok z 1 pomarańczy, 1 jabłko, 1 puszka mleczka kokosowego, 100 ml bulionu, 1 łyżeczka kurkumy, 2 łyżki masła, sól, pieprz, cukier i chilli do smaku.

Dynię obieramy, kroimy w kostkę, solimy, pieprzymy, skrapiamy oliwą i pieczemy w nagrzanym piekarniku do miękkości. Na maśle przesmażamy pokrojoną cebulę, czosnek i imbir. Dodajemy upieczoną dynię, pokrojone jabłko, zalewamy sokiem pomarańczowym i chwilę gotujemy. Zalewamy mleczkiem kokosowym i bulionem, doprawiamy kurkumą i chilli. Gotujemy kilka minut, a następnie wszystko blendujemy. Doprawiamy do smaku solą, pieprzem i cukrem. Nalewamy na talerz; możemy udekorować łyżką jogurtu greckiego i podajemy z grzankami, prażonymi pestkami dyni lub smażonymi liśćmi jarmużu.



↓ TORT CZEKOLADOWY Z KREMEM Z MASCARPONE I MALINAMI

Ciasto: (tortownica o średnicy 16 cm)

210 g mąki pszennej, 175 g cukru, 1/3 szkl. kakao, 1 łyżeczka sody oczyszczonej, szczypta soli, 1 szkl. kawy, 1/3 szkl. oleju, 1 łyżka octu jabłkowego.

Rozgrzewamy piekarnik do 180 stopni. W dużej misce mieszamy suche składniki. Składniki mokre mieszamy osobno i stopniowo łączymy je z suchymi. Formę smarujemy masłem i posypujemy bułką tartą. Wlewamy ciasto i pieczemy około 30 minut.

Gwoli prawdy przepis jest autorstwa popularnej blogerki.

Krem: 330 ml śmietanki kremowej minimum 30%, 250 g serka mascarpone, 3 łyżki cukru pudru, 1/2 tabletki gorzkiej czekolady, pudełeczko świeżych lub mrożonych malin.

Zimne ciasto kroimy na trzy biał. Każdy nasączamy herbatą, do której możemy wlać trochę ulubionego alkoholu.

Ubijamy śmietankę z cukrem pudrem, następnie delikatnie łączymy z mascarpone. Czekoladę drobno siekamy i dodajemy do kremu.

Torcik przekładamy kremem, możemy posmarować też boki tortu.

Dekorujemy malinami.



WSZYSTKO O GRZYBACH



Sezon na grzyby ma się już ku końcowi, jednak nie sposób nie napisać o przepięknym albumie (zresztą cała seria jest mistrzowska) o tytule „Fungarium”. Katie Scott bezbłędnie zilustrowała „Fungarium” sięgając wyżyn. Tematyka grzybowa jest szeroka, bowiem dotyczy nie tylko pieczarek czy grzybów leśnych, lecz także penicyliny, grzybów, które zatruwają nasze

jedzenie, tych, które występują na drzewach czy innych roślinach i są przyczyną ich licznych chorób. Do dyskusji zostali wciągnięci najwybitniejsi mykolodzy z Wielkiej Brytanii – pracownicy Królewskich Ogródów Botanicznych. Grzyby są zarówno dobrodziejstwem, jak i w niektórych sytuacjach przekleństwem (potrafią nawet zabić), nie da się jednak ukryć, że to wybitnie interesujące organizmy.

Fungarium

Ester Gaya, Katie Scott
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020

DO CZEGO MOŻE PROWADZIĆ NIECHEĆ

Zabójstwo Brangwina Kąkola to dowcipna powieść o uprzedzeniach, różnicach kulturowych i bezwzględnej polityce, a zarazem błyskotliwa krytyka świata podzielonego na wrogie plemiona, które nie potrafią się nawzajem zrozumieć. W 2018 roku znalazła się w finale jednej z najbardziej prestiżowych amerykańskich nagród literackich – National Book Award dla młodzieży. Pełna humoru i dowcipu powieść o wspólnej podróży dwóch odwiecznych wrogów – elfa i goblina. Goblin Werfel oraz elf Brangwin prawdopodobnie w innych okolicznościach mogliby zostać przyjaciółmi, jednak sposób wychowania i opinie otoczenia wpływają na ich zachowanie w zbyt dużym stopniu. Do tego wszystkiego wchodzi szpiegostwo oraz intryga...

