

MARZEC 2021

Wokół Nas

PISMO DLA PRACOWNIKÓW



MÓJ WYBÓR – ALFA ROMEO Z 5-LETNIĄ GWARANCJĄ

STELVIO OD **1%** NETTO MIES.

W ABONAMENCIE **BEZ WPŁATY WŁASNEJ**



POLECAM
ROBERT KUBICA

A handwritten signature of Robert Kubica's name, written in black ink on a white background.

KIEROWCA ALFA ROMEO RACING ORLEN



Wynajmujący: Leasys Polska Sp. z o.o. Oferta wynajmu jest skierowana wyłącznie do przedsiębiorców. Raty miesięczne netto wynoszą 1% (1,23% brutto) wartości pojazdów brutto dotyczą samochodów Alfa Romeo Giulia 2.0 GME 200 KM AT RWD GIULIA oraz Alfa Romeo Stelvio 2.0 GME 200 KM AT Q4 STELVIO z roku produkcji 2021 w umowie na 36 miesięcy, z limitem 10 000 km rocznie, bez wpłaty własnej. W podanych ratach zawarte jest ubezpieczenie OC. Akcja ograniczona w czasie. Szczegóły akcji są dostępne u autoryzowanych dealerów Alfa Romeo. 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. Szczegóły i informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska oraz dostępnych konfiguracji i dodatkowo płatnych opcji dostępne u dealerów sieci FCA Poland.

Gwarancja Maximum Care dotyczy samochodów Alfa Romeo Giulia, Stelvio i Giulietta niezarejestrowanych przed 2021 r. i obejmuje 2 lata gwarancji kontraktowej i 3 lata dodatkowej ochrony serwisowej z łącznym limitem przebiegu 200 tys. km. Szczegółowe warunki gwarancji u autoryzowanych dealerów Alfa Romeo. Zdjęcie ma charakter poglądowy, rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu mogą różnić się od prezentowanych na zdjęciu. Zużycie paliwa dla Alfa Romeo: 4,7–12,4 l/100 km, emisja CO₂: 123–266 g/km. Szczegółowe informacje o odzysku i recyklingu pojazdów, pościele dokonanym w tej dziedzinie, konstrukcji pojazdów zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji są dostępne u dealerów Alfa Romeo.

LEASYS
STELLANTIS

ALFA ROMEO **STELVIO**

La meccanica delle emozioni





PIERWSZE KROKI

W niecały rok od chwili ogłoszenia fuzji Grupa, powstała z połączenia FCA i PSA, zaczyna swoją drogę jednego z głównych graczy w dziedzinie mobilności, dysponując takimi mocnymi asami w rękawie jak: 400 tysięcy pracowników ze 150 krajów, zakłady w 30 krajach, obecność na 130 rynkach i 8,1 mln sprzedaży ogółem w 2019 roku (po zsumowaniu danych obu spółek).

Nowo powstała firma, bazująca na bogatym dziedzictwie przemysłowym, którego korzenie sięgają ponad 125 lat wstecz i która obejmuje wiele z najbardziej prestiżowych marek w branży, dysponuje elastycznością, kreatywnością i skutecznością, które są niezbędne, by wykorzystać możliwości nowej ery zrównoważonej mobilności i oferuje innowacyjne rozwiązania, które pomogą zmienić mobilność osób. Napędy elektryczne, jazda autonomiczna i łączność to najważniejsze wyzwania technologiczne, jakim będzie musiała stawić czoła.



1°

giorno di quotazione

Borsa Italiana

Stellantis wchodzi do gry. 16 stycznia dokonano fuzji FCA i PSA, a 18 i 19 stycznia akcje Grupy były po raz pierwszy notowane na trzech giełdach: w Mediolanie, Paryżu i w Nowym Jorku. Tradycyjnego rytuału polegającego na uderzeniu w dzwon obwieszczający początek sesji dokonał

„Aby sfinalizować fuzję, zespoły obu Grup intensywnie pracowały, opracowując ponad 12 500 stron dokumentów”

prezes John Elkann i dyrektor generalny Carlos Tavares. Jednocześnie miały miejsce trzy wirtualne wydarzenia, w których udział wzięli również szefowie poszczególnych giełd. „Jesteśmy niezwykle dumni z rozpoczęcia notowań Stellantis na giełdzie. Nowa spółka to nowy początek, historyczne przedsięwzięcie dla wszystkich osób pracujących na rzecz tej Grupy – powiedział John Elkann. – Stellantis zaoferuje nam możliwości w tych czasach wyzwań i głębokiej przemiany naszej branży. Jej elastyczność, skuteczność i energia są tak olbrzymie jak wówczas, kiedy sektor ten miał swój początek, czyli pod koniec XIX wieku. Jesteśmy przekonani, że najbliższe dziesięciolecie doprowadzi do określenia na nowo mobilności, jaką znamy obecnie, dlatego właśnie utworzyliśmy Stellantis. Rozpoczynamy naszą drogę, dysponując umiejętnościami przywódczymi, zasobami i wiedzą, umożliwiającą nam stworzenie czegoś naprawdę wyjątkowego i wielkiego, i zaoferowanie naszym

„Zamierzamy osiągnąć zerowe emisje z każdej naszej działalności”

klientom samochodów i usług na rzecz mobilności, które będą oryginalne, bezpieczne, praktyczne, innowacyjne i przyjazne dla środowiska, a jednocześnie stworzą wartość dla wszystkich naszych interesariuszy”.

„Wykorzystamy korzyści płynące z tej fuzji na poziomie 25 mld euro – powiedział Carlos Tavares – aby dążyć do dobrych wyników i dodatkowo zwiększać wartość dla akcjonariuszy na podstawie niezrównanej przewagi konkurencyjnej. Obie dyrekcje FCA i PSA wykazały się umiejętnościami i rzetelnością w doprowadzaniu do końca fuzji i dotrzymywaniu zobowiązań”.

Przedsięwzięcie to nie należało do łatwych w obecnej skomplikowanej sytuacji w branży motoryzacyjnej, ale Stellantis ma wiele asów w rękawie, będąc już teraz jednym z głównych graczy w dziedzinie mobilności. Owoceem połączenia obu grup o utrwalonych doświadczeniach i solidnych finansach jest firma o zasięgu globalnym, która może liczyć na 400 tysięcy pracowników o olbrzymich talentach i doświadczeniu. Projektuje ona, opracowuje, produkuje, dystrybuuje i sprzedaje samochody oraz rozwiązania z zakresu mobilności na całym świecie, pozostając jednocześnie mocno zakorzenioną w społecznościach, w których Grupa działa.

Bogate jest również jej dziedzictwo: to ponad tysiąc lat doświadczeń, gdyby zsumować lata działalności wszystkich marek, które ją tworzą. Innowacyjny i wizjonerki duch ich założycieli wniosł do tych marek pasję i wolę rywalizacji. Razem obejmują one całą panoramę segmentów rynku.

Dzięki solidnej obecności przemysłowej w 30 krajach firma ta potrafi spełniać, a nawet przekraczać oczekiwania konsumentów, dostarczając im samochody oraz usługi na ponad 130 rynkach. Nowa grupa cieszy się utrwaloną obecnością w Europie, Ameryce Północnej i Ameryce Łacińskiej, ale również znacznym, jeszcze nierozwinietym, potencjałem na tak ważnych rynkach, jak Chiny, Afryka, Bliski Wschód, Oceania i Indie.



Pismo Johna Elkanna

Drogie Koleżanki i Koledzy ze Stellantis,
dzisiejszy dzień jest naszym pierwszym dniem jako Stellantis i początkiem czegoś nowego, niezwykle wyjątkowego. Nasza firma powstała dzięki bogactwu, ponad 200-letniemu dziedzictwu przemysłowemu, które obejmuje jedne z najbardziej znanych marek w historii motoryzacji. Stellantis rozpoczyna działalność, mając za sobą nie lada osiągnięcia i sukcesy, przede wszystkim w tej niezwykłej branży, jaką jest motoryzacja, branży, która zmieniła dobrobyt narodów i losy całej ludzkości. Sama jednak wielkość firmy jest mniej ważna niż jej mocne strony, jakimi dysponujemy dzięki bogactwu naszego wyjątkowego portfolio marek, rozlegiej i głębokiej wiedzy i oczywiście poświęceniu, oryginalności i różnorodności każdego z Was, ludzi Stellantis na całym świecie. Od dziś możecie liczyć na nowe możliwości: gdziekolwiek się dzisiaj znajdujecie, jesteście częścią nowej i niezwykłej rodziny liczącej ponad 400 000 pracowników Stellantis. Teraz wyruszamy w tę wspaniałą, nową podróż razem. Mamy wszystkie atuty, aby odnieść sukces, jaki wymagany jest w XXI wieku, okresie naznaczonym tempem zmian, które będą tylko przyspieszać. Razem na pewno uczynimy niezwykłe rzeczy i to w nowy, coraz bardziej zrównoważony sposób, który zapewni nam czołową pozycję w innowacjach, jednocześnie poprawiając sposób, w jaki poruszają się nasi klienci. Jak to na ogół bywa w przypadku dużych wyzwań, nie będzie to łatwe. Ale gdy nasz sukces nadziejde, będzie warto jeszcze więcej, ponieważ będzie oznaczał, że pokonaliśmy wszelkie przeszkody i ujarzmiliśmy „nową rzeczywistość” w charakterystyczny dla grupy Stellantis sposób.

Dziękuję za wszystko, co uczyniliście, przede wszystkim, by powstanie Stellantis było możliwe i by blask grupy był widoczny. Biorąc pod uwagę wszystko, czego nasz świat doświadczył w minionym roku – a była to bezprecedensowa próba charakteru, którą zaliczyliście w sposób najlepiej obrzędający to, kim jesteście – ta konstelacja optymizmu i energii reprezentowana przez Stellantis nie mogła powstać w bardziej odpowiednim momencie. Nie mogę się doczekać współpracy z Wami w nadchodzących latach. Jestem niezwykle szczęśliwy, że mogę być obok Was.

Witam w Stellantis!

Dyrektor generalny nowej Grupy Tavares, podczas swojej pierwszej konferencji prasowej zapowiedział strategię firmy. Dzięki mocnej początkowej kondycji, z solidnymi marżami operacyjnymi, które odzwierciedlają przewagę konkurencyjną w Europie, a także Ameryce Północnej i Południowej, Stellantis przewiduje wyciągnięcie korzyści ze swojej wielkości oraz ekonomii skali, licząc na roczne synergie w kwocie ponad 5 miliardów euro, z których 80 procent ma zostać zrealizowanych w ciągu najbliższych czterech lat. Wpływ na to efektywność i oszczędności, które nie będą wynikać z zamknięcia zakładów, a raczej z zastosowania

inteligentnych strategii zakupowo-inwestycyjnych oraz optymalnego zastosowania różnych platform i rozwoju jednostek napędowych, z wykorzystaniem awangardowych działań badawczo-rozwojowych oraz nieustannej troski o wydajność produkcyjną i skutecną pracę.

„Staviamy bardziej na doskonałość niż na wielkość – powiedział Tavares”. Doskonałość, która ma przekładać się na dobrobyt pracowników i spółek, w których firma działa. Nie bez powodu jednym z głównych celów długofalowych jest zamiar osiągnięcia neutralności emisjnej wszystkich produktów, zakładów montażowych oraz innych obiektów. Ale nie tylko. Aby być liderem w nieustannie zmieniającej się branży motoryzacyjnej, należy stawać na jakości. Konieczny jest nienaganny rygor na poziomie całej firmy, konieczna jest skuteczność, elastyczność, kreatywność: „Musimy w razie konieczności «wywrać wszystko do góry nogami», śmiało podejmować ryzyko”, podkreślił Tavares. Tylko wówczas Grupa Stellantis będzie gotowa sprostać wielkim wyzwaniom, jakie na nią czekają.



„Naszą najmocniejszą stroną jest połączenie różnorodności i wielkich talentów”

Pismo Carlosa Tavaresa

Drogie Koleżanki i Koledzy ze Stellantis,
witam każdego z Was, każdego z Nas. Dziś stawiamy pierwszy krok w kierunku naszej przyszłości, dziś świętujemy powstanie grupy Stellantis. Bądźmy dumni z naszych osiągnięć ostatni lat, które doprowadziły nas do tego momentu; z naszych imponujących osiągnięć, różnorodności, niesamowitych talentów, inspirującego dziedzictwa i pozycji leadership w regionie. Bądźmy również dumni z naszych sukcesów, które pozwoliły nam zapisać się na jednych z najbardziej pamiętnych kart w historii sportów motorowych, począwszy od rajdów i wyścigów terenowych aż po Formułę 1 czy Formułę E. Nie zapominajmy też o wizjonerskich założycielach naszych spółek, którzy zaszczepili w naszym DNA pasję i ducha rywalizacji, który nas i naszych klientów nadal inspiruje. Opierając się na tych solidnych fundamentach, musimy być podekscytowani tym, co możemy wspólnie zbudować jako Stellantis, a nazwa ta oznacza „rozjaśnić gwiazdami”. Od teraz będziemy wykorzystywać mocne strony grupy Stellantis, by osiągać solidne wyniki i tworzyć wartość, bazując na naszych zaletach: naszej znaczcej skali, z dobrze ustabilizowaną pozycją handlową w Europie, Ameryce Północnej i Ameryce Łacińskiej, a także z Chinami, Indiami, Azją i Afryką, które wciąż są jeszcze obszarami o niewykorzystanych możliwościach; naszym bogatym portfolio, które obejmuje aż 14 kultowych marek, zapewniających klientom w branży motoryzacji i mobilności pełne spektrum wyboru, począwszy od samochodów luksusowych, modeli premium i samochodów masowych, poprzez pickupy, SUV-y, na lekkich pojazdach użytkowych skończywszy, nie zapominając oczywiście o naszych markach dedykowanych komponentom i usługom; naszych najnowocześniejszych technologiach, które uczynią nas liderem w rozwiązaniach zaspokajających potrzeby klientów związane z mobilnością w szybko zmieniającej się rzeczywistości – elektryfikacja, 5G, łączność, pojazdy autonomiczne, współzielona mobilność. Od pierwszego dnia Stellantis dysponuje ponad 29 modelami elektryfikowanymi, które są już w sprzedaży lub wkrótce pojawią się na rynku, a w planach mamy opracowanie wersji elektrycznej każdego nowego modelu.



Ponadto dysponujemy potężną siecią partnerów biznesowych w ramach całego łańcucha wartości, od dostaw najlepszych w klasie komponentów i usług po najbardziej wydajną dystrybucję naszych samochodów do naszych klientów finalnych. Jestem przekonany, że Wasze umiejętności w dziedzinie projektowania, produkcji i sprzedaży wysokiej jakości pojazdów oraz wyróżniających się usług sprawią, że Stellantis ustanowi nowe standardy w naszej szybko ewoluującej branży. I stanie się najbardziej szanowaną przez klientów firmą w nadchodzącej erze mobilności. Osobiście zamierzam poświęcać zdecydowaną większość swojego czasu na spotkania z Wami „w terenie”. Pozwoli nam to opracować nasz pierwszy strategiczny plan grupy Stellantis. Od pierwszego dnia skuteczne zarządzanie uwzględniające najlepsze praktyki, dzięki którym odnosiliśmy dotychczasowe sukcesy, będzie wprowadzane za pośrednictwem dziewięciu dedykowanych komitetów, które będą pracować nad naszymi doskonałymi wynikami w zakresie inżynierii, produkcji, marek, wzornictwa oraz operacji regionalnych.

Wspólnie będziemy pracować z pasją każdego dnia, aby zapewnić naszym klientom bezpieczne, przyjazne środowisku i przystępne cenowo rozwiązania w dziedzinie mobilności, które zapewnią im mobilność, a będzie nam w tym towarzyszyć najwyższy poziom etyki i wkład na rzecz społeczności, w których działały.

Stellantis to już teraz coś więcej aniżeli jedynie połączenie przedsięwzięć dwóch firm, jest to bowiem efekt Waszych umiejętności, pracy zespołowej oraz sprawnego i otwartego sposobu myślenia. Wspólnie podążajmy tą nową drogą, ponieważ jest to niezwykła szansa na zbudowanie wielkiej firmy poprzez wyjątkowe działania w każdym obszarze naszej działalności.

Taka okazja zdarza się tylko raz!

Dziękuję wszystkim!

Portfolio nowej Grupy jest w stanie oferować unikalne i przyjazne środowisku propozycje z zakresu mobilności, aby spełniać coraz to nowsze wymagania klientów. Obejmuje ono rozwiązania nastawione na elektryfikację, łączność, sieć 5G, jazdę autonomiczną i tzw. współwłasność. „Jeśli chodzi o możliwości i wyzwania, jakie przed nami stoją, wiemy, że sprzedaż pojazdów elektrycznych stanowi jedną trzecią całej sprzedaży, a może nawet więcej w Europie – powiedział Tavares. – Mamy również świadomość, że wzrośnie mobilność współdzielona i cieszymy się, że zrozumieliśmy, jak skutecznie wykorzystać car sharing oraz usługi związane z mobilnością”.