Zabójstwo Brangwina Kąkola

M.T.Anderson
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020



SEKRETY EWY WACHOWICZ

Ewa Wachowicz to szalenie ciekawa postać. Premier Waldemar Pawlak wprawił wszystkich w osłupienie, zatrudniając ją jako „misskę” jako rzecznika rządu. Okazało się, iż panna Wachowicz wypełniała swą funkcję lepiej niż dobrze. Była uśmiechnięta, sympatyczna, ale kiedy trzeba było, potrafiła być bardzo stanowcza i asertywna. Z czasem zagościła w mediach, gdzie zajęła się swą największą pasją - kulinariami. W „koronach” pani Ewa zdradza wiele sekretów, które przedtem nie miały okazji ujrzeć światła dziennego. Marek Bartosik zaprosił do współpracy przyjaciół i współpracowników Ewy Wachowicz – m.in. Waldemara Pawlaka, Andrzeja Mleczko, Roberta Makłowicza, Wojciecha Modesta Amaro, Ninę Terentiew.

Wszystkie korony Ewy Wachowicz. Miss i cała reszta

Ewa Wachowicz, Marek Bartosik
Wydawnictwo Znak
Kraków 2020



KOBIETY W WOJSKU

Grzegorz Kaliciak specjalizuje się w tematyce militarystycznej. Tym razem zdecydował się zgłębić omijany szerokim łukiem w naszym kraju temat – kobiet w wojsku. Autor wysłuchał opowieści jedenastu kobiet – m.in. pilotki śmigłowca, spadochroniarki, sanitariuszki, psycholożki, kontrolerki ruchu lotniczego sił zbrojnych, ochotniczki Wojsk Obrony Terytorialnej. Wszystkie opowiadają, z czym przyszło się im mierzyć na początku służby, jak przebiegała ich kariera w armii i co wniosły do tego typowo męskiego świata. Po przeczytaniu wnioski nasuwają się same – w armiach całego świata jest miejsce dla dziewczyn, prawdę mówiąc, jest w nich dla nich dużo miejsca. Kobiety wnoszą do mundurówki zorganizowanie, ambicję, obowiązkowość i wolę przetrwania.

Bez taryfy ulgowej. Kobiety w wojsku

Grzegorz Kaliciak
Wydawnictwo Czarne
Wołowiec 2020



ZACZAROWANY ŚWIAT BALETU

Aneta Wira-Ostaszyk jest tancerką zespołu Polskiego Baletu Narodowego, a oprócz tego prowadzi blog simplifiedancerslife.com. Fascynację baletem przeżywa co roku tysiące dziewczynek, które zasilają kółka i szkoły baletowe, jednak niewiele z nich dociera chociażby do wrót szkoły baletowej. Z książki Anety Wiry-Ostaszyk można dowiedzieć



się ze szczegółami, jak wygląda egzamin do szkoły baletowej, a potem nauka w niej, czym charakteryzuje się życie baletnicy, czym się różnią od siebie poszczególne ćwiczenia, a także elementy garderoby. Autorki zapraszają nas do fascynującego i nieznanego świata tańca klasycznego, świata, gdzie pozornie czas się zatrzymał...

Mój balet. Opowieść o tańcu: od szkoły do sceny

Joanna Korńczak, Aneta Wira-Ostaszyk
Wydawnictwo Nasza Księgarnia
Warszawa 2020

JAK ROZPRZESTRZENIAJĄ SIĘ CHOROBY

Słowo „wirus” zdecydowanie zbyt często pojawia się ostatnio w naszym słowniku, nic jednak nie możemy na to poradzić, więc warto wykorzystać trwające wokół zamieszanie na rozmowę z dzieckiem

i wspólną naukę. „Sekretne życie wirusów” w przystępny i obrazowy sposób, bez siania zbędnej paniki przed zarazkami, wyjaśnia, jak rozprzestrzeniają się choroby, w jaki sposób można się przed nimi chronić, jak długo żyją i jakie schorzenia wywołują.

Autorzy wyjaśniają także słowa związane z wirusologią, na przykład „epidemia” i „pandemia”. Pojawia się także strona poświęcona „Covidowi”, ale wszystko jest podane lekko, z dystansem i w odpowiednim dla dzieciaków stylu.

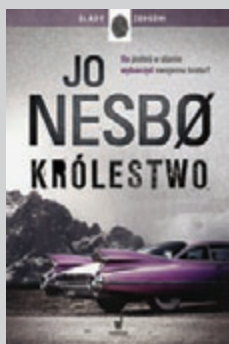


Sekretne życie wirusów

Mariona Tolosa Sistere, Colectivo Ellas Educan
Wydawnictwo Debit
Katowice 2020

SPOTKANIE Z NORWESKIM KRYMINAŁEM

Król kryminału skandynawskiego powraca. Jak zwykle mroczny i pełen napięcia. Nie ma tu Harrego Hole, są za to dawno skrywane tajemnice rodzinne. Roy – mechanik żyjący w małej wiosce w górach – prowadzi proste i spokojne życie. Ten stan ulega zmianie w momencie, w którym zjawia się przedsiębiorczy brat Carl z planem budowy dużego hotelu. Roy, który całe życie trzymał nad Carlem parasol ochronny, tym razem zastanawia



się, czy ta formuła się nie wyczerpała. Dodatkowo, jak to u Nesbø, okazuje się, że rodzice mężczyzny zmarli w nader dziwnych okolicznościach i miejscowy policjant po latach zaczyna grzebać w tej sprawie... W głowie Roya zaczyna rodzić się tysiące dylematów...