Mamy solidną pozycję w trzech regionach operacyjnych: Europie, Ameryce Północnej i Ameryce Łacińskiej

Firma jest gotowa wykorzystać te możliwości po-przez 29 swoich modeli zeroemisyjnych, które są już dostępne, i kolejnych dziesięć, które zamierza wprowadzić na rynek do końca tego roku. Do 2025 roku, zapowiedział Tavares, każdy nowy model będzie posiadał swoją wersję zelektryfikowaną.

„Po lockdownie – powiedział jeszcze dyrektor generalny – każdy z nas zrozumiał, do jakiego stopnia swoboda poruszania się jest ważna i że najlepiej powierzyć ją środkowi transportu, jakim jest samochód. Ważne jest reagowanie na te oczekiwania w możliwie jak najbardziej skutecznym sposobem”. Aby zaproponować konsumentom to, czego oczekują, Stellantis wykorzysta różnorodność swoich zasobów – to prawdziwy as w rękawie w tym coraz bardziej różnorodnym i trudnym do rozszerzania świecie: „Naszą największą przewagę konkurencyjną – powiedział John Elkann – stanowi różnorodność geograficzna i kulturowa osób, które pracują w Grupie. To oni swoją energią, nieustannym zaangażowaniem i nieocenioną wiedzą czynią ze Stellantis to, czym grupa jest obecnie. I to oni dzień po dniu będą tworzyć jeszcze silniejszą firmę gotową na nową erę mobilności”. ■

GLOBAL LEADER IN CLEAN AND INTELLIGENT MOBILITY

STELLANTIS

Już teraz

Dostępnych jest 29 zelektryfikowanych modeli



Koniec roku 2021

Kolejnych 10 modeli



Do 2025 roku

Wersja zelektryfikowana każdego nowego modelu





Włochy



Francja



USA



Brazylia

Władze w fabryce

Kilka dni po powstaniu Grupy Carlos Tavares pokazał, że zamierza kompleksowo poznać realia, jakie wniosła do Grupy spółka Fiat Chrysler Automobiles. Spotkał się więc na wideokonferencji z przedstawicielami włoskich związków zawodowych i – razem z pozostałymi członkami władz firmy – udał się osobiste do kilku zakładów. Pierwszym z nich był zakład w Melfi, gdzie wraz z Elkannem spędził wiele godzin, by z bliska poznać procesy zakładu produkującego modele Fiat 500X, Jeep Renegade i Jeep Compass, w którym pracuje ponad siedem tysięcy osób. Prezes i dyrektor generalny odwiedzili również „wizytówkę” tego zakładu, Plant Academy, centrum, w którym kompetencje techników i załóg są utrwalane, współdzielone i zwiększane poprzez szkolenia umożliwiające ciągły rozwój. Tę kulturę zdobywania kwalifikacji rozszerzono później na całą Grupę. W Cassino prezes i dyrektor generalny odwiedzili zakłady, w których produkowane są Alfy Romeo Giulia i Stelvio, a wkrótce z linii produkcyjnej zjeżdżać będzie Grecale, nowy zelektryfikowany model marki Maserati. W Turynie natomiast mogli podziwiać doskonałość, jaką cechuje się obiekt w Mirafiori.



ZESPÓŁ TALENTÓW DO TWORZENIA WARTOŚCI

Dzięki zaangażowaniu kadry kierowniczej, nieustannie dążącej do poprawy i wprowadzania innowacji, Stellantis ma wszystko, czego potrzeba, aby kontynuować drogę obraną przez władze firmy i tworzyć wartość.

Zarząd składa się z 11 osób, a przewodniczy mu John Elkann. Carlos Tavares jako dyrektor generalny prowadzi jeden z najlepiej przygotowanych i odnoszących sukcesy

w branży zespół wykonawczy, a do jego mocnych stron zalicza się bogate doświadczenie i duch rywalizacji. „Moim zadaniem będzie wykorzystanie tej różnorodności, by zapewniać klientom produkty budzące prawdziwe emocje”, powiedział Tavares. Dziewięć komitetów zarządzających zagwarantuje strukturę operacyjną, która odpowiadać będzie za wyniki i strategię firmy.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Carlos Tavares

STRATEGIC AND PERFORMANCE

- Head of Americas: Mike Manley
- Global Corporate Officer: Silvia Vernetti
- Chief Performance Officer: Emmanuel Delay
- Chief Software Officer: Yves Bonnefont
- Chief Affiliates Officer: Philippe de Rovira (*)
(*) Sales Finance, Used Cars, Parts and Service, Retail Network

REGION CHIEF OPERATING OFFICERS

- Enlarged Europe:
 - Deputy Maxime Picat
 - Eurasia Davide Mele
- North America: Xavier Duchemin
- South America: Mark Stewart
- Middle East & Africa: Antonio Filosa
- China: Samir Cherfan
- India and Asia Pacific: Grégoire Olivier
Interim, in charge of DPCA
 - ASEAN Carl Smiley
 - Christophe Musy

BRAND CHIEF EXECUTIVE OFFICERS

- Global SUV
 - Jeep: Christian Meunier
Synergies Referent¹
- American Brands
 - Chrysler: Timothy Kuniskis Interim
 - Dodge: Timothy Kuniskis
Synergies Referent¹
 - RAM: Mike Koval
- Core
 - Citroën: Vincent Cobee
 - Fiat & Abarth: Olivier François
Synergies Referent¹ & Global Chief Marketing Officer

Upper mainstream

- Opel & Vauxhall:
- Peugeot:

Michael Lohscheller
Linda Jackson
Synergies Referent¹

Premium

- Alfa Romeo:
- DS:
- Lancia:

Jean-Philippe Imparato
Synergies Referent¹
Béatrice Foucher
Luca Napolitano

Luxury

- Maserati:
- Free2Move:
- Leasys:

Davide Grasso
Brigitte Courtehoux
Giacomo Carelli

GLOBAL FUNCTION CHIEF OFFICERS

- Finance: Richard Palmer
- HR & Transformation: Xavier Chereau
- General Counsel: Giorgio Fossati
- Planning: Olivier Bourges
- Purchasing & Supply Chain: Michelle Wen
- Manufacturing: Arnaud Deboeuf
- Design: Ralph Gilles
(Chrysler / Dodge / Jeep / Ram / Maserati / Fiat Latin America)

Jean-Pierre Ploué
(Abarth / Alfa Romeo / Citroën / DS / Fiat Europa / Lancia / Opel / Peugeot / Vauxhall)

Engineering:

- Deputy
- Deputy

Harald Wester
Patrice Lucas
Cross car line and project engineering

CTO:

- Sales & Marketing :
- Customer Experience :
 - Deputy
- Communication & CSR :

Nicolas Morel
To be defined
Thierry Koskas
Richard Schwarzwald
Jean-Christophe Quemard
Bertrand Blaise

¹ Wyznaczeni do kierowania identyfikacją, wdrażaniem i przyspieszaniem synergii w ramach poszczególnych grup oraz w formie przekrojowej

Carlos Tavares, lider za kierownicą



W oficjalnym CV Carla Tavaresa nie pojawia się informacja o miłości do samochodów, z czego nowy dyrektor generalny słynie. To pasja pielęgnowana od dzieciństwa, połączona jednak z niezrównanymi kompetencjami. Obecnie w sieci można znaleźć różne jego zdjęcia w kombinезonie kierowcy wyścigowego, opublikowane przez czasopisma z całego świata. Krąży też wiele anegdot jak ta, kiedy któregoś razu, gdy jego

pojazd unieruchomiła awaria, sam go naprawił, zamiast czekać na mechaników. I na dodatek wygrał wyścig. Jest to wyraźny dowód jego niesłychanej woli włączenia miłości do mechaniki, a także szybkości i ducha sportowego do jego pełnej sukcesów kariery zawodowej. Carlos Tavares (urodzony w Lizbonie 14 sierpnia 1958 roku) swoją karierę opiera bowiem na niezwykle solidnym przygotowaniu, które potwierdza jego dyplom inżyniera zdobyty na politechnice École Centrale de Paris. W 1981 roku zaczął pracę w Grupie Renault, gdzie do 2004 roku obejmował coraz ważniejsze stanowiska. Na początku 2000 roku, po aliansie Renault z Nissanem, Tavaresowi zaproponowano zarządzanie amerykańskim oddziałem Nissana, gdzie obejmował najwyższe stanowiska aż momentu objęcia przez niego funkcji prezesa spółki w 2009 roku. Następnie został dyrektorem operacyjnym (COO) w Renault. 1 stycznia 2014 roku Tavares przeszedł do PSA, gdzie został prezesem zarządu. Jednocześnie przyjął również stanowisko dyrektora Airbus Holding S.A. i zasiadał w zarządzie ACEA, Stowarzyszenia Europejskich Producentów Pojazdów. Od 17 stycznia pełni funkcję dyrektora zarządzającego firmy Stellantis.



WIELCY GRACZE W HISTORII MOTORYZACJI

Może było to już zapisane w gwiazdach: pierwszym samochodem, jaki poruszał się po drogach Włoch, był Peugeot, Type 3, zakupiony w 1893 r. przez przedsiębiorcę z Vicenzy, Gaetano Rossiego. Ale historia marki spod znaku lwa, tj. marki założycielskiej Grupy PSA, która wraz z FCA utworzyła Stellantis – rozpoczyna się znacznie wcześniej i wiąże się z legendarną rodziną Peugeot. Rodzina Peugeot rozpoczęła swoją działalność na początku XIX wieku, kiedy w Audincourt, w dawnym regionie Franche-Comté (obecnie Burgundia), otworzyła fabrykę, która przerabiała bawełnę na tkaninę wykorzystywaną do produkcji mundurów dla armii Napoleona. Około 1810 r. rodzina wybudowała odlewnię i walczownię, w których powstawały narzędzia eksportowane na całą Europę. Firma rozwijała się aż do końca wieku, kiedy to Armand Peugeot zaczął pasjonować się nowymi środkami lokomocji i w jednej z hal rodzinnej firmy zbudował w 1890 r. pierwsze samochody (Type 2, następnie Type 3, a później również Type 5) na niemieckich komponentach mechanicznych. W 1896 roku Armand, zafascynowany nowym biznesem transportowym, oddzielił się od braci i założył Société Anonyme des Automobiles Peugeot. Wizja tego francuskiego przemysłowca była trafna, bowiem w kolejnych latach rozwój branży motoryzacyjnej nabrął niesamowitego tempa: w 1900 roku europejscy producenci osiągnęli imponującą liczbę 888 sztuk wyprodukowanych aut. Wśród nich byli również Fiat i Opel, dwie firmy powstałe w 1899 roku. Niewiele

później, bo w 1903 roku, po drugiej stronie kanału La Manche szkocki inżynier morski, Alexander Wilson, utworzył firmę Vauxhall.

Jeśli chodzi o modele Peugeota, największy sukces na początku wieku odniósł L76, samochód wyścigowy, który – dzięki silnikowi o pojemności 7,6 litra – osiągał prędkość, wynoszącą 190 km/h. Samochód ten w 1913 r. wygrał wyścig Indianapolis 500. Po I wojnie światowej Peugeot wyprodukował takie modele jak 301, 401 i 601, które w kolejnych latach ewoluowały wraz z rozwojem designu i technologii.

W 1919 roku inny francuski przedsiębiorca André Citroën założył w Paryżu spółkę firmowaną swoim nazwiskiem, wprowadzając na rynek model 10 HP Type A, pojazd z silnikiem czterocylindrowym o pojemności 1323 cm³, który osiągał prędkość maksymalną 65 km/h. W 1933 r. na torze wyścigowym w Monthéry inny model, „Petite Rosalie” (8 koni), ustanowił rekord świata, pokonując 300 tys. kilometrów w 134 dni ze średnią prędkością 93 km/h. Rok później, wraz z modelem Citroën 7, zadebiutował tzw. „Traction avant” (czyli napęd na przednie koła), koncepcja, która stanowiła prawdziwy przełom w motoryzacji. 12 stycznia 1938 r. powstał prototyp przyszłego legendarnego modelu 2CV. Po II wojnie światowej, w 1955 roku, zaprojektowano model, który na zawsze będzie wyróżniał markę Citroën. Mowa o modelu DS: linia, wnętrze, zawieszenie hydropneumatyczne, innowacje technologiczne czynią go prawdziwą awangardą na scenie motoryzacyjnej.

Solidne i zróżnicowane portfolio kultowych marek



Ale wróćmy do Peugeota: podczas II wojny światowej produkcję ograniczono praktycznie do zera z powodu braku paliw. Dlatego skonstruowano 377 egzemplarzy małego samochodu z napędem elektrycznym, o nazwie VLV. Pierwszy model wprowadzony na rynek po zakończeniu wojny to 203, a kilka lat po nim 403, samochód, który wyznaczył początek współpracy producenta ze studiem Pininfarina. Ta współpraca doprowadziła między innymi do sukcesu modelu 205 w latach 80. W 1974 roku Peugeot SA przejmuje 38% udziałów firmy Citroën, w wyniku czego powstaje PSA (Peugeot Société Anonyme). W 1976 roku udziały Peugeota wzrastają do 90%, firma zmienia nazwę na Grupa PSA, później na PSA Peugeot Citroën.

W 1978 roku Grupa PSA kupuje europejskie oddziały Chryslera, przejmując tym samym marki Simca i Talbot. W tym samym roku PSA podpisuje umowę joint-venture z Grupą Fiat, dotyczącą produkcji pojazdów użytkowych (SEVEL) w dwóch zakładach: jednym w Atessa (Chieti) i drugim w Valenciennes, na północy Francji. Początek nowego tysiąclecia jest dla PSA, podobnie jak dla innych grup w branży, szczególnie trudny. Sytuacja zmienia się w 2014 roku, po zatrudnieniu Carlosa Tavares, który zapewnia firmie pozytywny impuls. Nie trwa to jednak dłucho. W 2017 roku do marek Peugeot, Citroën i DS (ta ostatnia powstała w 2014 roku w celu przywrócenia do gry nazwy legendarnego samochodu stworzonego przez Citroëna w 1955 roku) dołączają dwie nowe marki: Opel i Vauxhall, które przejęto od General Motors. Wreszcie 30 października 2019 roku prestiżowe amerykańskie czasopismo ekonomiczne „The Wall Street Journal”, jako pierwsze na świecie ujawniło rozpoczęcie rozmów o fuzji pomiędzy PSA i FCA. Reszta to już obecna historia.



Marki o utwierdzonej pozycji w branży motoryzacyjnej w zakresie mobilności i części zamiennych oraz usług



Na zdjęciu u góry Peugeot Type 3 przechowywany w MAUTO w Turynie, a poniżej jeden z najbardziej kultowych modeli marki Citroën, DS, na zdjęciu podczas defilady prezydenta Charlesa de Gaulle'a



Kredyt Niska Rata

Kredyt Niska Rata jest nową formą kredytu balonowego, skierowanego głównie do klientów ceniących sobie niskie miesięczne obciążenie finansowe oraz zdecydowanych na częstą wymianę samochodu na nowszą wersję lub samochód wyższej klasy. Z oferty na finansowanie nowych samochodów marki Fiat, Alfa Romeo, Jeep i Abarth, skorzystać mogą zarówno konsumenti, IDG oraz przedsiębiorcy.

Zalety produktu dla klienta:



- | | | | | | | |
|---|---|---|---------------------------|---|-------------------------|--|
| Możliwość kupna lepiej wyposażonego samochodu | Brak konieczności wniesienia pierwszej wpłaty | Niska miesięczna rata – możliwość zarządzania finansami | Atrakcyjne oprocentowanie | Możliwość wymiany samochodu już po 2 latach | Rynkowa wartość końcowa | Gwarancja odkupu samochodu przez dealera |
|---|---|---|---------------------------|---|-------------------------|--|

Klient ma trzy opcje zakończenia umowy kredytu:

- ✓ Możliwość spłaty raty balonowej i pozostawienia auta
- ✓ Możliwość oddania samochodu do dealera i wybór nowego samochodu
- ✓ Rozłożenie raty balonowej na raty

Kredytodawca: FCA Bank S.p.A. S.A. Oddział w Polsce. Przykład reprezentatywny dla Kredytu Niska Rata: wpłata własna: 16 783,91 zł, okres kredytu: 48 miesięcy, 47 miesięcznych rat: 610,01 zł i ostatnia rata balonowa: 22 572,86 zł; stopa procentowa stała: 3,29 %, rzeczywista roczna stopa oprocentowania (RRSO): 4,60 %, całkowita kwota kredytu: 46 661,79 zł (bez kredytowanych kosztów), całkowity koszt kredytu: 4 581,54 zł (w tym opłata przygotowawcza: 914,94 zł, odsetki: 4 581,54 zł, obowiązkowe ubezpieczenie GAP Index 10%: 1.522,76 zł), całkowita kwota do zapłaty: 51 243,33 zł. Limit kilometrów: 20000 rocznie. Obowiązkowe ubezpieczenie AC oraz Bezpieczny Kredyt lub GAP oraz zawarcie umowy odkupu przez dealera. Przedstawione parametry nie uwzględniają ubezpieczenia AC. Wyliczenie na dzień 16.02.2021 r. Akcja jest 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. Przyznanie kredytu uzależnione jest od pozytywnej oceny zdolności kredytowej potencjalnego kredytobiorcy. Szczegóły dotyczące oferty kredytowej i ubezpieczeniowej w salonach grupy FCA oraz na www.fcabank.pl.



Wokół Nas

pismo dla pracowników

MARZEC 2021

rok XXVI/1 • numer 149

Wydawca

Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Stellantis
Claudio D'Amico

Redaktor Naczelny

Filippo Gallino

Z-ca Redaktora Naczelnego
Stefania 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
12 marca 2021 r.

W NUMERZE

Stellantis wchodzi do gry	3
Ze świata FCA	16
Fabryka w Tychach z widokiem na przyszłość	18
Nowe wyzwania w bielskim zakładzie Powertrain	22
Sprzedaż samochodów w czasie pandemii	24
Nowe możliwości Teksid Iron Poland	28
Na I planie	30
Nowa rodzina Fiata 500	32
Abarth – małe supersamochody na miarę wielkich marzeń	34
Zmarł Zygmunt Hanusik	40
Lelio Lattari – dyplomata i rajdowiec	42
Książki	48
Kuchnia	50



USA

Nagroda dla Dodge'a Durango

Dodge Durango zdobył w Stanach Zjednoczonych nagrodę Vincentric Best Value 2021 w kategorii Large SUV. Doceniono zwłaszcza bardziej agresywny wygląd modelu, nowe wnętrze z kabiną inspirowaną stylem Challengera, zwiększoną trakcję i najwyższe osiągi układu napędowego, a także niższą amortyzację i niższe koszty stałe oraz koszty użytkowania w swojej klasie. Nowy Dodge Durango jest dostępny w sześciu wersjach wyposażenia, by zaspokoić potrzeby szerokiego grona klientów. Wersja z 710-konnym silnikiem SRT Hellcat sprawia, że jest to najmocniejszy SUV w historii.



USA

Pierwszy model na cele dobrotczynne

W marcu odbędzie się aukcja charytatywna organizowana przez firmę Barrett-Jackson, na której pojawi się pierwszy Ram 1500 TRX Launch Edition Vin 001, który właśnie zjechał z linii produkcyjnej. Przy mocy 702 KM, 1500 TRX jest najszybszym i najmocniejszym pickupem, jaki kiedykolwiek Ram wyprodukował w USA. Auto będzie wystawione na licytację, z której dochód przekazany zostanie fundacji United Way w południowo-wschodnim Michigan, wspierającej weteranów niedawnych misji bojowych oraz ich rodzin.



BRAZYLIA

Kampania Fiata Argo 2021 zacznie się na Instagramie

W kampanii debiutu rynkowego Argo Model Year 2021, Fiat postanowił skorzystać z narzędzi elektronicznych na Instagramie który jest jednym z najbardziej lubianych przez młodych ludzi portali społecznościowych. Cała kampania, zrealizowana w mediach elektronicznych, skupiona jest wokół samochodu i historii z życia codziennego. Ludzie publikują swoje zdjęcia

w Instagram Stories i podkreślają tym samym szczególnie cechy Fiata Argo, wzmacniając w ten sposób wizerunek marki.





WIELKA BRYTANIA

500 najlepszym cabrio, a Panda Cross terenówką

Według prestiżowego brytyjskiego magazynu „What Car?” nowy Fiat 500 okazał się najlepszym kabrioletem oraz najlepszym małym samochodem elektrycznym na rynku.

Samochód elektryczny w wersji cabrio po raz pierwszy zdobywa nagrodę tego jury dzięki swojemu wzornictwu, cenie, łatwości prowadzenia i autonomii. Wielki sukces odniósła również Panda Cross, która uzyskała tytuł Crossover of the Year przyznawany przez brytyjski „4x4 Magazine”. Jurorzy szczególnie docenili właściwości terenowe i radość z jazdy na każdej trasie.



USA

Bruce Springsteen gwiazdą kampanii marki Jeep® „The Middle”

W niedzielę, 7 lutego 2021 r., podczas transmisji Big Game, marka Jeep® wraz z Brudem Springsteenem zaprezentowała dwuminutowy film „The Middle”, który został nakręcony w różnych miejscach Stanów Zjednoczonych, m.in. w parku U.S. Center Chapel w Lebanon w stanie Kansas, geograficznym centrum kraju. Kampania „The Middle” debiutuje 10 lat po innej, słynnej kampanii przygotowanej z okazji Big Game, „Imported from Detroit”, prezentującej amerykańską pomysłowość widzianą przez producenta samochodów z Detroit.

POLSKA

Nowe karetki na bazie Fiata Ducato w Warszawie

Rozwój pandemii spowodował konieczność zwiększenia liczby ambulansów, zwłaszcza w stolicy. W związku z tym w Warszawie firma „Meditrans” SPZÓZ zakupiła od AMZ-Kutno SA 16 Fiatów Ducato z przeznaczeniem na karetki typu C. Pojazdy są wyposażone w najnowocześniejszy sprzęt medyczny, aby sprostać potrzebom miasta liczącego ponad 2 mln mieszkańców.



WŁOCHY

Ducato najlepiej sprzedającym się samochodem w Europie



Według danych Dataforce Fiat Ducato był w 2020 roku najlepiej sprzedającym się samochodem dostawczym na rynku europejskim, biorąc pod uwagę wszystkie segmenty. W roku swoich 40. urodzin model zmierzył się również z wyzwaniami związanymi z bezemisyjną mobilnością: to idealny samochód na tzw. ostatnią milę, spełniający najbardziej aktualne potrzeby e-commerce. Ducato jest też najczęściej wybieraną bazą pod kampery i nawet w zeszłym, trudnym roku, umożliwił fanom caravaningu spokojny wypoczynek na łonie natury.



FABRYKA Z WIDOKIEM NA PRZYSZŁOŚĆ

W 2021 roku zakład w Tychach będzie musiał uporać się z przygotowaniami do przyszłych uruchomień, a jednocześnie zagwarantować wysoki poziom produkcji 500 i Lancii Ypsilon. Rozmawiamy o tym z dyrektorem zakładu, Tomaszem Gębką.

Filippo Gallino, zdjęcia: I. Kaźmierczak

Pod koniec grudnia, na kilka tygodni przed fuzją z PSA i powstaniem Stellantis, grupa FCA ogłosiła nowe, duże inwestycje w fabryce w Tychach, których celem jest uruchomienie w drugiej połowie 2022 roku produkcji **trzech nowych modeli**: Jeepa, Fiata i Alfy Romeo. Jest to wyzwanie, które przyprawia o zawrót głowy. Tychy staną się przecież **pierwszą fabryką** eks-FCA, gdzie produkowane będą



nowe modele w oparciu o francuską platformę CMP, dzięki której powstają dziś tak udane samochody, jak Peugeot 208 i 2008 oraz Opel Corsa i Mokka. Nowe modele produkowane w Polsce przejdą więc do historii jako te, które zapoczątkują nową **francusko-włosko-amerykańską grupę przemysłową**.

Ale wróćmy do 2020 roku, kiedy Tomasz Gębka przybył w sierpniu ze Stanów Zjednoczonych do FCA

Poland i zastąpił **Antoniego Gręgiela** na stanowisku dyrektora zakładu. Został fabrykę przygotowaną do stawienia czoła pandemii w najlepszy możliwy sposób i zdeterminowaną, by nadrobić stracony czas spowodowany ponad trzymiesięczną przerwą w produkcji. „Długi okres przestoju – wyjaśnia dyrektor – wpłynął na wyniki 2020 roku; dzięki ożywieniu europejskiego rynku w ostatnim kwartale udało się wyprodukować w całym ubiegłym roku około **174 tys. samochodów**, z czego ponad 137 tys. Fiatów 500 (także Abarth) i prawie 37 tys. Lancii Ypsilon na rynek włoski”.

W dotychczasowej historii FCA Poland roczna produkcja spadła poniżej 200 tys. sztuk tylko w latach 2001-2002, kiedy z linii montażowej w Tychach jechało jedynie Seicento. Następnie, w 2003 roku, pojawiła się Panda i odniósła natychmiastowy sukces. „Muszę powiedzieć – mówi dyrektor – że w Fiacie Auto Poland zostałem zatrudniony w 2005 roku, więc nie znam dokładnie sytuacji z tamtych lat. Widzę jednak, że tych dwóch okoliczności nie można porównywać. W normalnych warunkach, tj. **bez pandemii produkcja w 2020 r. znacznie przekroczyła dwieście tysięcy sztuk**.

Nawet w bieżącym roku, jeśli nie pojawi się nowy lockdown, spodziewamy się przekroczenia tego progu. Są to prognozy oparte na naszym obecnym tempie produkcji, które możemy przecież poprawić w przypadku korzystnej tendencji na rynku. **Sytuacja jest jednak bardzo niepewna** i trudno jest formułować średnio- i długoterminowe prognozy. Jeśli jednak miliibyśmy znaleźć analogię do tamtego okresu sprzed dwudziestu lat, to szukałbym jej raczej w zapowiedziach nowych inwestycji strategicznych. Wówczas była to nowa

Panda, dziś zapowiedziano trzy modele trzech różnych marek. Nie wiemy o nich jeszcze nic dokładnego, ale podjęliśmy już pierwsze kroki, aby je przywitać. W tym roku i przez większą część przyszłego będziemy musieli pracować **na dwóch frontach**. Z jednej strony musimy zagwarantować wysoki poziom produkcji 500 i Lancii Ypsilon, dbając cały czas o ich wysoką jakość – co jest naszym mocnym punktem, a z drugiej strony musimy **przygotować fabrykę**

Nowe modele zapoczątkują nową francusko-włosko-amerykańską grupę przemysłową



Zakład Tychy,
Spawalnia



Przygotowania na Spawalni

do przyszłej produkcji. Nie powinniśmy więc dzisiaj zastanawiać się, jak będą wyglądały nowe modele. Musimy po prostu pracować w skupieniu, aby zabezpieczyć się na przyszłość. Tak jak zawsze to robiliśmy. Rok 2022 jest jeszcze odległy, wszystko zatem przed nami. Musimy **zamienić obietnice w rzeczywistość**, ciężko pracując".

„Zarówno w Spawalni jak i w Jednostce Montażu – wyjaśnia dyrektor – musimy stworzyć warunki gwarantujące ciągłość produkcji, a jednocześnie **wygospodarować przestrzeń niezbędną do zainstalowania nowych urządzeń**. Mając to na uwadze, racjonalizujemy i reorganizujemy procesy. Na przykład, podwozie Lancii Ypsilon zostało przeniesione do Spawalni B, gdzie jest obecnie produkowane razem z modelem 500. Podobnie,



z pewnymi różnicami, dzieje się w Jednostce Montażu. W Lakierni wymagania będą jednak innej natury. W tym przypadku chodzi o interwencje związane z automatyzacją procesów i adaptacją niektórych fragmentów z uwzględnieniem **większych wymiarów** przyszego podwozia. Oczywiście, wszystkie te zmiany pociągną za sobą konieczność zredefiniowania przepływu transportowych w obrębie całego zakładu. I to też jest nie lada wyzwanie".

Zaangażowanie techników, inżynierów, supervisors, team leaders i operatorów w przygotowania będzie stopniowe w zależności od poszczególnych etapów zbliżających ich do tzw. „job one”, czyli uruchomienia produkcji.

Ograniczenia w podróżach międzynarodowych spowodowane pandemią nie wpłynęły na opóźnienie planów Grupy. Centralne służby manufacturing liczą bowiem na kompetencje pracowników fabryki w Tychach, która przez lata wypracowała sobie doskonałą reputację. „W porównaniu do przeszłości – podkreśla Tomasz Gębka – nasza autonomia w stosunku do Turynu będzie na pewno większa. Centrala przekazuje nam dużą odpowiedzialność, czyniąc nas ważnymi podmiotami w projekcie. Napawa mnie to dumą, ponieważ jest to **wyraźny wyraz zaufania zarządu przedsiębiorstwa do możliwości i umiejętności naszego zespołu**. Oprócz procesu produkcji zostaliśmy również zaproszeni do przedstawienia propozycji technologicznych, które mogłyby być brane pod uwagę przy tworzeniu przyszłych modeli. Przezież nasz zakład od dłuższego czasu może poszczycić się zespołem inżynierów, którzy są w stanie przeprowadzić benchmarking modeli konkurencji. W związku z tym zostaliśmy zaangażowani przez

Advanced Product Engineering

z Turynu do zidentyfikowania możliwych rozwiązań technicznych, które można zastosować w nowych modelach w związku z wdrożeniem platformy CMP".

Jak informowały media, kilka tygodni po ogłoszeniu strategicznej inwestycji w Tychach oficjalnie zakończyła się procedura fuzji PSA i FCA, w wyniku czego powstała Stellantis. Przyszłe samochody

Rok 2022 jest jeszcze odległy. Ciężko pracujemy, aby zamienić obietnice w rzeczywistość



z Tychów będą więc pełnoprawnymi «dziećmi» tej nowej grupy kapitałowej. „Zaangażowanie kierownictwa koncernu jest bardzo silne i jasne – podsumowuje Tomasz Gębka. – My, menedżerowie obu stron, eks-PSA i eks-FCA, **mamy wspierać szybką integrację** obu rzeczywistości przemysłowych. Już w przeszłości pokazaliśmy, że jesteśmy kulturowo otwarci na zmiany, do tego stopnia, że fuzja Fiata i Chryslera okazała się wielkim sukcesem. Dzięki nowym inwestycjom, które realizujemy w Tychach, będziemy mogli natychmiast rozpocząć proces in-

tegracji. Stellantis ma w Polsce kilka zakładów, ale jestem pewien, że zapanuje między nimi **pełna otwartość i współpraca**. I to już się dzieje. Z drugiej strony, Tychy i Gliwice są położone blisko siebie, ale nie stanowią dla siebie bezpośredni konkurencji, również dla tego, że zakład, z którego linii zjeżdża obecnie Opel Astra, ma wkrótce rozpocząć produkcję samochodów dostawczych. Synergie będą bardzo silne na wszystkich poziomach firmy, od obszaru przemysłowego do handlowego, aż do całkowitej integracji w jak najkrótszym czasie". ■



ZNACZĄCY WZROST PRODUKCJI I NOWE WYZWANIA

„Zakładamy, że dzięki ubiegłorocznym inwestycjom produkcja w 2021 roku osiągnie bardzo dużą wydajność” – mówi Andrzej Tokarz, dyrektor zakładu w Bielsku-Białej.

Filippo Gallino, zdjęcia: Satiz Poland

Rok 2020 był bardzo szczerogólny ze względu na obostrzenia związane z epidemią koronawirusa i wynikające stąd zamknięcie zakładu w pierwszej połowie roku. Fabryka w Bielsku-Białej zmierzyła się z tym wyzwaniem, systematycznie i skutecznie wdrażając szereg procedur, które **pozwoiliły uniknąć wystąpienia ognisk epidemii** na terenie zakładu: „Podjęte przez nas działania, poczynając od dodatkowych



czyszczeń, pomiaru temperatury, wprowadzenia obowiązkowego noszenia maseczek i uświadamiania pracowników o zagrożeniu, przyynosły efekty – mówi dyrektor Andrzej Tokarz. – Muszę w tym miejscu podkreślić **dojrzałość naszej załogi**, bo wszyscy pracownicy zachowali i nadal zachowują się bardzo odpowiedzialnie. Te obostrzenia zostały potraktowane poważnie, widać było na każdym kroku determinację pracowników, którzy poka-

zali, że zależy im nie tylko na swoim zdrowiu, ale także na zdrowiu współpracowników i kolegów, a co za tym idzie – również rodzin, bo to się przecież przekłada także na nasze życie rodzinne. Dzięki temu **nie odnotowaliśmy w zakładzie większego źródła zakażenia**

– wszystkie przypadki, które występowały u nas, były pojedyncze i rozproszone”.

W bielskim zakładzie dbałość o zdrowie pracowników stała się priorytetem, podobnie jak miało to miejsce w całej grupie. Postój zakładu bez wątplenia wpłynął jednak negatywnie na poziom zrealizowanej produkcji, ale sytuację skompensowała duża liczba zamówień w ostatnim kwartale. „Naszemu zakładowi – tłumaczy Andrzej Tokarz – udało się przejść ten ciężki rok dość dobrze, także pod względem produkcji, bo jej **spadek w stosunku do roku poprzedniego był niewielki**, oscylował w granicach 5%. Łącznie wyprodukowaliśmy **254 tysiące silników**, z czego 120 tysięcy silników benzynowych GSE turbo, 114 tys. SDE turbo diesel oraz 20 tysięcy silników benzynowych TwinAir”.