Królestwo

Jo Nesbø
Wydawnictwo Dolnośląskie
Wrocław 2020

HISTORIA TOMASZA KOMENDY

Do kin wszedł film nakręcony przez Jana Holoubka na podstawie książki. Kto nie miał okazji zobaczyć filmu albo woli słowo pisane, powinien sięgnąć po pozycję Grzegorza Głuszaka, choć nie jest to lektura ani łatwa, ani przyjemna. Książka opisuje ze szczegółami, jak wyglądało śledztwo, proces sądowy oraz pobyt w więzieniu Tomasza Komendy. Jakim sposobem skromny chłopak z Wrocławia stracił w wyniku zaniedbania 18 lat wolności, a tym samym życia? Historia jest tak nieprawdopodobna i bulwersująca, że nie dziwi fakt, iż stała się kanwą opowieści filmowej. Tylko dla ludzi o mocnych nerwach.

25 lat niewinności. Historia Tomka Komendy

Grzegorz Głuszak
Wydawnictwo Znak
Kraków 2020

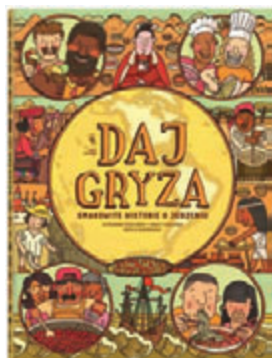


GOTOWANIE Z DZIEĆMI

Małżeństwo Mizielińskich, jak zawsze, w formie. Kolejna bardzo ciekawa i pięknie wydana książka do biblioteczki naszego dziecka. Tym razem na tapecie smaki. Każdy rozdział poświęcony jest jednemu krajowi i jego kulinarnej tradycji. Dowiemy się więc, jak przygotować węgierskie leczko, wietnamski naleśnik czy marokańska sałatka. Czytelnik ma jednocześnie okazję poznać samych kucharzy, na przykład argentyńskich gaucho czy sprzedawców pływającego azjatyckiego targu. Każda kolejna książka Aleksandry i Daniela Mizielińskich poszerza horyzonty młodych odkrywców świata. To książka nie tylko o jedzeniu, ale i historii, tradycji i kulturze.

Daj gryza

Aleksandra i Daniel Mizielińscy
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020



DLA MAŁYCH DETEKTYWÓW

Lasse i Maja mają już wśród czytelników poważanie niemalże jak Sherlock Holmes. Fakt, że serię pokochały dzieciaki na całym świecie i każda kolejna część jest mocno wyczekiwana.



Tajemnica filmu

Martin Widmark
Wydawnictwo Zakamarki
Poznań 2020

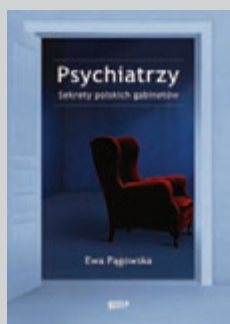
„Tajemnica filmu” opowiada o zagadce włamania do salonu optycznego. Ekipa filmowa, pod przewodnictwem reżysera Omara Rauka, organizuje pewnego wieczora casting na drugoplanową rolę męską. W tym czasie ma miejsce włamanie. Lasse i Maja znowu mają ręce pełne roboty i okaże się, czy tajemniczy list znaleziony przez młodych detektywów ma z tym coś wspólnego...

W KRĘGU PSYCHIATRII

Autorka szczerze i bez tabu rozmawia z psychiatrami o tym, jak wyglądają kuliszy pracy w ich zawodzie i jaka jest naprawdę kondycja psychiczna Polaków. Nie jest to temat łatwy, ale nie można udawać, że go nie ma. Tematy związane z depresją, schizofrenią, a także leczeniem dzieci i młodzieży nie należą do przyjemnych, a zaburzenia psychiczne szerzą się coraz powszechniej. Pągowska bada, jakie konsekwencje psychiczne może mieć dla nas pandemia, nie unika także trudnych tematów – jak psychiatria sądowa, psychopatia czy zaburzenia seksualne. Padają także pytania o stosowanie elektrowstrząsów w nowoczesnych terapiach, a także o mityczne fatalne warunki w polskich szpitalach psychiatrycznych. Dla dociekliwych i zainteresowanych tematem.