Rok 2020 był także czasem, w którym inżynierowie i technicy z bielskiego zakładu pracowali nad dwoma bardzo ważnymi projektami. Pierwszy z nich zakładał **zwiększenie zdolności produkcyjnej benzynowych silników GSE turbo**, natomiast przedmiotem drugiego projektu było **uruchomienie nowego silnika wolumetrycznego GSE N3**. Jest to silnik małolitrażowy (1.0), przeznaczony przede wszystkim do Fiat 500 i Lancii Ypsilon produkowanych w Tychach oraz do modelu Fiat Panda wytwarzanego w zakładzie w Pomigliano. „W ubiegłym roku – wyjaśnia Tokarz – skoncentrowaliśmy się na pracach mających na celu zwiększenie zdolności produk-

cyjnej linii silnika GSE **z 200 do 400 tys. rocznie**. Równocześnie uruchomiliśmy produkcję silnika N3, co nastąpiło oficjalnie **9 lutego ub.r.** Tego dnia, po otrzymaniu zwolnienia do produkcji, wysłaliśmy pierwszy silnik N3 do Zakładu Tychy. W najbliższych miesiącach z pewnością zostaniemy **głównym dostawcą** wspomnianych silników, które obecnie dostarczane są również z zakładu w Brazylii. Wpływ na to będzie miała również bliskość naszych zakładów, dzięki czemu będziemy mogli dostarczać do Tychów silniki w systemie *just in time*”. Dzięki ubiegłorocznym inwestycjom w fabryce w Bielsku-Białej wzrosnięcie zatem zarówno oferta produktowa, jak i wielkość produkcji. „W tym roku plan zakładu wyprodukowanie ok. 350 tys. silników z rodziny GSE. Z naszych linii nadal będą schodziły również silniki SDE turbo diesel i TwinAir. Miejmy nadzieję, że nic nam w tych planach nie przeszkodzi”. Zgodnie z przewidywaniami, produkcja w zakładzie w Bielsku-Białej ulegnie podwojeniu z 254 tysięcy do **ponad 500 tysięcy silników**.

Obok wzrostu produkcji prawdzi-

wym wyzwaniem w 2021 roku będzie **proces integracji zakładu w ramach nowej grupy Stellantis**. Przecież była grupa PSA posiada w Tychach fabrykę produkującą silnik podobny do benzynowego GSE turbo powstającego w Bielsku-Białej. Andrzej Tokarz ma jednak pewność, że integracja przyniesie wszystkim ogromne korzyści. W „bliźniaczych” zakładach, porównywanych pod względem wielkości i rodzaju produkcji, prowadzone są **zaawansowane prace analityczne w zakresie banchmarkingu**. Mają one na celu wyłonienie nowych projektów dotyczących optymalizacji procesu i produktu. „Wydaje mi się – mówi na zakończenie Andrzej Tokarz, – że jest to wielka szansa na to, by zarówno po jednej, jak i po drugiej stronie szybko zidentyfikować pewne obszary do poprawy. Ważna jest otwartość z naszej strony i także ze strony kolegów z PSA. **Nasze relacje są partnerskie i otwarte**, z pełnym dostępem do wszystkich danych i wszystkich obszarów w zakładzie. Te analizy są bardzo szczegółowe i umożliwiają szybką poprawę działalności i efektywności”. ■

Montaż silnika N3





BIZNES W CZASIE PANDEMII

Filippo Gallino

Od marca ubiegłego roku gospodarka składana jest w ofierze na ołtarzu kryzysu wywołanego pandemią.

W FCA nie brakuje jednak pozytywnych impulsów. Rozmawiamy o nich z dyrektorem handlowym Pawłem Miszkowskim.

Rok 2020 był inny niż wszystkie z powodów, które doskonale znamy. Już na samym jego początku, zanim jeszcze biznes ruszył na najwyższych obrotach, menedżerowie musieli wrzucić do kosza wszystkie przygotowane wcześniej plany i dopasować je do zmieniającej się dynamicznie sytuacji, czyli starać się tak pokierować tym statkiem, by zacumować go w bezpiecznym porcie.

„Na nasz biznes koronawirus wpłynął już od połowy marca ub.r. – mówi Paweł Miszkowski, – dlatego nie byliśmy w stanie ukończyć I kw. zgodnie z planem. Naszym głównym założeniem było zminimalizowanie efektu Covidu na biznes oraz przeprowadzenie firmy, pracowników i dealerów przez ten trudny czas. Tak więc druga połowa marca, kwiecień i maj, czyli pierwszy lockdown oznaczał dla nas tak naprawdę zastopowanie biznesu. I to, co chciałbym mocno podkreślić i jednocześnie bardzo podziękować wszystkim pracownikom i dealerom, to fakt, że w tym bardzo trudnym czasie, czasie próby dla wszystkich, FCA – zarówno nasza część handlowa, jak i dealerska – przeszła przez to

w taki sposób, w jaki na początku niewielu się spodziewało. Żaden z dealerów nie został zamknięty, udało nam się uniknąć zwolnień, wprowadziliśmy wszystkie możliwe środki zapobiegawcze i reżim sanitarny – to był nasz priorytet od połowy marca ub.r. Warto to podkreślić, bo działania te miały aspekt nie tylko biznesowy, ale też ludzki”.

Rok 2020 był również rokiem przejściowym, w którym producenci samochodów musieli się przygotować na nowe normy europejskie dotyczące emisji CO₂. Jak poradziliście sobie z tą sytuacją z handlowego punktu widzenia?

„Normy dotyczą zarówno samochodów osobowych, jak i dostawczych. Ale o wiele bardziej skomplikowanym zadaniem wydają się w tym temacie samochody osobowe, bo od 2021 roku wszystkie pojazdy, które średnio emitują więcej niż 95 g/km, są obłożone karami – 95 euro × g powyżej limitu × liczba sprzedanych samochodów. Przy odrobinie kalkulacji i wyobraźni te liczby wydają się olbrzymie. W związku z tym, priorytetem firmy w 2020 r. były przygotowania do tego, aby 2021 rok był dla nas bezpieczny. I to też się udało zrealizować mimo powrotu drugiej fali Covidu w IV kw. ub.r., której nikt nie był w stanie przewidzieć. Dla nas, zwłaszcza dla marki Fiat – a Fiat w Polsce to przede wszystkim Tipo, które w 2020 roku odniósło bardzo duży sukces i zwiększyło udział w rynku, było doprowadzenie do tego, aby wszystkie dostępne samochody z silnikami wysokoemisyjnymi były zarejestrowane w 2020 i nie miały więc wpływu na kalkulację emisji CO₂ w 2021 roku. To dotyczyło też samochodów Alfa Romeo i Jeep, ale w o wiele mniejszej skali. I to też chciałbym podkreślić, bo dzięki mobilizacji całej organizacji, zarówno strony turystycznej, jak i przede wszystkim naszej lokalnej sieci dealerskiej, firma FCA w Polsce weszła w 2021 rok z „czystym rachunkiem” w zakresie CO₂”.

Te dwa aspekty mogą posłużyć za komentarz do ubiegłorocznego, statystycznego wyniku sprzedaży firmy, z którymi można zapoznać się w dalszej części wywiadu. Co czeka nas w 2021 roku?

„W ubiegłym roku było też trzecie, bardzo ważne wydarzenie, a mianowicie 100-lecie Fiata w Polsce. Nie mogliśmy sobie wyobrazić lepszego zakończenia tego jubileuszu, niż ogłoszenie 29 grudnia ub.r. inwestycji w Tychach. Fuzja Stellantis FCA z PSA jest jednym z największych wydarzeń w branży motoryzacyjnej ostatnich lat. Została ona potwierdzona 16 stycznia br.



Od tego momentu zmieniło się to, że jesteśmy eks-FCA i eks-PSA, a stanowimy o wiele większą siłę na rynku jako Grupa Stellantis. Namałalne, rzeczywiste efekty będą się pojawiać stopniowo. Wszystkie zmiany produktowe, które będą stanowiły największy efekt fuzji, będą oczywiście wymagały czasu. Ale nasze zakłady w Tychach, jak i w Bielsku-Białej są ważnym elementem całego łańcucha produkcyjnego i dostaw w ramach Grupy Stellantis. Tak więc możemy podzielić nasze działania w bieżącym roku na dwa etapy.

Pierwszym etapem, który będziemy realizować w Polsce, będzie identyfikacja wszystkich obszarów, które jesteśmy w stanie wspólnie razem wykorzystać. To otworzy nam wiele możliwości, które do tej pory nie istniały. Drugą kwestią, która nie do końca zależy od nas, ale raczej w skali Grupy, jest ekonomia skali wynikająca z produkcji, komponentów, planowania produktów – i jest ona bardziej średnio- i długoterminowa”.

Czy w oczekiwaniu na integrację dwóch byłych Grup czekają nas jakieś nowości w ofercie handlowej FCA Poland w 2021 roku?

„2021 będzie to rok ofensywy produktowej dla marek dawnej Grupy FCA, bo na ulice Polski wyjadą pierwsze elektryczne 500, zmienione Tipo z nową wersją Cross, zmieniona Panda, bardzo odświeżony Jeep Compass

W 2021 roku każdy brand będzie miał jakąś nowość, która wg założeń spowoduje poprawę pozycji na rynku





i ikona Alfy Romeo Giulia GTA – pierwsze takie samochody zostały już w Polsce sprzedane. W samochodach dostawczych natomiast jest to rok zmiany Ducato, pojawi się e-Ducato, które będzie najlepszą ofertą na rynku, jeśli chodzi o możliwości konfigurowania produktu dostawczego. Wszystkie wersje Ducato będą miały odmianę elektryczną, która będzie dostępna już w II kwartale 2021 r. W kwartale tym pojawi się także zmienione Ducato z silnikiem konwencjonalnym. Każdy brand będzie miał zatem jakąś nowość, która wg założeń spowoduje poprawę naszej pozycji na rynku. I plany te będą realizowane niezależnie od fuzji”.

W 2021 roku wasze wyniki sprzedaży na poziomie Grupy będą sumowane z wynikami dawnej Grupy PSA?

„Tak, będziemy pojawiać się w rankingach jako Grupa Stellantis. Zaczynamy z dobrą pozycją i liczymy na dalszą jej poprawę. Gdyby dokonać szybkiej symulacji, czyli zsumować wszystkie ubiegłoroczne udziały w rynku marek Grupy Stellantis, uzyskalibyśmy udział w rynku polskim wynoszący 12,1% w segmencie samochodów osobowych i 30,4% w segmencie samochodów dostawczych. A to dopiero początek. Prawdziwe wyzwanie właśnie się zaczyna”. ■



Sprzedaż samochodów poszczególnych marek FCA

Fiat	12 487 sztuk
Fiat Professional	8019 sztuk
Jeep	2 940 sztuk
Alfa Romeo	1 344 sztuk
Abarth	77 sztuk

WYNIKI SPRZEDAŻY W 2020 r.

Jak podkreślił Paweł Miszkowski w wywiadzie obok, 2020 był trudny dla branży samochodowej w Polsce. W stosunku do roku 2019 rynek samochodów osobowych spadł o 22,9% do poziomu 428 347 szt., a samochodów dostawczych o 14,6% i wyniósł w zeszłym roku 59 649 szt.

Spółka FCA Poland zamknęła 2020 rok sprzedażą na polskim rynku łączną kwotą 24 867 samochodów marek FCA, w tym 16 848 modeli osobowych i 8 019 dostawczych, co zapewniło spółce udział w rynku odpowiednio wynoszący 3,9% i 13,4%.

Pomimo trudnej sytuacji FCA zanotowała wzrost udziału w rynku dla samochodów osobowych o 0,3 punktu procentowego, osiągając 3,9% udziału. Ze względu na ograniczoną dostępność średniej wielkości samochodów dostawczych w gamie Fiat Professional marka ta zanotowała spadek udziału o 3,6 punktu procentowego, kończąc rok na drugim miejscu w rankingu sprzedaży z udziałem na poziomie 13,4%.

FIAT PROFESSIONAL

Marka Fiat Professional w 2020 r. sprzedała na polskim rynku 8 019 pojazdów, co wystarczyło do zajęcia drugiego stopnia na podium w rankingu sprzedaży. Warto podkreślić, że mimo ograniczonej dostępności wybranych wersji i modeli, Fiat Professional zwiększył wolumen sprzedaży najważniejszego modelu Ducato z 5 481 szt. w 2019 do 6 135 szt. w 2020, uzyskując imponujący udział w segmencie wynoszący 16,5% (+2,7 pp.) i to właśnie Ducato było najczęściej wybieranym autem z nadwoziem typu van.



FIAT

2020 był kolejnym rokiem, w którym Fiat z sukcesem rywalizował w największym segmencie na rynku. Mowa o autach kompaktowych (seg. C), w których markę reprezentuje Fiat Tipo. Bestsellerowy model Fiata umocnił swoją pozycję w tym segmencie, zajmując trzecie miejsce w rankingu sprzedaży z udziałem 8,3%. Warte odnotowania jest drugie miejsce na podium Tipo w seg. C i 14,6% udziału wśród aut kupowanych przez klientów indywidualnych. W łącznej liczbie 12 487 szt. Fiatów zarejestrowanych w 2020 roku w Polsce, aż 70% stanowił model Tipo. Marka liczy na jego dalszy sukces, wprowadzając właśnie do oferty nowe Tipo. Dzięki temu rodzina składająca się z hatchbacka, sedana i kombi wzbogaci się o wersję z nadwoziem typu crossover oraz nowe, wydajne i ekologiczne silniki FireFly, pochodzące z polskiej fabryki FCA Powertrain z Bielska-Białej.

Produkowany w Polsce Fiat 500 również może zaliczyć rok do udanych. Dzięki 1 946 sprzedanym egzemplarzom kultowa „500” poprawiła swój udział w segmencie, osiągając 15,8% i zajmując drugie miejsce w rankingu sprzedaży aut mini (seg. A).



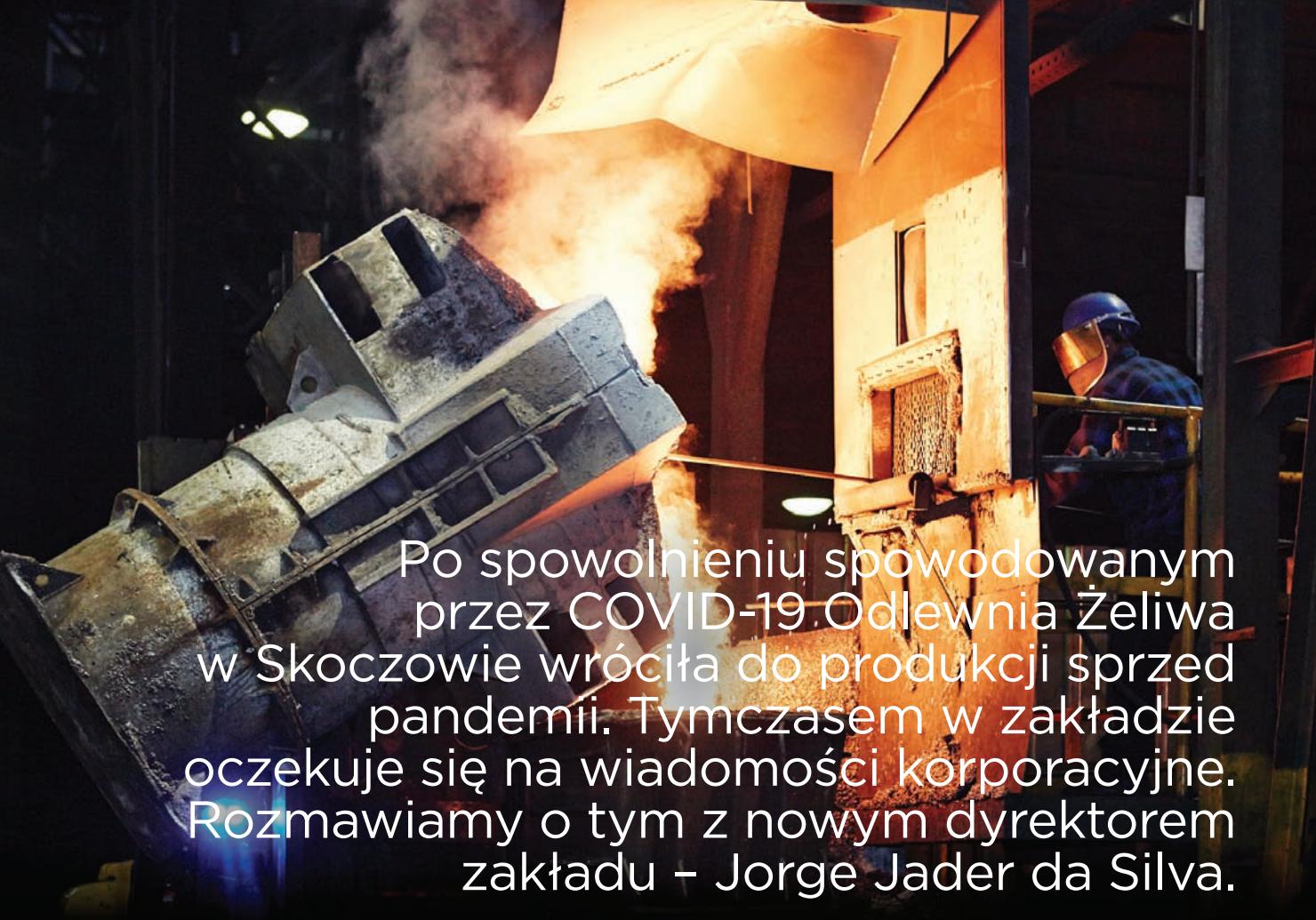
INNE MARKI

Alfa Romeo odnotowała w 2020 r. dobry wynik sprzedaży.