Psychiatrzy. Sekrety polskich gabinetów

Ewa Pągowska
Znak
Kraków 2020



KOLEJNA ODSŁONA KUCHNI WEGETARIAŃSKIEJ

Kuchnia roślinna rządzi! Coraz głośniejszy mówi się o wpływie, jaki masowa produkcja mięsna ma na środowisko i nasze organizmy. Paweł Ochman wyruszył w Polskę i przebadł regionalne potrawy jarskie, których wcale nie jest tak mało. Trzeba pamiętać, że kiedyś mięso jadało się od święta, a kuchnia stała mąką i kaszami. Paweł Ochman wykonał kawał kronikarskiej pracy, badając historyczny aspekt potraw z poszczególnych rejonów Polski. W przepisach pojawiają się takie archaizmy jak brukiew, pasternak czy rzepa, które powoli wracają do łask. Autor hołduje również zasadzie „zero waste”, pokazuje, co zrobić z resztkami czy chociażby czerstwym chlebem?

Roślinna kuchnia regionalna

Paweł Ochman
Wydawnictwo Marginesy
Warszawa 2020



OSTATNIA SZANSA NA FIATA TIPO OD 46 900 zł



FIAT TIPO:

- 3 WERSJE NADWOZIA: SEDAN, 5-DRZWIOWY HATCHBACK ORAZ KOMBI
- EKONOMICZNE SILNIKI BENZYNOWE I WYSOKOPRĘŻNE O MOCY DO 120 KM
- PRZESTRONNE WNĘTRZE I NAJWIĘKSZA PRZESTRZEŃ BAGAŻOWA W SWOJEJ KLASIE, NAWET DO 550 LITRÓW

Fiat Tipo – zajmuje pierwsze miejsce w klasie kompaktów (1-3 lata) wśród samochodów osobowych badanych pod względem bezawaryjności w rankingu niemieckiego Towarzystwa Nadzoru Technicznego (GTÜ) z 2020 r. Promocja ograniczona w czasie, obowiązuje do 20.12.2020 r. Podana cena dotyczy Fiata Tipo Sedan 1.4 95 KM z 2020 r. z systemem Start & Stop i oponami przystosowanymi do zwiększonego ciśnienia. Szczegóły na www.fiat.pl. Prezentacja produktu ma charakter poglądowy, rzeczywisty wygląd i cechy samochodu oraz jego wyposażenie mogą się różnić od prezentowanych na zdjęciu. Fiat Tipo: emisja CO₂ od 105 do 154 g/km, średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 4,2 do 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 na stronie <https://www.fiat.pl/uslugi-posprzedazne/recykling-pojazdow>.



fiat.pl

TROSZCZYMY SIĘ O PRZYSZŁOŚĆ



JEEP COMPASS 4xe
od 1999 zł netto/mies.

JEEP RENEGADE 4xe
od 1777 zł netto/mies.

JEEP COMPASS I JEEP RENEGADE 4xe
100% HYBRYDA. 100% JEEP

TERAZ HYBRYDOWE JEEPY 4xe W ABONAMENCIE DLA FIRM BEZ WPŁATY WŁASNEJ, Z PEŁNYM UBEZPIECZENIEM I PAKIETEM SERWISOWYM W CENIE

Wynajmujący: Leasys Polska Sp. z o.o. Oferta wynajmu jest skierowana wyłącznie do przedsiębiorców. Rata wynajmu 1777 zł netto dotyczy samochodów Jeep, Renegade LIMITED Plug-In Hybrid 190 KM A6 4xe w umowie na 36 miesięcy, z limitem 10 000 km rocznie, bez wpłaty własnej. Rata wynajmu 1999 zł netto dotyczy samochodów Jeep, Compass LIMITED Plug-In Hybrid 190 KM A6 4xe w umowie na 36 miesięcy, z limitem 10 000 km rocznie, bez wpłaty własnej. W podanej racie zawarte jest ubezpieczenie OC, obsługa serwisowa, ochrona szyb, ochrona od kradzieży i pożaru, ochrona AC. Akcja ograniczona w czasie. Szczegóły akcji są dostępne u autoryzowanych dealerów Jeepa. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego i ma charakter wyłącznie informacyjny. Rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu oraz opcje jego wyposażenia mogą się różnić od prezentowanych w materiale reklamowym. Zużycie paliwa: Jeep, Renegade/Jeep, Compass 4xe od 2,1 do 2,3 l/100 km; emisja CO₂ od 47 do 53 g/km. Wartości określono na podstawie metody pomiaru odnoszącej się do cyklu WLTP. Dane aktualne na 20.06.2020. 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 Jeepa. Jeep, jest zastrzeżonym znakiem handlowym firmy FCA US LLC.

LEASYS
FCA BANK GROUP

Jeep