W Polsce marka pozyskała 1 344 nowych Alfistów, którzy docenili odmłodzone w zeszłym roku modele Giulia oraz Stelvio.

Dobry wynik na koniec 2020 roku zanotowała także marka Jeep, której klienci zarejestrowali w Polsce 2 940 SUV-ów z charakterystycznym, siedmioszczelinowym grilem.

Dokładnie 77 entuzjastów z Polski znalazła w zeszłym roku sportowa marka Abarth, której modele 595 oraz 695 są produkowane w tyskiej fabryce FCA.



Po spowolnieniu spowodowanym przez COVID-19 Odlewnia Żeliwa w Skoczowie wróciła do produkcji sprzed pandemii. Tymczasem w zakładzie oczekuje się na wiadomości korporacyjne. Rozmawiamy o tym z nowym dyrektorem zakładu – Jorge Jader da Silva.

Filippo Gallino, zdj.: Satiz Poland

NOWE MOŻLIWOŚCI TEKSID IRON POLAND



Nowy dyrektor i wiceprezes Zarządu spółki Teksid Iron Poland, Brazylczyk **Jorge Jader da Silva**, przyjechał do Polski w sierpniu ubiegłego roku, aby objąć **stanowisko po Marku Kanafku**. Poprzedni dyrektor przeszedł na emeryturę po prawie dwóch dekadach kierowania zakładem. „Pochodzę z południowo-wschodniej Brazylii – mówi Jorge Jader da Silva (zdjęcie obok), – a dokładnie z miasta **Betim** w stanie Minas Gerais, gdzie znajduje się zakład **Teksid do Brasil**. Jest to naj-

większa Odlewnia Żeliwa w całej grupie, zatrudniająca trzy tysiące pracowników i posiadająca roczną zdolność produkcyjną na poziomie 270 tysięcy ton odlewów. Pracowałem tam do 2018 roku, kiedy zaproponowano mi **przyjazd do Europy**. Przez prawie trzy lata byłem odpowiedzialny za produkcję w Portugalii, aby dzisiaj znaleźć się w miejscu, skąd pochodzi część moich przodków: to dla mnie zaszły móc zarządzać zakładem w Polsce, gdzie od niedawna mieszkam z żoną i najmłodszym synem. Pozostała

dwójka moich dzieci, już dorosłych, została w Brazylii, przez co ominęła ich piękna zima. W południowej części Brazylii zimy bowiem też są chłodne, ale ten ziąb jest jednak trochę inny" – żartuje dyrektor. W sektorze „Iron”, czyli w segmencie komponentów żeliwnych grupa Teksid specjalizuje się w produkcji elementów odlewanych z żeliwa dla sektora motoryzacyjnego, zatrudniając prawie **sześć tysięcy pracowników w pięciu zakładach**. Oprócz wspomnianych wcześniej zakładów w Brazylii, Portugalii i w Polsce posiada odlewnie w Chinach i w Meksyku.

Pod koniec grudnia 2019 r. grupa Teksid wspólnie z FCA ogłosili podpisanie porozumienia o sprzedaży działalności Teksid Iron **brazylij-skiemu koncernowi Tupy SA**, działającemu w ponad 40 krajach na całym świecie. Finalizacja transakcji z tym liderem branży odlewniczej w Ameryce Południowej zależy jednak od otrzymania odpowiednich zgód urzędów antymonopolowych. „Postępowanie to przebiega bardzo sprawnie, pomimo wybuchu pandemii kilka miesięcy po ogłoszeniu przejęcia – wyjaśnia Jorge Jader da Silva. – Na chwilę obecną nic się jednak nie zmieniło. Nadal działały w ramach struktur koncernu Stellantis, czyli dawnego FCA. Jestem przekonany, że **transakcja ta stwarza nowe możliwości dla naszego biznesu**, ponieważ sta-

niami się częścią grupy, będącej jednym z liczących się producentów komponentów metalurgicznych dla światowego przemysłu motoryzacyjnego. Po przejęciu spodziewane obroty całej grupy wyniosą 1,5 miliarda euro. Będziemy dysponować siedmioma zakładami zatrudniającymi 20 tys. pracowników w Ameryce Południowej, Europie i Azji".

W 2020 roku w wyniku pandemii nastąpiło załamanie rynku, a odlewnia **Teksid Iron Poland** odnotowała

gwałtowny spadek liczby zamówień. Plan produkcji zakładu w Skoczowie, przewidujący wykonanie 59 tys. ton odlewów żeliwnych, został zrealizowany na poziomie około 42 tysięcy. „Jeśli nie nastąpi kolejny lockdown – wyjaśnia Jorge Jader da Silva – w 2021 roku powinniśmy według założeń przekroczyć **52 tysiące ton**. Jest to poziom produkcji niższy od naszej zdolności produkcyjnej, ale nasze ostrożne szacunki wynikają z niepewnej sytuacji na rynkach europejskich. Jeśli chodzi natomiast o przyszłość, przed nami otwierają się nowe możliwości związane z jednej strony, jak już wspomniałem, z przejęciem odlewni w Skoczowie przez grupę Tupy SA, z drugiej zaś z rozwojem produkcji i coraz większym zainteresowaniem pojazdami elektrycznymi. W przeszłości bowiem zapotrzebowanie na komponenty żeliwne do samochodów spalinowych ulegało ciąglemu zmniejszeniu, głównie za sprawą ich wag, natomiast obecny rozwój pojazdów z silnikami elektrycznymi trend ten może odwrócić: **odnotowujemy zwiększenie zapotrzebowania** na komponenty odlewane z żeliwa, takie jak na przykład obudowy me-

chanizmu różnicowego. Nasza produkcja jest nastawiona głównie na eksport, przede wszystkim do grupy **Stellantis**, której dostarczamy nasze produkty bezpośrednio bądź po przez Magneti Marelli. Naszymi klientami są również inne koncerny motoryzacyjne, takie jak **Renault, Mercedes, Iveco, Opel i Toyota**. Dzięki przejęciu przez grupę Tupy działalności FCA w segmencie komponentów żeliwnych, nasza pozycja jako globalnego dostawcy dla sektora motoryzacyjnego jeszcze bardziej się umocni. Musimy wykorzystać pojawiające się w najbliższych latach możliwości".

„Naszą rozmowę chciałbym zakończyć osobistym wspomnieniem, przywołanym tym wywiadem – mówi wzruszony Jorge Jader da Silva. – Można rozumieć to jako mój wyraz sympatii dla pana i czasopisma „Wokół Nas”. Mój ojciec był bowiem w Brazylii bardzo lubianym dziennikarzem, do tego stopnia, że społeczność, do której kierował swoje artykuły, nazwała jego imieniem jedną z ulic mojego rodzinnego miasta. Dlatego chciałbym właśnie jemu zadedykować nasze spotkanie. Dziękuję bardzo". ■





II Bieg Pamięci ze Światłem Pokoju

Aby upamiętnić 76. rocznicę Marszu Śmierci, do którego w styczniu 1945 roku niemieccy naziści w ramach ewakuacji zmusili więźniów obozu koncentracyjnego KL Auschwitz-Birkenau, po raz drugi zorganizowano Bieg Pamięci ze Światłem Pokoju. Tegoroczną edycję ze względów epidemiologicznych posiadała formę odmienną od zeszłorocznej. Rok temu trasę z Oświęcimia do Gliwic przebyła w sztafetach młodzież z Chorzowa, Lędzin, Bierunia, Mikołowa, Borowej Wsi, Przyszowic i Gliwic. W tym roku w biegu brały natomiast udział nauczyciele z wyżej wymienionych miast, którzy 21 stycznia br. pokonali trasę z Oświęcimia do Gliwic, łącząc symbolicznym ogniem pokoju dziewięć miejsc pamięci znajdujących się na tym odcinku. Ogień pobrano sprzed ściany śmierci w Oświęcimiu, by zapalić go w drugim miejscu pamięci, jakim jest cmentarz w Bieruniu Starym położony przy sanktuarium św. Walentego. To tam, w listopadzie 1945 roku pochowano 10 więźniów, zamordowanych w miejscu, gdzie obecnie znajduje się brama nr 3 FCA Poland, obok której kilka lat temu ufundowano tablicę pamiątkową.

„Gdzieś tutaj znajdowała się cegielnia, do której spędzono część więźniów na nocleg – mówił Adam Lichota, pomysłodawca biegu i zarazem nauczyciel historii i wychowania fizycznego z chorowskiego Zespołu Szkół Technicznych nr 2 im. Mariana Batko. – Dziesięciu z nich próbowało szukać wolności, ale ta ucieczka zakończyła się dla nich śmiercią. Po wojnie mogły 10 osób przysypanych cienką warstwą ziemi oraz wapna odnaleźli mieszkańców Bierunia, którzy pochowali ich zwłoki na bieruńskim cmentarzu. My dzisiaj, biegając z ogniem pobranym sprzed obozu w Auschwitz, chcemy upamiętnić wszystkie ofiary Marszu Śmierci, ale również rozpowszechniać tę pamięć nie tylko dla lokalnej społeczności, ale także dla młodzieży, która w tym roku, ze względu na epidemię, nie brała udziału w biegu, ale była zaangażowana w wirtualny konkurs historyczny”.

W zapaleniu znicza przed tablicą pamiątkową uczestniczył m.in. dyrektor Zakładu Tychy, Tomasz Gębka, który podziękował nauczycielom biorącym udział w biegu i pogratulował tego projektu edukacyjno–sportowego, ukazującego kolejnym pokoleniom elementy historii: „Nie wiem, czy bieg jest waszą pasją, ale na pewno jest to ważna inicjatywa i ogromny wysiłek, bo trasa biegu wynosi ok. 42 km”.



Alfa Romeo Racing ORLEN prezentuje nowy bolid C41

W widowiskowej ceremonii, która odbyła się w imponującej scenerii Teatru Wielkiego w Warszawie, kierowcy zespołu, Kimi Räikkönen i Antonio Giovinazzi oraz kierowca rezerwowy Robert Kubica, wystąpili na scenie wraz z nowym bolidem zespołu C41.

Bolid, w nowej grafice, ale w tradycyjnej już biało-czerwonej kolorystyce, został zaprojektowany w Alfa Romeo Centro Stile i jest kolejną odsłoną modelu C39, który startował w sezonie 2020. Ze względu na ograniczenia narzucone przez przepisy, samochód wykorzystuje wiele elementów swojego poprzednika, a jednocześnie zachwyca swoim odnowionym wyglądem, w szczególności tzw. stożkową końcówką nosa (ang. nosecone), obszarem, na którym zespół postanowił skupić swoje wysiłki. Pod karoserią ukryty jest nowy silnik Ferrari.



Nagrody dla Alfy Romeo

Tylko w lutym br. modele Alfy Romeo zostały uhonorowane trzema nagrodami. W najnowszym rankingu niezawodności niemieckiego pisma „Auto Zeitung” w GTÜ, Alfa Romeo Giulia zajęła drugie miejsce w kategorii aut klasy średniej. Giulia uzyskała wynik 1,97, co oznacza, że w przeszło 98% badanych egzemplarzy w wieku do 3 lat nie wystąpiły żadne poważne usterki. Modele Alfy Romeo doceniono także w 19. plebiscycie „Auto Lider 2021”: Giulia zatrzymała w nim w kategorii „Auto klasy średniej”, natomiast Alfa Romeo Stelvio znalazła się na drugim stopniu podium w kategorii „Crossover/SUV klasy średniej”. I wreszcie trzecia nagroda uzyskana w lutym to tytuł „Best Car 2021” magazynu motoryzacyjnego „auto motor und sport” dla Alfy Romeo Giulia, w którym już po raz czwarty w ciągu ostatnich pięciu lat czytelnicy wybrali sportową, włoską limuzynę zwyciężczą w kategorii „Importowane modele sedan”. Alfa Romeo Giulia pokonała 14 konkurentów. Sukces marki Alfa Romeo w tegorocznym „Best Cars” dopełniają Giulietta i Stelvio, odpowiednio druga i trzecia w swoich kategoriach. Rankingi te są kolejnym dowodem na jakość i niezawodność marki Alfa Romeo, wspartą teraz 5-letnią Przedłużoną Gwarancją Maximum Care.

5-letnia gwarancja na wszystkie modele Alfy Romeo

Od 1 stycznia br. marka Alfa Romeo wprowadziła na nowe samochody 5-letnią, Przedłużoną Gwarancję Maximum Care z limitem przebiegu do 200 tys. km. Gwarancja dotyczy wszystkich sprzedanych modeli na terenie Polski od stycznia 2021 r., niezależnie od roku produkcji i kanału sprzedaży, a więc skorzystają z niej wszyscy klienci indywidualni i biznesowi. 5-letnia gwarancja Maximum Care obejmuje 2-letnią gwarancję fabryczną oraz rozszerzoną 3-letnią ochronę serwisową na usterki elektryczne i mechaniczne. Zaletą oferowanej usługi jest fakt, że gwarantem w całym, 5-letnim okresie pozostaje FCA Poland, a nie zewnętrzny ubezpieczyciel pokrywający koszty napraw.

Ponadto, w połowie stycznia Alfa Romeo ogłosiła nawiązanie współpracy z kierowcą Formuły 1 Alfa Romeo Racing ORLEN, Robertem Kubicą. Tak znany kierowca podnosi status marki i kieruje uwagę na wysiłki koncernu włożone w procesy związane z projektowaniem, wytwarzaniem i obsługą samochodów Alfy Romeo. Ich efektem jest najwyższa jakość aut i niezawodność w eksploatacji, potwierdzona opiniemi użytkowników i rankingami, o których piszemy m.in. obok.



NIESAMOWITY ROK

Wraz z nową rodziną 500 zakończyła się odnowa gamy Fiata, a marka przygotowuje się do udanego roku, także dzięki rekordom osiągniętym mimo lockdownu w ub.r., w którym pracowała nad produktami i strategiami.

Francesca Rech

Jeśli 2020 był rokiem odnowy modeli, co znalazło swoje odbicie w sukcesach handlowych i w nowych produktach, poczynając od nowej 500 po odnowioną gamę Tipo i od Tipo Cross po Pandę Sport, to 2021 Fiat rozpoczyna pod znakiem odświeżenia rodziny 500, która debiutuje z nowymi wersjami wyposażenia, kolorystyki i wnętrz. Marka wprowadza też nową strategię ofertową, która sprawia, że wybór samochodu jest szybszy i łatwiejszy oraz spełnia potrzeby związane z mobilnością każdego klienta. Rodzina 500 składa się z modeli 500, 500X i 500L,

bardzo różnych pod względem przeznaczenia, formy i charakteru, ale mających ten sam pierwotrz: kultowego Fiata 500. Na przestrzeni lat rodzina 500, z ponad 3 milionami sztuk sprzedanych od 2007 roku, odniosła ogromny sukces zarówno dzięki nieustannemu odnawianiu gamy, jak i specjalnym seriom, takim jak na przykład Mirror z 2018 roku i 120° z 2019. To właśnie edycje specjalne były źródłem inspiracji do odświeżenia gamy 2021. Rodzina 500 Mirror została stworzona z myślą o klientach, którym zależy na łączności ze światem oraz tych, którzy podążają za



najnowszymi trendami w dziedzinie systemów multimedialnych. Z kolei seria specjalna 120°, najbardziej elegancka i najlepiej skomunikowana ze światem, została stworzona dla uczczenia 120-lecia istnienia marki Fiat oraz by napisać nowy rozdział w obszarze łączności ze światem.

Dzisiaj wspomniane trzy modele – 500, 500X i 500L – pojawiają się w 5 wersjach wyposażenia, każda prezentuje indywidualną estetykę i bogate wyposażenie, by jeszcze bardziej wzbogacić mocne strony każdego modelu. Wersja startowa to Cult, stanowiąca hołd dla typowego popowego świata modelu 500, przeznaczona dla poszukujących stylu i oryginalności bez kompromisów w kwestii ceny.

Kolejnym poziomem jest wersja wyposażenia Connect skierowana do klientów poszukujących swobodnej i przyjaznej łączności ze światem, czyli sposobu na ciągłe pozostawanie z nim w kontakcie. Dolcevita to występująca tylko i wyłącznie w modelu 500 wersja, która przeznaczona jest dla miłośników stylu *glamour*, inspirowana latami 50. XX wieku: „naturalnym środowiskiem” Fiata 500 od 1957 roku. Dopełnieniem oferty jest wersja Cross przeznaczona dla osób poszukujących wyposażenia odzwierciedlającego silną osobowość, którzy pragną uciec od miejskiego zgiełku i rutyny, by cieszyć się wraz z rodziną przygodami poza miastem i dbać o zdrowy styl życia. Wersja wyposażenia Sport jest idealnym wyborem dla dynamicznego i niezależnego klienta.

Jeśli chodzi o kolory, ich paleta została poszerzona o nowy, ekskluzywny kolor nadwozia Pomarańczowy Sicilia, zestawiony w środku z nową tapicerką w kolorze niebieskim oraz specjalną deską rozdzielczą w tym samym kolorze w wersji Cult. Dla wersji

wyposażenia Connect jest dostępny nie tylko 7-calowy system multimedialny Uconnect z radiem DAB, Apple CarPlay™ i Android Auto™, ale po raz pierwszy można wybrać również specjalne dwukolorowe nadwozie Szary Pompei/Czarny Vesuvio. Ekskluzywna wersja Dolcevita oferowana jest z nadwoziem dwukolorowym Białym Gelato/Szarym Lunare. W wersji wyposażenia Cross modelu 500X debiutują nowe fotele z pasem środkowym z motywem kamuflażu i winylowe elementy dekoracyjne. Topową wersją gamy jest wersja wyposażenia Sport, wyróżniająca się wyjątkowym i niepowtarzalnym wyglądem, który na pewno nie przejdzie niezauważony. Sportowe elementy wykończenia 500 Sport wyróżniają się na tle innych: wyjątkowy styl i charakter podkreślone są nadwoziem w kolorze Szary Cloud (dostępnym na zamówienie). Dla osób pragnących jeszcze bardziej wzbogacić i spersonalizować swoje auto, dostępne są specjalne pakiety, zapewniające znaczną oszczędność finansową. Należą do nich: pakiet NAVI, pakiet Magic Eye i pakiet dla klientów poszukujących najnowszych technologii i bezpieczeństwa w swoim samochodzie; pakiet Comfort i Functional dla klientów poszukujących maksymalnego komfortu podczas jazdy; oraz pakiet Style dla osób poszukujących wyjątkowego stylu.

Nowa gama 500 jest wyposażona w silnik benzynowy z napędem hybrydowym o mocy 70 KM, zgodny z normą Euro 6D-Final. Gama silników 500X obejmuje dwa silniki benzynowe: 1,0-litrowy silnik o mocy 120 KM i 1,3-litrowy silnik Firefly o mocy 150 KM zespولony ze skrzynią automatyczną DDCT. 500L jest dostępna z 1,4-litrowym silnikiem benzynowym o mocy 95 KM. Zbieranie zamówień na nowe modele rozpoczęło się w połowie stycznia 2021 roku. ■



MAŁE
SUPERSAMOCHODY
**NA MIARE
WIELKICH
MARZEN**



Skorpion znowu „atakuje”, tym razem za sprawą nowej serii 595. Te niepokorne samochody o silnym charakterze, z nowymi wnętrzami, detalami i w nowych barwach wzbudzają zachwyt swoimi osiągami.

Carola Popaiz





Abarth nigdy nie przestaje zadziwiać. W ubiegłym, intensywnym i emocjonującym roku, marka odnotowała liczne sukcesy sportowe i zaprezentowała dwie nowe serie specjalne – 595 Monster Energy Yamaha i 595 Scorpione oro, dzięki którym jej udział w rynku wzrósł o prawie 50 procent w porównaniu z 2019 rokiem, a sprzedaż poza Włochami o 80 procent. Rok 2021 Abarth rozpoczyna natomiast kolejną nowością: **czterema wersjami**, które tworzą **gamę 595**. Wyróżniają je **szlachetne materiały i nowe kolory, a wyposażono je w detaile stylistyczne i technologiczne** na najwyższym poziomie, którym towarzyszy, jak to zwykle bywa w przypadku Abartha, wiele możliwości **personalizacji**. Modele **595 Turismo, Competizione i Esseesse** z jeszcze wyższymi osiągami i bardziej wyrazistym stylem mogą przyprawić entuzjastów o zatrzymanie głów. Te nowe, pełne pikantnej mało samochody, dostępne w wersjach **sedan** i **kabriolet**, posiadają szereg cech, które podkreślają ich sportowy charakter i przyczyniają się do poprawy wyników. Wszystkie są napędzane silnikiem **1.4 T-jet**, na którym bazują włoskie i niemieckie samochody Formuły 4, i są wyposażone w mechaniczną skrzynię biegów lub, na zamówienie, w sekwencyjną, zrobotyzowaną skrzynię biegów Abarth z lopatkami zmiany biegów przy kierownicy. Moc **od 145 do 180 KM** – zgodna z normą Euro 6D Final – zaspakaja potrzeby każdego miłośnika Abartha. **Polielityczne reflektory i światła do jazdy dziennej w technologii LED** są standardem we wszystkich modelach. Na zamówienie dostępne są światła ksenonowe. **Kierownica jest spłaszczona u dołu** i w centralnym punkcie i została zaprojektowana tak, aby lepiej sprawdzać się podczas sportowej jazdy. Deska rozdzielcza zapewnia doskonałą czytelność. Dodatkowo, **podświetlony na biało wskaźnik ciśnienia** ułatwia i usprawnia odczyt. Odkryjmy cechy charakterystyczne każdej wersji.

Na górze, nowa gama 595, wyposażona w nowe detaile i kolory, a także wersja Turismo, najbardziej stylowa w gamie

FEELING ZA KIEROWNICĄ 595

Wersja **595 o mocy 145 KM** oferuje w standardzie wszystkie niezbędne elementy wyposażenia, dające radość oraz typową dla samochodów tej marki przyjemność z jazdy. Począwszy od odnowionego **selekторa trybu Sport**, poprzez naciśnięcie przycisku na desce rozdzielczej, który umożliwia maksymalne dostarczenie momentu obrotowego, kalibrację wspomagania kierownicy i ostrzejszą reakcję silnika na педał przyspieszenia. Przywilejem sportowej jazdy jest szybkie przyspieszenie i skuteczne hamowanie. Dlatego w modelu 595 nie może zabraknąć doskonałego i **specyficznego dla Abartha układu hamulcowego**, który zapewnia maksymalne bezpieczeństwo dzięki 284-milimetrowym przednim tarczom wentylowanym i 240-milimetrowym tarczom tylnym.





Złoty rok w sporcie motorowym

Abarth nie mógł sobie wymarzyć lepszego sezonu sportowego, pełnego niespodzianek zarówno w rajdach, jak i na torze. Do największych triumfów ubiegłego sezonu należy zaliczyć trzecie z rzędu zwycięstwo Skorpiona w Pucharze FIA R-GT, odniesione przez młodego Włocha Andree Mabelliniego, który wygrał, między innymi, Abarth Rally Cup 2020, mistrzostwa jednej marki dla kierowców startujących w Pucharze Europy na pokładzie samochodów rajdowych Abarth 124. Atmosfera w mistrzostwach F4 „powered by Abarth” w Niemczech i we Włoszech to czysta adrenalina. Daty zawodów wypadały jedne po drugich. Wśród aut wyścigowych napędzanych silnikiem Abartha znalazło się w sumie 18 zwycięzców, a na podium stanęło 23 kierowców. We Włoszech kierowcą numer jeden w mistrzostwach był 15-letni Gabriele Minì, który z dorobkiem czterech zwycięstw i 15 miejscami punktowanymi zagwarantował sobie zwycięstwo na tydzień przed końcem zawodów. Równie duże emocje panowały w mistrzostwach Niemiec F4, które wygrał 16-letni Anglik Jonny Edgar. W trakcie sezonu zanotował sześć zwycięstw i 13 miejsc punktowanych, stając na podium w ostatnim wyścigu po zaciętej walce z Amerykaninem Jakiem Crawfordem i Finem Eliasem Seppänenem. Bazując na tych sukcesach, marka Abarth Scorpione jest teraz gotowa do podjęcia nowych wyzwań w wyścigach: na torze w mistrzostwach Formuły 4 oraz w rajdach, gdzie będzie kontynuować współpracę z prywatnymi zespołami w Rajdowych Mistrzostwach Europy, zapewniając wsparcie techniczne na torze.

Poniżej, Abarth 595 EsseEsse, najbardziej „wyścigowy” z modeli Abartha. Po prawej stronie, wyrazisty Competizione, z siedzeniami wykonanymi z delikatnych materiałów i technologicznym systemem informacyjno-rozrywkowym Uconnect z 7-calowym wyświetlaczem o wysokiej rozdzielczości

STYL I KOMFORT W 595 TURISMO

595 Turismo nawiązuje do wartości, klasy i komfortu typowych włoskich samochodów GranTurismo i dlatego jest przeznaczony dla tych osób, które chcą się czymś wyróżniać i dynamicznie poruszać po mieście, mając do dyspozycji **moc 165 KM**. Dźwięk silnika to prawdziwa gratka, a **widoczny podwójny wydech z satynowanej stali** daje głęboki i potężny ryk. Wnętrze zostało odświeżone, poczawszy od **ekskluzywnych skórzanych foteli z nowym wykończeniem**, dostępnych w różnych odcienniach, w tym w nowym **Helmet Brown**. Aby podkreślić jego lifestylowy charakter, oferowany jest **Pakiet Miejski**, który umożliwia jazdę nowym Abarthem 595 Turismo w pełni wykorzystując jego zalety technologiczne: od czujników deszczu i zmierzchu, które aktywują wycieraczki przedniej szyby i włączają reflektory w zależności od warunków, po tylne czujniki parkowania, dzięki którym można bezpiecznie wykonywać nawet najtrudniejsze manewry.

OSIĄGI 595 COMPETIZIONE

Model 595 Competizione, ze względu na swoją moc silnika **180 KM**, kierowany jest do miłośników wyjątkowych osiągów i sportowego charakteru. Paleta kolorów nadwozia 595 Competizione obejmuje teraz nowy **Niebieski Rally**, matowy odcień inspirowany Fiatem 131 Abarth Rally z lat 70., podczas gdy nowe **17-calowe felgi aluminiowe** nawiązują do Lancii Delta Rally Integrale z lat 90. Aby nadać jeszcze bardziej sportowy charakter nadwoziu, zastosowano specjalny dla tej wersji zestaw **body kit w kolorze nadwozia**, dostępny zarówno w połączeniu z nowymi kolorami Niebieski Rally, jak i z Czarnym Scorpione. Model ten wyposażony jest również w **turbinę Garrett GT1446, amortyzatory Koni FSD** na obu osiach, **hamulce Brembo ze stałymi aluminiowymi zaciskami** oraz, opcjonalnie, **samoblokujący mechanizm różnicowy**, który umożliwia przeniesienie całej mocy silnika na podłożę, optymalizując trakcję w trudnych wa-



runkach przyczepności i na nierównych nawierzchniach. Dopełnieniem całości jest wydech **Record Monza**, który swoim rykiem podkreśla moc 595 Competizione.

DRESZCZYK EMOCJI W 595 ESSESESSE

Model 595 EsseEsse o **mocy 180 KM** to najwyższa półka gamy. Dla tej wersji projektanci i inżynierowie Abartha zaprojektowali i opracowali **nowe tytanowe rury wydechowe do układu wydechowego Akrapovič**, które zapewniają emocje pod względem dźwięku na drodze, jak i na torze. Również dla 595 EsseEsse, oprócz **amortyzatorów Koni FSD, hamulców Brembo** i, jeśli trzeba, **samoblokującego mechanicznego różnicowego**, dostępna jest powiększona turbina **Garrett GT1446** o stałej geometrii, która pozwala ograniczyć straty paliwa wzduł ścianek układu paliwowego, aby uzyskać maksymalne wyniki.

NAJLEPSZA TECHNOLOGIA DLA WSZYSTKICH

Nowa seria 595 oferuje w standardzie system informacyjno-rozrywkowy **Uconnect z 7-calowym wyświetlaczem o wysokiej rozdzielczości**, wyposażonym w nowe wyświetlacze włączania i wyłączania oraz **radio cyfrowe DAB**. Na zamówienie dostępna jest **nawigacja satelitarna**, przy stosowanie do montażu **Apple CarPlay** oraz z funkcją kompatybilności z **Android Auto**. Dopełnieniem wyposażenia jest potężny system **Beats Audio**, który zaskarbi sobie sympatię najbardziej wymagającego fana muzyki. System, opracowany we





współpracy z firmą Beats by Dr. Dre, dysponuje całkowitą mocą wyjściową **480 W** i 8-kanalowym wzmacniaczem cyfrowym z algorytmem korekcji dźwięku, który jest w stanie odtworzyć pełne spektrum brzmienia, jakiego doświadcza artysta podczas nagrywania w studio. System Beats Audio składa się z dwóch kopułkowych głośników wysokotonowych umieszczonych w przednich słupach, dwóch 165-milimetrowych głośników średnioniskowych w przednich drzwiach, dwóch 165-milimetrowych głośników wysokotonowych w tylnych panelach bocznych oraz 200-milimetrowego subwoofera umieszczonego w komorze koła zapasowego w bagażniku. ■



Dzień Cyfrowy Abarth godny Księgi Guinnessa

Wielka rodzina entuzjastów Abartha nie zawiodła nawet wtedy, kiedy Dzień Abartha odbył się tylko wirtualnie. Dzięki swojej społeczności Abarth ustanowił rekord Guinnessa World Records™, tworząc największe i najbardziej spektakularne wydarzenie cyfrowe na świecie przy udziale licznych entuzjastów, którzy w ciągu jednej godziny przeszali aż 868 zdjęć swoich Abarthów na wskazaną stronę Facebooka. W Abarth Digital Day wzięli udział Ylenia Baccaro z programu radiowego „Tutto esaurito” w Radio 105 jako prowadząca transmisję na żywo, DJ Fabio Liuzzi, również z Radia 105, oraz twórca cyfrowy Ema Motorsport, który dołączył do imprezy i zaprezentował jeden ze swoich występów bezpośrednio z Officine Abarth, pokazując widzom rzadkie elementy Skorpiona. Tymczasem społeczność Abartha na całym świecie wciąż się rozwija: obecnie istnieje 87 oficjalnych klubów z ponad 5 000 członków. Wielu należy także do społeczności „The Scorpionship” (scorpionship.abarth.com), która działa od czterech lat w regionie EMEA i liczy ponad 139 tysięcy członków.





PO PROSTU ZYGA...

28 lutego 1945 rok. Tę datę winien znać każdy kibic dwóch kółek. 76 lat temu narodziła się gwiazda polskiego kolarstwa - Zygmunt Hanusik.

Tadeusz Majcherek

Wartogłowcu, kiedyś małej wsi, obecnie dzielnicy Tychów, gdzie się urodził Zyga, ludzie mówili, że nad słomianym dachem domostwa słońce opasane było rowerem i chłopem z brodą. Zyga był jak żywe srebro. Wszędzie było go pełno. Grał w piłkę w maleńkim A-klasowym klubie Czułowianka-Tychy. Chłopcy z klubu dali mu przydomek „Dzik”. Tam, gdzie grał, ziemia była tak zryta, jakby przeszło przez nią stado świń.

PIERWSZY ROWER, PIERWSZY WYŚCIG

Górniacy na grubę jeździli na rowerach. Jednemu z nich „poszło koło”. Zyga, chcesz kupić rower?

To był Diamant, marzenie każdego chłopca. Kosztował bajońską kwotę... 2 tysiące zł. Zyga chodził do górniczej szkoły. Pracował w warsztatach – w domu było biednie. Ale „uszporował” pieniądze na ten rower. Kiedyś jadąc na trening piłkarski, zauważył grupkę kolarzy. Dołączył do nich. Hanusikowi jak błyskawica przeleciała myśl, pościgam się z nimi. Na trasie cały czas myślał, jak ich objechać. Jeden odpadł, zaczął się ścigać z drugim. Rywal jechał prawa, on pojedzie lewą. Na górze był pierwszy. Trener Wygłyda, poznał się na tym chłopaku. Kilka dni namawiał go, by rzucił piłkę i wzjął się za kolarstwo. Przekonał go i tak

Hanusik z piłkarza stał się kolarzem. Wygrywał powiatowe wyścigi. Gazety zaczęły pisać o sukcesach chłopca z Wartogłowca.

W KADRZE

Po sukcesach, już nie powiatowych, dostaje się do kadry. Magiera, Królik i inni, których znał tylko z gazet, teraz zostają jego kolegami. Wcześniej we Francji ścigał się w amatorskich wyścigach. Zarobił parę groszy i wybudował dom w swojej miejscowości. W 1956 roku Stanisław Królik wygrywa Wyścig Pokoju. Zydze ani przez myśl nie przyszło, że on też będzie startował w najważniejszej amatorskiej kolarskiej imprezie.

CORAZ GŁOŚNIEJ O „NASZYCH”

Polscy kolarze zaczynają wygrywać wyścigi za granicą. Zaczynamy rywalizować z kolarskimi potęgami: kolarzami z ZSRR i Niemcami, od czasu do czasu także z Czechami. W europejskich gazetach zaczyna się pojawiać nazwisko Magiery, Krzeszowca, Szurkowskiego, Hanusika. Rozpoczęła się złota era polskiego kolarstwa. Wygrywamy pamiętny XXIII Wyścig Pokoju. Na kolarskim podium w Berlinie stają Ryszard Szurkowski (I miejsce), Francuz Marcel Duchemin (II) i Zygmunt Hanusik, chłopak z Wartogłówca (III). W Tychach, gdzie mieszkał do śmierci, każdy z chłopców grających na osiedlach w kapsle chciał być Hanusikiem.

ZAKPIOR NA FINISZU

Tak zaczęli go przezywać kolarze. Miał specyficzny styl jeżdżenia. Często jechał w szpicy peletonu. Rozpychał się lótkami, także na finiszu. Taka jazda musiała kosztować kontuzje, miał pięć razy wstrząs mózgu, połamane obojczyki, pozrywane ścięgna Achillesa. Zyga uwielbiał taką walkę. Zawsze mówił, że ciało się podruruje i jedzie się dalej.

KAPUSTA I 20 DOLARÓW

Olimpiada w Meksyku. Gorąc, jak z hutniczego pieca. Zyga widzi, jak jeden z kolarzy wkłada pod paskowy kask liście kapusty. Kapusta i Meksyk? Mimo to kupuje za 20 dolarów liście. 100 metrów po starcie miała miejsce kraksa. Z Hanusikowym kołem zostało ósemka. Zyga zobaczył dobre koło u pokieresowanego kolarza, odpina, wpina do swojego roweru, ale peleton już odjechał. Na mamac melduje się na 62. miejscu. Niestety, liście kapusty na nic mu się nie przydały.

GOŁA PUPA

Rok 1970, 8. etap Wyścigu Pokoju z Bydgoszczy do Poznania. Na pro-

wadzeniu Hanusik, tuż za nim Sajdużyn. Spodenki były wówczas robione z wełny, jak namokły, to sięgały kostek. W pewnym momencie Hanusik robi rybkę. Rower Rosjanina ląduje w kratce ściekowej, jest wściekły, 5 razy zmienia koło. Zderowany chwyta Zyge za spodenki, pękają. Zyga na metę wjeżdża z... gołą pupą. Harcerze nie podają mu koca, zmuszony został do paradowania z gołym tyłem przez cały stadion.

KOCHANE GOŁĘBIE

Zaraz po wyścigu pędem leciał do gołębnika. Nieraz cały dzień potrafił siedzieć z gołębiami. Traktował je jak swoje dzieci. Wypuszczał swoje ptaki na dalekie loty: do Niemiec, Hiszpanii. Czy powrócią? Powróciły.

NA DOBRE I NA ZŁE Z FIATEM

Po zakończeniu kolarskiej kariery, ani minuty nie siedział w domu. Zostaje radnym. Organizuje wyścigi dla dzieci w Tychach. Pewnego razu złożył wizytę w dyrekcji Koncernu Fiat. Wyłuszczył, co siedziało mu w duszy – Kolarskie Kryterium Fiat w Tychach. Jest zgoda dyrekcji. Zyga zabiera się do roboty. Organizuje koło Paprocan całe kolarskie miasteczko. Kryterium staje się coraz głośniejsze w kolarskim świecie. Na starcie zaczynają pojawiać się zagraniczni kolarze, z Niemiec, Czech, Słowacji, a nawet... z Rodezji. Nie brakuje też najlepszych polskich kolarzy. Trasa obiegiona kibicami. Kryterium staje się jedną z najważniejszych imprez sportowych w Polsce i w mieście.

NA NIEBIAŃSKIEJ TRASIE

Zyga już przechodził jeden zawal. Drugi go powalił. Chłopiec z Wartogłówca odjechał na niebiańską trasę 4 marca. Dołączył do Ryszarda Szurkowskiego, Stanisława Szozdy, Stanisława Gazdy. Wiem,

Z ogromnym smutkiem i żalem żegnamy śp. Zygmunta Hanusika. Był nie tylko legendą polskiego kolarstwa, ale także niezwykłym i ponadczasowym ambasadorem sportu.

Potrafił zaszczepić młodym ludziom swoją pasję, uczył ich zasad fair play we współzawodnictwie i miłości do wyzwań. Przez ostatnie siedemnaście lat był dyrektorem wyścigu kolarskiego „Tyskie Kryterium Fiat” organizowanego co roku w lipcu. Funkcję tę pełnił z zamiłowaniem i ogromnym zaangażowaniem. Współpraca z Zygmuntrem była dla nas zaszczytem i ogromną przyjemnością. Był sportowcem wszech czasów, niezwykle skromnym, serdecznym, radosnym, z dużym poczuciem humoru. Był Człowiekiem wyjątkowym i takim pozostałe w naszych sercach i pamięci.

Koleżanki i koledzy z HR FCA Poland

że ci tenorzy kolarstwa słuchając anegdot Zyggi, nie raz parskną śmiechem. Śmiać się też będzie św. Pyter.

Hanusik. Olimpijczyk, czterokrotny uczestnik Wyścigu Pokoju. Trener. Wychowawca młodzieży. 17 lipca tego roku nie zobaczymy popularnego brodacza na swoim ukochanym dziecku – Kryterium Fiatu. ■



LELIO LATTARI DYPLOMATA I RAJDOWIEC



Dziś powszechnym działaniem marketingowym jest wybór „Ambasadora Marki”, tj. osoby znanej i sławnej, która promuje jej produkty. Są nimi zazwyczaj aktorzy, piosenkarze, sportowcy, modelki lub inne osoby publiczne.

Tomasz Szczepicki, zdjęcia: Tomasz Sucharda, archiwum Lelio Lattari



Lelio Lattari w akcji

Przed 1989 rokiem, czyli przed zmianami społeczno-politycznymi, jakie miały miejsce w Polsce, nikt nie słyszał o takim terminie. Mimo to były w naszym kraju osoby, które już wtedy pełniły rolę prawdziwych „**Ambasadorów Marki**”. Jednym z nich był **Lelio Lattari**, który w latach 60. i 70. ubiegłego wieku rozsławił w Polsce markę **Alfa Romeo**, startując przez kilkanaście lat w sportowych Alfach w organizowanych na polskich drogach **rajdach samochodowych**.

Jak zapewne wielu kibiców sportowej rywalizacji samochodowej pamięta, specjalnością tego szczupłego, ciemnowłosego południowca była zwłaszcza jazda po mokrej i śliskiej nawierzchni. W tak trudnych warun-

kach niewielu potrafiło z nim konkurować. Lattari był ponadto szybki i dokładny. Połączenie tych cech musiało zaowocować sukcesami. Jak ten sympatyczny Włoch znalazł się w Polsce i kiedy rozpoczął starty w zawodach?

Lelio Lattari pochodził z **sycylijskiego rodu**. W drugiej połowie lat 50. przyjechał do Polski ze swoimi rodzicami jako kilkunastoletni młodzieniec. Jego ojciec był dyplomatą i został wysłany do Ambasady Włoch w Warszawie. W 1959 roku 16-letni Lattari zdał egzamin na prawo jazdy za kierownicą Warszawy M-20. Kilka lat później, po studiach, poszedł w ślady ojca i także rozpoczął pracę we włoskiej ambasadzie w Warszawie.

Lelio od najmłodszych lat **fascynował się sportami samochodowymi** i właśnie w Polsce postanowił realizować to zamiłowanie. Pierwsze starty rozpoczął od Konkursowych Jazd Sprawnościowych (KJS), amatorskich zawodów niewymagających licencji rajdowej, które były dobrą szkołą sportowej jazdy samochodem. W KJS-ach startował za kierownicą **Alfy Romeo GT 1300**. Dość szybko zapragnął jednak wziąć udział w prawdziwym rajdzie. Nieco trudności sprawiło mu zdobycie polskiej licencji sportowej (najpierw rajdowej, a następnie wyścigowej), w końcu jednak się udało. W połowie lat 60. Lattari zasiadł za kierownicą **Alfy Romeo Giulia Sprint GT** z silnikiem 1600 cm³ o mocy 106 KM jako reprezentant Automobilklubu Warszawskiego. Dziś z rozrzewnieniem wspomina tamte czasy.

„Posiadać auto marki Alfa Romeo – mówi Lelio Lattari – było moim marzeniem od najmłodszych lat. W tamtych czasach był podział na Alfiestów i Lancistów. Ja należał z całym przekonaniem do tych pierwszych. Po sukcesach w rajdach okręgowych i imprezach niewyma-





gających licencji z wielką tremą, ale i pełnym zaangażowaniem zdecydowałem się na start w prawdziwych rajdach. Pamiętam, jak poświęcałem każdą chwilę swojego czasu na opracowanie strategii i na objazdy tras. Pozostały piękne wspomnienia z tego okresu".

Pierwsze sukcesy pojawiły się w 1967 roku. Wówczas jadąc z Ryszardem Wojtowiczem, jako pilotem, Lattari zdobył **drugie miejsce** w swojej klasie w prestiżowym **Rajdzie Polski**. Kolejnym pilotem Lattariego był Franciszek Aromiński. Nowa załoga sięgnęła w marcu 1971 roku po następne laury w **4. Rajdzie Mazurskim**, zajmując **czwarte miejsce** w klasyfikacji generalnej i zwyciężając w swojej klasie. W tym sezonie Lattari jeździł **Alfę Romeo 1750 GTV**.

W 1973 roku młody rajdowiec przesiadł się do nowej **Alfy Romeo 2000 GT Veloce**. Dane fabryczne podają, że auto przyspieszało do 0-100 km/h w 9 sekund, a jego prędkość maksymalna wynosiła 200 km/h. Ten samochód dał Lattariemu możliwość rywalizacji z wówczas najlepszymi polskimi zawodnikami rajdowymi,

między innymi Zasadą, Krupą, Jaroszewiczem, Komornickim, Frankiem i Smorawińskim.

Lattari w pełni wykorzystał zalety nowego auta i swoje pokaźne już doświadczenie sportowe. W sezonie 1973, z Jackiem Różańskim jako pilotem, wielokrotnie stawał na podium, między innymi w **Rajdzie**

Kormoran, w którym zajął **drugie miejsce** za Sobiesławem Zasadą jadącym Porsche 911. **Zwyciężył** natomiast w **11. Rajdzie Warszawskim**.

Gazeta „Słowo Powszechnne” z 12 listopada 1973 roku pisała: „Załoga Automobilklubu Warszawskiego L. Lattari i J. Różański najszybciej

Lelio Lattari
za kierownicą
Alfy Romeo
na trasie XXXI
Rajdu Polski.
Rok 1971

Już w latach 60. i 70. ubiegłego wieku Lelio Lattari rozsławił w Polsce markę Alfa Romeo, stając się jej ambasadorem



przejechała trasę „Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata” w sandomierzu Alfa Romeo. (...). Rajd Warszawski był rajdem szybkim, wymagającym od kierowców bardzo dużej znajomości taktyki i maksymalnego oszczędzania samochodu. Wielu zawodników egzamin ten zdało bardzo dobrze, co powinien uwzględnić Polski Związek Motorowy typując ich do składu imprez w jakie obfitować będzie sezon 1974. (...). Klasyfikacja generalna: 1) L. Lattari – J. Różański (Alfa Romeo, I grupa – 6.254,4pkt.) (...).

W tym samym sezonie Lattari wystartował również w wyścigach samochodowych. Rok 1973 Lattari zakończył, zdobywając tytuł **Mistrza Polski** w rajdach i wyścigach samochodowych.

„Mam fantastyczne wspomnienia z jazdy w tamtych czasach Alfa Romeo 2000 GT Veloce – mówi

Lelio Lattari. – Auto prowadziło się o wiele łatwiej, miało dobre przyspieszenie i od razu poczułem, że uda mi się osiągnąć jeszcze lepsze wyniki. Czułem, jak by **moja osoba była**

częścią tej maszyny i tworzyła z nią jedną całość. Każdą wolną chwilę poświęcałem na objazdy tras i treningi. Uważam, że faktycznie był to przełom w mojej karierze sportowej”. Na pytania, która rywalizacja dawała mu więcej przyjemności, odpowiada, że zdecydowanie rajdy. „Wyścigi – mówi – były bardzo monotonne i nie dawały możliwości oglądania pięknych polskich krajobrazów. W trakcie rajdów mile wspominam rozmowy z kolegami na PKC (punkt kontroli czasu) oraz w czasie przerw. W wyścigach jednak można było zadeemonstrować technikę jazdy i kontrolę nad własną maszyną”.

W sezonie 1974 na prawym fotelu Alfę Lattariego zasiadł Marek Szramowski. Załoga przesiadła się także do kolejnego egzemplarza **Alfy Romeo 2000 GT Veloce**, której silnik seryjnie dysponował mocą **132 KM**. Auto wyposażone





było w klatkę bezpieczeństwa, szelkowe pasy bezpieczeństwa, system gaśniczy i intercom. Ten sezon był kolejnym pasmem sukcesów Lattariego. Między innymi odniósł **zwycięstwo w klasyfikacji generalnej 7. Rajdu Kormoran**, zwycięstwo w swojej klasie i trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej Rajdu Dolnośląskiego, trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej 34. Rajdu Polski, zwycięstwo w klasie w Rajdzie Wisły, zwycięstwo w Rajdzie Barbórki. Po podliczeniu punków Lattari **znowu zdobył tytuł Mistrza Polski**.

Tygodnik „Motor” ogłosił załogę Lattari / Szramowski „najaktywniejszymi rajdowcami sezonu”.

Gazeta „Trybuna Ludu” z 29.04.1974 roku pisała: „W Mikołajkach zakończył się samochodowy rajd Kormoran -74 – pierwsza eliminacja rajdowych mistrzostw Polski. Spośród 56 samochodów, które wystartowały na 980-kilometrową trasę, prowadzącą drogami środkowej i południowej części woj. olsztyńskiego, rajd ukończyły aż 43 załogi. W klasyfikacji generalnej zwyciężyła załoga Lelio Lattari – Marek Szramowski (AP Warszawa, Alfa Romeo GT 2000) przed małżeństwem Andrzej i Irena Jaroszewiczowie (AP Warszawa, Fiat 125p 1600) oraz załogą Błażej Krupa

– Andrzej Landsberg (AMK Stomil Olsztyn, Fiat 125p). W klasyfikacji zespołowej zwyciężył AP Warszawa”. Rajd Barbórki to również finałowy wyścig na krętym i śliskim odcinku ulicy Karowej w Warszawie. „Uwielbiałem jazdę po Karowej – wspomina Lattari. – Pomimo tylnego napędu czułem się doskonale na nawierzchniach trudnych i śliskich. Kostka Karowej po deszczu była jak namydiona i jazda po niej wymagała dużych umiejętności panowania nad autem. Karowa dała mi wiele razy możliwość zwycięstwa w konkurencji z autami mającymi o wiele większą moc i napęd bardziej dostosowane do śliskich nawierzchni. Moje odczucia były bardzo pozytywne na każdej imprezie, gdzie była „Karowa”. Wiosną 1975 roku Lelio Lattari przesiadł się do **Alfy Romeo GTAm** z silnikiem **o mocy 210 KM**. To auto sprawdzało się lepiej w wyścigach niż rajdach. Przez cały sezon brał udział w wielu zawodach. W 1978 roku Lattari kończy swoją karierę wyścigową, ponieważ zostaje skierowany do włoskich placówek dyplomatycznych w Niemczech, Jugosławii i Argentynie. Powraca jednak do naszego kraju po zakończeniu pracy dyplomaty. Kupuje dom pod Warszawą, gdzie mieszka do dziś.

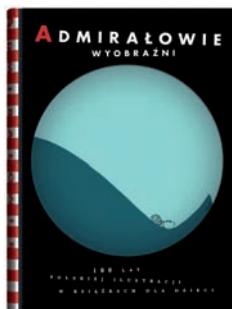
Choć od czasów jego startów minęło już ponad 45 lat, trudno znaleźć w naszej historii inną osobę, która tak rozsławiła markę Alfa Romeo w naszym kraju. W ciągu 15 lat startów w Polsce Lattari zasiadał za kierownicą **ponad dwudziestu samochodów**, w tym kilku tuninguowanych przez firmę Autodelta. Czterokrotnie (dwa razy w rajdach i dwa razy w wyścigach) zdobył tytuł Mistrza Polski. „Kariera sportowa w Polsce to najlepsze wspomnienia mojego życia – mówi Lelio Lattari. – Często wracają do mnie w nocy, podczas snu”. ■

**Lelio Lattari
na ul. Karowej
w Warszawie.
U dołu z szarą
Mistrza Polski**



NIEZWYKŁY ALBUM

To prawdziwa gratka dla wielbicieli literatury dziecięcej z akcentem położonym na stronę estetyczną. Dzieło powstało z okazji 100-lecia polskiej ilustracji dziecięcej. Najwcześniejsze prace pochodzą z 1918 roku, najnowsze to już czasy mocno współczesne. 100 haseł, 230 artystów, 900 ilustracji – teksty opracowało 11 specjalistów, którzy na co dzień zajmują się teorią, grafiką projektową, praktycznym wymiarem ilustracji dziecięcej. Esencją książki jest ponad 900 prac graficznych. Od dawnych mistrzów takich jak Bohdan Butenko, Franciszek Themerson, Janusz Stanny, Adam Kilian, Zbigniew Rychlicki, do współczesnych artystów – Aleksandry i Daniela Mizielińskich, Emilii Bąk,



Grażki Lange, Jana Bajtliką, Marianny Oklejak. Książka jest polską wersją albumu „Captains of illustration”, którą wydawnictwo przygotowało dla Instytutu Adama Mickiewicza w ramach projektu „Niepodległa”.

Admirałowie wyobraźni

Opr. graficzne Ewa Stiasny
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020

Z DRAMATEM W TLE



Joanna Bator to autorka głośnego „Ciemno, prawie noc”, które wstrząsnęło czytelnikami, a widzowie mogli obejrzeć ekranizację, w której główną rolę zagrała Magdalena Cielecka. I znów wracamy na Dolny Śląsk, który jawi się jako magiczna, lecz złowroga krajina. Bohaterkami „Gorzko” są kobiety, które uczestniczą

w opowiadaniu rodzinnej sagi z dramatem w tle. Joanna Bator to mistrzyni klimatu grozy pomieszanej z szaleństwem emocjonalnym. Ostra i niepokojąca, ale bardzo esencjonalna książka. Kalina, bohaterka, bada tragiczną historię własnej rodziny, jednocześnie mierząc się z osobistą traumatyczną miłością.

Gorzko, gorzko

Joanna Bator
Wydawnictwo Znak
Kraków 2020

KRYMINAŁ NIE TYLKO DLA MŁODZIEŻY

Autor jest laureatem nagrody Astrid Lindgren Memorial Award. Książka jest nadzwyczaj przejmująca i do bólu prawdziwa. Przeznaczona dla młodzieży, ale z pewnością poruszy serce dorosłego. Trudne emocje, opresyjna sytuacja i nieszczęśliwy zbieg okoliczności. Dwójka najlepszych przyjaciół wybiera się w ostatni dzień roku na spacer

z psem, przechodząc koło gospodarstwa pana Betjemana – mężczyzny ze sztuczną ręką. Jednemu z chłopców wpada do głowy, aby pobawić się ze starą kaczką gospodarza. Ta – wyjęta z zagrody – nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności traci życie. I tu zaczyna się cały splot okoliczności i nagromadzenie konsekwencji, których nie da się już odwrócić. Książka o bardzo mocnej sile wyrazu.

Gołymi rękami

Bart Moeyaert
Wydawnictwo Dwie Siostry
Warszawa 2020

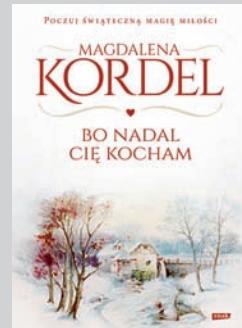


W ZIMOWYM KLIMACIE

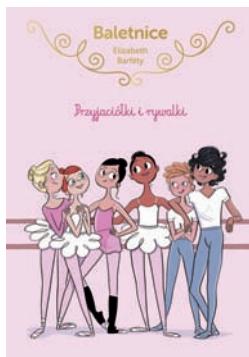
Powieści Magdaleny Kordel są wręcz stworzone do wieczorów pod kocikiem z gorącą herbatą lub lampką wina. Opowieść o dwójce ludzi, których rozdziela wojenna zawierucha, lecz całe życie pamiętają o swoich pierwszych miłościach to temat znany w literaturze. Autorka z wdziękiem przechodzi do późniejszych losów bohaterów, którzy mają już własne życia i rodziny. Leontyna, listy z przeszłości, które wciąż dostaje, bez otwierania wkłada do szuflady w biurku, jakby się bała, że ten głos z dawnych czasów zrzuca wszysktko, co do tej pory tak moźliwie budowała. Pewnego dnia jednak szuflada otwiera się już na zawsze...

Bo nadal Cię kocham

Magdalena Kordel
Wydawnictwo Znak
Kraków 2020



KULISY ŻYCIA PRIMABALERIN



Niezwyczajnie popularna seria książek o życiu w jednej z najślynniejszych szkół baletowych na świecie – szkole baletowej przy Operze Paryskiej. Balet – marzenie milionów dziewczynek – trudne i wymagające życie, okupione ofiarą. Ćwiczenia ponad siły, niesłychana konkurencja, kontuzje i zwątpienie. Ale też prawdziwa pasja, która dodaje skrzydeł i pozwala przewyścięgać wszelkie trudności, niezwykle ciekawe życie

w miejscu, w którym czas jakby się zatrzymał, przyjaźnie i poczucie wspólnoty. We Francji ukazało się już 17 tomów „Baletnic” i nie zapowiada się na koniec... Z pewnością dziewczynki będą zachwycone, mając możliwość poznania kulis życia przyszłych primabalerin.

Baletnice

Elisabeth Barfety
Wydawnictwo Znak
Kraków 2020

W WIKTORIAŃSKICH KLIMATACH

Julian Fellowes to autor książki, na kanwie której powstał jeden z najlepszych seriali ostatnich lat „Downton Abbey”. Na podstawie „Belgravii” także nakręcono serial, który niedługo będzie miał swoją premierę. To gratka dla wielbicieli wiktoriańskich klimatów, których bohaterami są głównie przedstawiciele ginącego gatunku – arystokracji. W powieści możemy obserwować coraz liczniejszy napływ noworysy do hermetycznego środowiska, jednak nie da się zatrzymać strumienia nowej krwi, tym bardziej że za mieszanami idą duże pieniądze. Fellowes tka intrygę bardzo umiejętnie – dwa przeciwwstawne rody, które łączy jedna, głęboko skrywana tajemnica. Czy jednak uda się ją utrzymać na długo?

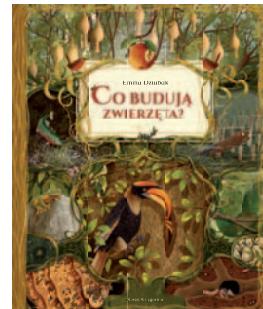
Belgravia

Julian Fellowes
Wydawnictwo Marginesy
Warszawa 2020



ZDOLNOŚCI ARCHITEKTONICZNE ZWIERZĄT

Niezwykły atlas stworzony przez Emilię Dziubak jest popisem architektonicznego kunsztu zwierząt. Budują domy na ziemi, nad ziemią i pod ziemią, na wodzie i pod wodą. Gwiazdami w tym temacie pozostają ptaki, które budują gniazda precyzyjne i z wszelkich dostępnych materiałów. Jednak niewiele



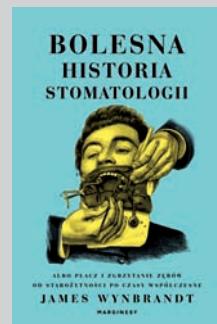
ustępują im owady. Znienawidzona osa projektuje i wykonuje papierowe konstrukcje, mrówki mnożą niezliczone korytarze (mrówki legionistki nawet mosty i tratwy), termiti budują olbrzymie kopce. Godne podziwu są także żeremia bobrów i krecie tunele. Dla najmłodszych zdobycie tych informacji będzie to nie tylko nauką, ale i frajdą. Książkę zdobią interesujące i dokładne ilustracje i zdjęcia.

Co budują zwierzęta?

Emilia Dziubak
Wydawnictwo Nasza Księgarnia
Warszawa 2020

JAK LECZONO ZĘBY NA POCZĄTKU XX WIEKU

Stomatolog, powszechnie nazywany „dentystą”, u jednych wzbudza nieklamany lęk połączony z napadami paniki, u innych nie wywołuje większych emocji, a wręcz wprowadza w zadowolenie. Jedno jest pewne, po przeczytaniu „Bolesnej historii stomatologii” docenia się kunszt i zaawansowanie współczesnej medycyny. W dawnych czasach nie było mowy o środkach przeciwbiobójczych, higieną jamy ustnej zajmował się przysłowiowy „wyrwizab”, a na początku XX wieku do leczenia uzębienia stosowano kokainę, od której pacjenci się uzależniali, a także radośnie używano szkodliwego promieniowania. Cierpiącym na dentofobię lektura tej książki raczej nie pomoże, ale cała reszta czytelników znajdzie w „historii” ciekawą, momentami zabawną i rozwijającą lekturę.



Bolesna historia stomatologii

James Wynbrandt
Wydawnictwo Marginesy
Warszawa 2020

POLUBMY I GOTUJMY OWOCE MORZA!

Wielu Polaków, w tym i moi znajomi, nie lubi owoców morza, a są to przecież bardzo zdrowe i przede wszystkim niskokaloryczne produkty. Zastanawiałam się, dlaczego tak się dzieje i doszłam do wniosku, że najprawdopodobniej nie potrafimy ich przyrządzać. A owoce morza to przede wszystkim dania kuchni śródziemnomorskiej, która jest bardzo prosta i szybka. Postanowiłam więc przygotować dla Państwa kilka podstawowych przepisów. Świeże produkty dostarczył sklep Makro w Katowicach, który w swojej ofercie posiada szeroki asortyment owoców morza i ryb.

makro

↓ SUROWE OSTRYGI Z CYTRYNA

Ostrygi należy otworzyć specjalnym nożem. Jeśli kupujemy je w pudełku, z reguły znajdujemy w nim również nóż. Należy jednak bardzo uważać, aby się nie skałeczyć! Następnie delikatnie, ale bardzo szybko opłukujemy je pod zimną wodą, układamy najlepiej na dużym półmisku z lodem, ewentualnie na sałacie lub rukoli, a obok układamy częstki cytryny, której sokiem skrapiamy ostrygi!



↑ OSTRYGI ZAPIEKANE

Postępujemy podobnie, otwieramy ostrygi zostawiając je oczywiście w połówce muszli i przygotowujemy farsz. W misce mieszamy dobrej jakości tartą bułkę z posiekana natką pietruszki, przecisniętym przez praskę żąbkem czosnku (jego ilość zależy już od gustu), solimy, pieprzymy i dodajemy sporą ilość oliwy. Tą mieszanką posypujemy ostrygi, układamy na blaszce, jeszcze raz skrapiamy oliwą i zapiekamy około 5 minut w nagrzanym do 220 stopni piekarniku. Powinny mieć złoty kolor. Podajemy gorące z częstками cytryny.

↓ TATAR Z KREWETEK (dla 4 os.)

4 krewetki na osobę,
1 łyżeczka kaparów,
1 łyżka oliwek,
1 pomidor слиwkowy obrany ze skóry,
1 cebula czerwona
natka z pietruszki, sok z połowy cytryny,
oliwa z oliwek, sól, pieprz.

Najpierw siekamy krewetki, skrapiamy sokiem z cytryny i zostawiamy na ok. pół godziny, żeby ścięło się białko z krewetek. Następnie drobno kroimy pozostałe składniki i wszystko razem mieszamy. Doprawiamy do smaku. Możemy podać z grzankami.





↑ MAKARON LINGUINE Z OWOCAMI MORZA (4 os.)

400 g suchego makaronu, 16 dużych krewetek, wyczyszczonych z pancerzy i jelita, pokrojonych na połówki, 200 g krążków kalmarów, 0,5 kg wyczyszczonych muli, zwanych omułkami, 250 g vongoli, czyli małży sercówek 250 g pomidorów koktajlowych pokrojonych na połówki, 100 g ugotowanej ośmiornicy, posiekana natka pietruszki, czosnek wg uznania, sól i pieprz do smaku, 50 ml białego wytrawnego wina, oliwa z oliwek.
Nastawiamy wodę na makaron. Na szerokiej patelni rozgrzewamy oliwę z ząbkem czosnku, który wyjmujemy zaraz po lekkim zarumienieniu. Dodajemy pozostałe składniki, zalewamy winem, przykrywamy pokrywką i dusimy około 5 minut do momentu, kiedy nie otworzą się nam mule i vongole. Te, które się nie otworzyły, wyrzucamy. Mieszamy z ugotowanym makaronem, posypujemy natką pietruszki, doprawiamy do smaku i gotowe!

↓ KALMARY FASZEROWANE ZIEMNIAKAMI I CUKINIĄ W SOSIE POMIDOROWYM (4 os.)

4 wyczyszczone spore tuby kalmarów, 3 duże ugotowane ziemniaki, 1 cukinia, 1 poszatkowana cebula, 1 ząbek czosnku, oliwa z oliwek, ok. 700 ml passaty pomidorowej, sól, pieprz, cukier.
Na patelni podsmażamy oliwę z czosnkiem i cebulką. Kiedy tylko się lekko zrumienią, dodajemy pokrojoną drobno cukinię i chwilę dusimy. W misce mieszamy ugniecone ziemniaki z cukinią, którymi faszerujemy kalmary wcześniej lekko doprawione solą i pieprzem w środku. Na dużej patelni rozgrzewamy oliwę, możemy dodać pokrojoną cebulę i wkładamy kalmary. Zalewamy passatą, doprawiamy do smaku solą, pieprzem i cukrem. I tak dusimy wszystko do momentu, aż kalmary będą miękkie. Czas duszenia zależy od wielkości kalmarów, po prostu sprawdzamy je od czasu do czasu wykałaczką. Podajemy z sosem, posiane jak zwykle natką pietruszki.



↓ IMPEPATA DI COZZE, CZYLI MULE W PIEPRZU (4 os.)

2 kg wyczyszczonych muli, 2 lub 3 ząbki czosnku, sporo posiekanej natki pietruszki, oliwa z oliwek, pieprz, 150 ml białego wina,
Na szerokiej patelni rozgrzewamy oliwę z czosnkiem, jeśli chcemy, możemy przecisnąć go przez praskę, lub podgrzać w całości i wyciągnąć, gdy tylko odda aromat. Wrzucamy mule, podlewamy winem, dodajemy naprawdę sporą ilość pieprzu i przykrywamy. Dusimy do momentu, kiedy mule się otworzą. Oczywiście te nieotwarte wyrzucamy. Posypujemy natką pietruszki i możemy dodać jeszcze pieprzu. Podajemy z grzankami.



↓ GRILLOWANA OŚMIORNICA Z SAŁATĄ I SOSEM SALMORIGANO (4 os.)

Ok. 2 kg ośmiornicy, 1 marchewka, 1 cebula, 1 gałązka selera naciowego, sok z cytryny, ząbek czosnku przeciśnieżyty przez praskę, 1 łyżeczkę suszonego oregano, oliwa z oliwek, zielona sałatka, 1 czerwona cebula, pomidorki, sól, pieprz.
Ośmiornicę należy najpierw ugotować. W tym celu zagotowujemy w dużym garnku wodę z warzywami. Kiedy zacznie się gotować, zanurzamy w niej ośmiornicę kilka razy po to, żeby macki ładnie nam się poskręcały. Gotujemy na małym ogniu około 70 minut, do momentu, kiedy ośmiornica będzie miękka. Możemy to sprawdzić wykałaczką, wbijając ją w najgrubsze miejsce. Wyciągamy ośmiornicę z wody i studzimy. W tym czasie przygotowujemy sos: w blenderze lub nawet w zwykłym słoiku mieszamy sok z cytryny z oliwą, czosnkiem i oregano. Proporcje zależą od smaku.
Przygotowujemy sałatę wg uznania i rozgrzewamy patelnię grillową. Kiedy będzie gorąca, nakładamy wykrojone wcześniej macki i grillujemy do zrumienienia.

Tak przygotowane macki podajemy polane sosem z sałatą.



Nowa rodzina Tipo.

**Styl, technologia i komfort
na miarę przyszłości.**

**5 LAT
GWARANCJI**



**Nowe Tipo z 5-letnią gwarancją
już od 53 500 zł!**

Nowa rodzina Tipo to:

- nowoczesny design • bezkompromisowe połączenie elegancji i wygody
- zaawansowane systemy bezpieczeństwa • jeszcze bardziej wydajne silniki
- system multimedialny z ekranem dotykowym 10,25"

Reklama dotyczy rodziny Fiata Tipo serii 2, a prezentowana cena – wersji Fiatu Tipo Sedan Classic 1.4 95 KM w promocyjnej cenie 53 500 zł. Prezentowane wyposażenie samochodu może być wyposażeniem opcjonalnym dodatkowo płatnym w zależności od wersji wyposażenia samochodu. 5-letnia gwarancja Maximum Care na usterki elektryczne i mechaniczne dotyczy samochodów Fiat Tipo z serii 2 z limitem przebiegu 120 tys. km. Pierwsze 2 lata gwarancji bez limitu kilometrów. Szczegółowe warunki, w tym wyłączenia z gwarancji, dostępne u autoryzowanych dealerów Fiata. Niniejszy materiał nie jest ofertą w rozumieniu Kodeksu cywilnego i ma charakter informacyjny. Zdjęcie jest poglądowe, rzeczywisty wygląd pojazdu oraz jego wyposażenie mogą się różnić od prezentowanych w materiale lub być dostępne za dopłatą. Fiat Tipo: emisja CO₂ od 110 do 165 g/km, zużycie paliwa od 4,2 do 7,3 l/100 km. Szczegółowe informacje o odzysku i recyklingu pojazdów, postępe dokonany w tej dziedzinie, konstrukcji pojazdów zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji są dostępne na stronie <https://www.fiat.pl/uslugi-posprzedazne/recykling-pojazdow>.

FCA BANK
STELLONTIS

FIAT